

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Krisis finansial global dan lumpuhnya sistem perbankan global yang berlarut akan berdampak sangat negatif terhadap Indonesia, karena pembiayaan kegiatan investasi di Indonesia (baik oleh pengusaha dalam maupun luar negeri) akan terus menciut, penyerapan tenaga kerja melambat dan akibatnya daya beli masyarakat turun-yang akhirnya akan menurunkan pertumbuhan ekonomi. Dalam situasi seperti ini tentunya yang biasa dilakukan adalah efisiensi. Bisa jadi itu dilakukan dengan melakukan pemutusan hubungan kerja atau PHK. Jika industri otomotif terkena imbas dari krisis global, maka akan mengakibatkan kekacauan pada bagian produksi. Karena produksi terpaksa harus dihentikan karena barang belum terjual habis. Akibatnya industri itu menjadi lebih kecil dan pendapatnya semakin berkurang. Jika produksi terhenti, barang tidak bisa didistribusi, karyawan dan biaya operasional akan berjalan terus, akibatnya perusahaan akan jatuh bangkrut (Hidayat, 2014).

Salah satu penyebab kebangkrutan adalah adanya masalah keuangan dalam perusahaan yang tak dapat tertangani. Masalah keuangan terjadi ketika janji kepada kreditor dilanggar. Terkadang masalah keuangan dalam suatu perusahaan dapat menyebabkan kebangkrutan dan kebangkrutan menjadi tantangan terbesar bagi sebuah perusahaan. Oleh karena itu sangat diperlukan analisis gejala kebangkrutan agar perusahaan dapat mengantisipasi kebangkrutan dimasa yang

akan datang. Salah satu bentuk analisis kebangkrutan yaitu dengan menganalisis rasio untuk menilai keadaan keuangan perusahaan dimasa lalu, saat ini, dan masa depan. Banyak penyebab perusahaan mengalami kebangkrutan dan karena banyaknya penyebab muncullah metode untuk menganalisis gejala kebangkrutan perusahaan yang diharapkan dapat digunakan untuk mengantisipasi kondisi keuangan suatu perusahaan sebelum perusahaan mencapai titik kebangkrutan/pailit.

Bursa Efek Indonesia (BEI) mencatat seluruh indeks sektoral sepanjang pekan bergerak negatif karena sepi aksi beli dan banyaknya arus dana asing yang keluar. Hal ini berdampak terhadap tingkat penjualan perusahaan sehingga mengakibatkan penurunan laba pada seluruh indeks sektorial termasuk sektor otomotif. Sektor otomotif mengalami penurunan setiap tahunnya dikarenakan penjualan dari 2014 mengalami penurunan, industri otomotif sedang lesu, penjualan mengalami penurunan dikarenakan salah satunya adalah nilai tukar rupiah yang turun, sedangkan bahan komponen untuk pembuatan kendaraan lebih banyak melakukan impor dari luar negeri sehingga harga pokok produksi mengalami kenaikan, sehingga laba yang didapatkan lebih kecil. Selain nilai tukar rupiah yang memperkecil laba adalah banyak agen pemegang merk melalui dealer menerapkan strategi diskon besar-besaran guna mengurangi stok mobil yang menumpuk (Fardaniah, 2015).

Financial distress atau kesulitan keuangan merupakan keadaan keuangan yang sangat diwaspadai oleh perusahaan apabila perusahaan tersebut sampai mengalami kebangkrutan maka perusahaan telah mengalami kegagalan. Jika

dalam suatu laporan perusahaan mengalami kesulitan dalam membayar kewajiban jangka pendek maka perusahaan tersebut mulai masuk dalam kondisi financial distress atau kesulitan keuangan. Maka dari itu perusahaan sangat membutuhkan analisis laporan keuangan agar perusahaan dapat mengetahui laba yang di dapat dan resiko yang diperoleh perusahaan. Apabila terdapat tanda-tanda kondisi financial distress maka perusahaan dapat memberi informasi lebih awal pada perusahaan memberikan kesempatan bagi manajemen, pemilik, investor dan lainnya untuk melakukan upaya-upaya yang relevan. Financial distress sering kali dapat diartikan tahap yang akan mengalami kebangkrutan yang ditandai dengan ketidakpastiannya profitabilitas pada masa datang. Terdapat 2 faktor penyebab terjadinya kebangkrutan yaitu, faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal terdapat dalam kondisi ekonomi, keadaan politik, dan bencana alam dan faktor internal terdapat dalam kinerja perusahaan, kebijakan perusahaan, dan budaya perusahaan (Ben, Moch, and Topowijono 2015).

