

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Penelitian**

Perkembangan perekonomian yang semakin pesat, didukung dengan peluang usaha yang sangat besar membuat persaingan bisnis antar perusahaan menjadi semakin ketat. Persaingan ini menuntut perusahaan untuk selalu memperkuat fundamental manajemen agar perusahaan mampu bersaing dengan perusahaan yang lain. Tujuan didirikannya suatu perusahaan umumnya adalah untuk memperoleh laba, meningkatkan penjualan, memaksimalkan nilai saham, dan meningkatkan kesejahteraan pemegang saham. Kemampuan suatu perusahaan untuk dapat bersaing ditentukan oleh kinerja perusahaan itu sendiri. Perusahaan yang tidak mampu bersaing untuk mempertahankan kinerjanya cepat atau lambat akan mengalami kebangkrutan. Menurut Batubara (2011 : 1) :

Agar kelangsungan hidup suatu perusahaan tetap terjaga, maka pihak manajemen harus dapat mempertahankan atau terlebih lagi melakukan peningkatan kinerja perusahaannya. Secara umum kinerja suatu perusahaan ditunjukkan dalam laporan keuangan yang di publikasikan.

Pada dasarnya kebangkrutan sangat merugikan banyak pihak, terutama kreditur dan investor. Bagi investor, kebangkrutan akan mempunyai konsekuensi berkurangnya investasi atau bahkan hilangnya investasi secara keseluruhan, sedangkan bagi kreditur, pernyataan bangkrut akan mengakibatkan kerugian sebagai akibat hilangnya tagihan pokok pinjaman piutang beserta bunganya. Bagi perusahaan, kebangkrutan akan menanggung biaya yang tidak sedikit. Kesulitan keuangan merupakan salah satu penyebab terjadinya kebangkrutan yang tergambar dari ketidakmampuan atau tidak tersedianya dana untuk membayar kewajiban-kewajiban yang telah jatuh tempo, sehingga perusahaan mengalami kegagalan pembayaran yang tidak sesuai dengan kontrak yang telah disepakati.

Resiko kebangkrutan bagi perusahaan sebenarnya dapat dilihat dan diukur melalui laporan keuangan, untuk mengantisipasi kebangkrutan suatu perusahaan yang mungkin terjadi, suatu perusahaan harus mampu mendeteksi secara dini

kemungkinan kebangkrutan itu dengan cara melakukan analisis rasio terhadap laporan keuangan yang dikeluarkan oleh perusahaan yang bersangkutan.

Analisis rasio keuangan memberikan informasi yang bermanfaat bagi beberapa pihak. Hal ini sejalan dengan pendapat Husnan & Pudjiastuti (2006 : 59) yang menyatakan, “Analisis rasio ini berguna untuk beberapa pihak yaitu pihak intern perusahaan, para calon pemodal, dan kreditur. Kepentingan mereka mungkin berbeda tetapi mereka mengharapkan untuk memperoleh informasi dari laporan keuangan perusahaan.”

Pemakaian analisis rasio memiliki kendala karena masing-masing rasio memiliki kegunaan dan memberikan indikasi yang berbeda mengenai kesehatan keuangan perusahaan. Terkadang rasio-rasio tersebut juga terlihat berlawanan satu sama lain. Oleh karena itu, jika hanya bergantung pada perhitungan rasio secara individual maka para investor akan mendapat kesulitan dan kebingungan untuk memutuskan apakah perusahaan dalam kondisi sehat atau sebaliknya. Untuk melengkapi keterbatasan dari analisis rasio maka dapat dipergunakan alat analisis yang menghubungkan beberapa rasio sekaligus untuk memprediksi resiko kebangkrutan suatu perusahaan. Analisis ini dikenal dengan analisis *Z-Score*.

