



ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE ZMIJEWSKI

(Studi kasus pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Yang
Terdaftar di BEI Tahun 2016-2020)

Skripsi

Untuk memenuhi sebagai persyaratan akademik program sarjana ekonomi

Oleh:

IMROATUN NASIKHAH

NPM : 18510006

Dosen Pembimbing:

Hj.Tjiptowati Endang I.,SE., M.Si

NIDN 0609066401

Fajar Suryatama S.Sos, SE., MM

NIDN 0622047503

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS DARUL ULUM
ISLAMIC CENTER SUDIRMAN GUPPI**

(UNDARIS)

2022

PERSETUJUAN SKRIPSI
ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE
ZMIJEWSKI

(Studi kasus pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Yang
Terdaftar di BEI Tahun 2016-2020)

Oleh :

Imroatun Nasikhah

NPM 18510006

Bahwa skripsi ini layak di ujikan dan mendapat persetujuan pada tanggal
01-09-2022

Dosen Pembimbing Utama

Dosen Pembimbing Pendamping



Hj. Tjiptowati Endang I., SE., M.Si

Fajar Suryatama, S.Sos, SE., MM

NIDN. 0609066401

NIDN. 062204750

Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis



Dr. Sri Rahayu, SE., MM

NIDN. 0606056901

PENGESAHAN SKRIPSI
ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE
ZMIJEWSKI

(Studi kasus pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Yang
Terdaftar di BEI Tahun 2016-2020)

Oleh:

IMROATUN NASIKHAH

NPM : 18510006

Skripsi ini telah diujikan dan mendapatkan pengesahan pada tanggal 16-10-2022

Tim Penguji,

Ketua



Dr. Sri Rahayu, SE., MM

NIDN. 0606056901

Anggota



Hj. Tjiptowati Endang I., SE., M.Si
NIDN. 0609066401

Anggota



Fajar Suryatama S.Sos, SE., MM
NIDN. 062204750

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis *Financial Distress* Dengan Metode *Zmijewski* Pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2016-2020”. Laporan penelitian skripsi ini di susun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan program Strata-1 di jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI, Ungaran.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan ini tidak dapat terselesaikan tanpa bantuan serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Drs. Hono Sejati, S.H, M.Hum selaku Rektor Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI
2. Ibu Dr. Sri Rahayu, SE., MM selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI dan sekaligus sebagai ketua penguji skripsi.
3. Ibu Hj. Tjiptowati Endang I., SE., M.Si selaku Dosen Pembimbing Utama dalam penyusunan penelitian skripsi yang telah meluangkan waktu, mengarahkan, membimbing serta memberikan ilmunya sehingga penyusunan skripsi dapat terselesaikan.

4. Bapak Fajar Suryatama, S.Sos, SE., MM selaku Dosen Pendamping yang telah meluangkan waktu, mengarahkan, membimbing serta memberikan ilmunya sehingga penyusunan skripsi dapat terselesaikan.
5. Seluruh Dosen dan Admin Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI yang telah memberikan ilmunya selama penulis menempuh pendidikan
6. Kedua orang tua peneliti, Ibu Istiqomah dan Bapak Muh Fadlil, om Jamal dan bulik Fian, kakak serta adik dan seluruh keluarga yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah memberikan dukungan, semangat serta dorongan baik moral maupun material selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI
7. Kepada sahabat, teman-teman serta orang-orang terkasih yang peneliti sayangi yang telah membantu dan memberikan motivasi dalam penyusunan penelitian skripsi. Serta pihak-pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu-persatu yang telah tulus dan ikhlas memberikan do'a serta dukungan sehingga penyusunan penelitian skripsi dapat terselesaikan.

Peneliti menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan penelitian skripsi. Untuk itu, peneliti mengharapkan saran dan masukan yang membangun akan menyempurnakan skripsi ini serta dapat bermanfaat bagi peneliti serta pembaca.

Ungaran, 26 Juli 2022

Peneliti



Imroatun Nasikhah

ABSTRAK

Financial distress atau kesulitan keuangan merupakan kondisi dimana perusahaan mengalami kesulitan keuangan ataupun likuidasi yang harus dihadapi sebelum terjadinya kebangkrutan (Ningsih & Permatasari, 2019). Adanya pandemi Covid-19 menyebabkan dampak pada perekonomian global termasuk negara Indonesia. Banyak kerugian yang ditimbulkan dari pandemi berdampak pada perekonomian Indonesia. Salah satunya pada sektor industri otomotif yang mengalami penurunan pada jumlah Produk Domestik Bruto dan tingkat penjualan yang menurun karena daya beli masyarakat rendah. Sehingga dikhawatirkan akan mengalami *financial distress*. Tanda awal kebangkrutan ataupun *financial distress* dapat diketahui melalui analisis data yang terdapat dalam laporan keuangan salah satunya menggunakan alat analisis kebangkrutan dengan Metode *Zmijewski*. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *financial distress* menggunakan metode *Zmijewski* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif dengan teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling* dengan jumlah sampel yang diperoleh sebanyak 8 perusahaan. Penelitian ini menggunakan data sekunder yaitu laporan keuangan perusahaan yang diperoleh dari website resmi BEI yang diolah menggunakan metode *Zmijewski* dengan menggunakan rasio *Return On Asset* (ROA), *Current Ratio* (CR) dan *Debt Ratio* (DR). Tahapan yang dilakukan dengan metode analisis *Zmijewski* meliputi menghitung *Return On Asset* (ROA), *Current Ratio* (CR), *Debt Ratio* (DR) dan mengolah dengan rumus metode *Zmijewski*.

Hasil penelitian analisis menggunakan metode *Zmijewski* menunjukkan bahwa dari 8 sampel perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen dinyatakan dalam keadaan *non-distress*. Hal tersebut sesuai dengan hasil dari perhitungan menunjukkan bahwa score kurang dari 0 sesuai dengan indikator yang digunakan dalam metode *Zmijewski* yaitu jika nilai $Z < 0$ maka perusahaan tersebut tidak berpotensi bangkrut atau dalam keadaan *non-distress*. Namun terdapat pengecualian pada periode tahun 2019 perusahaan Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) yang mengalami kondisi *distress* karena mendapatkan score 0,1849 dan periode 2016 pada perusahaan Lippo Enterprise Tbk juga mengalami *distress* karena mendapatkan score 0,1818. Akan tetapi dua perusahaan tersebut mampu mengembalikan perusahaan pada kondisi *non-distress* pada periode berikutnya. Hal tersebut menandakan bahwa kinerja keuangan dari 8 perusahaan tersebut baik dan dapat bertahan dalam masa pandemi Covid-19.

Kata kunci : *Financial Distress*, *Return On Asset* (ROA), *Debt Ratio* (DR), *Current Ratio* (CR).

ABSTRACT

Financial distress is a condition where the company experiences financial difficulties or liquidation that must be faced before bankruptcy occurs (Ningsih & Permatasari, 2019). The Covid-19 pandemic has had an impact on the global economy, including Indonesia. Many of the losses caused by the pandemic have had an impact on the Indonesian economy. One of them is in the automotive industry sector which experienced a decline in the number of Gross Domestic Product and decreased sales levels due to low purchasing power of the people. So it is feared that they will experience financial distress. Early signs of bankruptcy or financial distress can be identified through analysis of the data contained in the financial statements, one of which uses a bankruptcy analysis tool with the Zmijewski Method. This study aims to analyze financial distress using the Zmijewski method in Automotive and Component Sub-Sector companies listed on the IDX in 2016-2020.

This study uses a descriptive quantitative method with a sampling technique using purposive sampling with the number of samples obtained as many as 8 companies. This study uses secondary data, namely the company's financial statements obtained from the IDX's official website which is processed using the Zmijewski method by using the ratio of Return On Assets (ROA), Current Ratio (CR) and Debt Ratio (DR). The stages carried out by the Zmijewski analysis method include calculating Return On Assets (ROA), Current Ratio (CR), Debt Ratio (DR) and processing with the Zmijewski method formula.

The results of the analysis using the Zmijewski method show that from 8 samples of companies in the Automotive and Component Sub-Sector, they are stated to be in a state of non-distress. This is in accordance with the results of the calculation showing that the score is less than 0 in accordance with the indicators used in the Zmijewski method, namely if the Z value < 0 then the company is not potentially bankrupt or in a state of non-distress. However, there are exceptions in the 2019 period, the Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) company which experienced distress because it got a score of 0.1849 and in the 2016 period the Lippo Enterprise Tbk company also experienced distress because it got a score of 0.1818. However, the two companies were able to return the company to a non-distress condition in the next period.

Keywords: *Financial Distress, Return On Assets (ROA), Debt Ratio (DR), Current Ratio (CR).*

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

”Berusahalah semampunya, setelah itu baru berserah diri kepada Allah SWT untuk hasilnya. Setiap manusia mempunyai proses yang dilewati masing-masing dengan tingkat kesulitan masing-masing. Akan tetapi percayalah bahwa sesudah kesulitan yang dilewati pasti akan datang kemudahan”.

(إِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا)

”Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.” (QS. Al-Insyirah: 6)

PERSEMBAHAN

1. Kepada Kedua orang tua penulis, Ibu Istiqomah dan Bapak Muh Fadlil, om Jamal dan bulik Fian, kakak serta adik dan seluruh keluarga yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang peneliti cintai dan sayangi yang telah memberikan dukungan, do’a yan tulus dan ikhlas, semangat serta dorongan baik moral maupun material.
2. Kepada sahabat dan teman-teman yang peneliti sayangi yang tidak bisa disebutkan satu persatu-satu yang telah memberikan do’a, semangat dan dukungan kepada peneliti.
3. Kepada orang-orang yang tidak bisa disebutkan satu-persatu yang telah berjasa dalam membantu menyelesaikan penyusunan skripsi peneliti

DAFTAR ISI

COVER	i
PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT.....	vii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	19
C. Tujuan Penelitian	19
D. Manfaat penelitian	19
E. Definisi Operasional	20
F. Sistematika Penulisan	22
BAB II LANDASAN TEORI.....	24
A. Kerangka Teori	24

1. Teori Sinyal (Signaling Theory)	24
2. <i>Financial Distress</i>	26
3. Metode <i>Zmijewski</i>	31
B. Penelitian Terdahulu	37
C. Kerangka Konseptual	38
BAB III METODE PENELITIAN	41
A. Jenis Penelitian.....	41
B. Lokasi Penelitian.....	41
C. Variabel Penelitian.....	41
1. Variabel Terikat (Variabel Y)	41
2. Variabel Bebas (Variabel X).....	41
D. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling	42
1. Populasi.....	42
2. Sampel dan Teknik Sampling	42
E. Jenis dan Sumber Data.....	44
F. Metode Pengumpulan Data.....	44
G. Teknik Analisis Data.....	45
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	48
A. Gambaran Umum Dan Lokasi Penelitian	48
B. Hasil Analisis Data Dengan Metode <i>Zmijewski Untuk Menganalisis Financial Distress</i>	53

a. Menghitung rasio keuangan pada <i>metode Zmijewski</i>	53
b. Hasil Perhitungan <i>Return On Asset (X1)</i> , <i>Debt Ratio (X2)</i> dan <i>Current Ratio (X3)</i> yang telah dihitung kemudian dimasukkan dalam rumus Metode <i>Zmijewski</i>	69
c. Pembahasan.....	71
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	87
A. Kesimpulan	87
B. Saran	87
DAFTAR PUSTAKA	89
LAMPIRAN.....	99

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Tingkat Inflasi Indonesia	3
Tabel 1. 2 Laju Pertumbuhan PDB Atas Harga Konstan.....	6
Tabel 1. 3 <i>Return On Asset</i> (ROA).....	13
Tabel 1. 4 <i>Debt Ratio</i> (DR).....	15
Tabel 1. 5 <i>Current Ratio</i> (CR)	17
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	38
Tabel 3. 1 Populasi.....	42
Tabel 3. 2 Sampel.....	43
Tabel 4. 1 Hasil Perhitungan <i>Return On Asset</i> (ROA)	54
Tabel 4. 2 Hasil Perhitungan <i>Debt Ratio</i> (DR)	59
Tabel 4. 3 Hasil Perhitungan Dengan <i>Current ratio</i> (CR).....	64
Tabel 4. 4 Hasil Perhitungan Dengan Metode <i>Zmijewski</i>	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Kerangka Konsep Penelitian	39
--	----

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN I Populasi	99
LAMPIRAN II Perhitungan Perusahaan Yang Berbentuk Dollar ke Rupiah....	100

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada akhir tahun 2019 desember, dunia dihebohkan dengan peristiwa yang diprediksi suatu permasalahan *pneumonia* yang etiologinya tidak diketahui serta permasalahan tersebut berasal dari kota Wuhan, China. China telah mengenali pneumonia tersebut pada tanggal 7 Januari 2020 sebagai jenis baru coronavirus. Pernyataan “*urgent notice on the treatment of pneumonia of unknown cause*” sudah dikeluarkan oleh Wuhan Municipal Health Committee (Yamali & Putri, 2020). Virus ini bisa menyebar pada manusia serta hewan, umumnya akan menyerang saluran pernafasan pada manusia dengan gejala awal flu hingga dapat menyebabkan sindrom pernapasan akut berat (SARS). Penyebaran Covid-19 ini lewat tetesan pernapasan dari batuk ataupun bersin (Yamali & Putri, 2020).

Pandemi Covid-19 berdampak pada perekonomian global. China merupakan negara dengan ekonomi terbesar kedua di dunia. Perekonomian China mengalami penurunan akibat dampak Covid-19, tahun 2019 pertumbuhan ekonomi dari China sebesar 6,1%, menjadi sekitar 3,8% pada tahun 2020. Jika situasi terus memburuk, pertumbuhan ekonomi China bisa mencapai 0,1 atau bahkan negatif. Aktivitas penduduk di Dunia yang memiliki konektivitas yang tinggi menyebabkan pandemi yang terjadi terus menyebar dengan cepat sehingga seluruh dunia terkena dampak dari

pandemi Covid-19. Lembaga penelitian terpercaya di seluruh dunia telah memprediksikan dampak negatif ekonomi global yang akan mempengaruhi dunia. Ekonomi global diperkirakan akan mencapai 1,1% pada tahun 2020 oleh JP Morgan. Setelah itu, ekonomi global diperkirakan mencapai 2,2% menurut EIU, 1,9% menurut perkiraan Fitch, perkiraan EIU minus 2,2%, Fitch dan 3% menurut perkiraan IMF. Perkiraan ekonomi ini menimbulkan kekhawatiran besar bagi masyarakat di seluruh dunia (Iskandar et al., 2020).

Dampak pandemi Covid-19 juga dirasakan oleh negara Indonesia. Pada tahun 2020, Covid-19 menjadi perhatian yang besar bagi bangsa Indonesia. Banyak kerugian yang ditimbulkan dari pandemi Covid-19 yang berdampak pada perekonomian Indonesia. Setelah mengalami peningkatan kasus yang melesat dengan kurun waktu yang sangat cepat, pemerintah membuat kebijakan dalam mengatasi pandemi Covid-19 dengan berlakunya Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 2020. Dengan adanya Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) tersebut semua kegiatan yang biasa dilakukan terpaksa terhenti. Seluruh kegiatan dibidang industri maupun perkantoran untuk sementara waktu terpaksa berhenti untuk beroperasi. Selain itu, sektor pendidikan, layanan publik, seluruh tempat beribadah, pusat perbelanjaan, rumah makan maupun tempat pariwisata juga mengalami hal yang sama (Misno et al, 2020). *Social* atau *physical distancing* yang diterapkan membawa pengaruh pada penurunan aktivitas

ekonomi secara keseluruhan (Iskandar et al, 2020). Dengan adanya hal tersebut banyak keluarga dan individu yang mengalami penurunan pendapatan, kehilangan pekerjaan, naiknya harga BBM dan sembako, menurunnya minat beli masyarakat serta meningkatnya jumlah pengangguran di Indonesia. Akibat adanya pandemi Covid-19 juga telah mengubah pola konsumsi banyak rumah tangga dan individu sehingga berpengaruh terhadap perkembangan tingkat harga-harga pada berbagai barang dan jasa sehingga akan mempengaruhi tingkat inflasi.

Menurut Bank Indonesia inflasi adalah secara sederhana inflasi diartikan sebagai kenaikan harga secara umum dan terus menerus dalam jangka waktu tertentu. Kenaikan harga dari satu atau dua barang saja tidak dapat disebut inflasi kecuali bila kenaikan itu meluas (Purba & Tarigan, 2021). Inflasi merupakan indikator perekonomian yang penting, laju pertumbuhannya selalu diupayakan rendah dan stabil supaya tidak menimbulkan penyakit makro ekonomi yang nantinya akan memberikan dampak ketidakstabilan dalam perekonomian. Berikut merupakan tabel tingkat inflasi dari tahun 2016-2022:

Tabel 1. 1
Tingkat Inflasi Indonesia

Tahun	2016	2017	2018	2019	2020
Presentase	3,02	3,61	3,13	2,72	1,68

Sumber : www.bps.go.id, 2020

Dari tabel 1.1 menunjukkan bahwa tingkat inflasi di Indonesia pada tahun 2016 sebesar 3,02, pada tahun 2017 inflasi kembali meningkat

sebesar 3,61, pada tahun 2018 inflasi menurun sebesar 3,13, pada tahun 2019 tingkat inflasi kembali menurun sebesar 2,72 dan pada tahun 2020 tingkat inflasi kembali menurun sebesar 1,68. Dari data tersebut menunjukkan bahwa tingkat inflasi yang terjadi di Indonesia mengalami penurunan dan masih di tahap normal. Akan tetapi laju pertumbuhan ekonomi di Indonesia mengalami penurunan. Pertumbuhan ekonomi dapat diukur melalui PDB atau Produk Domestik Bruto (Salim & Fadilla, 2021). Perekonomian nasional pada kuartal II Tahun 2020 mengalami penurunan yang disebabkan oleh adanya kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) di berbagai kota di Indonesia yang dimulai pada awal Bulan April Tahun 2020. Sektor ekonomi nasional yang paling terdampak berdasarkan data Bank Indonesia (BI) Tahun 2020 adalah sektor pariwisata dan turunannya, sektor transportasi, sektor manufaktur (sebagian), sektor konstruksi dan real estate, sektor oil dan gas, serta sektor keuangan dan sektor otomotif (Di & Jawa, 2021).

Pada sektor industri otomotif memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap perekonomian nasional. Terlihat dari data PDB (Produk Domestik Bruto) yaitu jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu negara tertentu, atau merupakan jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi, bahwa pada data tersebut menunjukkan Industri Alat Angkutan menyumbang sekitar 1,35% terhadap PDB nasional pada tahun 2020, atau menyumbang sekitar 7,57% terhadap PDB industri pengolahan nonmigas.

Akan tetapi karena dampak dari pandemi Covid-19, Industri Alat Angkutan sudah mengalami kontraksi pertumbuhan sejak triwulan I 2019, sehingga untuk seluruh tahun 2019 industri ini mengalami kontraksi pertumbuhan sebesar 3,43%. Setelah mengalami pertumbuhan positif sebesar 4,64% (yoy) pada triwulan I 2020, pada triwulan II 2020 Industri Alat Angkutan mengalami kontraksi yang sangat berarti, yaitu sebesar -34,29% (yoy), yang merupakan kontraksi terbesar di antara seluruh kelompok industri dalam sektor industri nonmigas. Kontraksi pada Industri Alat angkutan terus berlangsung hingga triwulan IV 2020, tetapi melambat menjadi sebesar 18,98% (yoy) dari kontraksi sebesar 29,98% (yoy) pada triwulan III 2020. (Pusdatin Kementerian Perindustrian, 2021). Pernyataan tersebut berdasarkan data yang diperoleh dari tabel sebagai berikut:

Tabel 1. 2
Laju Pertumbuhan PDB atas harga konstan (%yoy)

JENIS PENGELUARAN	2017	2018	2019*	2020**				2020**
				I	II	III	IV	
Industri Pengolahan	4,29	4,27	3,80	2,06	-6,18	-4,34	-3,14	-2,93
1 Industri Batubara dan Pengilangan Migas	-0,25	-0,01	-1,11	2,58	-10,20	-7,44	-11,96	-6,81
Industri Pengolahan Non Migas	4,85	4,77	4,34	2,01	-5,74	-4,02	-2,22	-2,52
1 Industri Makanan dan Minuman	9,23	7,91	7,78	3,94	0,22	0,66	1,66	1,58
2 Industri Pengolahan Tembakau	-0,64	3,52	3,36	3,49	-10,84	-5,19	-10,77	-5,78
3 Industri Tekstil dan Pakaian Jadi	3,83	8,73	15,35	-1,24	-14,23	-9,32	-10,49	-8,88
4 Industri Kulit, Barang dari Kulit dan Alas Kaki	2,22	9,42	-0,99	-0,36	-8,55	-19,75	-6,07	-8,76
5 Industri Kayu, Barang dari Kayu dan Gabus dan Barang Anyaman dari Bambu, Rotan dan Sejenisnya	0,13	0,75	-4,55	3,17	-1,23	-5,92	-4,36	-2,16
6 Industri Kertas dan Barang dari Kertas; Percetakan dan Reproduksi Media Rekaman	0,33	1,43	8,86	4,50	1,10	-1,42	-2,98	0,22
7 Industri Kimia, Farmasi dan Obat Tradisional	4,53	-1,42	8,48	5,59	8,65	14,96	8,45	9,39
8 Industri Karet, Barang dari Karet dan Plastik	2,47	6,92	-5,52	-0,82	-11,98	-9,61	0,24	-5,61
9 Industri Barang Galian bukan Logam	-0,86	2,75	-1,03	-5,30	-9,13	-9,11	-12,52	-9,13
10 Industri Logam Dasar	5,87	8,99	2,83	3,98	2,76	5,19	11,46	5,87
11 Industri Barang Logam; Komputer, Barang Elektronik, Optik; dan Peralatan Listrik	2,79	-0,61	-0,51	-3,52	-9,29	-6,86	-2,11	-5,46
12 Industri Mesin dan Perlengkapan	5,55	9,49	-4,13	-9,33	-13,42	-10,76	-7,38	-10,17
13 Industri Alat Angkutan	3,68	4,24	-3,43	4,64	-34,29	-29,98	-18,98	-19,86
14 Industri Furnitur	3,65	2,22	8,35	-7,28	-2,57	-1,69	-1,72	-3,36
15 Industri Pengolahan Lainnya; Jasa Reparasi dan Pemasangan Mesin dan Peralatan	-1,68	-0,83	5,17	-4,73	-5,19	1,15	5,54	-0,88
PRODUK DOMESTIK BRUTO	5,07	5,17	5,02	2,97	-5,32	-3,49	-2,19	-2,07

Sumber : Badan Pusat Statistik

*) angka sementara

**) angka sangat sementara

Sedangkan penurunan penjualan pada sektor industri otomotif disebabkan karena daya beli masyarakat menurun akibat pandemi Covid-19 yang menyebabkan tenaga kerja berkurang atau bahkan kehilangan pendapatannya sehingga berpengaruh pada tingkat konsumsi dan daya beli masyarakat terutama terhadap mereka yang ada dalam kategori pekerja informal dan pekerja harian. Sebagian besar masyarakat sangat berhati-hati dalam mengatur pengeluaran keuangannya karena ketidakpastian kapan wabah pandemi ini akan berakhir. Hal ini menyebabkan turunnya daya beli masyarakat akan barang-barang konsumsi dan memberikan tekanan pada sisi produsen dan penjual (Lende, 2021).

Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) mencatat bahwa telah terjadi penurunan penjualan mobil yang sudah mulai terlihat sejak April 2020 seiring dengan diberlakukannya kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) oleh pemerintah. Berdasarkan data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), penjualan mobil secara *wholesales* (distribusi dari pabrik ke dealer) sepanjang 2020 hanya 532.027 unit. Padahal, tahun 2019 penjualan mobil 1.030.126 unit. Saat itu rata-rata per bulan pabrikan otomotif yang terdaftar dalam anggota GAIKINDO bisa menjual 80 ribu sampai 90 ribu unit. Namun situasi 2020 sangat berbeda. Membandingkan dengan data 2019, penjualan mobil pada 2020 turun 48,35 persen. Penjualan mobil di Indonesia pada 2020 mulai mengalami penurunan drastis pada April 2020. Saat itu, industri otomotif hanya mampu mengirim 7.868 unit mobil baru,

padahal sebelumnya mampu menjual 80-90 ribu unit per bulan. Angka penjualan terendah terjadi pada Mei 2020 dengan penjualan hanya 3.551 unit. Selepas itu, penjualan mobil terus bangkit. Desember 2020 menjadi puncak penjualan mobil selama pandemi dengan angka sebanyak 57.129 unit dan menutup tahun 2020 dengan total penjualan sebanyak 532.027 unit. GAIKINDO pada awal pandemi merevisi target penjualan mobil turun 40% dari 1,1 juta unit menjadi 600 ribu unit. Jelang akhir tahun, GAIKINDO terpaksa merevisi target penjualan mobil hanya 525 ribu. Saat itu, target tersebut terealisasi pada angka 532.027 unit. Adapun penjualan mobil pada 2020 didominasi oleh kendaraan penumpang sebanyak 388.886 unit atau 73,1%. Sisanya sebesar 26,9% atau 143.141 unit mobil jenis niaga (Gaikindo.or.id, 2021).

Fitch saat itu memperkirakan penjualan domestik kendaraan roda empat pada 2021 tetap 30% sampai 40% lebih rendah dari pada 2019 atau kurang dari 700.000 unit. Meskipun terdapat perbaikan sejak Juni 2020, permintaan fundamental tetap lemah. Ketidakpastian yang berkepanjangan akibat pandemi akan membuat konsumen membatasi pengeluarannya untuk barang-barang mewah dan tahan lama termasuk pembelian mobil dan pemulihan permintaan juga melambat. Hal ini terlihat dari penjualan grosir yang relatif datar pada Oktober 2020 dan penjualan eceran hanya tumbuh 6% dari bulan sebelumnya (Aldo Fernando, 2021). Jika penurunan penjualan pada sektor otomotif terus terjadi, dikhawatirkan

akan mengalami kerugian yang dapat mengarah kepada kesulitan keuangan atau *financial distress*.

Financial distress atau kesulitan keuangan merupakan kondisi dimana perusahaan mengalami kesulitan keuangan ataupun likuidasi yang harus dihadapi sebelum terjadinya kebangkrutan. Tanda awal kebangkrutan ataupun *financial distress* dapat diketahui melalui analisis data yang terdapat dalam laporan keuangan (Ningsih & Permatasari, 2019). Analisis laporan keuangan yang paling banyak digunakan adalah analisis rasio. Analisis rasio keuangan dapat memberikan gambaran kepada penganalisa mengenai baik buruknya kondisi atau posisi keuangan suatu perusahaan. Hasil dari analisa laporan keuangan selanjutnya akan digunakan untuk mengambil keputusan bagi manajer, semakin awal tanda-tanda kebangkrutan tersebut ditemukan maka semakin baik pula bagi pihak manajemen, untuk upaya pencegahan dengan melakukan perbaikan (Dewi & Dana, 2017). Analisis laporan keuangan hanya menekankan pada satu aspek keuangan saja. Hal ini membuat analisis laporan keuangan menjadi titik lemah dan oleh karena itu memerlukan alat analisis yang menggabungkan berbagai aspek keuangan. Alat ini adalah analisis kebangkrutan. Analisis kebangkrutan sangat penting bagi perusahaan untuk mempertimbangkan kebangkrutan (*listing*) dari perusahaan yang terdaftar dalam sektor go publik. Analisis tersebut berguna diantaranya untuk mengetahui investasi dalam bentuk saham atau obligasi, kreditur yang mengalami kerugian akibat wanprestasi (*Default*), karyawan

perusahaan memutuskan hubungan kerja (PHK) dan manajemen perusahaan itu sendiri (Mulyadi, 2016, p. 2). Hal ini didukung oleh hasil penelitian dari (Saputri & Effendi, 2021) hasil analisis PT Bakrie Sumatra Plantations dengan menggunakan metode *Zmijewski* menggunakan tiga analisis ratio keuangan yaitu *return on asset*, *debt ratio* dan *current ratio*. Hasil dari penelitian ini adalah PT Bakrie Plantation mengalami potensi kebangkrutan jika dianalisis menggunakan *Zmijewski* secara berturut-turut dari tahun 2018 sampai dengan tahun 2019 dengan nilai Z lebih dari 0,5 yaitu pada tahun 2018 = 1,9164 dan Z 2019 = 5,0284.

Financial distress dapat dilihat melalui laporan keuangan dari perusahaan. Indikator kinerja keuangan perusahaan dapat digunakan untuk memprediksi kondisi perusahaan di masa yang akan datang. Indikator tersebut diperoleh dari analisis rasio-rasio keuangan yang terdapat pada informasi laporan keuangan yang diterbitkan perusahaan, Adapun rasio keuangan menurut Harahap (2010:301) yang sering digunakan untuk memprediksi *financial distress* adalah profitabilitas, likuiditas dan leverage (Suryani Putri & NR, 2020).

Financial distress bisa disebabkan oleh beberapa faktor seperti, tingginya pengeluaran perusahaan yang melebihi budget, tidak mencapai target penjualan, tidak mampu lagi dalam membayar kewajibannya karena ketidakcukupan dana dan perencanaan keuangan perusahaan yang salah. Faktor lain yang dapat mempengaruhi *financial distress* yaitu bencana alam, makro ekonomi seperti terjadinya inflasi, nilai tukar rupiah, dan

kenaikan tingkat bunga pinjaman . Selain itu, situasi pandemi yang terjadi saat inipun dapat mengakibatkan perusahaan mengalami kesulitan keuangan (*financial distress*) karena tidak tercapainya target penjualan sehingga mengalami penurunan pendapatan dari hasil penjualan. Terjadinya penurunan penjualan salah satunya disebabkan oleh daya beli konsumen yang rendah dikarenakan pendapatan konsumen yang menurun akibat dari Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) oleh perusahaan di saat pandemi (Desi Tarida Simorangkir et al., 2021, p. 381).

Dalam (Ningsih & Permatasari, 2019) Menurut Sudana (2011) faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *financial distress* atau kesulitan keuangan yaitu faktor ekonomi, kesalahan dalam manajemen dan terjadinya bencana alam. Untuk mengetahui apakah perusahaan mengalami kesulitan keuangan atau *financial distress* yang dapat mengarah kepada kebangkrutan ataupun tidak, dapat menggunakan berbagai macam metode analisis. Metode analisis *Financial distress* atau kesulitan keuangan yang sering digunakan yaitu Analisis *Z-Score* model *Altman*, model *Springate* dan model *Zmijewski*. Analisis kebangkrutan tersebut dikenal karena selain caranya yang mudah, tetapi juga tingkat keakuratan dalam menentukan prediksi kebangkrutannya pun cukup akurat (Peter & Yoseph, 2011). Hasil penelitian dari (Al-Rahma et al., 2021) menyatakan bahwa dari tiga model analisis *financial distress* yaitu model *Altman Z-Score*, *Springate X-Score* dan *Zmijewski X-Score*, Model *Zmijewski X-Score* merupakan model yang memiliki tingkat akurasi

tertinggi yaitu sebesar 91%. Sehingga model ini akurat untuk memprediksi kebangkrutan pada perusahaan sub sektor otomotif. Model analisis *Zmijewski* menggunakan variabel-variabel rasio keuangan yaitu rasio *Return On Assets* yang merupakan perbandingan antara laba sebelum bunga dan pajak dengan total aktiva yang dimiliki perusahaan, *Debt Ratio* yang merupakan perbandingan antara total kewajiban dengan total aktiva, dan *Current Ratio* yang diperoleh dengan cara membagi aktiva lancar dengan hutang jangka pendek. Pada metode *Zmijewski*, jika nilai $X < 0$ dikategorikan perusahaan yang sehat dan jika nilai $X > 0$ dikategorikan sebagai perusahaan yang berpotensi akan mengalami kebangkrutan (Yunia, 2018, p. 11).

Rasio *Return On Asset* (ROA) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam mendapatkan laba berdasarkan dari penggunaan aktiva. Jika nilai *Return On Asset* yang dihasilkan tinggi, maka akan semakin efisien pengelolaan aktiva perusahaan untuk menghasilkan laba. Semakin tinggi *Return On Asset* yang diperoleh maka semakin kecil kemungkinan perusahaan untuk mengalami *financial distress*. Sebaliknya jika nilai *Return On Asset* rendah, maka kinerja keuangan tidak baik. Hal tersebut akan mengakibatkan laba perusahaan menurun sehingga semakin besar kemungkinan terjadinya *financial distress* (Desi Tarida Simorangkir et al., 2021).

Tabel 1. 3
Return On Asset (ROA)

No	Nama Perusahaan	Tahun	ROA
1	Astra Internasional Tbk	2016	0,070
		2017	0,078
		2018	0,079
		2019	0,076
		2020	0,055
2	Astra Otoparts Tbk (AUTO)	2016	0,033
		2017	0,037
		2018	0,043
		2019	0,051
		2020	0,002
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)	2016	0,093
		2017	0,078
		2018	0,058
		2019	0,041
		2020	-0,051
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)	2016	0,075
		2017	0,081
		2018	0,065
		2019	0,052
		2020	0,015
5	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)	2016	0,012
		2017	0,002
		2018	0,003
		2019	0,003
		2020	0,014
6	Indospring Tbk (INDS)	2016	0,020
		2017	0,005
		2018	0,045
		2019	0,036
		2020	0,021
7	Lippo Enterprise Tbk (LPIN)	2016	0,134
		2017	0,721
		2018	0,109
		2019	0,092
		2020	0,020
8	Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)	2016	0,011
		2017	0,012
		2018	0,084
		2019	0,025
		2020	0,074

Sumber: Data diolah

Dari tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata perusahaan tersebut mengalami penurunan *Return On Asset* terutama pada tahun 2020. Hal tersebut berkaitan dengan adanya wabah Covid-19 yang menyebabkan penurunan pada penjualan pada sub sektor otomotif dan komponennya, sehingga terjadi penurunan *Return On Asset*. Akan tetapi pada tahun 2020 perusahaan Indomobil Sukses International Tbk dan Multistrada Arah Sarana Tbk mengalami peningkatan pendapatan.

Debt Ratio yang merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aset. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aset perusahaan yang dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pembiayaan aset (Hery, 2016) dalam (Muis, 2017). Rasio ini menunjukkan besarnya total hutang terhadap keseluruhan total aktiva yang dimiliki oleh perusahaan. Rasio ini merupakan presentase dana yang diberikan oleh kreditor bagi perusahaan. Jika *Debt Ratio* memiliki nilai yang tinggi berarti tinggi pula jumlah hutang yang harus dilunasi oleh perusahaan. Hal tersebut dapat mengurangi jumlah laba yang akan diterima perusahaan sehingga tingginya potensi resiko perusahaan mengalami *financial distress* (Ch Pandegirot, 2019).

Tabel 1. 4
Debt Ratio (DR)

No	Nama Perusahaan	Tahun	DR
1	Astra Internasional Tbk	2016	0,47
		2017	0,47
		2018	0,49
		2019	0,47
		2020	0,42
2	Astra Otoparts Tbk	2016	0,28
		2017	0,27
		2018	0,29
		2019	0,27
		2020	0,26
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)	2016	0,20
		2017	0,39
		2018	0,44
		2019	0,40
		2020	0,37
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)	2016	0,33
		2017	0,29
		2018	0,26
		2019	0,21
		2020	0,21
5	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)	2016	0,74
		2017	0,71
		2018	0,75
		2019	0,79
		2020	0,74
6	Indospting Tbk (INDS)	2016	0,17
		2017	0,12
		2018	0,12
		2019	0,09
		2020	0,09
7	Lippo Enterprise Tbk (LPIN)	2016	0,89
		2017	0,14
		2018	0,09
		2019	0,07
		2020	0,08
8	Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)	2016	0,44
		2017	0,49
		2018	0,51
		2019	0,57
		2020	0,49

Sumber: Data diolah

Dari tabel tersebut terlihat bahwa dari 8 perusahaan tersebut rata-rata tingkat *Debt Rationya* mengalami kenaikan nilai pada tahun 2016-2018. Akan tetapi pada tahun 2019- 2020 tingkat *Debt Ratio* mengalami penurunan. Maka tingkat hutang dari perusahaan tersebut menurun sehingga kinerja perusahaan baik. Saat itu wabah Covid-19 muncul pada awal tahun 2019 yang berdampak pada semua sektor, akan tetapi tingkat *Debt Ratio* perusahaan sub sektor otomotif dan komponennya berjalan baik.

Current Ratio yaitu membandingkan aset lancar dengan liabilitas lancar. Oleh karena itu rasio likuiditas sering disebut dengan *short term liquidity*. *Current Ratio* menggambarkan tingkat likuiditas dan seberapa besar aset lancar mampu menutupi hutang lancarnya. Semakin tinggi *Current Ratio* maka semakin tinggi pula tingkat likuiditas suatu perusahaan. Jika perusahaan memiliki tingkat likuid yang tinggi maka perusahaan mampu membayar utang jangka pendeknya sehingga terhindar dari kondisi *financial distress* (Desi Tarida Simorangkir et al., 2021).

Tabel 1. 5
Current Ratio (CR)

No	Nama Perusahaan	Tahun	CR
1	Astra Internasional Tbk	2016	1,24
		2017	1,23
		2018	1,13
		2019	1,29
		2020	1,54
2	Astra Otoparts Tbk	2016	1,51
		2017	1,72
		2018	1,48
		2019	1,61
		2020	1,86
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)	2016	4,14
		2017	3,13
		2018	1,79
		2019	2,01
		2020	1,61
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)	2016	1,89
		2017	2,39
		2018	2,15
		2019	2,90
		2020	2,56
5	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)	2016	0,93
		2017	0,84
		2018	0,75
		2019	0,77
		2020	0,76
6	Indospting Tbk (INDS)	2016	3,03
		2017	5,13
		2018	5,21
		2019	5,83
		2020	6,17
7	Lippo Enterprise Tbk (LPIN)	2016	0,71
		2017	5,21
		2018	7,92
		2019	13,04
		2020	9,05
8	Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)	2016	0,95
		2017	1,05
		2018	0,94
		2019	0,56
		2020	0,63

Sumber: Data diolah

Dari tabel diatas terlihat bahwa rata-rata tingkat *Current Ratio* dari perusahaan tersebut baik karena diatas angka 1. Akan tetapi pada perusahaan Indomobil Sukses Tbk dan Multistrada Arah Sarana Tbk tingkat dari *Current Rationya* masih rendah bahkan setiap tahunnya mengalami penurunan. Jika perusahaan mengalami penurunan dan tingkat likuidnya rendah secara terus menerus, maka perusahaan akan kesulitan dalam membayar utang jangka pendeknya sehingga akan menimbulkan kondisi *financial distress*. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis *financial distress* untuk mengetahui apakah terjadi kondisi *financial distress* ataupun tidak dengan menggunakan model analisis salah satunya yaitu Metode analisis *Zmijewski*.

Model analisis *Zmijewski* masih jarang digunakan dan akurat untuk menganalisis *financial distress* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif, sehingga dengan memilih model analisis *Zmijewski* ini diharapkan dapat memberikan hasil penelitian yang akurat dan dapat menjadi acuan untuk peneliti selanjutnya agar dapat lebih mengeksplor model analisis kebangkrutan yang lainnya. Mengingat pentingnya melakukan analisis laporan keuangan, terutama di masa krisis seperti pandemi Covid-19 saat ini, yang mana analisis tersebut akan memberikan gambaran kondisi keuangan secara menyeluruh yang berguna bagi pihak internal sebagai perencanaan masa depan dan bagi pihak eksternal untuk menentukan kebijakan pemberian kredit dan penanaman modal. Dari fenomena yang telah diuraikan diatas, maka peneliti tertarik untuk

melakukan penelitian yang berjudul “*Analisis Financial Distress Dengan Metode Zmijewski Pada Perusahaan Otomotif dan Komponen Yang Terdaftar Di BEI*”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang, maka perumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana analisis *financial distress* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI dengan metode *Zmijewski*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk menganalisis *financial distress* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI dengan menggunakan metode *Zmijewski*

D. Manfaat penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi semua pihak yang berkepentingan.

Adapun manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis
 - a) Penelitian ini dapat bermanfaat dalam mengimplementasikan ilmu pengetahuan yang didapat selama masa perkuliahan, menambah kemampuan berpikir dan wawasan

- b) Menjadi bahan kajian lebih lanjut mengenai model analisis rasio keuangan dan prinsip-prinsip yang terkait
- c) Menjadi tambahan referensi bagi pembaca dan peneliti selanjutnya

2. Manfaat Praktis

- a) Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi perusahaan supaya dapat mengetahui faktor-faktor penurunan kinerja keuangan sejak dini sehingga dapat membantu perusahaan agar terhindar dari kebangkrutan
- b) Menjadi bahan acuan pertimbangan bagi investor dalam menentukan pengambilan keputusan dalam berinvestasi
- c) Menjadi masukan bagi kreditor agar lebih memperhatikan kondisi keuangan dari perusahaan sebelum memutuskan untuk memberikan pinjaman bagi perusahaan yang bersangkutan.

E. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah definisi yang disusun berdasarkan apa yang dapat diamati dan diukur berdasarkan tentang variabel dalam penelitian tersebut (Sugiyono, 2010). Definisi operasional yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. *Financial Distress*

Dalam penelitian (Swara, 2019) menurut (Brigham & Houston, 2010) bahwa kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress* merupakan kondisi yang berawal dari tidak tertib atau kacaunya pengelolaan keuangan pada suatu perusahaan.

2. Metode *Zmijewski*

Metode *Zmijewski* tahun 1983 ini merupakan riset selama 20 tahun dengan menggunakan analisis rasio profitabilitas, likuiditas dan leverage untuk mengukur kinerja suatu perusahaan. Model ini menghasilkan rumus sebagai berikut (Utari & Akbar, 2020) :

$$\text{X-Score} = -4,3 - 4,5X_1 + 5,7X_2 + 0,004X_3$$

Keterangan:

X_1 = *Return on Asset*

X_2 = *Debt Ratio*

X_3 = *Current Ratio*

Pada Analisis *financial distress* dengan metode *Zmijewski* terdapat beberapa bagian yaitu sebagai berikut:

1) ROA atau *Return On Aset* (X_1)

ROA atau *Return On Aset* merupakan Rasio Imbal Hasil Aset (*Return On Asset*) disebut juga rasio kekuatan laba (*earning power ratio*), menggambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari sumber daya (aset) yang tersedia (dalam Desi Tarida Simorangkir et al., 2021) menurut (Sirait 2019).

2) *Debt Ratio* (X_2)

Debt Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk melihat perbandingan dari hutang perusahaan (Dr. Wastam Wahyu Hidayat, SE., 2018).

3) *Current Ratio* (X3)

Current Ratio merupakan ukuran yang umumnya digunakan dalam solvensi jangka pendek, kemampuan perusahaan memenuhi kebutuhan hutang jangka pendek ketika sudah jatuh tempo (Dr. Wastam Wahyu Hidayat, SE., 2018).

F. Sistematika Penulisan

Sistematika disusun supaya dalam penulisan penelitian dapat lebih sistematis, berikut sistematika penulisan dalam penelitian ini:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dari penelitian, manfaat penelitian, definisi operasional dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini diuraikan tentang landasan teori, bagian ini berisi kajian pustaka yang digunakan sebagai bahan acuan dalam penelitian ini, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran dan hipotesis penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini memberikan penjelasan tentang jenis penelitian, lokasi penelitian, variabel penelitian, populasi, sampel, teknik sampling, teknik pengumpulan data dan metode analisis

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini membahas mengenai gambaran umum dan lokasi penelitian dan hasil hasil dari analisis data.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai kesimpulan dan saran berkaitan dengan hasil pembahasan yang telah dilakukan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Kerangka Teori

1. Teori Sinyal (Signaling Theory)

Teori sinyal yaitu teori yang digunakan untuk menjelaskan sinyal-sinyal suatu informasi kepada pengguna informasi yang menggambarkan kondisi perusahaan. Pengguna informasi yang terdiri dari investor, calon investor, kreditor akan merespon atas informasi yang diterima dari perusahaan sebagai bentuk sinyal yang diberikan oleh perusahaan terkait dengan kondisi perusahaan. Perusahaan yang berada dalam kondisi yang baik akan menyampaikan informasi kepada pengguna informasi dengan harapan mendapatkan respon yang baik dari pengguna laporan keuangan atas informasi yang disampaikan. Teori sinyal memiliki tujuan agar ketimpangan informasi antara manajemen perusahaan dengan pemegang saham dapat di minimalkan karena manajemen perusahaan biasanya memiliki lebih banyak informasi terkait perusahaan dibandingkan dengan pemegang saham. Hal tersebut berbahaya untuk pengambilan keputusan oleh pemegang saham. Oleh sebab itu diperlukan pemeriksaan terhadap laporan keuangan perusahaan sehingga laporan keuangan yang disampaikan akan

memberikan informasi yang valid sesuai dengan kondisi perusahaan yang sebenarnya (Endiana & Suryandari, 2021).

Dalam literatur ekonomi dan keuangan, teori sinyal dimaksudkan untuk secara eksplisit mengungkapkan bukti bahwa pihak-pihak di dalam lingkungan perusahaan (*corporate insiders*) yang terdiri atas *officers* dan *directors*) biasanya memiliki informasi yang lebih bagus mengenai kondisi perusahaan dan prospek pada masa depan dibandingkan dengan pihak luar, misalnya investor, kreditor, atau pemerintah, bahkan pemegang saham. Dengan kata lain, pihak perusahaan mempunyai kelebihan penguasaan informasi daripada pihak luar yang memiliki kepentingan dengan perusahaan. Kondisi dimana satu pihak memiliki kelebihan informasi sementara pihak lain tidak dalam teori keuangan disebut dengan ketimpangan informasi (Gumanti, 2009).

Teori sinyal digunakan untuk menjelaskan bahwa laporan keuangan dapat digunakan untuk memberikan sinyal positif (*good news*) maupun sinyal negatif (*bad news*) kepada para pengguna laporan keuangan. Teori sinyal membahas bagaimana seharusnya sinyal-sinyal keberhasilan atau kegagalan manajemen (*agent*) disampaikan kepada pemilik (*principal*). Teori sinyal menjelaskan bahwa pemberian sinyal dilakukan oleh manajemen untuk mengurangi asimetri informasi. Informasi yang terdapat pada laporan keuangan

dapat dijadikan media untuk mengetahui sinyal adanya kegagalan perusahaan atau kebangkrutan (Primasari, 2017).