Masalah kesulitan keuangan tidak selalu mengindikasikan bahwa perusahaan tersebut akan segera bangkrut, kesulitan keuangan dapat terindikasi jika terlihat beberapa rasio-rasio keuangan yang menurun dari kriteria seharusnya. Tidak ada juga jaminan bahwa yang mengalami kesulitan keuangan hanya perusahaan perusahaan kecil saja karena indikasi kesulitan keuangan seperti kerugian dapat dialami oleh perusahaan-perusahaan besar. Jika terus terjadi masalah penurunan rasio likuiditas secara berkepanjangan tanpa perbaikan maka perusahaan tersebut baru bisa terindikasi akan mengalami kebangkrutan. Oleh

karena itu manajemen perlu melakukan perhitungan-perhitungan yang berfokus untuk mengukur prediksi financial distress (Sutra, 2019).

Terdapat beberapa model yang dapat digunakan untuk memprediksi financial distress, diantaranya Model Zmijewski, dan Model Grover. Model Zmijewski merupakan model prediksi dari hasil riset Zmijewski (1984) selama 20 tahun. Model ini memperhitungkan rasio keuangan profitabilitas yang diukur melalui return on asset (ROA), rasio solvabilitas yang diukur melalui Total Debt dan rasio likuiditas yang diukur menggunakan current asset.

Suatu perusahaan mengalami kondisi financial distress terlebih dahulu sebelum akhirnya perusahaan tersebut mengalami kebangkrutan. Hal ini disebabkan karena pada saat tersebut keadaan keuangan yang terjadi di perusahaan dalam keadaan yang krisis, dimana dalam keadaan seperti ini dapat dikatakan bahwa perusahaan mengalami penurunan dana dalam menjalankan usahanya yang dapat disebabkan karena adanya penurunan dalam pendapatan dari hasil penjualan atau hasil operasi yang dilakukan oleh perusahaan untuk mendapatkan laba, namun pendapatan atau hasil yang diperoleh tidaklah sebanding dengan kewajiban-kewajiban atau hutang yang banyak dan telah jatuh tempo (Sutra, 2019).

Invasi Mobil City Car dan LCGC (*low cost green car*) serta Peningkatan Pendapatan Domestik Bruto sebelum Tahun 2012 mendorong daya beli masyarakat terutama masyarakat ekonomi menengah untuk membeli mobil yang membuat industri otomotif di Indonesia semakin menarik minat investor. Namun, Tahun 2014 terjadi penurunan pembelian yang signifikan karena dampak dari

krisis global sehingga pemerintah melakukan kebijakan untuk menaikkan harga bahan bakar dan mencabut subsidi bahan bakar sehingga masyarakat banyak yang merasa berat, Hal yang tidak kalah penting adalah rupiah melemah dan dollar menguat sedangkan sebagian besar bahan baku di import dengan menggunakan USD sehingga terjadi kenaikan biaya produksi dan berdampak Perusahaan Otomotif harus menaikkan harga jual mobil. Pemanufaktur mengalami dilema antara tetap bertahan untuk menaikkan harga mobil namun beresiko kehilangan pangsa pasar karena banyak produsen mobil lain yang bersaing atau tetap bertahan dengan resiko mengalami kerugian dan masalah kesulitan keuangan (Putri, 2020).

Tabel 1.1
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2014

No	Kode Emiten	Tahun 2014							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	22.131	236.027	97.241	115.840	74.241	9	22.157	23.000
2	AUTO	954.086	14.387.568	5.138.080	4.244.862	3.857.809	6,6	465.291	1.280.271
3	BRAM	16.427	308.318	109.403	130.627	77.282	4,6	24.656	32.121
4	GDYR	2.741.756	4.634.391	62.895.398	67.600.687	66.606.518	52	5.487.474	-3.711.120
5	GJTL	283.016	16.122.036	6.283.252	10.485.032	3.116.223	0,7	171.279	3.167.029
6	INDS	127.820	2.282.666	975.954	459.998	335.123	5,6	183.512	640.831
7	LPIN	9.416.233	180.781.762	84.882.248	48.626.571	39.239.103	5	353.099	45.643.145
8	MASA	195.648	2.507.311	215.695	1.669.894	534.745	0,02	42.934	-319.050
9	PRAS	111.249	1.286.828	566.779	601.006	564.899	8,65	48.797	1.880
10	SMSM	421	1.758	1.134	636	537	24	567	597
11	MPMX	513	13.950	6.201	8.690	4.207	3,7	379	1.994
12	IMAS	65	23.474	11.845	16.754	11.473	0,28	1.039	372
13	BOLT	115.247	911.611	473.234	386.754	341.138	13	181.334	132.096
Rata-Rata		1.075.739	17.192.131	12.435.113	10.334.412	8.827.946	10	537.117	3.607.167

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2014 yaitu 1.075.739, untuk nilai total aset sebesar 17.192.131, kemudian nilai aset lancar pada tahun 2014 secara

keseluruhan 12.435.113, untuk nilai total utang sebesar 10.334.412, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 8.827.946, untuk nilai rata-rata ROA sebesar 10, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 537.117, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar 3.607.167.