Analisis *Z-Score* merupakan sebuah alat prediksi kebangkrutan yang dibuat oleh Dr. Edward I. Altman pada tahun 1968. Metode ini menggunakan rasio-rasio tertentu dalam rangka memprediksi resiko kebangkrutan sebuah perusahaan. Altman berusaha mengkombinasikan beberapa rasio keuangan menjadi suatu model prediksi dengan teknik statistik, yaitu analisis diskriminan yang dapat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan dari penelitiannya tersebut, Altman menggunakan lima rasio keuangan yang diperuntukkan bagi perusahaan *go public* yaitu Modal Kerja terhadap Total Aktiva, Laba Ditahan terhadap Total Aktiva, EBIT terhadap Total Aktiva, Nilai Pasar Ekuitas terhadap Total Hutang, dan Penjualan terhadap Total Aktiva. Dari hasil perhitungan akan diperoleh nilai Z (*Z-Score*) yang dapat menggambarkan posisi keuangan perusahaan sedang dalam kondisi sehat, rawan atau dalam kondisi bangkrut. ([www.bankruptcyaction.com](http://www.bankruptcyaction.com))

Setiap perusahaan bila dalam kondisi tidak sehat dapat terancam mengalami kebangkrutan, tidak terkecuali pada perusahaan yang memproduksi beberapa kebutuhan masyarakat. Sub sektor Otomotif dan Komponen yang berada dalam sektor aneka industri merupakan sub sektor dengan nilai kapitalisasi pasar tertinggi sebesar 95,67% dibandingkan dengan sub sektor-sub sektor lainnya yang berada di dalam sektor aneka industri.

Selain itu industri otomotif merupakan perusahaan yang sangat sensitif dengan keadaan ekonomi secara makro yang dikenal dengan *cyclical industries*. Hantaman krisis ekonomi yang pernah melanda Indonesia pada tahun 1998 membuat perusahaan harus memangkas produksi besar-besaran. Data Gabungan Industri Alat-alat Mobil dan Motor (GIAMM) menyebutkan, pemanfaatan kapasitas produksi komponen tahun 1998 hanya 30% saja, namun dari tahun ke tahun perkembangan industri otomotif dan komponen seakan menguasai daerah pemasaran di negeri ini. Akan tetapi krisis *financial global* pada tahun 2008 dampaknya telah mempengaruhi kinerja sektor otomotif di Indonesia terutama pada tahun 2009. Menurut laporan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) tingkat produksi dan penjualan mobil pada tahun 2009 mengalami penurunan dibandingkan pada tahun sebelumnya. Tingkat produksi merosot menjadi 464.815 unit pada tahun 2009 dibandingkan tahun sebelumnya 600.628 unit atau mengalami penurunan sebesar 22,6%, sedangkan tingkat penjualan melemah 19,9%, pada tahun 2008 penjualan tercatat sebanyak 603.774 unit menjadi hanya 483.548 unit pada tahun 2009, penurunan penjualan ini disebabkan oleh melemahnya nilai rupiah yang menyebabkan kenaikan harga mobil, sehingga konsumen menunda untuk membeli mobil. Memasuki tahun 2010 pasar mobil mulai bergairah karena ekonomi dunia mulai pulih. Setiap rumah rata-rata memiliki setidaknya satu atau bahkan lebih kendaraan bermotor, namun kondisi pasar otomotif Indonesia kembali kurang bergairah di awal tahun 2015. Penjualan ritel di pasar turun 20% dari Desember ke Januari, ini penurunan terbesar dalam lima tahun. Ada beberapa penyebab kondisi demikian, diantaranya harga mobil naik mulai Januari, pajak progresif, biaya produksi, dan penurunan diskon. Dilihat pada Asuransi Credit Companies (ACC) milik grup Astra,

umumnya pembelian mobil baru turun 10%, sementara di mobil bekas turun 5%. Itu berarti pembelian mobil baru lebih jatuh dibanding mobil bekas. (kompas.com)

Bila keadaan seperti ini terus terjadi perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen akan kesulitan mendapatkan laba, keadaan ini akan mengganggu keuangan perusahaan sehingga perusahaan pun akan mengalami kesulitan keuangan yang akan berakibat pada terganggunya kegiatan operasional perusahaan dan kewajiban perusahaan dalam memenuhi utangnya. Sedangkan setiap perusahaan pada dasarnya didirikan untuk menghasilkan laba. Jumlah laba yang diperoleh merupakan salah satu tolok ukur dalam menilai keberhasilan perusahaan. Untuk mendapatkan laba yang tinggi, dapat dicapai apabila seluruh elemen dalam perusahaan berjalan secara efektif dan efisien sesuai dengan fungsinya masing-masing. Selain itu, untuk mendapatkan laba yang tinggi diperlukan adanya pengelolaan terhadap keuangan yang disebut dengan manajemen keuangan. Manajemen keuangan ini menyangkut kegiatan perencanaan, analisis, dan pengendalian kegiatan keuangan. Oleh karena itu, semua perusahaan otomotif bersaing untuk mendapatkan pangsa pasar yang luas, sehingga setiap perusahaan otomotif harus berani mengambil langkah yang tepat untuk persaingan tersebut demi mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan.