Teori sinyal menekankan pentingnya informasi yang diterbitkan perusahaan terhadap keputusan investor sebagai pihak eksternal. Investor selalu membutuhkan informasi yang lengkap, relevan, akurat dan tepat waktu untuk menganalisis dalam mengambil keputusan (Zulaecha & Mulvitasari, 2019). Hasil dari analisis prediksi kebangkrutan juga dapat dijadikan sebagai sinyal kepada pihak eksternal atau pihak luar perusahaan tentang bagaimana kondisi yang akan terjadi pada perusahaan tersebut pada tahun-tahun berikutnya (Masdiantini & Warasniasih, 2020).

2. *Financial Distress*

Financial Distress merupakan tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan ataupun likuidasi. Kondisi suatu perusahaan yang sedang mengalami kesulitan keuangan dan tidak mampu memenuhi berbagai kewajiban kepada pihak lain seperti kreditur, kewajiban kepada pemegang obligasi, dan lain-lain dapat berujung kepada kebangkrutan. Secara umum *financial distress* suatu tahap sebelum terjadinya suatu kebangkrutan pada sebuah perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa tidak semua perusahaan yang mengalami *Financial distress* akan mengalami menjadi bangkrut (Francis Hutabarat, 2020).

Menurut menurut Fahmi (dalam Suryaman.a et al., 2017) ada beberapa sebab yang melatar belakangi terjadinya *financial distress*, yaitu:

- a. Utang perusahaan yang berada dalam posisi extreme leverage (utang perusahaan sudah berada dalam kategori yang membahayakan perusahaan itu sendiri).
- b. Jumlah utang dan berbagai tagihan yang datang disaat jatuh tempo sudah begitu besar, baik hutang diperbankan, leasing, mitra bisnis, hutang dagang, termasuk hutang dalam bentuk bunga obligasi yang sudah jatuh tempo yang harus secepatnya dibayar, dan berbagai bentuk tagihan lainnya.
- c. Perusahaan telah melakukan kebijakan strategi yang salah sehingga memberi pengaruh pada kerugian yang bersifat jangka pendek dan jangka panjang.
- d. Kepemilikan *asset* perusahaan tidak lagi mencukupi untuk menstabilkan perusahaan, yaitu sudah terlalu banyak asset yang dijual sehingga jika *asset* yang tersisa tersebut masih ingin dijual maka itu juga tidak mencukupi untuk menstabilkan perusahaan.
- e. Penjualan dan hasil keuntungan yang diperoleh adakah terjadi penurunan yang sistematis serta fluktuatif.
- f. Perusahaan sering melakukan kebijakan gali lubang dan tutup lubang pada kewajiban jangka pendek.
- g. Adanya kecurangan yang dilakukan oleh manajemen perusahaan.

Prediksi *financial distress* merupakan hal yang penting yang dilakukan untuk menilai kondisi keuangan serta untuk memperhatikan efektivitas dan efisiensi operasi perusahaan dengan melihat indikator yang dapat memicu terjadinya *financial distress*. Menurut Hariani, 2009 (dalam Elia & Rahayu, 2021) menyatakan bahwa indikator-indikator dapat di cermati oleh pihak eksternal adalah sebagai berikut:

- 1) Penurunan jumlah dividen yang dibagikan kepada pemegang saham selama beberapa periode
- 2) Penurunan laba secara terus-menerus bahkan perusahaan mengalami kerugian,
- 3) Ditutup atau dijualnya satu atau lebih unit usaha,
- 4) Pemecatan pegawai besar-besaran, dan
- 5) Harga saham di pasar modal turun secara terus- menerus.

Sedangkan dapat juga diamati pada pihak internal (perusahaan) adalah sebagai berikut:

- 1) Turunnya volume penjualan karena ketidakmampuan manajemen dalam menerapkan kebijakan strategi,
- 2) Turunnya kemampuan dalam mencetak keuntungan karena kesalahan-kesalahan penentuan strategi pemasaran, dan
- 3) Ketergantungan terhadap utang perusahaan sangat besar sehingga
- 4) Biaya modalnya juga membengkak.

Menurut Hanafi dan Halim 2012 (dalam Ningsih & Permatasari, 2019) kebangkrutan yang terjadi sebenarnya dapat diprediksi dengan melihat beberapa indikator-indikator, yaitu :

- 1) Analisis aliran kas untuk saat ini atau masa mendatang.
- 2) Analisis strategi perusahaan, yaitu analisis yang memfokuskan pada persaingan yang dihadapi oleh perusahaan.
- 3) Struktur biaya relatif terhadap pesaingnya.
- 4) Kualitas manajemen.
- 5) Kemampuan manajemen dalam mengendalikan biaya

Beberapa penyebab terjadinya *financial distress* menurut Lizal (dalam Saputri & Effendi, 2021) adalah sebagai berikut:

1. *Neoclassical model, financial distress* terjadi ketika alokasi sumber daya tidak tepat. Mengestimasi kesulitan dilakukan dengan data neraca dan laporan laba rugi.
2. *Financial model, financial distress* ditandai dengan adanya struktur keuangan yang salah dan menyebabkan batasan likuiditas (*liquidity constrains*). Hal ini berarti bahwa walaupun perusahaan dapat bertahan hidup dalam jangka panjang, namun demikian perusahaan tersebut harus bangkrut juga dalam jangka pendek.
3. *Corporate governance model, financial distress* menurut *corporate governance* model adalah ketika perusahaan

memiliki susunan asset yang tepat dan struktur keuangan yang baik namun dikelola dengan buruk.

Dalam (Ningsih & Permatasari, 2019) Menurut Sudana (2011) faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *financial distress* atau kesulitan keuangan yaitu faktor ekonomi dan kesalahan dalam Manajemen. Faktor lain yang dapat mempengaruhi *financial distress* yaitu makro ekonomi seperti terjadinya inflasi, nilai tukar rupiah dan kenaikan tingkat bunga pinjaman. Situasi pandemi yang terjadi saat ini di kategorikan sebagai bencana alam yang dapat mengakibatkan perusahaan mengalami kesulitan keuangan (*financial distress*). Hal tersebut di karenakan tidak tercapainya target penjualan sehingga mengalami penurunan pendapatan dari hasil penjualan. Terjadinya penurunan penjualan salah satunya disebabkan oleh daya beli konsumen yang rendah dikarenakan pendapatan konsumen yang menurun akibat dari Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) oleh perusahaan di saat pandemi (Desi Tarida Simorangkir et al., 2021).

Apabila perusahaan mengalami *financial distress* maka dapat menyebabkan dampak yang buruk bagi pihak-pihak yang terkait misalnya, hubungan manajer sebagai agen dengan pemilik selaku prinsipal akan memburuk karena perusahaan tidak mampu memberikan keuntungan bagi mereka, perusahaan juga akan kehilangan kredibilitasnya kepada investor sehingga tidak dapat menambah modal sahamnya, juga perusahaan mendapatkan sanksi

berupa delisting (Ardiana, 2021). *Financial distress* atau kesulitan keuangan perusahaan dapat dilihat melalui laporan keuangan. Laporan keuangan yang telah dibuat oleh perusahaan menjadi sumber informasi mengenai posisi keuangan, kinerja dan perubahan posisi keuangan. Kinerja keuangan perusahaan dapat diidentifikasi menggunakan analisis rasio keuangan yang dapat memprediksi terjadinya *financial distress* (Kariani & Budiasih, 2017).

Apabila kondisi *financial distress* ini diketahui sejak awal, diharapkan dapat dilakukan tindakan untuk memperbaiki situasi tersebut sehingga perusahaan tidak akan mengalami kesulitan yang lebih berat seperti kebangkrutan atau likuidasi (Hanafi & Breliastiti, 2016).

3. Metode *Zmijewski*

Prediksi *financial distress* dilakukan pertama kali oleh *Zmijewski* pada tahun 1984 yang menambah validitas rasio keuangan untuk mendeteksi kegagalan keuangan perusahaan. Dengan kriteria jika nilai X semakin besar maka besar pula kemungkinan perusahaan mengalami kebangkrutan (Ardiana, 2021).

Selama dua puluh tahun *Zmijewski* melakukan studi dengan melakukan *review study* bidang kebangkrutan. Rasio keuangan yang digunakan pada metode ini dipilih dari rasio keuangan yang telah digunakan pada penelitian terdahulu (Faramitasari, 2018, p. 32). *Zmijewski* (1983) menggunakan analisis rasio profitabilitas, likuiditas,

lverage dan mengukur kinerja suatu perusahaan. *Zmijewski* melakukan pengukuran potensi dengan sampel 75 perusahaan bangkrut dan 73 perusahaan sehat selama tahun 1972 sampai tahun 1978, indikator F-Test terhadap rasio kelompok *rate of return, liquidity, leverage turnover, fixed payment coverage, trends, firm size, dan stock return volatility*, menunjukkan perbedaan signifikan antara perusahaan yang sehat dan tidak sehat (Muh, 2019, p. 194).

Cutt off yang digunakan dalam metode ini jika nilai $Z < 0$ maka perusahaan tersebut tidak berpotensi bangkrut begitupun juga sebaliknya jika nilai $Z > 0$ maka perusahaan tersebut berpotensi bangkrut. Sehingga pada penjelasan tentang metode *Zmijewski* tersebut menerapkan rumus penetapan dari penelitian yang dilakukannya mampu menerapkan rumus ketetapan untuk melakukan penelitian menggunakan metode *Zmijewski* yaitu sebagai berikut (Faramitasari, 2018, p. 54):

$$X = -4,3 - 4,5 X_1 + 5,7X_2 + 0,004X_3$$

Dimana:

X_1 = Laba Setelah Pajak terhadap Total Aktiva

X_2 = Total Hutang terhadap Total Aktiva

X_3 = Aktiva Lancar Terhadap Kewajiban Lancar

Klasifikasi perusahaan yang sehat dan tidak sehat didasarkan pada nilai standar yang ditetapkan *Zmijewski* (Mark E. Zmijewski, 1984) yaitu:

- a) jika skor yang diperoleh oleh sebuah perusahaan dari model prediksi kebangkrutan ini kurang dari 0 maka perusahaan diprediksi tidak berpotensi mengalami kebangkrutan.
- b) jika perusahaan memiliki skor yang lebih dari 0 maka perusahaan diprediksi berpotensi untuk mengalami kebangkrutan.

Pada Analisis *financial distress* dengan metode *Zmijewski* terdapat beberapa bagian yaitu sebagai berikut:

1) *Return On Asset/ ROA (X1)*

Menurut Kasmir 2011 (dalam Purbayati & Hermawan, 2021) profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan pada periode tertentu. Pada umumnya ukuran profitabilitas yang digunakan dalam menilai kinerja bank adalah *Return On Assets (ROA)*. ROA merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktiva yang digunakan.

ROA menjelaskan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari penggunaan seluruh aset yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi ROA maka semakin baik karena menandakan kinerja keuangan perusahaan baik dan memperoleh laba yang besar (Desi Tarida Simorangkir et al., 2021).

Perusahaan memiliki tingkat pengembalian atas aset suatu perusahaan yang tinggi maka akan meningkatkan probabilitas perusahaan mengalami kondisi *non-financial distress*. Dengan adanya *Return On Asset* yang tinggi maka dapat meningkatkan kinerja keuangan yang berdampak pada nilai perusahaan. Kinerja keuangan merupakan cerminan dari kemampuan perusahaan dalam mengoptimalkan sumber daya (*asset*) yang dimilikinya. Dari pengelolaan sumber daya tersebut, dapat dilihat sejauh mana kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan atau laba yang berdampak pada kinerja keuangan (Setiawan & Fitria, 2020, p. 229). Rumus untuk mencari *Return On Asset* (ROA):

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Asset}}$$

2) *Debt Ratio* (X2)

Debt Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk melihat perbandingan dari hutang perusahaan (Dr. Wastam Wahyu Hidayat, SE., 2018, p. 47). Menurut Darsono dan Ashari 2004 (dalam Zulkarnain, 2018) *Debt to Ratio* adalah ratio yang menekankan pentingnya pendanaan hutang dengan jalan menunjukkan presentase aktiva perusahaan yang didukung oleh hutang. Rasio ini juga menyediakan informasi tentang kemampuan perusahaan dalam mengadaptasi kondisi pengurangan aktiva akibat kerugian tanpa mengurangi

pembayaran bunga pada kreditor. Nilai rasio yang tinggi menunjukkan peningkatan dari resiko pada kreditor berupa ketidakmampuan perusahaan dalam membayar semua kewajibannya. Dari pihak pemegang saham, rasio yang tinggi akan mengakibatkan pembayaran bunga yang tinggi yang pada akhirnya akan mengurangi pembayaran deviden.

Perusahaan yang memiliki rasio hutang tinggi maka akan meningkatkan probabilitas perusahaan dalam mengalami kondisi *financial distress*. Sebaliknya, jika semakin rendah tingkat rasio hutang yang dimiliki perusahaan maka semakin besar probabilitas perusahaan mengalami *non-financial distress*, sehingga perusahaan dapat menggunakan asset perusahaan untuk menutupi biaya operasionalnya dan tidak menimbulkan kewajiban melunasi hutang yang terlalu besar di periode yang akan datang. Dengan demikian, maka adanya rasio hutang (*debt ratio*) yang tinggi dapat meningkatkan probabilitas perusahaan dalam mengalami kondisi *financial distress* yang pada akhirnya dalam kinerja keuangan akan berdampak pada nilai perusahaan yang menurun (Setiawan & Fitria, 2020, p. 229).

Rumus untuk mencari *Debt Ratio*:

$$Debt Ratio = \frac{Total\ Hutang}{Total\ Asset}$$

3) *Current Ratio* (X3)

Current Ratio sangat bermanfaat untuk mengukur likuiditas perusahaan. *Current Asset* menggambarkan instrument bayar dan diasumsikan semua *current asset* dapat benar-benar bisa digunakan untuk membayar. Sedangkan Utang Lancar menggambarkan yang dibayar dan didasarkan semua *current liabilities* dapat dibayarkan (Kariyoto, 2017, p. 37).

Current Ratio berguna untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam membiayai dan memenuhi kewajiban (utang) pada saat ditagih. Rasio Lancar (*Current Ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak aktiva lancar tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Rasio lancar dapat pula dikatakan sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan (*margin of safety*) suatu perusahaan. Aktiva lancar (*current assets*) merupakan harta perusahaan yang dapat dijadikan utang dalam waktu singkat (maksimal satu tahun). Utang lancar (*current liabilities*) merupakan kewajiban perusahaan jangka pendek maksimal satu tahun (Utari & Akbar, 2020).

Perusahaan memiliki rasio lancar yang tinggi maka akan meningkatkan probabilitas perusahaan mengalami kondisi non-

financial distress. Sebaliknya, jika apabila perusahaan memiliki rasio lancar yang rendah maka akan meningkatkan probabilitas perusahaan mengalami kondisi *financial distress*. Dengan adanya rasio lancar (*current ratio*) yang tinggi maka dapat meningkatkan tingkat likuiditas perusahaan yang pada akhirnya dalam kinerja keuangan yang berdampak pada nilai perusahaan (Setiawan & Fitria, 2020).

Rumus untuk mencari aktiva lancar atau *current ratio* yang dapat digunakan sebagai berikut :

$$\text{Aktiva Lancar} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Hutang Lancar}}$$

B. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang relevan memuat hasil-hasil penelitian terdahulu yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan.

Tabel 2. 1
Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Rahayu, Suwendra, dan Yulianthini (2016) Analisis <i>financial distress</i> dengan menggunakan metode Altman Z-Score dan Zmijewski pada perusahaan Telekomunikasi	Berdasarkan hasil perhitungan dari metode Altman z-score dan Zmijewski diperoleh dua dari tiga metode menunjukkan perusahaan dikategorikan dalam kondisi <i>financial distress</i> , maka dapat diartikan bahwa perusahaan Telekomunikasi selama periode 2012-2014 sebagian besar berada pada kondisi mengalami <i>financial distress</i> .
2	Niken Savitri Primasari (2017) Analisis Altman Z-Score, Grover Score, Springate, dan Zmijewski Sebagai Signaling <i>Financial Distress</i>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari tigamodel yaitu Altman Z-Score, Grover Score, Springate, dan Zmijewski yang paling akurat adalah model Altman dengan akurasi 72,2%, model Zmijewski 49,8%, model Springate 32,3%, dan model Grover 5,6%.

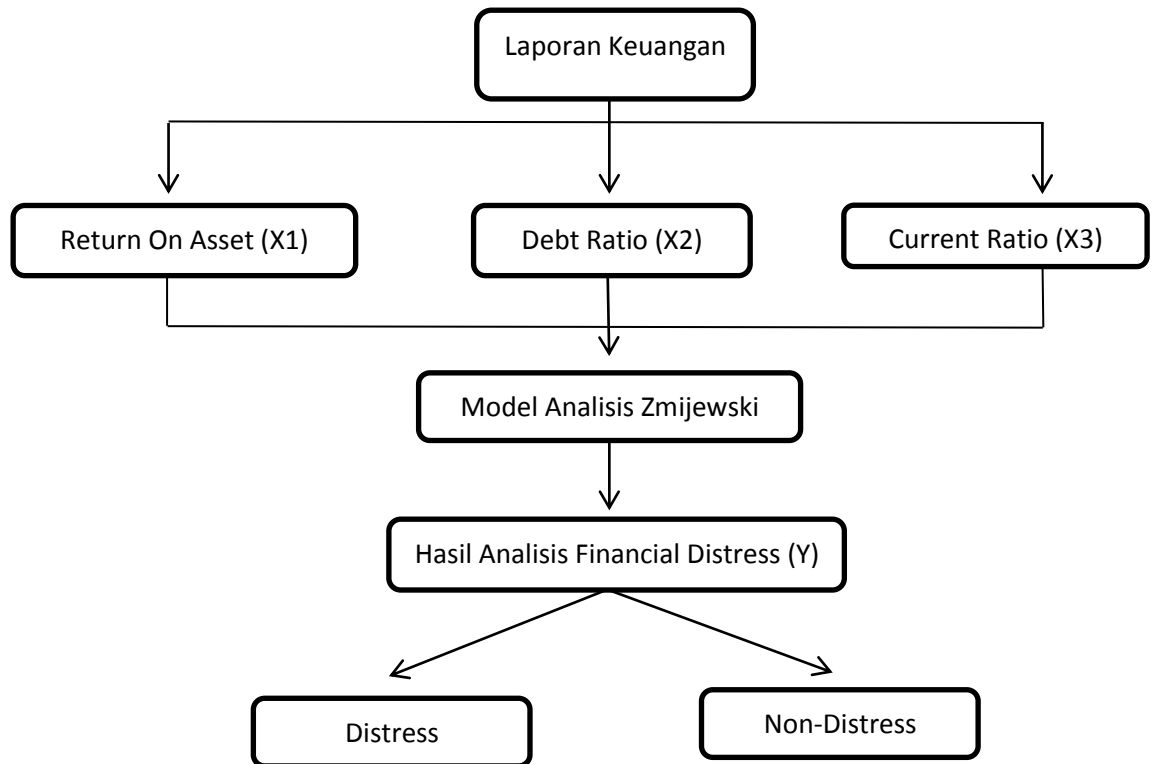
3	Desi Permatasari, Asep Samsudin dan Kokom Komariah (2019) Analisis <i>Financial Distress</i> dengan Metode Zmijewski (Studi Kasus pada PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama Tbk, PT. Indonesia Pondasi Raya Tbk dan PT. Mitra Pemuda Tbk Periode 2015-2017)	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama Tbk, PT. Indonesia Pondasi Raya Tbk dan PT. Mitra Pemuda Tbk periode 2015-2017 berdasarkan hasil analisis dari metode Zmijewski untuk <i>financial distress</i> ketiga perusahaan berada dalam kondisi sehat atau non distress.
4	Ningsih dan Permatasari (2019) Model Zmijewski X-Score Untuk Memprediksi <i>Financial Distress</i> Pada Perusahaan Go Publik Sub Sektor Otomotif Dan Komponen.	Dari hasil analisis dengan metode Zmijewski X-Score dalam kurun waktu tahun 2012 sampai tahun 2016 diprediksi terdapat 3 perusahaan yang mengalami <i>financial distress</i> yaitu PT Garuda Metalindo Tbk, PT Indo Mobil Internasional Tbk dan PT Multi Prima Sejahtera Tbk terbukti dengan nilai X-Score lebih besar dari 0 atau positif. Sementara 11 perusahaan lainnya dalam kondisi sehat
5	Annisa Abidah Al-Rahma, M. Agus Salim dan A. Agus Priyono (2021) Analisis Potensi Kebangkrutan Menggunakan Model Altman Z-Score, Springate S-Score Dan Zmijewski X-Score (Pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2019).	Hasil penelitian menggunakan metode Zmijewski X-Score terdapat 1 perusahaan dalam keadaan tidak sehat dan 10 perusahaan dalam kondisi yang sehat. Hasil perhitungan tingkat akurasi yang dilakukan pada model Altman Z-Score, Springate S-Score dan Zmijewski X-Score menunjukkan bahwa model Zmijewski yang memiliki nilai tingkat akurasi tertinggi, yaitu sebesar 91% dengan tingkat kesalahan terkecil yaitu 9%. Hal ini membuktikan bahwa model Zmijewski lebih akurat digunakan dalam memprediksi kebangkrutan pada perusahaan sub sektor Otomotif

Sumber: Jurnal Terdahulu

C. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah suatu uraian dan visual tentang hubungan atau keterkaitan antara variabel-variabel yang akan diamati atau diukur melalui penelitian yang akan dilakukan. Berdasarkan hal tersebut, maka dapat dirumuskan kerangka pikir penelitian sebagai berikut:

Gambar 1. 1
Kerangka Konseptual Penelitian



Dari kerangka konseptual diatas menjelaskan bahwa menggunakan analisis laporan keuangan dengan mengukur beberapa rasio keuangan yang terdapat pada model *Zmijewski* (X-Score) untuk mengetahui tingkat kebangkrutan perusahaan. Ada 3 rasio keuangan di dalam model *Zmijewski* yaitu *Return On Asset* (ROA), *Debt Ratio* (DR), dan *Current Ratio* (CR). Setelah diketahui nilai dari ketiga rasio tersebut, hasil dari perhitungan rasio-rasio tersebut dikombinasikan ke dalam rumus pada metode *Zmijewski* untuk mengetahui skor X-Score dari masing-masing perusahaan. Kemudian hasil dari model *Zmijewski* dapat menunjukkan

kondisi keuangan perusahaan yaitu perusahaan dalam kondisi sehat (*non-distress*) atau tidak sehat (*distress*).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Menurut Arikunto 2010 (dalam Permatasari, 2019) Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif yaitu dengan cara mengumpulkan, mengklasifikasikan, menganalisis, dan menginterpretasikan data-data yang diperoleh dari perusahaan sehingga dapat memberikan gambaran dengan keadaan fenomena yang sebenarnya.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada periode 2016-2020

C. Variabel Penelitian

Terdapat dua variabel yang dijadikan dalam objek penelitian ini, meliputi:

1. Variabel Terikat (Variabel Y)

Variabel terikat atau dependen adalah variabel yang dapat diukur ataupun dapat dipengaruhi oleh variabel independen (bebas). Dalam Penelitian ini variabel terikatnya adalah *Financial Distress* atau kesulitan keuangan (Y)

2. Variabel Bebas (Variabel X)

Variabel bebas merupakan variabel yang memberikan pengaruh terhadap variabel terikat. Variabel bebas menjadi sebab adanya variabel terikat. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah *Return On Asset ROA (X1)*, *Debt Ratio (DR)*, dan *Current Ratio (CR)*.

D. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling

1. Populasi

Populasi adalah sekumpulan unsur atau elemen yang menjadi objek pengamatan pada suatu penelitian baik yang terhingga ataupun yang tak terhingga (Mufarrikoh, 2020). Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020 berjumlah 10 perusahaan.

Tabel 3. 1
Populasi perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen periode
2016-2020

No	Populasi
1	Astra International Tbk (ASII)
2	Astra Otoparts Tbk (AUTO)
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)
5	Goodyear Indonesia Tbk (GDYR)
6	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)
7	Indospring Tbk (INDS)
8	Lippo Enterprises Tbk (LPIN)
9	Multi Strada Arah Sarana Tbk (MASA)
10	Prima Alloy Steel Tbk (PRAS)

Sumber: www.idx.co.id

2. Sampel dan Teknik Sampling

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Jika populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Untuk itu

sampel yang diambil dari populasi harus dapat mewakili (Sugiyono, 2013). Sampel dalam penelitian ini diambil dengan menggunakan metode *purposive sampling* yaitu pengambilan sampel berdasarkan pertimbangan subyektif penelitian yang disesuaikan dengan tujuan penelitian (Sugiyono, 2013).

Sampel dalam penelitian ini dibatasi oleh elemen-elemen yang dapat memberikan informasi berdasarkan pertimbangan tertentu. Kriteria dalam penentuan sampel dipilih berdasarkan tujuan dari penelitian. Adapun kriteria- kriteria tersebut antara lain:

- a. Perusahaan pada sub sektor Otomotif dan Komponen yang telah terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada periode 2016-2020
- b. Perusahaan yang mempublikasikan laporan keuangan tahunan untuk periode 31 Desember 2016-2020
- c. Data perusahaan terkait penelitian tersedia lengkap

Berdasarkan kriteria sampel diatas, perusahaan yang dijadikan sampel penelitian sebanyak 8 perusahaan.

Tabel 3. 2
Sampel Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen periode 2016-2020

No	Sampel
1	Astra International Tbk (ASII)
2	Astra Otoparts Tbk (AUTO)
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)
5	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)
6	Indospring Tbk (INDS)
7	Lippo Enterprises Tbk (LPIN)
8	Multi Strada Arah Sarana Tbk (MASA)

Sumber: www.idx.co.id

E. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yaitu berupa dokumentasi dan studi kepustakaan. Data didapatkan dari laporan keuangan perusahaan yang diambil dan dikutip dari data-data yang sudah ada kemudian diolah dan dianalisis.

2. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini merupakan data sekunder yaitu berupa dokumentasi dan studi kepustakaan. Data didapatkan secara tidak langsung dari laporan keuangan tahunan perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2016-2020 dengan mengakses situs BEI, yaitu www.idx.co.id dan www.sahamok.com.

F. Metode Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data sekunder sehingga metode pengumpulan data menggunakan cara *non participant observation*. Teknik *non participant observation* yaitu peneliti tidak terjun secara langsung terhadap obyek penelitian untuk memperoleh data yang dipergunakan untuk penelitian (Sugiyono, 2013). Data penelitian di peroleh dengan cara mengutip secara langsung dari laporan keuangan perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2016-2020.

G. Teknik Analisis Data

Analisis data yang siap diolah akan dilakukan pengujian menggunakan *Microsoft Excel 2010* sebagai *software* dalam membantu menghitung analisis ini. Setelah data terkumpul selanjutnya data tersebut di analisis oleh peneliti dalam laporan ini secara deskriptif kuantitatif. Deskriptif kuantitatif yaitu metode yang menganalisis suatu permasalahan berdasarkan perhitungan angka-angka dari hasil penelitian. Pengukuran standar atau nilai *cut off* dalam memprediksi kebangkrutan dengan metode *Zmijewski* yang dimodifikasi sebagai berikut:

$$X = -4,3 - 4,5 X_1 + 5,7X_2 + 0,004X_3$$

Dimana:

X₁= Laba Setelah Pajak terhadap Total Aktiva

X₂ = Total Hutang terhadap Total Aktiva

X₃= Aktiva Lancar Terhadap Kewajiban Lancar

Dalam (Faramitasari, 2018) Menurut (Mark E. Zmijewski, 1984) menyatakan bahwa model Zmijewski memiliki nilai *cut off* sebesar 0, artinya jika skor perusahaan kurang dari 0, maka perusahaan tersebut diprediksi tidak mengalami *financial distress*. Sebaliknya, jika hasil skor lebih dari 0, maka perusahaan diprediksi mengalami *financial distress*. *Zmijewski* (1984) telah mengukur akurasi modelnya sendiri, dan mendapatkan nilai akurasi 94,9%.

Tahapan yang dilakukan dengan metode analisis *Zmijewski* (Ningsih & Permatasari, 2019) yaitu:

a) Menghitung rasio keuangan pada metode *Zmijewski* yaitu:

1) Menghitung *Return On Asset* (X1) dengan menggunakan rumus:

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Asset}}$$

2) Menghitung *Debt Ratio* (X2) dengan menggunakan rumus:

$$\text{Debt Ratio} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Asset}}$$

3) Menghitung *Current Ratio* (X3) dengan menggunakan rumus:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Hutang Lancar}}$$

b) Setelah *Return On Asset* (X1), *Debt Ratio* (X2) dan *Current Ratio* (X3) telah dihitung, langkah selanjutnya adalah memasukkan hasil perhitungan dalam rumus Metode *Zmijewski* dan melakukan perhitungan dengan analisis diskriminan yang ditemukan *Zmijewski* melalui rumus $X = -4.3 - 4.5X_1 + 5.7X_2 + 0.004X_3$

Dimana:

X-Score bernilai < 0 atau negatif berarti perusahaan dalam kondisi sehat

X-Score bernilai > 0 atau positif berarti perusahaan dalam kondisi *financial distress*.

Yang berarti bahwa klasifikasi perusahaan yang sehat dan tidak sehat didasarkan pada nilai standar yang ditetapkan *Zmijewski* (Mark E. *Zmijewski*, 1984) yaitu:

- a) jika skor yang diperoleh oleh sebuah perusahaan dari model prediksi kebangkrutan ini kurang dari 0 maka perusahaan diprediksi tidak berpotensi mengalami kebangkrutan.
- b) jika perusahaan memiliki skor lebih dari 0 maka perusahaan diprediksi berpotensi untuk mengalami kebangkrutan

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Dan Lokasi Penelitian

Bursa Efek Indonesia atau Indonesia Stock Exchange (IDX) adalah lembaga yang menyediakan dan menyelenggarakan sistem juga sarana untuk mempertemukan penjual dan pembeli dengan tujuan memperdagangkan efek diantara mereka. Bursa Efek Indonesia yang didirikan tahun 1912 merupakan bursa hasil penggabungan dari Bursa Efek Jakarta (BEJ) dengan Bursa Efek Surabaya (BES). Penggabungan tersebut bertujuan untuk mengoptimalkan kegiatan operasional dan transaksi, pemerintah memutuskan untuk menggabung Bursa Efek Jakarta sebagai pasar saham dan Bursa Efek Surabaya sebagai pasar obligasi dan derivatif. Hasil penggabungan ini mulai beroperasi pada 1 Desember 2007.

Bursa Efek Indonesia sebagai pasar modal yang dijadikan alternatif pendanaan bagi semua sektor perusahaan di Indonesia. Salah satu indeks sektor yang potensial adalah perusahaan sub sektor otomotif dan komponen. Dalam penelitian ini menggunakan populasi yaitu perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Berdasarkan populasi dalam penelitian tersebut diperoleh sampel berjumlah 8 perusahaan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*.

Dibawah ini merupakan gambaran umum dari 8 perusahaan pada sub sektor otomotif dan komponen dalah sebagai berikut:

1. Astra Internasional Tbk

Astra memulai bisnisnya sebagai perusahaan perdagangan umum dengan nama PT Astra International Inc, namun pada akhirnya dilakukan perubahan nama menjadi PT Astra Internasional Tbk dikarenakan pelepasan saham ke publik serta pencatatan saham Perseroan di Bursa Efek Indonesia. PT Astra Internasional Tbk merupakan salah satu perusahaan yang memiliki usaha yang cukup besar di Indonesia. PT Astra Internasional bergerak dalam bidang perindustrian, jasa pertambangan, pengangkutan, pertanian, pembangunan dan jasa konsultasi yang meliputi meliputi perakitan dan penyaluran mobil, sepeda motor berikut suku cadangnya, penjualan dan penyewaan alat berat, pertambangan dan jasa terkait, pengembangan perkebunan, jasa keuangan, infrastruktur dan teknologi informasi. PT Astra Internasional Tbk tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tanggal 04 April 1990 (Britama.com, 2012).

2. Astra Otoparts Tbk

PT Astra Otoparts Tbk merupakan perusahaan yang memproduksi serta mendistribusikan beranekaragam suku cadang baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Perusahaan ini juga telah mengembangkan jaringan retail otomotif modern pertama di Indonesia dengan konsep bisnis waralaba. PT Astra Otoparts memiliki jaringan

distribusi terbesar di Indonesia dan produk-produk PT Astra Otoparts tidak hanya menguasai pasar dalam negeri, namun telah menyebar luas di berbagai negara. Perusahaan ini tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tanggal 15 Juni 1998 (Britama.com, 2012).

3. Garuda Metalindo Tbk (BOLT)

Garuda Metalindo Tbk (BOLT) didirikan tanggal 15 Maret 1982 dan mulai beroperasi komersial pada tahun 1982. Kantor pusat Garuda Metalindo Tbk berlokasi di Jl. Kapuk Kamal Raya No 23, Jakarta 14470 – Indonesia dan mengoperasikan lima pabrik yang berlokasi di Jakarta, Tangerang, dan Bekasi.

PT Garuda Metalindo Tbk merupakan perusahaan di Indonesia yang utamanya bergerak dalam bidang produksi komponen otomotif bergerak dalam bidang alat, komponen, dan sub komponen otomotif (mur dan baut) memproduksi dan memperdagangkan semua jenis kendaraan bermotor. Produk-produknya termasuk uk baut spring center dan spring U. Perusahaan memiliki fasilitas produksi di Tangerang dan Jakarta, Indonesia. Perusahaan ini tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tanggal 7 Juli 2015 (Metalindo, 2019).

4. PT Indo Kordsa Tbk atau Branta Mulia Tbk

PT Indo Kordsa Tbk berdiri sejak tahun 1981 yang awal mulanya bernama PT Branta Mulia. PT Indo Kordsa Tbk merupakan perusahaan pemasok utama bahan penguat ban premium di kawasan Asia Tenggara dengan memiliki kualitas produk nomor satu. PT Indo

Korsda selalu memberikan inovasi yang baru untuk setiap produknya untuk menghadapi persaingan yang ada. PT Indo Korsda tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tanggal 05 September 1990 (Indokordsa.com, 2017).

5. PT Indomobil Sukses Internasional Tbk

Perusahaan ini didirikan pada tahun 1976 dengan awal mulanya bernama PT Indomobil Investment Corporation, namun pada tahun 1977 telah dilakukan penggabungan usaha (merger) dengan PT Indomulti Inti Industri Tbk dan berubah nama menjadi PT Indomobil Sukses Internasional Tbk. PT Indomobil Sukses Internasional Tbk bergerak dalam bidang usaha yaitu meliputi pemegang lisensi merek, distributor penjualan kendaraan, layanan purna jual, jasa pembiayaan kendaraan bermotor, distributor suku cadang dengan merek “IndoParts”, perakitan kendaraan bermotor, produsen komponen otomotif, jasa persewaan kendaraan, dan usaha pendukung lainnya. PT Indomobil Sukses Internasional Tbk tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tanggal 15 September 1993 (Britama.com, 2012).

6. PT Indospring Tbk

PT Indospring Tbk berdiri sejak 05 Mei 1978, perusahaan ini memproduksi pegas untuk kendaraan baik pegas daun maupun pegas keong yang dapat diproduksi dengan proses panas maupun dingin. Industri ini memproduksi suku cadang otomotif khususnya spring, terdiri dari leaf spring dan coil spring. Perusahaan memulai kegiatan

komersialnya pada bulan Januari 1979. PT Indospring Tbk tercatat di Bursa Efek Indonesia pada 10 Agustus 1990. (Britama.com, 2012).

7. PT Lippo Enterprises Tbk

Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) didirikan tanggal 07 Januari 1982 dengan nama PT Lippo Champion Glory dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1987. Kantor pusat LPIN berdomisili di Karawaci Office Park Blok M No. 39-50 Lippo Karawaci, Tangerang 15139, sedangkan pabriknya berlokasi di Jl. Kabupaten No. 454, Desa Tlajung Udik, Kecamatan Gunung Putri, Bogor Jawa Barat. PT. Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) bergerak di bidang pembuatan busi dan suku cadang mobil. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1987. Perusahaan ini mulai bergabung pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 17 Oktober 1994 (Britama.com 2012).

8. PT Multistrada Arah Sarana Tbk

PT Multistrada Arah Sarana Tbk awalnya merupakan perusahaan yang tidak dipandang oleh perusahaan pesaing. Perusahaan ini merupakan produsen ban yang ada di Indonesia dengan memproduksi ban luar kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat dengan merek sendiri (Achilles dan Corsa) maupun off-take. PT Multistrada Arah Sarana Tbk memasarkan produknya di pasar domestik dan internasional. Perusahaan ini telah tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tanggal 09 Juni 2005 (Multistrada.co.id, 2012).

B. Hasil Analisis Data Dengan Metode *Zmijewski* Untuk Menganalisis *Financial Distress*

Model prediksi *Zmijewski* terdapat tiga indikator dari rasio-rasio keuangan yang dapat dikombinasikan untuk melihat perbedaan antara perusahaan yang mengalami *distress* dan *non-distress* yaitu: laba bersih dibagi total asset (ROA), total kewajiban dibagi total asset (*Debt Ratio*), dan aset lancar dibagi kewajiban lancar (*Current Ratio*).

a. Hasil perhitungan rasio keuangan pada *metode Zmijewski*

1) Hasil Perhitungan *Return On Asset* (ROA)

Berikut merupakan tabel dari hasil perhitungan *Return On Asset* (ROA) pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020 :

Tabel 4. 1
Hasil Return On Asset (ROA)

No	Nama Perusahaan	Tahun	Laba Bersih	Total Asset	ROA
1	Astra Internasional Tbk	2016	18.302.000.000.000	261.855.000.000.000	0,070
		2017	23.121.000.000.000	295.830.000.000.000	0,078
		2018	27.372.000.000.000	344.711.000.000.000	0,079
		2019	26.621.000.000.000	351.958.000.000.000	0,076
		2020	18.571.000.000.000	338.203.000.000.000	0,055
2	Astra Autoparts Tbk (AUTO)	2016	483.421.000.000	14.612.274.000.000	0,033
		2017	547.781.000.000	14.762.309.000.000	0,037
		2018	680.801.000.000	15.889.648.000.000	0,043
		2019	816.971.000.000	16.015.709.000.000	0,051
		2020	37.864.000.000	15.180.094.000.000	0,002
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)	2016	111.662.000.000	1.206.090.000.000	0,093
		2017	93.225.000.000	1.188.799.000.000	0,078
		2018	75.738.000.000	1.312.377.000.000	0,058
		2019	51.493.000.000	1.265.912.000.000	0,041
		2020	-57.388.000.000	1.119.077.000.000	-0,051
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)	2016	318.557.143	4.229.428.571	0,075
		2017	350.971.429	4.349.771.429	0,081
		2018	393.333.723	6.016.623.600	0,065
		2019	163.081.689	3.125.480.755	0,052
		2020	165.153.305	10.768.281.289	0,015
5	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)	2016	313.000.000.000	25.633.000.000.000	0,012
		2017	64.000.000.000	31.375.000.000.000	0,002
		2018	113.000.000.000	41.044.000.000.000	0,003
		2019	156.000.000.000	44.698.000.000.000	0,003
		2020	676.000.000.000	48.409.000.000.000	0,014
6	Indospring Tbk (INDS)	2016	49.556.000.000	2.477.273.000.000	0,020
		2017	11.364.000.000	2.434.617.000.000	0,005
		2018	110.687.000.000	2.482.338.000.000	0,045
		2019	101.466.000.000	2.834.423.000.000	0,036
		2020	58.751.000.000	2.826.260.000.000	0,021
7	Lippo Enterprise Tbk (LPIN)	2016	64.037.460	477.838.306	0,134
		2017	191.977.703	266116498,00	0,721
		2018	32.958.573.998	301.596.448.818	0,109
		2019	29.918.599.921	324.916.202.729	0,092
		2020	6.732.558.855	337.792.393.010	0,020
8	Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)	2016	95.742.857	8.710.642.857	0,011
		2017	115.300.000	9.394.414.286	0,012
		2018	664.928.571	7.957.871.429	0,084
		2019	159.842.857	6.444.328.571	0,025
		2020	473.728.571	6.387.928.571	0,074

Sumber: Data diolah

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa pada perusahaan Astra Internasional Tbk laba bersih atau nilai *Return On Asset* (ROA) mengalami fluktuatif. Pada perusahaan Astra Internasional Tbk tingkat *Return On Asset* mengalami kenaikan dari tahun 2016-2018 dengan nilai masing-masing sebesar 0,070 pada tahun 2016 menjadi 0,078 pada tahun 2017 dan 0,079 pada tahun 2018. Kemudian mengalami penurunan drastis dua tahun terakhir yaitu sebesar 0,076 pada tahun 2019 menjadi 0,055 pada tahun 2020.

Pada Perusahaan Astra Otopart Tbk (AUTO) nilai *Return On Asset* mengalami kenaikan dari tahun 2016-2019 dengan nilai masing-masing sebesar 0,033 pada tahun 2016 menjadi 0,037 pada tahun 2017. Kemudian naik menjadi 0,043 pada tahun 2018 dan 0,051 pada tahun 2019. Sementara pada tahun 2020 tingkat ROA mengalami penurunan yang sangat drastis dari 0,051 menjadi 0,002 pada tahun 2020.

Pada perusahaan Garuda Metalindo Tbk (BOLT) nilai *Return On Asset* penurunan setiap tahunnya. Pada tahun 2016 nilai ROA sebesar 0,093 turun menjadi 0,078 pada tahun 2017. Nilai ROA 0,058 pada tahun 2018 turun menjadi sebesar 0,041 pada tahun 2019. Sementara tahun 2020 perusahaan ini mengalami kerugian dengan tingkat ROA sebesar -0,051.

Pada Perusahaan Branta Mulia Tbk (BRAM) nilai dari *Return On Asset* mengalami penurunan dari tahun 2018-2020. Pada

tahun 2016 perusahaan ini memiliki nilai ROA sebesar 0,075 naik menjadi 0,081 pada tahun 2017. Kemudian terjadi penurunan tingkat ROA tahun pada tahun 2018 sebesar 0,065 menjadi 0,052 pada tahun 2019. Penurunan terparah terjadi pada tahun 2020 yaitu sebesar 0,015.

Pada perusahaan Indomobil Sukses International Tbk (IMAS) nilai *Return On Asset* mengalami penurunan dari tahun 2016-2018. Tahun 2016 nilai ROA sebesar 0,012 turun menjadi 0,002, kemudian naik menjadi 0,003 pada tahun 2018. Pada tahun 2019 nilai ROA tidak mengalami peningkatan ataupun penurunan dengan nilai sebesar 0,003. Sementara pada tahun 2020 tingkat ROA dari perusahaan ini meningkat menjadi 0,014.

Pada perusahaan Indospting Tbk (INDS) nilai dari *Return On Asset* (ROA) mengalami penurunan pada tiga tahun terakhir yaitu 2018-2020. Nilai ROA pada tahun 2016 sebesar 0,020 turun menjadi sebesar 0,005 pada 2017. Kemudian mengalami kenaikan yang signifikan pada tahun 2018 menjadi sebesar 0,045. Akan tetapi pada tahun 2019 mengalami penurunan menjadi 0,036 dan turun menjadi kembali menjadi 0,021 pada tahun 2020.

Pada perusahaan Lippo Enterprise Tbk (LPIN) nilai *Return On Asset* (ROA) mengalami penurunan pada tiga tahun terakhir. Tahun 2016 nilai ROA pada perusahaan ini sebesar 0,134 mengalami kenaikan yang signifikan menjadi 0,721 pada tahun

2017. Kemudian tingkat ROA menurun menjadi 0,109 pada tahun 2018, pada tahun 2019 turun sebesar 0,092 dan mengalami penurunan yang cukup signifikan menjadi sebesar 0,020 pada tahun 2020.

Pada perusahaan Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA) nilai *Return On Asset* (ROA) mengalami naik turun setiap tahunnya. Pada tahun 2016 nilai ROA dari perusahaan ini sebesar 0,011 naik menjadi 0,012 pada tahun 2017 dan mengalami kenaikan yang signifikan pada tahun 2018 menjadi sebesar 0,084. Kemudian mengalami penurunan ROA pada tahun 2019 menjadi sebesar 0,025 dan naik kembali menjadi sebesar 0,074 pada tahun 2020.

Dari 8 perusahaan diatas, rata-rata tingkat penurunan nilai *Return On Asset* terjadi pada tahun 2020 yaitu pada perusahaan Astra Internasional Tbk (ASII), Astra Otoparts Tbk (AUTO), Garuda Metalindo Tbk (BOLT), Branta Mulia Tbk (BRAM), Indospting Tbk (INDS) dan Lippo Enterprises Tbk (LPIN). Akan tetapi penurunan terparah terjadi pada perusahaan Garuda Metalindo Tbk (BOLT) pada tahun 2020 sebesar -0,051. Hal tersebut diakibatkan oleh imbas dari wabah pandemi Covid-19 yang menyebabkan daya beli masyarakat menjadi rendah. Mereka lebih memilih untuk membeli bahan pangan untuk bertahan hidup pada situasi sulit tersebut daripada membeli barang mewah seperti

barang otomotif dan komponennya. Dari 5 perusahaan tersebut mengalami penurunan tingkat ROA lebih dari satu periode hal tersebut mengindikasikan terjadinya penurunan tidak hanya pada kinerja keuangan tetapi kinerja manajemen dalam mengelola asetnya yang kurang efektif dan efisien.