Beberapa model telah digunakan untuk mencari penyebab dan alasan terjadinya kebangkrutan. Prediksi kebangkrutan sangat penting bagi semua organisasi dan perusahaan yang tentu berdampak besar pada perekonomian. Ketika kebangkrutan terjadi, Bank biasanya mengurangi jumlah pinjaman ke perusahaan yang akan bangkrut. Hal ini tentu merupakan tindakan yang rasional, karena bank akan takut jika ternyata prediksi bangkrutnya terjadi, maka perusahaan tidak akan memberikan pengembalian pinjaman. Maka atas dasar inilah, kebangkrutan harus dihindari.

Tujuan dari model prediksi kebangkrutan adalah untuk membedakan secara efektif, berdasarkan data keuangan antara perusahaan yang mempunyai keuangan yang sehat dan perusahaan yang mengalami kesulitan keuangan (Karas & Srbová, 2019). Awal mula penciptaan model prediksi kebangkrutan adalah untuk menemukan dan membedakan perusahaan yang sehat secara financial dan perusahaan yang terancam kebangkrutan.

Beberapa penelitian telah banyak dilakukan, misalnya penelitian yang dilakukan (Kou et al., 2021) yang meneliti mengenai prediksi kebangkrutan UMKM di Cina. (Bai & Tian, 2020) meneliti mengenai kebangkrutan yang dikarenakan kurangnya inovasi perusahaan. (Kang, James, & Fabian, 2020) meneliti mengenai strategi menghindari ancaman kebangkrutan. Dan (Dasgupta &

Mason, 2020) yang meneliti mengenai pengaruh besarnya bunga terhadap potensi kebangkrutan. Dari beberapa penelitian yang telah dilakukan, penelitian ini mempunyai perbedaan diantaranya dari tempat atau objek yang diteliti, perbedaan sektor dan penyebab kebangkrutan. Sehingga dengan adanya perbedaan ini akan dapat memperkaya referensi terkait dengan kebangkrutan.

Pertumbuhan sektor industri otomotif di Indonesia semakin pesat akan tetapi masih mengalami masalah yang cukup serius dimana bahan baku dan impor komponen otomotif sebagian besar masih impor. Ketua Umum GIAMM, Hamdhani Dzulkarnaen Salim, menyatakan bahwa sebagian besar onderdil kendaraan bermotor di dalam negeri juga masih diproduksi menggunakan bahan baku impor 60% (Haryono, 2014). Bahan baku ini kebanyakan berasal dari negara non ASEAN, seperti Korea Selatan, Jepang, dan China. Hal ini dapat berakibat jatuhnya harga saham dan melemahnya kurs rupiah serta ketika negara pemasok mengalami bencana alam seperti tsunami di Jepang (Warta Ekonomi, 2018). Akibat dari tingkat suku bunga dan inflasi meningkat tajam serta investasi berkurang maka akan mempengaruhi kesehatan perusahaan, yaitu terjadinya penurunan bahkan berpotensi untuk bangkrut.

Financial distress atau kesulitan keuangan adalah kegagalan perusahaan dalam memenuhi pembayaran kewajibannya, dimana hal itu merupakan awal terjadinya kebangkrutan. Financial Distress dan tanda-tanda awal kebangkrutan dapat diketahui melalui analisis terhadap data yang terdapat dalam laporan keuangan (Sudana, 2015). Faktor-faktor penyebab terjadinya financial distress adalah oleh faktor ekonomi, kesalahan dalam manajemen, dan bencana alam.

Analisis financial distress yang sering digunakan adalah Analisis Z-Score model Altman, model Grover dan model Zmijewski. Analisis tersebut dikenal karena selain caranya mudah, keakuratan dalam menentukan prediksi financial distress juga cukup akurat (Peter & Yoseph, 2011).