Dalam upaya mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan, salah satu aspek penting yang harus diperhatikan oleh perusahaan secara seksama adalah aspek pengaturan keuangan dalam aktiva lancar dan utang, karena aktiva lancar dan utang yang dicakup dalam manajemen modal kerja berkaitan erat dengan kelancaran kegiatan operasional perusahaan. Kegiatan operasional perusahaan dapat berjalan dengan lancar apabila perusahaan dapat mempertahankan jumlah dan komposisi aktiva lancar melalui modal kerja sesuai kebutuhan perusahaan. Sebaliknya kegiatan operasional perusahaan akan terhambat apabila perusahaan mengambil kebijakan penggunaan utang (utang lancar maupun utang jangka panjang) dalam membiayai kegiatan operasional perusahaan namun tidak dapat mengelola utang tersebut secara produktif. Hal ini memberi dampak negatif bagi perusahaan, karena utang adalah modal pinjaman yang sifatnya sementara,

digunakan dalam kegiatan operasional perusahaan dan menjadi kewajiban perusahaan yang harus dibayar pada waktu jatuh tempo, sehingga perusahaan harus memperhitungkan risiko yang ditimbulkan dari utang tersebut agar terhindar dari kerugian yang akan berdampak pada kinerja perusahaan. Pengelolaan aktiva lancar dan utang yang tepat akan memungkinkan perusahaan untuk mencapai tingkat laba yang diharapkan.

Aktiva lancar merupakan harta atau kekayaan yang segera dapat diuangkan pada saat dibutuhkan dan paling lama satu tahun, sedangkan kewajiban lancar merupakan kewajiban perusahaan kepada pihak lain yang harus segera dibayar. Jangka waktu kewajiban lancar adalah maksimal satu tahun. Jika dilakukan perbandingan menggunakan rasio likuiditas salah satunya yaitu dengan rasio lancar, maka akan terlihat kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban lancar jika dibandingkan dengan aktiva lancarnya. Semakin kecil nilai rasio lancar, semakin berkurang kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban lancarnya. Kasmir (2009 : 134) menyatakan bahwa rasio lancar atau *current ratio* merupakan :

Rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Perhitungan rasio lancar dilakukan dengan cara membandingkan antara total aktiva lancar dengan total utang lancar. Dalam prakteknya sering kali dipakai bahwa rasio lancar dengan standar 200% atau 2:1 yang artinya satu rupiah utang lancar dijamin dengan dua rupiah aktiva lancar terkadang sudah dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan. Dengan hasil rasio seperti itu perusahaan sudah merasa berada dititik aman dalam jangka pendek.

Industri otomotif dan komponen Indonesia adalah salah satu industri yang berkembang sangat pesat, bernilai tinggi dan paling menjanjikan di Indonesia. Walaupun begitu bukan berarti perusahaan-perusahaan yang terdapat di dalamnya bebas dari kendala dan masalah dalam menjalankan kegiatan usahanya. Masalah yang dialami oleh perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen adalah adanya kesulitan keuangan yang diakibatkan turunnya penjualan, hal ini berdampak pada sulitnya perusahaan untuk membayar kewajibannya sehingga akan mengganggu

operasional perusahaan. Untuk dapat melihat kemampuan perusahaan dalam membayar kewajibannya dapat diukur menggunakan rasio lancar.

Berikut ini merupakan tabel total aktiva lancar, kewajiban lancar dan rasio lancar pada Industri Otomotif dan Komponen pada tahun 2013.