2) Hasil Perhitungan *Debt Ratio* (DR)

Berikut merupakan tabel dari hasil perhitungan *Debt Ratio* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020 :

Tabel 4.2
Hasil Perhitungan *Debt Ratio*

No	Nama Perusahaan	Tahun	Total Liabilitas	Total Asset	Debt Ratio
1	Astra Internasional Tbk	2016	121.949.000.000.000	261.855.000.000.000	0,47
		2017	139.325.000.000.000	295.830.000.000.000	0,47
		2018	170.348.000.000.000	344.711.000.000.000	0,49
		2019	165.195.000.000.000	351.958.000.000.000	0,47
		2020	142.749.000.000.000	338.203.000.000.000	0,42
2	Astra Internasional Tbk (AUTO)	2016	4.075.716.000.000	14.612.274.000.000	0,28
		2017	4.003.233.000.000	14.762.309.000.000	0,27
		2018	4.626.013.000.000	15.889.648.000.000	0,29
		2019	4.365.175.000.000	16.015.709.000.000	0,27
		2020	3.909.303.000.000	15.180.094.000.000	0,26
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)	2016	244.441.000.000	1.206.090.000.000	0,20
		2017	468.122.000.000	1.188.799.000.000	0,39
		2018	574.342.000.000	1.312.377.000.000	0,44
		2019	504.885.000.000	1.265.912.000.000	0,40
		2020	419.043.000.000	1.119.077.000.000	0,37
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)	2016	1.404.514.286	4.229.428.571	0,33
		2017	1.248.771.429	4.349.771.429	0,29
		2018	1.543.495.362	6.016.623.600	0,26
		2019	657.817.609	3.125.480.755	0,21
		2020	2.254.495.722	10.768.281.289	0,21
5	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)	2016	18.924.000.000.000	25.633.000.000.000	0,74
		2017	22.150.000.000.000	31.375.000.000.000	0,71
		2018	30.844.000.000.000	41.044.000.000.000	0,75
		2019	35.290.000.000.000	44.698.000.000.000	0,79
		2020	35.693.000.000.000	48.409.000.000.000	0,74
6	Indospring Tbk (INDS)	2016	409.209.000.000	2.477.273.000.000	0,17
		2017	289.798.000.000	2.434.617.000.000	0,12
		2018	288.106.000.000	2.482.338.000.000	0,12
		2019	262.136.000.000	2.834.423.000.000	0,09
		2020	262.520.000.000	2.826.260.000.000	0,09
7	Lippo Enterprise Tbk (LPIN)	2016	426.243.286	477.838.306	0,89
		2017	36.654.666	266116498,00	0,14
		2018	28.026.041.147	301.596.448.818	0,09
		2019	21.617.421.367	324.916.202.729	0,07
		2020	27.828.564.143	337.792.393.010	0,08
8	Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)	2016	3.868.242.114.286	8.710.645.857.143	0,44
		2017	4.580.211.128.571	9.394.411.957.143	0,49
		2018	4.649.493.600.000	9.190.878.728.571	0,51
		2019	3.642.857.142.857	6.442.857.142.857	0,57
		2020	3.142.857.142.857	6.385.714.285.714	0,49

Sumber: Data diolah

Berdasarkan tabel diatas, perusahaan Astra International Tbk (ASII) memiliki nilai *Debt Ratio* pada 2016 sebesar 0,047 dan masih pada tingkat yang stabil pada 2017 masih dengan nilai 0,47. Pada tahun 2018 nilai dari *Debt Ratio* mengalami peningkatan menjadi sebesar 0,49. Akan tetapi pada tahun 2019 nilai *Debt Ratio* mengalami sedikit penurunan menjadi sebesar 0,47 dan mengalami penurunan kembali menjadi sebesar 0,42 pada tahun 2020.

Pada perusahaan Astra Otoparts Tbk (AUTO) memiliki nilai *Debt Ratio* yang rendah. Pada tahun 2016 nilai dari *Debt Ratio* pada perusahaan ini sebesar 0,28. Pada tahun 2017 mengalami penurunan menjadi sebesar 0,27. Setelah mengalami penurunan, pada 2018 akhirnya nilai *Debt Ratio* meningkat menjadi 0,29. Akan tetapi pada dua tahun terakhir nilai dari *Debt Ratio* terus mengalami penurunan yaitu 0,27 pada tahun 2019 dan 0,26 pada tahun 2020. Jika hasil dari *Debt Ratio* kurang dari 0,5, maka perusahaan dibiayai oleh modal sendiri. Dari hasil perhitungan *Debt Ratio* pada perusahaan Astra Otoparts Tbk (AUTO) nilai memiliki nilai kurang dari 0,5. Sehingga perusahaan ini tergolong perusahaan yang dibiayai oleh modal sendiri.

Pada perusahaan Garuda Metalindo Tbk (BOLT) memiliki nilai *Debt Ratio* pada tahun 2016 sebesar 0,20. Nilai *Debt Ratio* pada tahun selanjutnya naik menjadi sebesar 0,39 pada

tahun 2017. Tahun berikutnya mengalami peningkatan kembali menjadi 0,44 pada tahun 2018. Setelah mengalami peningkatan pada tahun 2018, dua tahun terakhir nilai dari *Debt Ratio* pada perusahaan ini mengalami penurunan. Pada tahun 2019 bernilai 0,40 dan pada tahun 2020 nilai *Debt Ratio* menjadi 0,37. Pada perusahaan ini tingkat *Debt Ratio* kurang dari 0,5 sehingga perusahaan ini dibiayai oleh modal sendiri.

Pada perusahaan Branta Mulia Tbk (BRAM) memiliki nilai *Debt Ratio* yang rendah. Pada tahun 2016 nilai *Debt Ratio* pada perusahaan ini sebesar 0,33. Pada tahun berikutnya nilai *Debt Ratio* mengalami penurunan menjadi 0,29 pada tahun 2017. Tahun 2018 mengalami penurunan kembali menjadi sebesar 0,26. Tahun 2019 menurun kembali menjadi sebesar 0,21 dan pada tahun 2020 nilai *Debt Ratio* tidak naik ataupun turun yaitu sebesar 0,21. Pada perusahaan ini tingkat *Debt Ratio* kurang dari 0,5 sehingga perusahaan ini dibiayai oleh modal sendiri.

Pada perusahaan Indomobil Sukses International Tbk (IMAS) memiliki nilai *Debt Ratio* yang tinggi yaitu lebih dari 0,5. Pada tahun 2016 nilai dari *Debt Ratio* pada perusahaan ini sebesar 0,74. Pada tahun berikutnya mengalami penurunan nilai *Debt Ratio* menjadi sebesar 0,71 pada tahun 2017. Pada tahun 2018 *Debt Ratio* mengalami peningkatan menjadi sebesar 0,75. Terjadi peningkatan kembali pada tahun berikutnya yaitu tahun 2018

menjadi sebesar 0,79. Tahun 2020 nilai *Debt Ratio* mengalami penurunan menjadi sebesar 0,75. Rata-rata tingkat *Debt Ratio* pada perusahaan ini lebih dari 0,5. Jika nilai *Debt Ratio* lebih dari 0,5, maka aset dari perusahaan ini dibiayai oleh hutang dan beresiko mengalami *financial distress*.

Pada perusahaan Indospring Tbk (INDS) memiliki nilai *Debt Ratio* yang rendah kurang dari 0,5. Pada tahun 2016 nilai *Debt Ratio* pada perusahaan ini sebesar 0,17. Pada tahun berikutnya nilai dari *Debt Ratio* mengalami penurunan menjadi sebesar 0,12 pada tahun 2017. Untuk tahun berikutnya nilai *Debt Ratio* stabil sebesar 0,12 pada tahun 2018. Pada tahun 2019 nilai *Debt Ratio* mengalami penurunan sebesar 0,9 dan tahun berikutnya masih pada angka 0,9. Pada perusahaan ini rata-rata nilai dari *Debt Ratio* kurang dari 0,5 sehingga perusahaan ini dibiayai oleh modalnya sendiri.

Pada perusahaan Lippo Enterprise Tbk (LPIN) memiliki nilai *Debt Ratio* yang tinggi pada tahun 2016 yaitu sebesar 0,89. Pada tahun berikutnya nilai *Debt Ratio* pada perusahaan ini mengalami penurunan yang signifikan yaitu sebesar 0,14 pada tahun 2017. Tahun selanjutnya juga mengalami penurunan kembali menjadi sebesar 0,9 pada tahun 2018. Tahun 2019 nilai *Debt Ratio* turun kembali menjadi sebesar 0,7. Untuk tahun berikutnya nilai *Debt Ratio* naik menjadi sebesar 0,8. Adapun

Rata-rata nilai *Debt Ratio* pada perusahaan ini kurang dari 0,5 sehingga perusahaan ini dibiayai oleh modal usahanya sendiri.

Pada perusahaan Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA) memiliki nilai *Debt Ratio* sebesar 0,44 pada tahun 2016. Tahun selanjutnya yaitu tahun 2017 terjadi peningkatana nilai *Debt Ratio* yaitu sebesar 0,49. Dua tahun berikutnya mengalami kenaikan kembali yaitu tahun 2018 sebsesar 0,51 dan tahun 2019 nilai *Debt Ratio* dari perusahaan ini menjadi 0,57. Adapun pada tahun 2020,nilai *Debt Ratio* pada perusahaan ini turun menjadi 0,49. Perusahaan ini rata-rata memiliki nilai *Debt Ratio* 0,5 sehingga perusahaan ini dibiayai oleh modal perusahaan itu sendiri.

Berdasarkan hasil perhitungan *Debt Ratio* diatas diketahui bahwa perusahaan yang memiliki nilai *Debt Ratio* yang tinggi yaitu pada perusahaan Indomobil Sukses International Tbk. Perusahaan tersebut memiliki total kewajiban yang lebih tinggi dibandingkan dengan total asset, sehingga perusahaan ditakutkan tidak mampu membayarkan kembali pinjamannya.

3) Hasil Perhitungan *Current Ratio* (X3)

Berikut merupakan tabel dari hasil perhitungan *Current Ratio* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020 :

Tabel 4.3
Hasil Perhitungan *Current Ratio*

No	Nama Perusahaan	Tahun	Current Asset/ Aset Lancar	Current Liabilitas/Liabilitas Jangka Pendek	Current Ratio
1	Astra Internasional Tbk	2016	110.403.000.000.000	89.079.000.000.000	1,24
		2017	121.528.000.000.000	98.722.000.000.000	1,23
		2018	131.180.000.000.000	116.467.000.000.000	1,13
		2019	129.058.000.000.000	99.962.000.000.000	1,29
		2020	132.308.000.000.000	85.736.000.000.000	1,54
2	Astra Internasional Tbk (AUTO)	2016	4.903.902.000.000	3.258.146.000.000	1,51
		2017	5.228.541.000.000	3.041.502.000.000	1,72
		2018	6.013.683.000.000	4.066.699.000.000	1,48
		2019	5.544.549.000.000	3.438.999.000.000	1,61
		2020	5.153.633.000.000	2.775.650.000.000	1,86
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)	2016	572.646.000.000	138.177.000.000	4,14
		2017	540.253.000.000	172.769.000.000	3,13
		2018	629.372.000.000	352.223.000.000	1,79
		2019	588.364.000.000	293.371.000.000	2,01
		2020	468.644.000.000	291.939.000.000	1,61
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)	2016	1.608.828.571	850.857.143	1,89
		2017	1.664.900.000	696.942.857	2,39
		2018	2.200.716.085	1.024.165.746	2,15
		2019	1.083.263.661	373.847.690	2,90
		2020	3.808.488.291	1.486.624.719	2,56
5	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)	2016	11.673.000.000.000	12.595.000.000.000	0,93
		2017	13.207.000.000.000	15.765.000.000.000	0,84
		2018	16.137.000.000.000	21.536.000.000.000	0,75
		2019	16.510.000.000.000	21.307.000.000.000	0,77
		2020	18.109.000.000.000	23.960.000.000.000	0,76
6	Indospring Tbk (INDS)	2016	981.694.000.000	323.699.000.000	3,03
		2017	1.044.178.000.000	203.725.000.000	5,13
		2018	1.134.664.000.000	217.730.000.000	5,21
		2019	959.368.000.000	164.608.000.000	5,83
		2020	1.001.967.000.000	162.478.000.000	6,17
7	Lippo Enterprise Tbk (LPIN)	2016	187.053.340	262.162.231	0,71
		2017	133.470.797	25.635.299	5,21
		2018	137.578.748.642	17.360.517.147	7,92
		2019	140.615.409.896	10.782.089.367	13,04
		2020	151.757.194.700	16.764.338.143	9,05
8	Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)	2016	2.057.713.800.000	2.167.919.400.000	0,95
		2017	2.593.161.814.286	2.463.084.300.000	1,05
		2018	3.116.014.342.857	3.303.717.185.714	0,94
		2019	1.028.571.428.571	1.842.857.142.857	0,56
		2020	1.285.714.285.714	2.057.142.857.143	0,63

Sumber: Data diolah

Berdasarkan hasil perhitungan *Current Ratio* diatas, diketahui bahwa pada perusahaan Astra International Tbk (ASII) tahun 2016 memiliki nilai sebesar 1,24. Pada tahun berikutnya, nilai *Current Ratio* mengalami penurunan menjadi 1,23 pada tahun 2017. Tahun berikutnya juga mengalami penurunan kembali yaitu sebesar 1,13 pada tahun 2018. Pada dua tahun terakhir mengalami peningkatan berturut-turut yaitu sebesar 1,29 pada tahun 2019 dan 1,54 pada tahun 2020. Rata-rata hasil dari *Current Ratio* pada perusahaan ini yaitu diatas angka satu. Sehingga perusahaan ini masih dalam tahap aman.

Pada perusahaan Astra Otoparts Tbk (AUTO) memiliki nilai *Current Ratio* pada tahun 2016 yaitu sebesar 1,52. Tahun berikutnya nilai CR naik menjadi 1,72 pada tahun 2017. Tahun 2018 nilai CR mengalami penurunan menjadi sebesar 1,48. Selanjutnya, pada dua tahun terakhir nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan yaitu sebesar 1,61 pada tahun 2019 dan meningkat menjadi 1,86 pada tahun 2020. Pada perusahaan ini memiliki rata-rata *Current Ratio* diatas angka 1, sehingga perusahaan ini dikategorikan dalam perusahaan yang aman.

Pada perusahaan Garuda Metalindo Tbk (BOLT) memiliki nilai *Current Ratio* pada tahun 2016 sebesar 4,14. Akan tetapi pada tahun berikutnya nilai *Current Ratio* pada perusahaan ini mengalami penurunan yaitu sebesar 3,13 pada tahun 2017. Tahun

2018 kembali mengalami penurunan nilai *Current Ratio* yaitu sebesar 1,79. Kemudian tahun 2019 mengalami peningkatan *Current Ratio* menjadi sebesar 2,01. Untuk tahun berikutnya mengalami penurunan kembali menjadi 1,61 pada tahun 2020. Dari hasil *Current Ratio* pada perusahaan ini rata-rata memiliki nilai *Current Ratio* diatas angka 1, sehingga perusahaan ini tergolong perusahaan dalam keadaan aman.

Pada perusahaan Branta Mulia Tbk (BRAM) memiliki nilai *Current Ratio* pada tahun 2016 sebesar 1,89. Pada tahun berikutnya nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan menjadi sebesar 2,39 pada tahun 2017. Adapun untuk tahun berikutnya, nilai CR mengalami penurunan menjadi sebesar 2,15 pada tahun 2018. Pada tahun 2019 mengalami peningkatan kembali menjadi 2,90. Adapun untuk tahun 2020 mengalami penurunan nilai *Current Ratio* menjadi sebesar 2,56. Pada Perusahaan ini rata-rata nilai *Current Ratio* yang dihasilkan adalah lebih dari angka 2, sehingga perusahaan ini dikategorikan perusahaan dalam kondisi aman.

Pada perusahaan Indomobil Sukses International Tbk (IMAS) memiliki nilai *Current Ratio* pada tahun 2016 sebesar 0,98. Untuk tahun berikutnya nilai *Current Ratio* mengalami penurunan menjadi sebesar 0,84 pada tahun 2017. Adapun pada tahun 2018 mengalami penurunan kembali menjadi sebesar 0,75.

Pada tahun 2019 nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan menjadi 0,77 dan kembali mengalami penurunan pada tahun 2020 menjadi sebesar 0,76. Pada perusahaan ini, rata-rata nilai *Current Rationya* kurang dari 1, sehingga perusahaan ini dikategorikan dalam perusahaan yang tidak aman.

Pada perusahaan Indospring Tbk (INDS) memiliki nilai *Current Ratio* yang mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2016 perusahaan ini memiliki nilai *Current ratio* sebesar 3,03. Tahun 2017 mengalami peningkatan yang drastis sebesar 5,13. Tahun 2018 meningkat menjadi sebesar 5,21 dan tahun 2019 perusahaan ini memiliki nilai *Current Ratio* sebesar 5,83. Adapun untuk tahun 2020 perusahaan ini mendapatkan nilai *Current Ratio* yang tinggi yaitu sebesar 6,17. Pada perusahaan ini, *Current Ratio* yang dihasilkan lebih dari angka diatas 3, sehingga perusahaan ini dikategorikan perusahaan yang aman.

Pada perusahaan Lippo Enterprises Tbk (LPIN) memiliki nilai *Current Ratio* yang rendah pada tahun 2016 sebesar 0,71. Pada tahun berikutnya nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan yang sangat drastis menjadi sebesar 5,21 pada tahun 2017 dan terus meningkat menjadi sebesar 7,98 pada tahun 2018. Adapun puncak peningkatan nilai *Current Ratio* terjadi pada tahun 2019 yaitu sebesar 13,04. Akan tetapi pada tahun 2020, nilai *Current Ratio* mengalami penurunan menjadi sebesar 9,05. Pada

perusahaan ini awalnya memiliki nilai *Current Ratio* yang rendah, akan tetapi pada tahun-tahun berikutnya mengalami peningkatan pada nilai *Current ratio* yaitu diatas angka 5, sehingga perusahaan ini dikategorikan perusahaan yang aman.

Pada perusahaan Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA) memiliki nilai *Current Ratio* yang rendah. Pada tahun 2016 nilai *Current Ratio* pada perusahaan ini sebesar 0,95. Pada tahun selanjutnya, perusahaan ini mengalami peningkatan *Current Ratio* yaitu sebesar 1,05 pada tahun 2017. Setelah itu, pada tahun 2018 mengalami penurunan pada *Current Ratio* menjadi sebesar 0,94. Adapun pada tahun 2019 nilai *Current Ratio* mengalami penurunan 0,56. Akan tetapi pada tahun 2020 mengalami peningkatan *Current Ratio* sebesar 0,63. Perusahaan ini rata-rata memiliki nilai *Current Ratio* kurang dari angka 1, sehingga perusahaan ini dikategorikan perusahaan yang tidak aman.

Berdasarkan uraian diatas, terdapat 4 perusahaan yang berada pada kategori tidak aman yaitu perusahaan Indomobil Sukses International Tbk (IMAS) dan Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA). Hal ini menandakan bahwa kemampuan dari perusahaan tersebut untuk membayarkan kewajiban utang jangka pendek rendah.

- b. Hasil Perhitungan *Return On Asset* (X1), *Debt Ratio* (X2) dan *Current Ratio* (X3) yang telah dihitung kemudian dimasukkan dalam rumus Metode *Zmijewski*

Berikut merupakan tabel dari hasil perhitungan *Metode Zmijewski* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020 :

Tabel 4. 4

Hasil Perhitungan Dengan Metode Zmijewski

No	Nama Perusahaan	Tahun	ROA (X1)	Debt Ratio (X2)	Current Ratio (X3)	X-Score	Kategori
1	Astra Internasional Tbk (ASII)	2016	0,070	0,47	1,24	-1,9595	NON DISTRESS
		2017	0,078	0,47	1,23	-1,9667	NON DISTRESS
		2018	0,079	0,49	1,13	-1,8401	NON DISTRESS
		2019	0,076	0,47	1,29	-1,9645	NON DISTRESS
		2020	0,055	0,42	1,54	-2,1406	NON DISTRESS
2	Astra Internasional Tbk (AUTO)	2016	0,033	0,28	1,51	-2,8584	NON DISTRESS
		2017	0,037	0,27	1,72	-2,9206	NON DISTRESS
		2018	0,043	0,29	1,48	-2,8328	NON DISTRESS
		2019	0,051	0,27	1,61	-2,9753	NON DISTRESS
		2020	0,002	0,26	1,86	-2,8426	NON DISTRESS
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)	2016	0,093	0,20	4,14	-3,5597	NON DISTRESS
		2017	0,078	0,39	3,13	-2,4071	NON DISTRESS
		2018	0,058	0,44	1,79	-2,0645	NON DISTRESS
		2019	0,041	0,40	2,01	-2,2089	NON DISTRESS
		2020	-0,051	0,37	1,61	-1,9342	NON DISTRESS
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)	2016	0,075	0,33	1,89	-2,7453	NON DISTRESS
		2017	0,081	0,29	2,39	-3,0257	NON DISTRESS
		2018	0,065	0,26	2,15	-3,1311	NON DISTRESS
		2019	0,052	0,21	2,90	-3,3340	NON DISTRESS
		2020	0,015	0,21	2,56	-3,1746	NON DISTRESS
5	Indomobil Sukses International Tbk (IMAS)	2016	0,012	0,74	0,93	-0,1465	NON DISTRESS
		2017	0,002	0,71	0,84	-0,2848	NON DISTRESS
		2018	0,003	0,75	0,75	-0,0286	NON DISTRESS
		2019	0,003	0,79	0,77	0,1849	DISTRESS
		2020	0,014	0,74	0,76	-0,1598	NON DISTRESS
6	Indospting Tbk (INDS)	2016	0,020	0,17	3,03	-3,4473	NON DISTRESS
		2017	0,005	0,12	5,13	-3,6405	NON DISTRESS
		2018	0,045	0,12	5,21	-3,8370	NON DISTRESS
		2019	0,036	0,09	5,83	-3,9316	NON DISTRESS
		2020	0,021	0,09	6,17	-3,8616	NON DISTRESS
7	Lippo Enterprise Tbk (LPIN)	2016	0,134	0,89	0,71	0,1818	DISTRESS
		2017	0,721	0,14	5,21	-6,7591	NON DISTRESS
		2018	0,109	0,09	7,92	-4,2589	NON DISTRESS
		2019	0,092	0,07	13,04	-4,3299	NON DISTRESS
		2020	0,020	0,08	9,05	-3,9165	NON DISTRESS
8	Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)	2016	0,011	0,44	0,95	-1,8178	NON DISTRESS
		2017	0,012	0,49	1,05	-1,5758	NON DISTRESS
		2018	0,084	0,51	0,94	-1,7921	NON DISTRESS
		2019	0,025	0,57	0,56	-1,1886	NON DISTRESS
		2020	0,074	0,49	0,63	-1,8281	NON DISTRESS

Sumber: Data diolah

Dari tabel diatas, dari 8 perusahaan tersebut yaitu perusahaan Astra Internasional Tbk (ASII), Astra Otoparts Tbk (AUTO), Garuda Metalindo Tbk (BOLT), Branta Mulia Tbk (BRAM), Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS), Indospring Tbk (INDS), Lippo Enterprises Tbk (LPIN), dan Multi Arah Sarana Tbk (MASA) rata-rata dalam kondisi non-distress, kecuali pada periode tahun 2019 pada perusahaan Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) sempat mengalami distress karena mendapatkan score 0,1849 dan pada periode 2016 pada perusahaan Lippo Enterprise Tbk juga mengalami distress karena mendapatkan score 0,1818. Akan tetapi dua perusahaan tersebut mampu mengembalikan perusahaan pada kondisi non-distress pada periode berikutnya. Sehingga bisa disimpulkan bahwa 8 perusahaan tersebut terdampak akan tetapi tidak signifikan terhadap adanya dampak dari Covid-19 dan keuangan dari 8 perusahaan tersebut dalam kondisi baik.