Tabel 1.2
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2015

No	Kode Emiten	Tahun 2015							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	15.613	245.435	105.161	118.902	76.242	6	16.454	28.919
2	AUTO	322.701	14.339.110	4.796.770	4.195.684	3.625.907	2,3	376.082	1.170.863
3	BRAM	12.574	291.835	102.098	108.901	56.518	3,5	22.516	45.580
4	GDYR	110.978	119.315.863	50.652.255	63.833.786	62.078.390	53	2.800.758	-11426135
5	GJTL	313.326	17.509.505	6.602.281	12.115.363	3.713.148	0,7	207.955	2.889.133
6	INDS	21.934	2.553.928	992.929	634.889	445.007	0,1	42.060	547.922
7	LPIN	18.173.655	324.054.785	142.576.406	207.564.071	180.556.111	6	5.091.047	-37979705
8	MASA	26.859	598.429	500.697	252.978	210.111	4	27.120	290.586
9	PRAS	49.582	1.531.742	658.889	811.177	655.589	3,23	53.759	3.300
10	SMSM	461	2.220	1.369	780	572	21	603	797
11	MPMX	308	14.480	6.454	9.140	4.049	2,1	113	2.405
12	IMAS	22	24.861	12.192	18.164	13.041	0,09	1.037	-849
13	BOLT	97.680	918.617	486.855	158.088	110.875	11	157.460	375.980
Rata-Rata		1.472.746	37.030.832	15.961.104	22.293.994	19.349.658	9	676.690	-3.388.554

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2015 yaitu 1.472.746, untuk nilai total aset sebesar 37.030.832, kemudian nilai rata-rata aset lancar pada tahun 2015 secara keseluruhan 15.961.104, untuk nilai total utang sebesar 22.293.994, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 19.349.658, untuk nilai rata-rata ROA sebesar 9, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 676.690, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar -3.388.554.

Desain model yang andal untuk memprediksi kebangkrutan sangat penting untuk banyak proses pengambilan keputusan (Kang et al., 2020). Pendekatan yang digunakan untuk memprediksi kebangkrutan telah berkembang dari tahun ke tahun (Altman, 1968).

Tabel 1.3
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2016

No	Kode Emiten	Tahun 2016							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	18.302	261.855	110.403	121.949	89.079	7	19.804	21.324
2	AUTO	483.421	14.612.274	4.903.902	4.075.716	3.258.146	3,3	447.340	1.645.756
3	BRAM	22.299	296.060	112.618	98.316	59.560	6,5	34.473	53.058
4	GDYR	1.656.125	112.840.841	47.085.526	56.563.392	54.467.410	50	3.858.100	-7381884
5	GJTL	626.561	18.697.779	7.517.152	12.849.602	4.343.805	0,7	454.035	3.173.347
6	INDS	49.556	2.477.273	981.694	409.209	323.699	2	90.345	657.995
7	LPIN	64.037.460	477.838.306	187.053.340	426.243.286	262.162.231	13	66.426.563	-75108891
8	MASA	6.702	609.745	535.661	270.777	260.686	1	6.483	274.975
9	PRAS	30.657	1.596.466	687.016	903.464	682.161	1,92	40.656	4.855
10	SMSM	502	2.255	1.454	675	508	22	668	946
11	MPMX	410	14.926	5.719	9.279	4.428	2,7	418	1.291
12	IMAS	313	25.633	11.640	18.924	12.595	1,22	573	-955
13	BOLT	108.483	938.141	495.059	123.816	64.455	12	136.199	430.604
Rata-Rata		5.156.984	48.477.812	19.192.399	38.591.416	25.056.059	9	5.501.204	-5.863.660

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2016 sebesar 5.156.984, untuk nilai total aset sebesar 48.477.812, kemudian nilai aset lancar pada tahun 2016 secara keseluruhan 19.192.399, untuk nilai total utang sebesar 38.591.416, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 25.056.059, untuk nilai rata-rata ROA sebesar 9, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 5.501.204, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar -5.863.660.