**TABEL 1.1**  
**TOTAL AKTIVA LANCAR, KEWAJIBAN LANCAR, DAN RASIO LANCAR PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF DAN KOMPONEN**

Kode Perusahaan	Aktiva Lancar	Kewajiban Lancar	Rasio Lancar (%)
ASII	88352	71139	124,196
BRAM	91543	58257	157,136
GDYR	49903	53178	93,841
GJTL	6843	2964	230,870
IMAS	11634	10717	108,556
INDS	1086590	281799	385,590
AUTO	5029	2661	188,989
LPIN	117583	47334	248,411
MASA	163564	104398	156,673
NIPS	534840	508836	105,110
PRAS	331855	321945	103,08
SMSM	1097152	523047	209,762

Sumber: Laporan Keuangan Industri Otomotif dan Komponen dalam [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) periode 2013 (data diolah)

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa terdapat tujuh perusahaan yang memiliki nilai rasio dalam kisaran 100%. Hal ini menunjukkan keadaan perusahaan tersebut belum dapat dikatakan aman tetapi aktiva lancarnya dapat menutupi semua utang lancar perusahaan. Semakin kecil nilai rasio lancar, semakin berkurang kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban lancarnya. Bila hal ini terus terjadi maka akan timbul masalah likuiditas perusahaan yang menunjukkan adanya kesulitan keuangan. Ketujuh perusahaan tersebut yaitu PT Astra Internasional Tbk, PT Indo Kordsa Tbk, PT Indomobil Sukses Internasional Tbk, PT Astra Otoparts Tbk, PT Multistrada Arah Sarana Tbk, PT Nipress Tbk, PT Prima Alloy Steel Universal Tbk, sedangkan pada PT Goodyear Indonesia Tbk hanya memiliki nilai rasio lancar 93,841%, dikarenakan

total aktiva lancar yang lebih kecil dibandingkan dengan total kewajiban lancarnya, hal ini menunjukkan adanya kesulitan keuangan pada perusahaan sehingga perusahaan tidak mampu untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Jika keadaan seperti ini dibiarkan maka pada beberapa tahun ke depan perusahaan akan mengalami kebangkrutan. Hal ini sejalan dengan pendapat Munawir (2008 : 94) :

*Current ratio* memberikan indikasi penting mengenai kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya atau utang jangka pendeknya, karena kalau utang lancarnya melebihi aktiva lancarnya berarti perusahaan tidak akan mampu membayar tagihan utangnya.

Sedangkan, menurut Blum (dalam Munawir, 2008 : 288) kegagalan keuangan dapat diartikan sebagai :

Ketidakmampuan perusahaan untuk membayar kewajiban keuangannya pada saat jatuh tempo yang menyebabkan perusahaan mengalami kebangkrutan, atau menyebabkan terjadinya perjanjian khusus dengan para kreditor untuk mengurangi atau menghapus utangnya.

Sementara itu, menurut Prihadi (2011 : 332) kebangkrutan (*bankruptcy*) merupakan :

Kondisi dimana perusahaan tidak mampu lagi untuk melunasi kewajibannya. Kondisi ini biasanya tidak muncul begitu saja di perusahaan, ada indikasi awal dari perusahaan tersebut yang biasanya dapat dikenali lebih dini kalau laporan keuangan dianalisis secara lebih cermat dengan suatu cara tertentu. Rasio keuangan dapat digunakan sebagai indikasi adanya kebangkrutan di perusahaan.

Beberapa penelitian untuk melihat resiko kebangkrutan pada perusahaan telah dilakukan, Hadi dan Anggraeni (2008) melakukan penelitian untuk memprediksi perusahaan yang akan *delisting* menggunakan model zmijewski, model altman, dan model springate. Berdasarkan analisis data dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa model prediksi Altman merupakan prediktor terbaik diantara ketiga prediktor yang dianalisis. Selanjutnya penelitian Jayanti (2010), berdasarkan hasil penelitian terdapat satu perusahaan yang pada setiap tahunnya memiliki nilai *Z-Score* terendah dan disarankan untuk segera melakukan tindakan perbaikan agar kebangkrutan tidak terjadi.

Penelitian ini merupakan replikasi dari penelitian Jayanti (2010) yang menganalisis resiko kebangkrutan dengan menggunakan model Altman *Z-Score* pada industri *Property* di BEI pada tahun 2004-2008. Adapun perbedaan dari penelitian yang dilakukan penulis dengan penelitian sebelumnya adalah penulis memilih untuk melakukan penelitian pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang list di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2011-2014 berdasarkan kriteria kebangkrutan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran secara utuh kondisi kinerja keuangan industri Otomotif dan Komponen yang list di Bursa Efek Indonesia selama tahun 2011 sampai dengan 2014 berdasarkan model Altman *Z-Score*, apakah perusahaan yang terdapat dalam industri otomotif dan komponen berada dalam keadaan sehat atau berpotensi bangkrut.