C. Pembahasan

Pembahasan Hasil Perhitungan Rasio Keuangan *Return On Asset* (ROA), *Debt Ratio* (DR) dan *Current Ratio* (CR) dengan Metode *Zmijewski*

Pada perusahaan Astra Internasional Tbk (ASII) pada hasil analisis *Zmijewski* selama lima tahun berturut-turut perusahaan berada dalam keadaan keuangan yang baik ataupun *non-distress*. Hal ini terlihat dari tahun 2016 perusahaan ini mendapatkan score sebesar -1,9595 dengan nilai ROA pada perusahaan ini sebesar 0,070, nilai *Debt Ratio* sebesar 0,47

yang berarti total hutang lebih sedikit dibanding dengan total asset dan nilai *Current Ratio* sebesar 1,24 sehingga perusahaan ini dalam kategori aman. Untuk tahun 2017 perusahaan terjadi peningkatan score sebesar -1,9667 disebabkan oleh peningkatan nilai laba bersih dari tahun sebelumnya yaitu sebesar 0,078 sedangkan tingkat hutang masih sama seperti tahun 2016 yaitu sebesar 0,47 dan terjadi penurunan pada *Current Ratio* sebesar 1,23 yang disebabkan karena naiknya kewajiban. Sehingga perusahaan dalam kategori aman dan kinerja dari keuangan pada periode tersebut baik. Pada tahun 2018 terjadi penurunan score sebesar -1,8401 yang disebabkan karena terjadi peningkatan pada ROA dan *Debt Ratio* sementara *Current Ratio* mengalami penurunan. Peningkatan pada ROA terjadi karena kenaikan laba usaha dengan nilai ROA sebesar 0,079 dan kenaikan *Debt Ratio* terjadi karena naiknya total kewajiban. Sementara penurunan *Current Ratio* terjadi karena naiknya kewajiban lancar dengan nilai 1,13. Pada periode tersebut perusahaan dalam keadaan *non-distress* dan kinerja dari keuangan baik. Tahun 2019 mengalami peningkatan score sebesar -1,964 yang disebabkan oleh nilai laba bersih yang menurun sebesar 0,076 karena naik total asset, sementara *Debt Ratio* mengalami penurunan menjadi 0,47 karena naiknya total aset dan nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan sebesar 1,29 karena naiknya asset lancar. Akan tetapi nilai *Current Ratio* tersebut masih dalam tahap yang baik. Pada periode tersebut perusahaan dalam *kategori non-distress* dan kinerja keuangan sudah bagus. Pada tahun 2020 mengalami peningkatan score

sebesar -2,1406 yang diakibatkan oleh turunnya ROA laba bersih sebesar 0,055 karena naiknya total asset, sementara *Debt Ratio* pada periode ini mengalami penurunan yaitu 0,42 karena naiknya total aset dan terjadi kenaikan *Current Ratio* 1,54 karena naiknya asset lancar tetapi tingkat *Current Ratio* perusahaan masih dalam kategori bagus, maka perusahaan mampu melunasi seluruh kewajiban utang jangka pendeknya secara tepat waktu. Hasil dari data diatas nilai dari metode *Zmijewski* pada tahun 2016-2020 sesuai dengan nilai *cut off* yaitu jika perusahaan score perusahaan kurang dari 0, maka perusahaan tersebut diprediksi tidak mengalami *financial distress* atau *non-distress*. Sebaliknya, jika hasil skor lebih dari 0, maka perusahaan diprediksi mengalami *financial distress*. Perusahaan Astra Internasional Tbk (ASII) masuk kedalam kategori aman dan cenderung stabil meskipun nilai *Zmijewski* bersifat *fluktuatif* disetiap tahunnya.

Hasil analisis pada perusahaan Astra Otoparts Tbk (AUTO) dengan metode *Zmijewski* bahwa dari tahun 2016-2020 berturut-turut dalam keadaan *non-distress*. Tahun 2016 perusahaan ini mendapatkan score sebesar -2,8584 sehingga perusahaan dalam kategori *non-distress* dengan nilai ROA sebesar 0,33 sementara nilai *Debt Ratio* 0,28 sehingga total hutang rendah dan bagus untuk kinerja keuangan perusahaan. Sementara nilai *Current Ratio* sebesar 1,51 masih dalam kategori baik. Tahun 2017 perusahaan mengalami peningkatan score sebesar -2,9206 dalam kategori *non-distress* yang disebabkan oleh naiknya ROA sebesar 0,37 dan nilai

Debt Ratio mengalami penurunan 0,27 karena terjadi kenaikan laba bersih. Semakin rendah tingkat hutang maka semakin bagus dan tingkat *Current Asset* mengalami kenaikan sebesar 1,72 karena menurunnya kewajiban lancar sehingga semakin tinggi tingkat likuidnya maka perusahaan mampu membayarkan kewajiban hutang jangka pendeknya secara tepat waktu. Pada tahun 2018 perusahaan ini mengalami penurunan score sebesar -2,8328 dalam kategori *non-distress* disebabkan karena perolehan ROA yang mengalami peningkatan sebesar 0,043 dan kenaikan *Current Ratio* yaitu sebesar 0,29 disebabkan karena naiknya laba bersih dan tingkat *Current Ratio* yang mengalami penurunan sebesar 1,48 karena menurunnya kewajiban lancar, akan tetapi masih dalam kategori bagus. Tahun 2019 mengalami kenaikan score sebesar -2,9753 dengan kategori *non-distress* karena periode ini terjadi peningkatan ROA sebesar 0,051 yang disebabkan karena naiknya laba usaha sementara *Debt Ratio* mengalami penurunan sebesar 0,27 disebabkan karena naiknya total aset dan *Current Ratio* yang mengalami kenaikan sebesar 1,61 karena menurunnya kewajiban lancar sehingga tingkat likuiditas masih dalam kategori aman ataupun baik. Adapun tahun 2020 mengalami penurunan perolehan score sebesar -2,8426 dan masuk dalam kategori *non-distress* yang disebabkan oleh perolehan ROA pada periode ini mengalami penurunan yang signifikan sebesar 0,002 dan *Debt Ratio* menurun sebesar 0,26 karena naiknya total aset. Sementara nilai *Current Ratio* mengalami kenaikan sebesar 1,86 tetapi masih dalam kondisi aman atau

bagus. Dari pembahasan tersebut, perusahaan Astra Otoparts Tbk (AUTO) sesuai dengan nilai *cut off* dari metode *Zmijewski* masuk dalam kategori *non-distress* selama 5 periode tahun 2016-2020 dan dalam keadaan yang baik karena score yang dihasilkan pada perusahaan ini kurang dari 0.

Hasil analisis pada perusahaan Garuda Metalindo Tbk (BOLT) dengan menggunakan metode *Zmijewski* bahwa dari tahun 2016-2020 berturut-turut dalam keadaan *non-distress*. Terlihat dari hasil score yang dihasilkan pada tahun 2016 sebesar -3,5597 masuk kategori *non-distress* dengan perolehan laba bersih sebesar 0,093 sementara tingkat hutang rendah sebesar 0,20 yang menandakan bahwa perusahaan dalam keadaan stabil, dan tingkat likuiditas sudah bagus yaitu sebesar 4,14. Tahun 2017 perusahaan ini mengalami penurunan nilai score sebesar -2,4071 dengan kategori *non-distress* yang disebabkan oleh penurunan laba bersih sebesar 0,078 karena naiknya total aset, sementara *Debt Ratio* meningkat sebesar 0,39 karena naiknya total kewajiban, akan tetapi masih dalam kondisi aman dan terjadi penurunan pada *Current Ratio* sebesar 3,13 karena naiknya kewajiban lancar, akan tetapi pada angka tersebut kurang baik karena 1 bernilai lebih dari 3. Hal tersebut karena menunjukkan perusahaan kurang efektif dalam mengelola asetnya sehingga banyak dana yang menganggur dan penghasilan laba dapat menurun. Tahun 2018 mengalami penurunan score sebesar -2,0645 disebabkan oleh perolehan ROA yang mengalami penurunan sebesar 0,058 karena naiknya total aset. Sementara *Debt Ratio* meningkat sebesar 0,44 karena naiknya total kewajiban

perusahaan, tetapi masih dalam tahap normal dan terjadi penurunan *Current Ratio* sebesar 1,79 karena naiknya kewajiban lancar perusahaan namun masih dalam kategori aman. Tahun 2019 mengalami peningkatan score sebesar -2,2089 dengan perolehan ROA yang mengalami penurunan sebesar 0,041 dan nilai *Debt Ratio* mengalami penurunan sebesar 0,40 disebabkan karena naiknya total asset. Sementara nilai *Current Ratio* meningkat menjadi 2,01 karena menurunnya kewajiban lancar dan masih dalam kondisi baik. Pada tahun 2020 perusahaan ini mengalami penurunan score sebesar -1,9342 dalam kategori *non-distress* dengan perolehan ROA yang mengalami penurunan yang drastis sampai mengalami kerugian atau mendapatkan angka negatif sebesar -0,051 dan nilai *Debt Ratio* yang mengalami penurunan juga yaitu sebesar 0,37 karena terjadinya kenaikan dari total aset perusahaan. Sementara nilai *Current Ratio* mengalami penurunan sebesar 1,61 karena naiknya kewajiban lancar dari perusahaan, akan tetapi dalam kategori aman. Pada PT Garuda Metalindo Tbk (BOLT) periode 2016-2020 memiliki tingkat laba bersih ataupun *Return On Asset* mengalami penurunan setiap tahunnya. Hal ini perlu dilakukan perbaikan dari perusahaan seperti memperbarui strategi penjualan supaya tidak terjadi penurunan secara terus-menerus yang akan dapat membahayakan kondisi keuangan perusahaan sehingga ditakutkan akan mengalami *financial distress*. Dari tahun 2016-2020 secara berturut-turut perusahaan Garuda Metalindo Tbk (BOLT) berada pada kondisi *non-distress*. Hal tersebut sesuai dengan nilai *cut off* dari metode *Zmijewski* masuk dalam

kategori *non-distress* ataupun dalam keadaan yang baik karena score yang dihasilkan pada perusahaan ini kurang dari 0. Sehingga kinerja keuangan pada perusahaan ini tergolong bagus meskipun masih terdapat kekurangan seperti laba bersih yang mengalami fluktuatif dari tahun ke tahun.

Pada perusahaan Branta Mulia Tbk (BRAM) terlihat bahwa dari hasil analisis dengan menggunakan metode *Zmijewski* tahun 2016-2020 menghasilkan score dengan keterangan *non-distress*. Pada tahun 2016 perusahaan ini mendapatkan score sebesar -2,745 dengan tingkat laba bersih sebesar 0,075 dengan tingkat hutang yang masih pada tahap normal yaitu sebesar 0,33 dan tingkat likuiditas yang baik yaitu sebesar 1,89. Untuk tahun selanjutnya di tahun 2017 perusahaan mengalami kenaikan score -3,0257 disebabkan oleh ROA yang mengalami peningkatan dengan 0,081 karena kenaikan laba usaha, sementara nilai *Debt Ratio* menurun dengan nilai 0,29 karena naiknya total asset akan tetapi masih dalam tahap normal dan nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan dengan nilai 2,39 terjadi karena menurunnya kewajiban lancar dan masih dalam kategori baik. Tahun 2018 mengalami kenaikan score sebesar -3,1311 disebabkan perolehan laba bersih yang mengalami penurunan 0,065 dan nilai *Debt Ratio* yang juga mengalami penurunan dengan nilai 0,26 disebabkan karena kenaikan dari total asset dan nilai *Current Ratio* mengalami penurunan dengan nilai 2,15 karena naiknya kewajiban lancar. Tahun 2019 mengalami peningkatam score sebesar -3,3340 disebabkan perolehan ROA yang mengalami penurunan dengan nilai 0,052 dan nilai *Debt Ratio* yang

mengalami penurunan juga yang disebabkan karena naiknya total asset dari perusahaan. Adapun pada tahun 2020 perusahaan ini mengalami penurunan score dengan nilai -3,1746 karena ROA mengalami penurunan yang signifikan dengan nilai 0,015 yang disebabkan oleh naiknya total asset dari perusahaan. Adapun nilai *Debt Ratio* masih stabil dengan nilai 0,21 sementara nilai *Current Ratio* mengalami penurunan sebesar 2,56 karena menurunnya kewajiban lancar dari perusahaan akan tetapi masih dalam kategori baik. Berdasarkan hasil dari score tersebut, perusahaan Branta Mulia Tbk memiliki kinerja keuangan yang bagus karena dalam kondisi *non-distress* selama 5 periode. Akan tetapi kinerja keuangan dari perusahaan harus lebih ditingkatkan karena terdapat laba perusahaan pada tiga tahun terakhir mengalami penurunan, sehingga perlu dilakukan peningkatan laba bersih. Ketika terjadi penurunan ditahun-tahun berikutnya, perusahaan dikhawatirkan dapat terancam mengalami *financial distress*.

Pada perusahaan Indomobil Sukses International Tbk (IMAS) hasil perhitungan dari analisis metode *Zmijewski* menyatakan bahwa pada tahun 2016 perusahaan ini menghasilkan score dengan nilai -0,1465 dengan keterangan *non-distress* dengan perolehan ROA sebesar 0,012 sementara nilai *Debt Ratio* pada periode ini tergolong tinggi yaitu 0,74 yang menggambarkan bahwa total hutang perusahaan lebih tinggi dari total aset dan nilai *Current Ratio* pada periode ini menghasilkan 0,93 dan tergolong rendah karena kurang dari 1. Tahun 2017 perusahaan ini mengalami

peningkatan score dengan hasil sebesar -0,2848 dengan keterangan *non-distress* disebabkan oleh perolehan ROA yang menurun dengan nilai 0,002 dan nilai *Debt Ratio* yang mengalami penurunan juga dengan nilai 0,71 karena naiknya total asset perusahaan. Akan tetapi angka tersebut masih tinggi karena menggambarkan hutang perusahaan lebih tinggi dibandingkan dengan total aset. Sementara *Current Ratio* mengalami penurunan dengan nilai 0,84 akan tetapi angka tersebut masih tinggi. Tahun 2018 perusahaan mengalami penurunan score menjadi -0,0286 dengan keterangan *non-distress* yang disebabkan karena ROA mengalami peningkatan dengan nilai 0,003 karena naiknya laba bersih dan nilai *Debt Ratio* juga mengalami kenaikan dengan nilai 0,75 karena naiknya total kewajiban dan menggambarkan tingkat hutang perusahaan lebih tinggi dibandingkan dengan total asset perusahaan. Sementara tingkat *Current Ratio* mengalami penurunan sebesar 0,75 yang disebabkan karena menurunnya kewajiban lancar dari perusahaan dan berada pada kondisi yang kurang baik karena nilainya kurang dari 1 yang berpotensi mengalami likuidasi. Untuk tahun 2019 perusahaan mengalami penurunan score dengan nilai 0,1849 dengan keterangan *distress* yang disebabkan karena nilai *Return On Asset* tidak mengalami kenaikan ataupun penurunan sementara nilai *Debt Ratio* mengalami kenaikan menjadi 0,79 yang berarti bahwa total hutang lebih tinggi dibandingkan dengan total asset yang menyebabkan semakin tingginya resiko perusahaan dalam melunasi kewajibannya. Adapun nilai *Current ratio* juga mengalami

peningkatan menjadi 0,77 karena menurunnya kewajiban lancar. Nilai *Current Ratio* tersebut rendah karena kurang dari 1 yang menggambarkan bahwa perusahaan memiliki kewajiban hutang dari kurun waktu 1 tahun kedepan lebih dari jumlah aset jangka pendeknya, ataupun aset tersebut berpotensi mengalami likuidasi. Hal tersebut menandakan bahwa perusahaan pada periode tersebut keuangan perusahaan sedang dalam masalah dan tidak aman. Akan tetapi pada tahun berikutnya perusahaan mengalami kenaikan score -0,1598 dengan keterangan *non-distress*. Hal ini disebabkan karena perusahaan mampu meningkatkan laba bersihnya sehingga nilai *Return On Asset* mengalami peningkatan menjadi 0,014 dan menurunkan tingkat *Debt Ratio* sebesar 0,74 karena naiknya total aset dan penurunan pada *Current Ratio* dengan nilai 0,76 karena menurunnya kewajiban lancar dari perusahaan. Meskipun tingkat penurunan hanya sedikit akan tetapi berpengaruh terhadap kinerja dari keuangan perusahaan. Dari hasil tersebut bisa diketahui bahwa perusahaan mampu mengatasi masalah pada kinerja keuangan perusahaan yang terjadi sehingga dapat kembali berjalan dengan normal dan aman.

Pada perusahaan Indospring Tbk (INDS) hasil dari perhitungan analisis menggunakan metode *Zmijewski* menyatakan bahwa pada tahun 2016 perusahaan ini menghasilkan score sebesar -3,4473 dengan perolehan laba bersih sebesar 0,020 sementara tingkat hutang rendah yaitu sebesar 1,17 dan tingkat *Current Ratio* tinggi sebesar 3,03 yang menandakan bahwa perusahaan dalam kategori baik karena memiliki nilai lebih dari 1. Tahun

2017 mengalami peningkatan score -3,6405 dengan perolehan ROA yang mengalami penurunan sebesar 0,005 yang disebabkan oleh naiknya total aset dan penurunan *Debt Ratio* dengan nilai 0,12 karena naiknya total aset dari perusahaan. Sementara nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan menjadi 5,13 karena menurunnya kewajiban lancar dan berada pada kondisi yang baik. Tahun 2018 mengalami peningkatan score dengan nilai -3,8370 disebabkan oleh perolehan ROA yang mengalami peningkatan menjadi 0,045 karena naiknya laba dari perusahaan dengan tingkat hutang yang masih stabil seperti tahun sebelumnya, sementara nilai *Current Ratio* pada periode ini mengalami kenaikan sebesar 5,21 karena menurunnya kewajiban lancar dari perusahaan. Tahun 2019 perusahaan kembali mengalami peningkatan score -3,9316 disebabkan oleh perolehan ROA yang mengalami penurunan sebesar 0,036 karena naiknya total aset perusahaan, sementara nilai *Debt Ratio* mengalami penurunan menjadi 0,09 karena naiknya total aset dari perusahaan. Adapun nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan menjadi 5,83 yang terjadi karena naiknya kewajiban lancar dari perusahaan. Tahun 2020 perusahaan mengalami penurunan score -3,8616 yang disebabkan oleh ROA yang mengalami penurunan menjadi 0,021 akibat naiknya total aset dari perusahaan, sementara nilai *Debt Ratio* perusahaan masih stabil seperti tahun sebelumnya dan nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan sebesar 6,17 karena menurunnya kewajiban lancar dari perusahaan. Perusahaan Indospring Tbk (INDS) selama periode 2016-2020 menghasilkan

keterangan *non-distress*. Hal tersebut sesuai dengan nilai *cut off* analisis *Zmijewski* dengan score dari perusahaan yang kurang dari 0 sehingga masuk dalam kategori perusahaan dalam keadaan aman atau *non-distress*. Kinerja dari perusahaan ini tergolong bagus akan tetapi perlu ditingkatkan kembali supaya keuangan perusahaan tetap dalam kondisi yang baik.

Pada perusahaan Lippo Enterprise Tbk (LPIN) hasil dari perhitungan analisis dengan metode *Zmijewski* menyatakan bahwa pada tahun 2016 perusahaan ini menghasilkan score sebesar 0,1818 dengan keterangan *distress*. Terlihat dari *Return On Asset* sebesar 0,132 dan bernilai tinggi akan tetapi nilai *Debt Ratio* pada periode ini terlalu tinggi yaitu sebesar 0,89 yang menandakan bahwa jumlah hutang juga terlalu tinggi. Tingkat utang yang tinggi menandakan beban bunga perusahaan akan semakin besar. Meningkatnya beban terhadap kreditur menunjukkan sumber modal perusahaan bergantung pada terhadap pihak luar. Hal tersebut juga menyebabkan berkurangnya keuntungan karena beban bunga yang terlalu tinggi. Sementara untuk nilai *Current Ratio* pada periode terlalu rendah 0,71 sehingga dapat menyebabkan perusahaan tidak cukup memiliki uang untuk membayarkan kewajiban jangka pendeknya. Oleh karena itu, perusahaan tersebut saat itu dalam keadaan yang tidak aman atau sedang terjadi masalah pada kinerja keuangan perusahaan sehingga dapat mengarah pada kebangkrutan. Akan tetapi pada tahun berikutnya tahun 2017 perusahaan dapat meningkatkan score menjadi sebesar -6,7591 dengan keterangan *non-distress* disebabkan oleh *Return On Asset* yang

meningkat signifikan yaitu sebesar 0,72 karena terjadi kenaikan dari laba bersih perusahaan dan berhasil menurunkan nilai *Debt Ratio* secara signifikan yaitu sebesar 0,14 yang berarti bahwa perusahaan dalam kategori aman karena nilai utang lebih rendah dibandingkan dengan nilai asset. Sementara nilai *Current Ratio* mengalami peningkatan 5,21 karena menurunnya kewajiban lancar dari perusahaan dan berada pada kondisi yang baik. Pada periode ini perusahaan berhasil meningkatkan kinerja perusahaan dan mampu mengatasi permasalahan, sehingga dapat berada dalam kondisi yang aman atau *non-distress*. Adapun untuk tahun 2018 perusahaan mengalami penurunan score -4,2589 dengan keterangan *non-distress* yang disebabkan oleh nilai ROA mengalami penurunan menjadi 0,109 karena naiknya total asset dari perusahaan, sementara nilai *Debt Ratio* menurun menjadi 0,09 karena naiknya total aset dari perusahaan. Adapun *Current Asset* mengalami peningkatan menjadi 7,92 karena menurunnya kewajiban lancar dari perusahaan. Tahun 2019 mengalami penurunan score -4,3299 dengan keterangan *non-distress* yang disebabkan oleh nilai ROA yang menurun menjadi 0,092 dengan nilai *Debt Ratio* juga menurun menjadi 0,07 karena naiknya total aset dari perusahaan. Sementara nilai *Current Ratio* mengalami kenaikan sebesar 13,04 karena menurunnya dari kewajiban lancar perusahaan. Tahun 2020 mengalami penurunan kembali dengan score -3,9165 yang dengan keterangan *non-distress* disebabkan oleh nilai ROA yang menurun menjadi 0,020 dengan nilai *Debt Ratio* yang mengalami penurunan menjadi 0,08 yang terjadi

karena naiknya total aset dari perusahaan. Sementara nilai *Current Ratio* mengalami penurunan menjadi 9,05 karena naiknya kewajiban lancar dari perusahaan. Dari hasil tersebut perusahaan dalam kondisi *non-distress* selama 2019-2020. Meskipun sempat mengalami *distress* pada tahun 2016 tetapi perusahaan ini mampu mengatasi kondisi tersebut dan bertahan pada tahun-tahun berikutnya, sehingga perusahaan ini memiliki kinerja keuangan yang baik dan dalam kondisi aman.