Tabel 1.4
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2017

No	Kode Emiten	Tahun 2017							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	23.165	295.646	121.293	139.317	98.722	8	22.636	22.571
2	AUTO	547.781	14.762.309	5.228.541	4.003.233	3.041.502	3,7	346.451	2.187.039
3	BRAM	24.568	304.484	116.543	87.414	48.786	7,3	36.574	67.757
4	GDYR	894.214	123.765.600	51.352.260	70.187.977	67.407.325	57	672.067	-16055065
5	GJTL	45.028	18.191.176	7.168.378	12.501.710	4.397.957	0,2	141.289	2.770.421
6	INDS	113.640	2.434.617	1.044.178	289.798	203.725	4,8	164.706	840.453
7	LPIN	191.977.703.453	268.116.498.330	133.470.797.422	36.654.665.747	25.635.299.203	71,6	191.258.769.953	107.835.498.219
8	MASA	8.095	586.943	50.477	326.894	105.260	1	8.646	-54782,77
9	PRAS	16.596	1.542.243	622.231	865.838	650.095	1,07	33.591	-27864
10	SMSM	555	2.443	1.570	615	420	25	723	1.150
11	MPMX	413	9.741	3.178	5.116	2.161	4,2	522	1.017
12	IMAS	64	32.003	12.985	22.684	16.279	0,2	1.379	-3294
13	BOLT	75.738	1.312.377	629.372	574.342	352.223	5,8	142.532	277.149
Rata-Rata		14.767.650.255	20.636.902.916	10.272.088.341	2.826.436.207	1.977.817.204	15	14.712.333.928	8.294.271.136

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2017 yaitu 14.767.650.255, untuk nilai total aset sebesar 20.636.902.916, kemudian nilai aset lancar pada tahun 2017 secara keseluruhan 10.272.088.341, untuk nilai total utang sebesar 2.826.436.207, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 1.977.817.204, untuk nilai rata-rata ROA sebesar 15, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 14.712.333.928, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar 8.294.271.136.

Banyaknya model yang digunakan dalam memprediksi kebangkrutan dikarenakan meningkatnya jumlah perusahaan yang mengalami kesulitan keuangan. Untuk mengantisipasi terjadinya kebangkrutan suatu perusahaan, maka

perlu dilakukan analisis terhadap rasio-rasio keuangan perusahaan. Analisis ini dapat membantu perusahaan menghindari financial distress pada masa mendatang (Munawaroh, 2019). Sehingga perusahaan dapat melakukan antisipasi dari adanya prediksi financial distress.

Tabel 1.5
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2018

No	Kode Emiten	Tahun 2018							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	27.372	344.711	131.180	170.348	116.467	8	28.850	14.713
2	AUTO	680.801	15.889.648	6.013.683	4.626.013	4.066.699	4,3	364.023	1.946.984
3	BRAM	19.377	296.400	108.415	76.038	50.454	5,7	28.991	57.961
4	GDYR	505.306	126.016.356	48.087.436	71.622.528	69.802.905	57	486.959	-21715469
5	GJTL	74.557	19.711.478	8.673.407	13.835.648	5.797.360	0,4	186.364	2.876.047
6	INDS	110.687	2.482.338	1.134.664	288.106	217.730	4,5	148.240	916.934
7	LPIN	32.755.830.588	301.596.448.818	137.578.748.642	28.026.041.147	17.360.517.147	10,9	34.108.577.088	120.218.231.495
8	MASA	46.545	557.051	47.906	342.656	110.335	8	48.947	-62428,846
9	PRAS	7.358	1.635.543	639.455	947.414	776.997	0,43	62.538	-137542
10	SMSM	634	2.801	1.854	651	470	23	832	1.384
11	MPMX	3.702	11.943	6.014	3.174	2.826	31	488	3.188
12	IMAS	113	41.044	16.137	30.844	21.536	0,27	1.131	-5399
13	BOLT	51.493	1.265.912	588.364	504.885	293.371	4,1	91.628	294.993
Rata-Rata		2.519.796.810	23.212.669.542	10.588.015.166	2.162.960.727	1.341.674.946	12	2.623.848.160	9.246.340.220

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2018 yaitu 2.519.796.810, untuk nilai total aset sebesar 23.212.669.542, kemudian nilai aset lancar pada tahun 2018 secara keseluruhan 10.588.015.166, untuk nilai total utang sebesar 2.162.960.727, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 1.341.674.946, untuk nilai rata-rata ROA sebesar 12, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 2.623.848.160, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar 9.246.340.220.

Beberapa perusahaan kerap memanfaatkan piutang ini untuk memenuhi segala kebutuhan kegiatan usaha maupun proses pencairan dana. Singkatnya, pengertian *current liabilities* adalah pembayaran yang dilakukan suatu perusahaan menggunakan aktiva lancar dalam jangka waktu kurang dari satu tahun atau satu periode akuntansi. Ada beberapa jenis *current liabilities*, yaitu utang dagang, utang dividen, wesel bayar, biaya yang masih harus dibayar, uang muka, utang gaji, dan utang bonus pegawai.