Berdasarkan pendapat para ahli dan penelitian di atas untuk menghindari terjadinya kerugian oleh berbagai pihak akibat kebangkrutan suatu perusahaan, maka harus dilakukan analisis untuk memprediksi kemungkinan terjadinya kebangkrutan dengan menggunakan model Altman *Z-Score*, sehingga dapat dilakukan tindakan preventif sebelum kerugian yang lebih besar dan meluas terjadi. Jika perusahaan mampu untuk memprediksi kemungkinan terjadinya kebangkrutan, maka perusahaan juga dapat menggunakannya sebagai tanda peringatan awal akan adanya kemungkinan kebangkrutan pada masa yang akan datang.

## **B. Identifikasi Masalah**

Penyebab kebangkrutan pada dasarnya dapat disebabkan oleh faktor internal perusahaan maupun faktor eksternal, baik yang bersifat khusus yang berkaitan langsung dengan perusahaan maupun yang bersifat umum.

Adapun faktor internal menurut Munawir (2008 : 289) adalah :

1. Adanya manajemen yang tidak baik, tidak efisien (biaya yang besar dengan pendapatan yang tidak memadai sehingga perusahaan mengalami kerugian terus menerus). Kerugian yang terus menerus mengindikasikan adanya kesulitan keuangan dan menjurus pada kebangkrutan. Manajemen yang tidak efisien mungkin disebabkan oleh kurangnya kemampuan, pengalaman dan keterampilan manajemen tersebut.

2. Tidak seimbangnya antara jumlah modal perusahaan dengan jumlah utang piutangnya. Utang yang terlalu besar dapat mengakibatkan beban bunga yang besar dan memberatkan perusahaan. Namun piutang yang terlalu besar pun dapat merugikan perusahaan, karena modal kerja yang tertanam pada piutang terlalu besar akan mengakibatkan berkurangnya likuiditas perusahaan atau bahkan mengalami kesulitan keuangan, lebih parah lagi kalau debitur-debitur perusahaan tersebut tidak mampu memenuhi kewajibannya tepat pada waktunya atau bahkan menjadi kredit macet.
3. Sumberdaya secara keseluruhan yang tidak memadai keterampilannya, integritas dan loyalitas dan bahkan moralitasnya rendah sehingga banyak terjadi kesalahan, penyimpangan, dan kecurangan-kecurangan terhadap keuangan perusahaan serta penyalahgunaan wewenang yang akibatnya akan sangat merugikan perusahaan.

Sedangkan faktor eksternal menurut Munawir (2008 : 290) terbagi menjadi dua yaitu :

1. Faktor eksternal yang bersifat umum yang dapat mengakibatkan kebangkrutan suatu perusahaan adalah faktor politik, ekonomi, sosial, dan budaya serta tingkat campur tangan pemerintah dimana perusahaan tersebut berada.
2. Faktor eksternal yang bersifat khusus, artinya faktor-faktor luar yang berhubungan langsung dengan perusahaan antara lain faktor pelanggan, pemasok, dan faktor pesaing.

Berdasarkan indikasi kebangkrutan perusahaan yang dikemukakan di atas salah satu indikasi kebangkrutan perusahaan adalah kesulitan keuangan. Untuk mengantisipasi munculnya kesulitan keuangan dapat dilihat melalui prediksi kebangkrutan yang dilakukan sebagai langkah antisipasi yang diperlukan perusahaan terhadap masalah kesulitan keuangan dimasa yang akan datang. Altman *Z-Score* merupakan salah satu model prediksi yang diambil dari model terkenal yaitu *bankruptcy* model, digunakan untuk memprediksi kemungkinan atau resiko kebangkrutan suatu perusahaan dengan menganalisis laporan keuangan perusahaan tersebut. Model ini dikembangkan oleh seorang pakar ekonomi keuangan di *New York University's Stern School of business* yang bernama Profesor Edward I Altman, pada tahun 1968, sehingga model ini dikenal dengan Altman *Z-Score* ([www.bankruptcyaction.com](http://www.bankruptcyaction.com)). Mengetahui nilai *z* perusahaan dengan metode diskriminan kebangkrutan Altman, perusahaan dapat mengetahui tingkat kesehatan keuangan perusahaannya, jika nilai *z* perusahaan termasuk dalam kategori bangkrut atau kritis (rawan), maka perusahaan masih