Pada perusahaan Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA) hasil dari analisis dengan metode *Zmijewski* menyatakan bahwa pada tahun 2016 perusahaan ini memperoleh score -1,8178 karena memperoleh laba bersih sebesar 0,011 sementara nilai *Debt Ratio* masih ditahap normal sebesar 0,44 yang menggambarkan bahwa total hutang lebih rendah dibandingkan dengan total aset sehingga dalam perusahaan dalam kondisi aman dan nilai *Current Ratio* rendah yaitu sebesar 0,95. Tahun 2017 perusahaan mengalami penurunan score -1,5758 karena memperoleh nilai ROA yang mengalami peningkatan menjadi 0,012 karena naiknya laba bersih, akan tetapi nilai *Debt Ratio* meningkat menjadi 0,49 karena naiknya total kewajiban dari perusahaan akan tetapi masih dalam tahap normal. Sementara nilai *Current Ratio* meningkat menjadi 1,05 karena menurunnya kewajiban lancar dari perusahaan dan dalam kategori baik. Tahun 2018 perusahaan ini berhasil meningkatkan jumlah score -1,7921 yang disebabkan oleh naiknya ROA menjadi 0,084 karena naiknya laba bersih dari perusahaan. Akan tetapi, nilai *Debt Ratio* meningkat menjadi

0,51 karena naiknya total kewajiban perusahaan. Sementara nilai *Current Ratio* menurun menjadi 0,94 karena naiknya kewajiban lancar dari perusahaan. Tahun 2019 perusahaan mengalami penurunan score -1,1886 yang disebabkan karena nilai ROA yang menurun sebesar 0,025 akibat naiknya total aset perusahaan dan nilai *Current Ratio* mengalami kenaikan menjadi 0,57 karena naiknya total kewajiban dari perusahaan. Sementara nilai *Current Ratio* menurun dan tergolong rendah sebesar 0,56 yang terjadi karena naiknya kewajiban lancar perusahaan. Tahun 2020 perusahaan ini mengalami penurunan score -1,8281 yang disebabkan oleh nilai ROA mengalami peningkatan menjadi 0,074 karena naiknya laba bersih perusahaan. Sementara nilai *Debt Ratio* menurun menjadi 0,49 yang terjadi karena naiknya total aset. Akan tetapi nilai *Current Ratio* naik menjadi 0,63 karena menurunnya kewajiban lancar akan tetapi masih kurang baik karena nilainya kurang dari 1 sehingga perusahaan mengalami masalah tidak memiliki cukup uang untuk membayarkan kewajiban jangka pendeknya. Dari pernyataan di atas diperoleh keterangan berturut-turut perusahaan dalam kondisi *non-distress*. Perusahaan Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA) masuk dalam kategori *non-distress* atau perusahaan dalam keadaan aman sesuai dengan nilai *cut off* dari metode *Zmijewski* yaitu score yang dihasilkan kurang dari nol.

Berdasarkan uraian di atas, diketahui bahwa dari 8 perusahaan tersebut dalam kategori *non-distress*. Hal ini menandakan bahwa perusahaan memiliki kinerja keuangan yang baik, meskipun terdapat perusahaan yang

mengalami *distress* yaitu perusahaan akan tetapi perusahaan tersebut mampu mengatasi permasalahan pada keuangan masing-masing perusahaan. Dari 8 perusahaan tersebut terdampak oleh adanya wabah Covid-19 akan tetapi tidak signifikan, sekaligus tetap bertahan dan tetap eksis pada masa pandemi Covid-19 yang melanda dari tahun 2019.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dijelaskan dan dipaparkan sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil perhitungan analisis pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020 dengan metode *Zmijewski* bahwa dari 8 perusahaan rata-rata dalam kategori *non-distres*. Meskipun terdapat dua perusahaan yang sempat mengalami *distress* yaitu Indomobil Sukses International Tbk pada periode 2019 dan Lippo Enterprise Tbk pada periode 2016, akan tetapi perusahaan tersebut mampu mengatasinya. Hal tersebut menandakan bahwa kinerja keuangan dari 8 perusahaan tersebut baik, akan tetapi terkena dampak namun tidak signifikan dan dapat bertahan dalam masa pandemi Covid-19.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka peneliti akan menyampaikan beberapa saran yang akan bersifat membangun bagi pihak-pihak berikut:

1. Bagi perusahaan, Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020 meskipun 8 perusahaan dalam kondisi *non-distress*, perusahaan harus terus meningkatkan kualitas kinerja keuangan agar dapat menciptakan laporan keuangan yang sehat. Selain itu, kinerja manajemen perlu dibenahi juga ditingkatkan supaya tetap

dapat mengembangkan bisnis dan bekerja inovatif sehingga perusahaan bisa tetap tumbuh dan eksis walaupun di masa krisis.

2. Bagi perusahaan Indomobil Sukses International Tbk yang sempat mengalami *distress* pada periode 2019 dan Lippo Enterprise Tbk tahun 2016, sebaiknya mengurangi tingkat hutang pada perusahaan supaya beban bunga dan resiko perusahaan tidak besar, sehingga tidak mengurangi tingkat laba perusahaan. Sementara tingkat *Current Ratio* perusahaan perlu ditingkatkan dengan nilai lebih dari satu dengan cara menaikkan aset lancar dan mengurangi kewajiban lancar misalkan dengan menjual aktiva tetap untuk menambah aktiva lancar dengan disimpan sebagai kas, disimpan di bank dan dibeliikan marketable sekuritas atau dibeliikan bahan mentah. Sehingga keadaan keuangan perusahaan akan stabil dan dalam kondisi yang aman.
3. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan bisa menambah jumlah sampel penelitian dan menambah penggunaan lebih dari satu model analisis kebangkrutan agar hasil penelitian lebih bervariasi serta menggunakan teknik penelitian dan metode yang lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Rahma, A. A., Salim, M. A., & Priyono, A. A. (2021). *Analisis Potensi Kebangkrutan Menggunakan Model Altman Z-Score, Springate S- Score Dan Zmijewski X-Score*. 82–94.
- Aldo Fernando. (2021). Fitch Sebut Penjualan Mobil RI Sulit Pulih Karena Covid-19. *CNBC Indonesia*.
<https://www.cnbcindonesia.com/market/20210701144119-17-257471/fitch-sebut-penjualan-mobil-ri-sulit-pulih-karena-covid-19>.
- Ardiana, Y. N. R. P. (2021). Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Properti Dan Real Estate Dengan Model Zmijewski (X-Score). In *Penerbit Desanta Muliavisitama*.
- Britama.com. (2012). *Sejarah dan Profil Singkat ASII (Astra International Tbk)*. Britama.Com. <https://britama.com/index.php/2012/05/sejarah-dan-profil-singkat-asii/>.
- Britama.com. (2012). *Sejarah Dan Profil Singkat AUTO*. Britama.Com. <https://britama.com/index.php/2012/05/sejarah-dan-profil-singkat-auto/>
- Britama.com. (2012). *Sejarah dan Profil Singkat INDS*. Britama.Com. <https://britama.com/index.php/2012/11/sejarah-dan-profil-singkat-inds/>
- Britama.com. (2012). *Sejarah dan Profil Singkat LPIN (Multi Prima Sejahtera Tbk)*. <https://britama.com/index.php/2012/11/sejarah-dan-profil-singkat-lpin/>
- Britama.com. (2012). *Sejarah Singkat Perusahaan Indomobil Sukses Internasional Tbk*. Britama.Com. <https://britama.com/index.php/2012/11/sejarah-dan-profil-singkat-imas/>
- Ch Pandegirot, D. (2019). Analisis Pengaruh Current Ratio, Institutional Ownership, Debt To Asset Ratio Terhadap Kondisi Financial Distress Pada Perusahaan Property Dan Real Estate Di Bursa Efek Indonesia 2013-2017 Impact Analysis of Current Ratio, Institutional Ownership, Debt To. *Anlisis Pengaruh Curr..... 3339 Jurnal EMBA*, 7(8), 3339–3348.
- Desi Tarida Simorangkir, V., Hidayat, A., Parameswari, R., & Yana, D. (2021). *Pengaruh Return On Asset (ROA), Return On Equity (ROE), Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), Dan Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Kondisi Financial Distress*. 3, 380–391. www.sahamok.net
- Dewi, N. K. U. G., & Dana, M. (2017). Variabel Penentu Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Di Bursa Efek Indonesia. *E-Jurnal Manajemen Unud*, 6(11), 5834–5858.

- Di, E., & Jawa, P. (2021). *Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pertumbuhan Jurnal Ekonomi-QU*. 11(1), 97–107.
- Dr. Wastam Wahyu Hidayat, SE., M. (2018). *Dasar-Dasar Analisa Laporan Keuangan*. Uwais Inspirasi Indonesia.
- Elia, R., & Rahayu, Y. (2021). Analisis Prediksi Financial Distress Dengan Model Springate, Zmijewski, Dan Grover. *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi*, 1(3), 1–16.
- Endiana, I. D. M., & Suryandari, N. N. A. (2021). Opini Going Concern: Ditinjau Dari Agensi Teori Dan Pemicunya. *EKUITAS (Jurnal Ekonomi Dan Keuangan)*, 5(2), 224–242. <https://doi.org/10.24034/j25485024.y2021.v5.i2.4490>
- Faramitasari. (2018). *Analisis Financial Distress Dengan Metode Zmijewski Pada Bank Umum Syariah Di Indonesia Periode 2013-2017*. UIN Raden Fatah Palembang.
- Frnaxis Hutabarat. (2020). *Analisis Kinerja Keuangan*. Desanta Mulia Visitama. https://www.google.co.id/books/edition/Analisis_Kinerja_Keuangan_Perusahaan/Vz0fEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=Laporan+Kinerja+Keuangan&printsec=frontcover
- Gaikindo.or.id. (2021). *Tahun 2020: Wabah, Resesi Ekonomi, dan Turunnya Penjualan Mobil 48 Persen*. Wwww.Gaikindo.or.Id. <https://www.gaikindo.or.id/wabah-resesi-ekonomi-dan-turunnya-penjualan-mobil-48-persen-pada-2020/>
- Gumanti, T. A. (2009). Teori Sinyal Dalam Manajemen. *Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, December 2014*, 1–29.
- Hanafi, J., & Breliastiti, R. (2016). Peran Mekanisme Good Corporate Governance dalam Mencegah Perusahaan Mengalami Financial Distress. *Jurnal Online Insan Akuntan*, 1(1), 195–220.
- Hermawan, I. (2019). Metodologi Penelitian Pendidikan (Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed Method). Jakarta: Hidayatul Quran, 2019. In *Hidayatul Quran*. Hidayatul Quran Kuningan. https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=Vja4DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP10&dq=iwan+hermawan+metodologi&ots=XvCjh2-3mo&sig=eZHeFV8ASOoIhZHIFIVm5cBmwT4&redir_esc=y#v=onepage&q=iwan+hermawan+metodologi&f=false%0Ahttps://books.google.co.id/books?id=Vja4DwAAQBAJ
- Indokordsa.com. (2017). *Sejarah Perusahaan Indokordsa*. Indocordsa.Com.

<https://www.indokordsa.com/View/ViewPage/2?d=>

- Iskandar, A., Possumah, B. T., & Aqbar, K. (2020). Peran Ekonomi dan Keuangan Sosial Islam saat Pandemi Covid-19. *SALAM: Jurnal Sosial Dan Budaya Syar-I*, 7(7). <https://doi.org/10.15408/sjsbs.v7i7.15544>
- Kariani, N. P. E. K., & Budiasih, I. G. A. N. (2017). Firm Size Sebagai Pemoderasi Pengaruh Likuiditas, Leverage, Dan Operating Capacity Pada Financial Distress. *E-Jurnal Akuntansi*, 20(3), 2187–2216.
- Kariyoto. (2017). *Analisa Laporan Keuangan* (Tim UB Press (ed.); p. 229). Universitas Brawijaya Press. https://www.google.co.id/books/edition/Analisa_Laporan_Keuangan/DjBODwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=Analisis+Laporan+Keuangan&printsec=frontcover
- Lende, R. (2021). *Pengaruh Kinerja Keuangan, Size Perusahaan Dan Kebijakan Dividen Terhadap Nilai Perusahaan Sektor Otomotif Yang Terdaftar Di ...*. <http://repository.untag-sby.ac.id/id/eprint/10990>
- Mark E. Zmijewski. (1984). Methodological Issues Related to the Estimation of Financial Distress Prediction Models. *Journal Accounting Research*, Vol. 22 Su, 82. <https://doi.org/10.2307/2490859>
- Masdiantini, P. R., & Warasniasih, N. M. S. (2020). Laporan Keuangan dan Prediksi Kebangkrutan Perusahaan. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 5(1), 196. <https://doi.org/10.23887/jia.v5i1.25119>
- Metalindo, G. (2019). *Sejarah Perusahaan Garuda Metalindo*. Garuda Metalindo. [https://garudametalindo.co.id/id/about/history#:~:text=Tahun 1989%2C Garuda Metalindo mulai,Tbk \(IDX%3A BOLT\)](https://garudametalindo.co.id/id/about/history#:~:text=Tahun 1989%2C Garuda Metalindo mulai,Tbk (IDX%3A BOLT)).
- Mufarrikoh, Z. (2020). *Statistika Pendidikan (Konsep Sampling dan Uji Hipotesis)* (M. Qitbiyah (ed.)). CV.Jakad Media Publishing. https://books.google.co.id/books?id=hknWDwAAQBAJ&lpg=PR1&ots=g-3Pbfm3_w&dq=definisi hipotesis&lr&hl=id&pg=PR4#v=onepage&q=definisi hipotesis&f=false
- Muh, F. A. dan N. O. (2019). *UMKM Kain Karawo Di Kota Gorontalo* (Vol. 16, Issue 2).
- Muis, M. A. (2017). Analisis Pengaruh Return on Assets, Net Profit Margin Return on Equity, Debt to Equity Ratio, dan Debt to Asset Ratio untuk Memprediksi Financial Distress pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2017. *Jurnal Manajemen Bisnis*, 9(1), 51–61.
- Multistrada.co.id. (2012). *Profil Singkat Pt MASA Tbk*. Multistrada.Co.Id.

<https://www.multistrada.co.id/tentang/profil-perusahaan/?lang=id#:~:text=PT Multistrada Arah Sarana Tbk,PT Multistrada Arah Sarana>”.

- Mulyadi, R. (2016). *Terhadap penilaian kinerja model*. 3(1), 1–21.
- Ningsih, S., & Permatasari, F. F. (2019). Model Zmijewski X-Score Untuk Memprediksi Financial Distress Pada Perusahaan Go Publik Sub Sektor Otomotif Dan Komponen. *Jurnal Akuntansi Dan Pajak*, 19(2), 134. <https://doi.org/10.29040/jap.v19i2.356>
- Permatasari, D. (2019). Analisis Financial Distress Dengan Metode Zmijewski (Studi Kasus Pada PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama Tbk PT. Indonesia Pondasi Raya Tbk Dan PT. Mitra Pemuda Tbk Periode 2015-2017). *Jurnal Manajemen Dan Keuangan*, 8(1), 80–88. <https://doi.org/10.33059/jmk.v8i1.1171>
- Peter, & Yoseph. (2011). Analisis Kebangkrutan Dengan Metode Z-Score Altman, Springate dan Zmijewski Pada PT.Indofood Sukses Makmur TBK Periode 2005-2009. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 2(6), 1–23.
- Primasari, N. S. (2017). Analisis Altman Z-Score, Grover Score, Springate, DAN Zmijewski Sebagai Signaling Financial Distress (Studi Empiris Industri Barang-Barang Konsumsi di Indonesia). *Accounting and Management Journal*, 1(1), 23–43. <https://doi.org/10.33086/amj.v1i1.70>
- Purba, D. S., & Tarigan, V. (2021). Analisis Tingkat Inflasi Indonesia Di Masa Pandemi Covid 19: Analysis of Indonesian Inflation Levels in the Pandemic Time Covid 19. *Jurnal Ekuilnomi*, 3(1 SE-), 1–9. <http://usi.ac.id/jurnal/index.php/ekuilnomi/article/view/498>
- Purbayati, R., & Hermawan, D. (2021). Pengaruh Loan to Deposit Ratio dan Non-Performing Loan terhadap Return On Assets pada Bank Umum kelompok BUKU 4 The effect of loan to deposit ratio and non-performing loan on return on assets in the commercial. *Pengaruh Loan to Deposit Ratio Dan Non-Performing Loan Terhadap Return On Assets Pada Bank Umum Kelompok BUKU 4 The*, 1(3), 532–543.
- Pusdatin Kementerian Perindustrian. (2021). *Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Industri Otomotif*. <https://kemenperin.go.id/kinerja-industri>
- Salim, A., & Fadilla. (2021). Pengaruh Inflasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Anggun Purnamasari. *Ekonomica Sharia: Jurnal Pemikiran Dan Pengembangan Ekonomi Syariah*, 7(1), 17–28. www.bps.go.id,
- Saputri, N. A., & Effendi, Y. (2021). Analisis Financial Distress Pada Perusahaan Agribisnis Dalam Menghadapi Covid-19. *Jurnal Akuntansi Indonesia*, 17(1),

45–51.

- Setiawan, R., & Fitria, Y. (2020). Pengaruh Debt Ratio, Current Ratio dan Return on Assets Terhadap Financial Distress pada Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Dasar dan Kimia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 17(2), 226–230.
- Sugiyono, D. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*.
- Suryaman.a, A., Nurhayati.b, I., & Diah Yudawati.c. (2017). Analisis Prediksi Financial Distress Menggunakan Model Altman Z-Score, Zmijewski, Springate Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI). *Jurnal Ilmiah Inovator*, 57.
- Suryani Putri, D., & NR, E. (2020). Pengaruh Rasio Keuangan, Ukuran Perusahaan Dan Biaya Agensi Terhadap Financial Distress. *Jurnal Eksplorasi Akuntansi*, 2(1), 2083–2098. <https://doi.org/10.24036/jea.v2i1.199>
- Swara, R. A. D. (2019). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Sub Sektor Bangunan Konstruksi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017 – 2019. *Jurnal Syntax Admiration*, 1(10), 105–112.
- Utari, H., & Akbar, M. (2020). Analisis prediksi financial distress menggunakan model zmijewski x-score pada perbankan umum syariah di indonesia periode 2016-2018. *Jurnal Manajemen Dan Akuntansi*, 21(2), 11–19.
- Yamali, F. R., & Putri, R. N. (2020). Dampak Covid-19 Terhadap Ekonomi Indonesia. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 4(2), 384. <https://doi.org/10.33087/ekonomis.v4i2.179>
- Yunia, S. (2018). Analisis Rasio Keuangan Dengan Model Zmijewski (X-Score) Dalam Memprediksi Kebangkrutan Perbankan Syariah Di Indonesia Periode Penelitian 2013-2017. In *Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung*.
- Zulkarnain, Z. (2018). Debt-to-Assets Ratio. *Encyclopedia of Finance*, April, 82–82. https://doi.org/10.1007/0-387-26336-5_580
- Al-Rahma, A. A., Salim, M. A., & Priyono, A. A. (2021). Analisis Potensi Kebangkrutan Menggunakan Model Altman Z-Score, Springate S- Score Dan Zmijewski X-Score. 82–94.
- Aldo Fernando. (2021). Fitch Sebut Penjualan Mobil RI Sulit Pulih Karena Covid-19. *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/market/20210701144119-17-257471/fitch-sebut-penjualan-mobil-ri-sulit-pulih-karena-covid-19>

- Ardiana, Y. N. R. P. (2021). Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Properti Dan Real Estate Dengan Model Zmijewski (X-Score). In *Penerbit Desanta Muliavisitama*.
- Britama.com. (2012a). *Sejarah dan Profil Singkat ASII (Astra International Tbk)*. Britama.Com. <https://britama.com/index.php/2012/05/sejarah-dan-profil-singkat-asii/>
- Britama.com. (2012b). *Sejarah Dan Profil Singkat AUTO*. Britama.Com. <https://britama.com/index.php/2012/05/sejarah-dan-profil-singkat-auto/>
- Britama.com. (2012c). *Sejarah dan Profil Singkat INDS*. Britama.Com. <https://britama.com/index.php/2012/11/sejarah-dan-profil-singkat-inds/>
- Britama.com. (2012d). *Sejarah dan Profil Singkat LPIN (Multi Prima Sejahtera Tbk)*. <https://britama.com/index.php/2012/11/sejarah-dan-profil-singkat-lpin/>
- Britama.com. (2012e). *Sejarah Singkat Perusahaan Indomobil Sukses Internasional Tbk*. Britama.Com. <https://britama.com/index.php/2012/11/sejarah-dan-profil-singkat-imas/>
- Ch Pandegirot, D. (2019). Analisis Pengaruh Current Ratio, Institutional Ownership, Debt To Asset Ratio Terhadap Kondisi Financial Distress Pada Perusahaan Property Dan Real Estate Di Bursa Efek Indonesia 2013-2017 Impact Analysis of Current Ratio, Institutional Ownership, Debt To. *Anlisis Pengaruh Curr..... 3339 Jurnal EMBA*, 7(8), 3339–3348.
- Desi Tarida Simorangkir, V., Hidayat, A., Parameswari, R., & Yana, D. (2021). *Pengaruh Return On Asset (ROA), Return On Equity (ROE), Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), Dan Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Kondisi Financial Distress*. 3, 380–391. www.sahamok.net
- Dewi, N. K. U. G., & Dana, M. (2017). Variabel Penentu Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Di Bursa Efek Indonesia. *E-Jurnal Manajemen Unud*, 6(11), 5834–5858.
- Di, E., & Jawa, P. (2021). *Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pertumbuhan* *Jurnal Ekonomi-QU*. 11(1), 97–107.
- Dr. Wastam Wahyu Hidayat, SE., M. (2018). *Dasar-Dasar Analisa Laporan Keuangan*. Uwais Inspirasi Indonesia.
- Elia, R., & Rahayu, Y. (2021). Analisis Prediksi Financial Distress Dengan Model Springate, Zmijewski, Dan Grover. *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi*, 1(3), 1–16.
- Endiana, I. D. M., & Suryandari, N. N. A. (2021). Opini Going Concern: Ditinjau Dari Agensi Teori Dan Pemicunya. *Ekuitas (Jurnal Ekonomi Dan*

Keuangan), 5(2), 224–242.
<https://doi.org/10.24034/j25485024.y2021.v5.i2.4490>

Faramitasari. (2018). *Analisis Financial Distress Dengan Metode Zmijeski Pada Bank Umum Syariah Di Indonesia Periode 2013-2017*. UIN Raden Fatah Palembang.

Frnacis Hutabarat. (2020). *Analisis Kinerja Keuangan*. Desanta Mulia Visitama. https://www.google.co.id/books/edition/Analisis_Kinerja_Keuangan_Perusahaan/Vz0fEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=Laporan+Kinerja+Keuangan&printsec=frontcover

Gaikindo.or.id. (2021). *Tahun 2020: Wabah, Resesi Ekonomi, dan Turunnya Penjualan Mobil 48 Persen*. Wwww.Gaikindo.or.Id. <https://www.gaikindo.or.id/wabah-resesi-ekonomi-dan-turunnya-penjualan-mobil-48-persen-pada-2020/>

Gumanti, T. A. (2009). Teori Sinyal Dalam Manajemen. *Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, December 2014*, 1–29.

Hanafi, J., & Breliastiti, R. (2016). Peran Mekanisme Good Corporate Governance dalam Mencegah Perusahaan Mengalami Financial Distress. *Jurnal Online Insan Akuntan*, 1(1), 195–220.

Hermawan, I. (2019). Metodologi Penelitian Pendidikan (Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed Method). Jakarta: Hidayatul Quran, 2019. In *Hidayatul Quran*. Hidayatul Qur'an Kuningan. https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=Vja4DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP10&dq=iwan+hermawan+metodologi&ots=XvCjh2-3mo&sig=eZHeFV8ASOoIhZHIFIVm5cBmwT4&redir_esc=y#v=onepage&q=iwanhermawanmetodologi&f=false%0Ahttps://books.google.co.id/books?id=Vja4DwAAQBA

Indokordsa.com. (2017). *Sejarah Perusahaan Indokordsa*. Indocordsa.Com. <https://www.indokordsa.com/View/ViewPage/2?d=>

Iskandar, A., Possumah, B. T., & Aqbar, K. (2020). Peran Ekonomi dan Keuangan Sosial Islam saat Pandemi Covid-19. *SALAM: Jurnal Sosial Dan Budaya Syar-I*, 7(7). <https://doi.org/10.15408/sjsbs.v7i7.15544>

Kariani, N. P. E. K., & Budiasih, I. G. A. N. (2017). Firm Size Sebagai Pemoderasi Pengaruh Likuiditas, Leverage, Dan Operating Capacity Pada Financial Distress. *E-Jurnal Akuntansi*, 20(3), 2187–2216.