Tabel 1.6
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2019

No	Kode Emiten	Tahun 2019							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	26.621	351.203	129.058	165.195	99.962	8	23.279	29.096
2	AUTO	816.971	16.015.709	5.544.549	4.365.175	3.438.999	5,1	545.793	2.105.550
3	BRAM	14.583	279.485	96.867	58.823	33.430	5,2	21.605	63.437
4	GDYR	1.196.792	120.360.141	40.315.802	68.002.673	66.159.539	56,5	2.241.217	-25843737
5	GJTL	269.107	18.856.075	8.097.861	12.620.444	5.420.942	1,4	359.801	2.676.919
6	INDS	101.466	2.834.423	959.368	262.136	164.608	3,6	129.922	794.760
7	LPIN	29.918.519.921	324.916.202.729	140.615.409.896	21.617.421.367	10.782.089.367	9,2	29.728.375.691	129.833.320.529
8	MASA	11.189	451.103	38.795	255.715	82.340	2	12.094	- 43.545
9	PRAS	44.781	1.657.127	545.073	1.011.402	906.030	2,72	2.589	-360957
10	SMSM	639	3.107	2.138	665	461	21	823	1.677
11	MPMX	466	9.564	3.522	2.298	1.755	4,9	546	1.767
12	IMAS	156	44.699	16.511	35.291	21.308	0,35	1.069	-4797
13	BOLT	57.388	1.119.077	468.644	419.043	291.939	5,1	20.426	176.705
Rata-Rata		2.301.620.006	25.006.014.188	10.820.894.468	1.669.586.171	835.285.437	10	2.287.056.527	9.985.609.031

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2019 yaitu 2.301.620.006, untuk nilai total aset sebesar 25.006.014.188, kemudian nilai aset lancar pada tahun 2019 secara keseluruhan 10.820.894.468, untuk nilai total utang sebesar 1.669.586.171, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 835.285.437, untuk nilai rata-rata ROA

sebesar 10, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 2.287.056.527, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar 9.985.609.031.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Yulia dan Putu (2019) ditemukan perbedaan pada hasil prediksi dengan menggunakan Model Zmijewski dan Model Grover dalam memprediksi *financial distress* menghasilkan prediksi yang sama yaitu perusahaan Energi Mega Persada Tbk diprediksi mengalami *financial distress* pada tahun 2015 dan 2016.

Tabel 1.7
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2020

No	Kode Emiten	Tahun 2020							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	18.571	338.203	132.308	142.749	85.736	5	17.491	46.572
2	AUTO	37.864	15.180.094	5.153.633	3.909.303	2.775.650	0,2	133.724	2.377.983
3	BRAM	4.432	263.741	93.279	55.218	36.411	1,5	3.467	56.868
4	GDYR	3.046.140	115.979.518	45.084.169	70.901.410	68.921.361	61,1	115.372	-23837192
5	GJTL	318.914	17.743.101	7.624.956	10.699.931	4.749.681	0,6	614.861	2.875.275
6	INDS	67.727	3.136.039	1.132.197	383.005	252.116	2,2	102.412	880.081
7	LPIN	6.732.478.855	337.792.393.010	151.757.194.700	27.828.564.142	16.764.338.142	2	5.942.800.749	134.992.856.558
8	MASA	35.356	466.966	40.159	229.095	73.769	8	34.059	-33609,514
9	PRAS	4.948	1.668.922	478.672	1.149.071	201.156	7,54	7.871	277.516
10	SMSM	539	3.376	2.295	727	398	16	693	1.897
11	MPMX	134	9.210	2.770	2.886	1.798	1,4	248	972
12	IMAS	676	48.409	18.109	35.693	23.960	1,4	794	-5851
13	BOLT	57.388	1.119.077	476.251	419.043	291.939	5,1	20.426	184.312
Rata-Rata		518.159.350	25.996.026.897	11.678.264.115	2.147.422.483	1.295.519.394	9	457.219.397	10.382.744.722

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2020 yaitu 518.159.350, untuk nilai total aset sebesar 25.996.026.898, kemudian nilai aset lancar pada tahun 2020 secara keseluruhan 11.678.264.115, untuk nilai total utang sebesar 2.147.422.483, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 1.295.519.394, untuk

nilai rata-rata ROA sebesar 9, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 457.219.397, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar 10.382.744.722.