Kariyoto. (2017). *Analisa Laporan Keuangan* (Tim UB Press (ed.); p. 229). Universitas Brawijaya Press.

https://www.google.co.id/books/edition/Analisa_Laporan_Keuangan/DjBODwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=Analisis+Laporan+Keuangan&printsec=frontcover

- Lende, R. (2021). *Pengaruh Kinerja Keuangan, Size Perusahaan Dan Kebijakan Dividen Terhadap Nilai Perusahaan Sektor Otomotif Yang Terdaftar Di* <http://repository.untag-sby.ac.id/id/eprint/10990>
- Mark E. Zmijewski. (1984). Methodological Issues Related to the Estimation of Financial Distress Prediction Models. *Journal Accounting Research*, Vol. 22 Su, 82. <https://doi.org/10.2307/2490859>
- Masdiantini, P. R., & Warasniasih, N. M. S. (2020). Laporan Keuangan dan Prediksi Kebangkrutan Perusahaan. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 5(1), 196. <https://doi.org/10.23887/jia.v5i1.25119>
- Metalindo, G. (2019). *Sejarah Perusahaan Garuda Metalindo*. Garuda Metalindo. [https://garudametalindo.co.id/id/about/history#:~:text=Tahun 1989%20Garuda Metalindo mulai,Tbk \(IDX%3A BOLT\)](https://garudametalindo.co.id/id/about/history#:~:text=Tahun%201989%20Garuda%20Metalindo%20mulai,Tbk%20(IDX%3A%20BOLT)).
- Mufarrikoh, Z. (2020). *Statistika Pendidikan (Konsep Sampling dan Uji Hipotesis)* (M. Qitbiyah (ed.)). CV.Jakad Media Publishing. [https://books.google.co.id/books?id=hknWDwAAQBAJ&lpg=PR1&ots=g-3Pbfm3_w&dq=definisi hipotesis&lr&hl=id&pg=PR4#v=onepage&q=definisi hipotesis&f=false](https://books.google.co.id/books?id=hknWDwAAQBAJ&lpg=PR1&ots=g-3Pbfm3_w&dq=definisi%20hipotesis&lr&hl=id&pg=PR4#v=onepage&q=definisi%20hipotesis&f=false)
- Muh, F. A. dan N. O. (2019). *UMKM Kain Karawo Di Kota Gorontalo* (Vol. 16, Issue 2).
- Muis, M. A. (2017). Analisis Pengaruh Return on Assets, Net Profit Margin Return on Equity, Debt to Equity Ratio, dan Debt to Asset Ratio untuk Memprediksi Financial Distress pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2017. *Jurnal Manajemen Bisnis*, 9(1), 51–61.
- Multistrada.co.id. (2012). *Profil Singkat Pt MASA Tbk*. Multistrada.Co.Id. [https://www.multistrada.co.id/tentang/profil-perusahaan/?lang=id#:~:text=PT Multistrada Arah Sarana Tbk,“PT Multistrada Arah Sarana”](https://www.multistrada.co.id/tentang/profil-perusahaan/?lang=id#:~:text=PT%20Multistrada%20Arah%20Sarana%20Tbk,PT%20Multistrada%20Arah%20Sarana).
- Mulyadi, R. (2016). *Terhadap penilaian kinerja model*. 3(1), 1–21.
- Ningsih, S., & Permatasari, F. F. (2019). Model Zmijewski X-Score Untuk Memprediksi Financial Distress Pada Perusahaan Go Publik Sub Sektor Otomotif Dan Komponen. *Jurnal Akuntansi Dan Pajak*, 19(2), 134. <https://doi.org/10.29040/jap.v19i2.356>
- Permatasari, D. (2019). Analisis Financial Distress Dengan Metode Zmijewski

- (Studi Kasus Pada PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama Tbk PT. Indonesia Pondasi Raya Tbk Dan PT. Mitra Pemuda Tbk Periode 2015-2017). *Jurnal Manajemen Dan Keuangan*, 8(1), 80–88. <https://doi.org/10.33059/jmk.v8i1.1171>
- Peter, & Yoseph. (2011). Analisis Kebangkrutan Dengan Metode Z-Score Altman, Springate dan Zmijewski Pada PT.Indofood Sukses Makmur TBK Periode 2005-2009. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 2(6), 1–23.
- Primasari, N. S. (2017). Analisis Altman Z-Score, Grover Score, Springate, Dan Zmijewski Sebagai Signaling Financial Distress (Studi Empiris Industri Barang-Barang Konsumsi di Indonesia). *Accounting and Management Journal*, 1(1), 23–43. <https://doi.org/10.33086/amj.v1i1.70>
- Purba, D. S., & Tarigan, V. (2021). Analisis Tingkat Inflasi Indonesia Di Masa Pandemi Covid 19: Analysis of Indonesian Inflation Levels in the Pandemic Time Covid 19. *Jurnal Ekuilnomi*, 3(1 SE-), 1–9. <http://usi.ac.id/jurnal/index.php/ekuilnomi/article/view/498>
- Purbayati, R., & Hermawan, D. (2021). Pengaruh Loan to Deposit Ratio dan Non-Performing Loan terhadap Return On Assets pada Bank Umum kelompok Buku 4 The effect of loan to deposit ratio and non-performing loan on return on assets in the commercial. *Pengaruh Loan to Deposit Ratio Dan Non-Performing Loan Terhadap Return On Assets Pada Bank Umum Kelompok Buku 4 The*, 1(3), 532–543.
- Pusdatin Kementerian Perindustrian. (2021). *Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Industri Otomotif*. <https://kemenperin.go.id/kinerja-industri>
- Salim, A., & Fadilla. (2021). Pengaruh Inflasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Anggun Purnamasari. *Ekonomica Sharia: Jurnal Pemikiran Dan Pengembangan Ekonomi Syariah*, 7(1), 17–28. www.bps.go.id,
- Saputri, N. A., & Effendi, Y. (2021). Analisis Financial Distress Pada Perusahaan Agribisnis Dalam Menghadapi Covid-19. *Jurnal Akuntansi Indonesia*, 17(1), 45–51.
- Setiawan, R., & Fitria, Y. (2020). Pengaruh Debt Ratio, Current Ratio dan Return on Assets Terhadap Financial Distress pada Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Dasar dan Kimia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 17(2), 226–230.
- Sugiyono, D. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*.
- Suryaman.a, A., Nurhayati.b, I., & Diah Yudawati.c. (2017). Analisis Prediksi Financial Distress Menggunakan Model Altman Z-Score, Zmijewski, Springate Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek

Indonesia (BEI). *Jurnal Ilmiah Inovator*, 57.

- Suryani Putri, D., & NR, E. (2020). Pengaruh Rasio Keuangan, Ukuran Perusahaan Dan Biaya Agensi Terhadap Financial Distress. *Jurnal Eksplorasi Akuntansi*, 2(1), 2083–2098. <https://doi.org/10.24036/jea.v2i1.199>
- Swara, R. A. D. (2019). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Sub Sektor Bangunan Konstruksi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017 – 2019. *Jurnal Syntax Admiration*, 1(10), 105–112.
- Utari, H., & Akbar, M. (2020). Analisis prediksi financial distress menggunakan model zmijewski x-score pada perbankan umum syariah di indonesia periode 2016-2018. *Jurnal Manajemen Dan Akuntansi*, 21(2), 11–19.
- Yamali, F. R., & Putri, R. N. (2020). Dampak Covid-19 Terhadap Ekonomi Indonesia. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 4(2), 384. <https://doi.org/10.33087/ekonomis.v4i2.179>
- Yunia, S. (2018). Analisis Rasio Keuangan Dengan Model Zmijewski (X-Score) Dalam Memprediksi Kebangkrutan Perbankan Syariah Di Indonesia Periode Penelitian 2013-2017. In *Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung*.
- Zulkarnain, Z. (2018). Debt-to-Assets Ratio. *Encyclopedia of Finance*, April, 82–82. https://doi.org/10.1007/0-387-26336-5_580

LAMPIRAN

LAMPIRAN I

Populasi Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen

No	Nama Perusahaan	Tahun	Lab Bersih	Total Aset	Total Liabilitas	Current Asset	Current Liabilitas
1	Astra International Tbk (ASII)	2016	18.302.000.000.000	261.855.000.000.000	121.949.000.000.000	110.403.000.000.000	89.079.000.000.000
		2017	23.121.000.000.000	295.830.000.000.000	139.325.000.000.000	121.528.000.000.000	98.722.000.000.000
		2018	27.372.000.000.000	344.711.000.000.000	170.348.000.000.000	131.180.000.000.000	116.467.000.000.000
		2019	26.621.000.000.000	351.958.000.000.000	165.195.000.000.000	129.058.000.000.000	99.962.000.000.000
		2020	18.571.000.000.000	338.203.000.000.000	142.749.000.000.000	132.308.000.000.000	85.736.000.000.000
2	Astra Otoparts Tbk (AUTO)	2016	483.421.000.000	14.612.274.000.000	4.075.716.000.000	4.903.902.000.000	3.258.146.000.000
		2017	547.781.000.000	14.762.309.000.000	4.003.233.000.000	5.228.541.000.000	3.041.502.000.000
		2018	680.801.000.000	15.889.648.000.000	4.626.013.000.000	6.013.683.000.000	4.066.699.000.000
		2019	816.971.000.000	16.015.709.000.000	4.365.175.000.000	5.544.549.000.000	3.438.999.000.000
		2020	37.864.000.000	15.180.094.000.000	3.909.303.000.000	5.153.633.000.000	2.775.650.000.000
3	Garuda Metalindo Tbk (BOLT)	2016	111.662.000.000	1.206.090.000.000	244.441.000.000	572.646.000.000	138.177.000.000
		2017	93.225.000.000	1.188.799.000.000	468.122.000.000	540.253.000.000	172.769.000.000
		2018	75.738.000.000	1.312.377.000.000	574.342.000.000	629.372.000.000	352.223.000.000
		2019	51.493.000.000	1.265.912.000.000	504.885.000.000	588.364.000.000	293.371.000.000
		2020	-57.388.000.000	1.119.077.000.000	419.043.000.000	468.644.000.000	291.939.000.000
4	Branta Mulia Tbk (BRAM)	2016	318.557.143	4.229.428.571	1.404.514.286	1.608.828.571	850.857.143
		2017	350.971.429	4.349.771.429	1.248.771.429	1.664.900.000	696.942.857
		2018	393.333.723	6.016.623.600	1.543.495.362	2.200.716.085	1.024.165.746
		2019	163.081.689	3.125.480.755	657.817.609	1.083.263.661	373.847.690
		2020	165.153.305	10.768.281.289	2.254.495.722	3.808.488.291	1.486.624.719
5	Goodyear Indonesia Tbk (GDYR)	2016	1.656.125	112,840,841	56,563,392	47,085,526	54,467,410
		2017	894.214	123.765.600	70.187.977	58.017.512	67.407.325
		2018	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		2019	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		2020	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
6	Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS)	2016	313.000.000.000	25.633.000.000.000	18.924.000.000.000	11.673.000.000.000	12.595.000.000.000
		2017	64.000.000.000	31.375.000.000.000	22.150.000.000.000	13.207.000.000.000	15.765.000.000.000
		2018	113.000.000.000	41.044.000.000.000	30.844.000.000.000	16.137.000.000.000	21.536.000.000.000
		2019	156.000.000.000	44.698.000.000.000	35.290.000.000.000	16.510.000.000.000	21.307.000.000.000
		2020	676.000.000.000	48.409.000.000.000	35.693.000.000.000	18.109.000.000.000	23.960.000.000.000
7	Indospring Tbk (INDS)	2016	49.556.000.000	2.477.273.000.000	409.209.000.000	981.694.000.000	323.699.000.000
		2017	11.364.000.000	2.434.617.000.000	289.798.000.000	1.044.178.000.000	203.725.000.000
		2018	110.687.000.000	2.482.338.000.000	288.106.000.000	1.134.664.000.000	217.730.000.000
		2019	101.466.000.000	2.834.423.000.000	262.136.000.000	959.368.000.000	164.608.000.000
		2020	58.751.000.000	2.826.260.000.000	262.520.000.000	1.001.967.000.000	162.478.000.000
8	Lippo Enterprise Tbk (LPIN)	2016	64.037.460	477.838.306	426.243.286	187.053.340	262.162.231
		2017	191.977.703	266116498,00	36.654.666	133.470.797	25.635.299
		2018	32.958.573.998	301.596.448.818	28.026.041.147	137.578.748.642	17.360.517.147
		2019	29.918.599.921	324.916.202.729	21.617.421.367	140.615.409.896	10.782.089.367
		2020	6.732.558.855	337.792.393.010	27.828.564.143	151.757.194.700	16.764.338.143
9	Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)	2016	95.742.857	8.710.642.857	3.868.242.114.286	2.057.713.800.000	2.167.919.400.000
		2017	115.300.000	9.394.414.286	4.580.211.128.571	2.593.161.814.286	2.463.084.300.000
		2018	664.928.571	7.957.871.429	4.649.493.600.000	3.116.014.342.857	3.303.717.185.714
		2019	159.842.857	6.444.328.571	3.642.857.142.857	1.028.571.428.571	1.842.857.142.857
		2020	473.728.571	6.387.928.571	3.142.857.142.857	1.285.714.285.714	2.057.142.857.143
10	Prima Alloy Stell Tbk (PRAS)	2016	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		2017	191.977.703.453	268.116.498.330	36.654.665.747	133.470.797.422	25.635.299.203
		2018	32.785.830	301.599.488	28.026.041	137.578.748	17.360.517
		2019	29.918.519.921	324.916.202.729	21.617.421.367	140.615.409.896	10.782.089.367
		2020	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada

LAMPIRAN II

Perhitungan Perusahaan yang Berbentuk Dollar ke Rupiah

No	Nama Perusahaan	Tahun	Kurs	Rupiah	Current Asset (US\$)	Current Asset Rupiah	Current Liabilities (US\$)	Current Liabilities Rupiah	Current Ratio
1	Branta Mulia Tbk	2016	0,07	14.285,71	112.618	1.608.828.571	59.560	850.857.143	1,891
		2017	0,07	14.285,71	116.543	1.664.900.000	48.786	696.942.857	2,389
		2018		20.299	108.415	2.200.716.085	50.454	1.024.165.746	2,149
		2019		11.183	96.867	1.083.263.661	33.430	373.847.690	2,898
		2020		40.829	93.279	3.808.488.291	36.411	1.486.624.719	2,562
2	Multi Strada Arah Sarana Tbk	2016	0,07	14.285,71	144.039.966	2.057.713.800.000	151.754.358	2.167.919.400.000	0,949
		2017	0,07	14.285,71	181.521.327	2.593.161.814.286	172.415.901	2.463.084.300.000	1,053
		2018	0,07	14.285,71	218.121.004	3.116.014.342.857	231.260.203	3.303.717.185.714	0,943
		2019	0,07	14.285,71	72.000.000	1.028.571.428.571	129.000.000	1.842.857.142.857	0,558
		2020	0,07	14.285,71	90.000.000	1.285.714.285.714	144.000.000	2.057.142.857.143	0,625

Data Kurs Mata Asing Pada Perusahaan Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar di BEI Periode Tahun 2016-2020

1. Perusahaan Branta Mulia Tbk atau Indo Korsda Tbk

a) Tahun 2016-2017

	22 Maret/ March 22, 2017 US\$	31 Desember/ December 31, 2016 US\$	31 Desember/ December 31, 2015 US\$	
Mata Uang				Foreign currency
1000 IDR	0,07	0,07	0,07	IDR 1000
1 EUR	1,08	1,05	1,09	EUR 1
1000 JPY	8,97	8,59	8,30	JPY 1000
1 SGD	0,71	0,69	0,71	SGD 1

b) Tahun 2017-2018

	Dampak terhadap ekuitas/ Impact to equity	Dampak terhadap laba atau rugi setelah pajak penghasilan/ Impact to profit or loss after income tax	
31 Desember 2018			31 December 2018
Rupiah (menguat/melemah 2% dari kurs pada tanggal 31 Desember 2018)	20.299	20.299	Rupiah (2% strengthening/weakening from exchange rate as of 31 December 2018)
Baht (menguat/melemah 2% dari kurs pada tanggal 31 Desember 2018)	223.852	223.852	Baht (2% strengthening/weakening from exchange rate as of 31 December 2018)
31 Desember 2017			31 December 2017
Rupiah (menguat/melemah 5% dari kurs pada tanggal 31 Desember 2017)	19.630	19.630	Rupiah (5% strengthening/weakening from exchange rate as of 31 December 2017)
Baht (menguat/melemah 5% dari kurs pada tanggal 31 Desember 2017)	449.564	449.564	Baht (5% strengthening/weakening from exchange rate as of 31 December 2017)

c) Tahun 2019-2020

	Dampak terhadap ekuitas/ Impact to equity	Dampak terhadap laba atau rugi setelah pajak penghasilan/Impact to profit or loss after income tax	
31 Desember 2020			31 December 2020
Rupiah (menguat/melemah 2% dari kurs per tanggal 31 Desember 2020)	(40.829)	(40.829)	<i>Rupiah (2% strengthening/weakening from exchange rate as of 31 December 2020)</i>
Baht (menguat/melemah 2% dari kurs per tanggal 31 Desember 2020)	237.654	237.654	<i>Baht (2% strengthening/weakening from exchange rate as of 31 December 2020)</i>
31 Desember 2019			31 December 2019
Rupiah (menguat/melemah 2% dari kurs per tanggal 31 Desember 2019)	11.183	11.183	<i>Rupiah (2% strengthening/weakening from exchange rate as of 31 December 2019)</i>
Baht (menguat/melemah 2% dari kurs per tanggal 31 Desember 2019)	249.282	249.282	<i>Baht (2% strengthening/weakening from exchange rate as of 31 December 2019)</i>

2. Multistrada Arah Sarana Tbk

a) Kurs dollar tahun 2016-2017

	2017	2016	
US\$/Rp1.000	0,07	0,07	US\$/Rp1,000
US\$/€1	1,19	1,05	US\$/€1
US\$/CNY1	0,15	0,14	US\$/CNY1
US\$/JPY1	0,89	0,86	US\$/JPY1

b) Kurs dollar tahun 2018-201

	2019	2018	
US\$/Rp 1.000	0.07	0.07	US\$/Rp 1,000
US\$/€ 1	1.12	1.14	US\$/€ 1
US\$/CNY 1	0.14	0.15	US\$/CNY 1
US\$/JPY 1	0.92	0.91	US\$/JPY 1

c) Kurs Dollar tahun 2019-2020

	31 Desember/ December 2020	31 Desember/ December 2019	
US\$/Rp 1.000	0.07	0.07	US\$/Rp 1,000
US\$/€ 1	1.23	1.12	US\$/€ 1



YAYASAN UNRARIS KABUPATEN SEMARANG
UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Tentara Pelajar No. 13 Telp (024) 6923180, Fax. (024) 76911689 Ungaran Timur 50514
Website : undaris.ac.id email : info@undaris.ac.id

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Pada hari ini Jumat tanggal, 30 bulan September tahun 2022 pukul 08.00 WIB, berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNRARIS No 123/A.I/6/VIII/2021 tanggal 30 Agustus 2021 perihal Penunjukkan Dosen Pembimbing Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNRARIS tingkat Sarjana (S1):

1. Nama lengkap : Hj. Tjiptowati Endang I, SE. M.S.i
Jabatan Akademik : Lektor
Pangkat / Golongan: Penata III/ c
Bertugas sebagai : Pembimbing Utama
2. Nama lengkap : Fajar Suryatama, S.Sos, SE.MM
Jabatan Akademik : Asisten Ahli
Pangkat / Golongan: Penata Muda Tk. I, III/ b
Bertugas sebagai : Pembimbing Pendamping

Dengan ini menyatakan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini telah menyelesaikan proses pembimbing skripsi :

Nama : Imroatus Nasikhah
NIM : 18510006
Program Studi : Manajemen
Judul Skripsi : ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE ZMIJEWSKI (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2016-2020)

NO	TAHAPAN	TANGGAL	KETERANGAN
1	Penunjukan Dosen Pembimbing	4 Oktober 2021	ACC Judul
2	Penyusunan Proposal Skripsi	18 November 2021	Bab 1,2, dan 3
3	Instrumen penelitian	6 Juni 2022	Key Informan
4	Ijin Pelaksanaan Penelitian	11 Oktober 2021	Perizinan
5	Pengumpulan Data	24 Juli 2022	Tabulasi Data
6	Analisis Data	21 Juli 2022	Olah Data
7	Penyusunan Laporan/Skripsi	29 Juli 2022	Bab 4 dan 5

Demikian berita acara bimbingan skripsi ini dibuat untuk diketahui dan dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pembimbing Utama,

Hj. Tjiptowati Endang I, SE. M.S.i

Pembimbing Pendamping,

Fajar Suryatama, S.Sos, SE.MM



Mengetahui
Dekan Ekonomi dan Bisnis UNRARIS,

Dr. Sri Rahayu., S.E., M.Si



YAYASAN UNRARIS KABUPATEN SEMARANG
UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Tentara Pelajar No. 13 Telp (024) 6923180, Fax. (024) 76911689 Ungaran Timur 50514
Website : undaris.ac.id email : info@undaris.ac.id

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI

Pada hari ini, Kamis tanggal, 30 bulan September tahun 2022 pukul 08.00 WIB, berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNRARIS No 089/A.III/6/VI/2022 tanggal 29 bulan Juni tahun 2022 perihal Susunan Dosen Tim Penguji Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNRARIS tingkat Sarjana (S1):

1. Nama lengkap : Dr. Sri Rahayu, SE., M.Si
Jabatan Akademik : Asisten Ahli
Pangkat / Golongan: Lektor
Bertugas sebagai : Ketua Penguji
2. Nama lengkap : Hj. Tjiptowati Endang I, SE. M.S.i
Jabatan Akademik : Lektor
Pangkat / Golongan: Penata III/ c
Bertugas sebagai : Anggota
3. Nama lengkap : Fajar Suryatama, S. Sos, SE., MM
Jabatan Akademik : Asisten Ahli
Pangkat / Golongan: Penata Muda Tk. I, III/ b
Bertugas sebagai : Anggota

Dengan ini menyatakan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini telah diuji skripsinya,

Nama : Imroatun Nasikhah

N I M : 18510006

Program Studi : Manajemen

Judul Skripsi : ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE ZMIJEWSKI
(Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2016-2020)

NILAI HASIL UJIAN : Angka = 84,11 Equivalent = Delapan puluh empat koma sebelas

Demikian berita acara ujian skripsi ini dibuat untuk diketahui dan dipergunakan sebagaimana mestinya.

Ketua,

Dr. Sri Rahayu, SE., M.Si

Anggota,

Hj. Tjiptowati Endang I, SE. M.S.i

Anggota,

Fajar Suryatama, S. Sos, SE., MM



Mengetahui
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNRARIS,

Dr. Sri Rahayu., S.E., M.Si

PERNYATAA KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Imroatun Nasikhah

NIM : 18510006

Jurusan : S1 Manajemen Keuangan

Judul Skripsi : ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN METODE ZMIJEWSKI (Studi Kasus Pada Perusahaan Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2016-2020)

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang saya serahkan ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, kecuali kutipan-kutipan dan ringkasan-ringkasan yang semuanya telah saya jelaskan sumbernya.

Temanggung, 6 Oktober 2022

Yang menyatakan,



Imroatun Nasikhah

NIM 18510006