Tabel 1.8
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2021

No	Kode Emiten	Tahun 2021							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	25.586	367.311	160.262	151.696	103.778	7	27.781	56.484
2	AUTO	634.931	16.947.148	6.621.704	5.101.517	4.320.354	3,7	149.161	2.301.350
3	BRAM	21.976	289.992	125.041	80.163	62.933	12,3	36.533	62.108
4	GDYR	333.360	119.934.604	50.349.305	71.578.242	70.839.900	59,7	2.818.503	-20490595
5	GJTL	74.027	18.400.697	8.320.091	11.254.520	4.720.225	0,61	137.855	3.599.866
6	INDS	169.217	3.538.819	1.580.959	676.039	549.297	4,8	246.411	1.031.662
7	LPIN	23.408.672.795	310.880.071.852	111.057.260.486	26.856.694.729	15.307.172.729	7,5	10.063.715.856	95.750.087.757
8	MASA	50.302	522.384	44.925	250.253	80.581	10	50.470	-35656,442
9	PRAS	710	1.637.794	439.674	1.150.442	237.465	2,05	3.193	202.209
10	SMSM	728	3.869	2.795	957	669	19	931	2.126
11	MPMX	412	9.870	3.044	3.611	2.107	4,3	332	937
12	IMAS	255	51.023	18.974	38.177	26.528	0,5	1.312	-7554
13	BOLT	82.749	1.368.411	643.891	550.803	419.979	6	102.361	223.912
Rata-Rata		1.800.774.388	23.926.395.675	8.548.120.858	2.072.887.011	1.183.733.580	11	774.406.977	7.364.387.277

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2021 yaitu 1.800.774.388, untuk nilai total aset sebesar 23.926.395.675, kemudian nilai aset lancar pada tahun 2021 secara keseluruhan 8.548.120.858, untuk nilai total utang sebesar 2.072.887.011, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 1.183.733.580, untuk nilai rata-rata ROA sebesar 11, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 774.406.977, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar 7.364.387.277.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Prihanthini dan Sari (2013) dalam penelitiannya menunjukkan Model Grover merupakan model prediksi yang paling sesuai diterapkan pada perusahaan *Food and Beverage*

yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) karena model ini memiliki tingkat keakuratan yang paling tinggi dibandingkan dengan model prediksi lainnya. Putra dan Septiani (2016) dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara model Zmijewski dengan model Grover dalam memprediksi kebangkrutan pada perusahaan semen di Bursa Efek Indonesia 2008-2014. Lalu Husein dan Pambekti (2014) hasil dalam penelitian mereka menunjukkan bahwa model Zmijewski adalah model yang paling tepat digunakan dari model Altman, Springate, dan Grover untuk memprediksi jenis industry yaitu perusahaan syariah yang terdaftar di DES. Model Zmijewski memiliki tingkat signifikansi tertinggi dibandingkan dengan model lainnya. Aminin Abolfazl (2016) dalam penelitian disimpulkan bahwa model Grover yang cocok untuk memprediksi kebangkrutan pada perusahaan tekstil dan keramik yang terdaftar di Bursa Efek daripada menggunakan model Altman, Springate dan Zmijewski.

Tabel 1.9
Data EAT, Total Aset, Aset Lancar, Total Utang, Utang Lancar, ROA, Laba Usaha dan Modal Kerja Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Tahun 2022

No	Kode Emiten	Tahun 2022							
		EAT	Total Aset	Aset Lancar	Total Utang	Utang Lancar	ROA	Laba usaha	Modal kerja
1	ASII	40.420	413.297	179.818	169.577	119.198	10	45.945	60.620
2	AUTO	1.474.280	18.521.261	7.825.596	5.469.696	4.652.198	8	943.320	3.173.398
3	BRAM	29.847	290.897	128.613	68.418	53.169	12	46.266	75.444
4	GDYR	1.325.138	124.391.220	55.617.296	79.031.263	78.716.663	63,5	1.759.858	-23099367
5	GJTL	190.572	19.016.012	8.902.756	11.790.337	5.344.228	0,62	79.498	3.558.528
6	INDS	224.736	3.882.465	1.717.891	900.110	678.454	5,8	319.331	1.039.437
7	LPIN	26.673.231.906	337.442.939.231	132.350.242.904	32.683.374.892	25.505.187.892	7,9	25.773.917.352	106.845.055.012
8	MASA	52.913	462.933	39.812	138.101	44.469	11	52.702	-4656,284
9	PRAS	90.614	1.576.913	317.514	1.202.475	229.743	7,16	24.406	87.771
10	SMSM	936	4.380	3.122	1.061	705	21	1.174	2.417
11	MPMX	662	8.889	3.645	2.702	1.936	7,1	525	1.709

12	IMAS	563	57.445	22.717	43.278	30.246	0,98	1.994	-7529
13	BOLT	57.466	1.405.279	719.679	556.535	438.159	4	80.606	281.520
Rata-Rata		2.052.055.389	25.970.228.479	10.186.593.951	2.521.749.880	1.968.884.389	12	1.982.867.152	8.217.709.562

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa rata-rata nilai EAT pada perusahaan subsektor otomotif pada tahun 2022 yaitu 2.052.055.389, untuk nilai total aset sebesar 25.970.228.479, kemudian nilai aset lancar pada tahun 2022 secara keseluruhan 10.186.593.951, untuk nilai total utang sebesar 2.521.749.880, selanjutnya rata-rata utang lancar sebesar 1.968.884.389, untuk nilai rata-rata ROA sebesar 12, kemudian nilai rata-rata laba usaha sebesar 1.982.867.152, dan untuk nilai rata-rata modal kerja sebesar 8.217.709.562.

Berdasarkan penelitian terdahulu diketahui bahwa terdapat perbedaan hasil. Perbedaan hasil pada penelitian tersebut disebabkan karena menggunakan objek, teknik pengumpulan sampel, periode penelitian serta model prediksi yang berbeda. Perbedaan hasil penelitian terdahulu menjadi dasar untuk melakukan penelitian guna menguji model prediksi *financial distress* pada perusahaan yang paling akurat dan sesuai untuk diterapkan.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul penelitian “**Penggunaan Model Zmijewski dan Model Grover Dalam Memprediksi Kesulitan Keuangan Pada Subsektor Otomotif Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2014-2022**”.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Keadaan ROA pada Subsektor Otomotif yang terdaftar di BEI dari tahun 2014 sampai tahun 2022 berfluktuasi. Hal ini menunjukkan bahwa tiap perusahaan masih belum stabil dalam menghasilkan keuntungan.
2. Total asset tiap Perusahaan mengalami fluktuatif. Dimana terdapat beberapa Perusahaan yang tiap tahunnya mengalami kenaikan dan penurunan yang tidak menentu. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja tiap Perusahaan belum bisa dikatakan baik.
3. Keadaan *current asset* Pada Subsektor Otomotif di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2019 terus mengalami peningkatan, namun di tahun-tahun selanjutnya mengalami penurunan yang cukup drastis. Hal ini tentunya sangat mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan. Mengingat bahwa rasio lancar digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan tersebut dalam membayar utangnya.
4. *Working capital* mengalami fluktuasi tiap tahunnya pada masing-masing perusahaan, dan terdapat beberapa Perusahaan yang memiliki nilai dibawah angka 1, yang artinya kondisi Perusahaan sedang dalam bahaya. Jumlah utang yang lebih besar daripada aset yang ada dalam waktu dekat. Hal ini juga dapat diindikasikan Perusahaan bisa mengalami kebangkrutan.
5. EBIT tiap Perusahaan tiap tahunnya selalu mengalami kenaikan dan penurunan atau dapat dikatakan berfluktuasi. Hal ini terlihat bahwa perusahaan-perusahaan tersebut masih belum bisa membayar biaya bunga atau pajak dengan stabil pada tiap tahunnya. Sedangkan EBIT dapat

mengukur tingkat kepatuhan Perusahaan dalam mengelola dan membayar biaya bunga atau pajak.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, diperoleh rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah prediksi kesulitan keuangan dengan menggunakan model zmijewski pada subsektor otomotif di Bursa Efek Indonesia?
2. Bagaimanakah prediksi kesulitan keuangan dengan menggunakan model grover pada subsektor otomotif di Bursa Efek Indonesia?
3. Bagaimana perbedaan hasil prediksi kesulitan keuangan dengan menggunakan model zmijewski dan model grover pada subsektor otomotif di Bursa Efek Indonesia?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan identifikasi masalah dan rumusan masalah maka tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis financial distress menggunakan model zmijewski pada subsektor otomotif di Bursa Efek Indonesia.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis financial distress dengan menggunakan model grover pada subsektor otomotif di Bursa Efek Indonesia.

3. Untuk mengetahui dan menganalisis perbedaan financial distress dengan menggunakan model zmijewski dan model grover pada subsektor otomotif di Bursa Efek Indonesia.

1.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan dan tujuan penelitian maka manfaat dan penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi perusahaan dan pemegang saham yang ingin menerapkan model Zmijewski, dan Model Grover.

penelitian ini diharapkan memberikan manfaat dan masukan pada para pemakai laporan keuangan dalam membuat keputusan.

2. Bagi Akademik

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi literatur bagi teman-teman mahasiswa dan pihak-pihak lain yang akan menyusun skripsi atau penelitian mengenai model Zmijewski, dan Model Grover dalam memprediksi kesulitan keuangan.

3. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berupa tambahan pengetahuan kepada penulis mengenai model Zmijewski, dan Model Grover dalam memprediksi kesulitan keuangan pada industri manufaktur.