dapat memperbaiki kesehatan keuangannya dengan segera, sehingga dengan mengetahui nilai  $z$  ini maka kondisi keuangan perusahaan akan semakin kuat dan dapat diantisipasi sedini mungkin (*early warning system*). Model Altman *Z-Score* dapat diterapkan untuk perusahaan *go public* maupun *non go public*. Hal ini didukung oleh penelitian Sanobar Anjum (2012) yang menyatakan dengan bantuan model Altman *Z-Score* dapat memprediksi efisiensi keuangan/kebangkrutan hingga 2 sampai 3 tahun mendatang. Sebuah studi yang signifikan model Altman *Z-Score* menunjukkan berbagai informasi keuangan yang dapat berguna dalam memprediksi kegagalan bisnis. Model Dr Altman telah diteliti dengan baik dan banyak studi perintis telah dilakukan menggunakan *Z-Score*. Perubahan signifikan yang dilakukan pada persamaan Altman telah meningkatkan prediktabilitas kebangkrutan.

Sejalan dengan uraian di atas, maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana analisis kebangkrutan perusahaan pada sub sektor otomotif dan komponen dengan menggunakan model Altman *Z-Score*. Dalam model prediksi Altman *Z-Score* terdapat lima indikator rasio-rasio keuangan yang dapat dikombinasikan untuk melihat perbedaan antara perusahaan yang bangkrut dan tidak bangkrut, yaitu *Working Capital to Total Assets*, *Retained Earnings to Total Assets*, *EBIT to Total Assets*, *Market Value of Equity to Book Value of total Liabilities*, *Sales to Total Assets*. Kelima rasio keuangan tersebut telah mewakili aspek-aspek likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas.

Berdasarkan gambaran dan uraian yang telah dikemukakan sebelumnya, maka penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut guna dapat melakukan prediksi potensi kebangkrutan perusahaan. Prediksi kebangkrutan ini perlu dilakukan untuk memperoleh peringatan awal dan sebagai langkah antisipasi yang diperlukan perusahaan atas masalah kesulitan keuangan di masa yang akan datang. Adapun model untuk memprediksi kebangkrutan yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan model Altman *Z-Score*, sehingga penulis dalam penelitian ini mengambil judul :

## **“Analisis Resiko Kebangkrutan Dengan Menggunakan Model Altman Z-Score Pada Industri Otomotif dan Komponen Yang List Di Bursa Efek Indonesia Periode 2011-2014”**

### **C. Rumusan Masalah Penelitian**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas dan identifikasi masalah penelitian yang telah dikemukakan di atas, peneliti membatasi rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana rasio likuiditas yang digunakan pada model prediksi Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen periode 2011-2014
2. Bagaimana rasio profitabilitas yang digunakan pada model prediksi Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen periode 2011-2014
3. Bagaimana rasio solvabilitas yang digunakan pada model prediksi Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen periode 2011-2014
4. Bagaimana rasio aktivitas yang digunakan pada model prediksi Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen periode 2011-2014
5. Bagaimana metode Altman *Z-Score* memprediksi kecenderungan potensi kebangkrutan pada industri otomotif & komponen periode 2011-2014 yang listing di Bursa Efek Indonesia

### **D. Maksud dan Tujuan Penelitian**

Penelitian ini dimaksudkan untuk menganalisis potensi kebangkrutan perusahaan pada sub sektor otomotif dan komponen dengan menggunakan model Altman *Z-Score*, sehingga melalui penelitian ini dapat diketahui gambaran kecenderungan potensi kebangkrutan perusahaan yang terdapat dalam sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui dan menganalisis rasio likuiditas yang digunakan pada model prediksi Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen periode 2011-2014
2. Mengetahui dan menganalisis rasio profitabilitas yang digunakan pada model prediksi Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen periode 2011-2014
3. Mengetahui dan menganalisis rasio solvabilitas yang digunakan pada model prediksi Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen periode 2011-2014
4. Mengetahui dan menganalisis rasio aktivitas yang digunakan pada model prediksi Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif dan komponen periode 2011-2014
5. Mengetahui dan menganalisis kecenderungan potensi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan otomotif & komponen periode 2011-2014 yang listing di Bursa Efek Indonesia dengan menggunakan metode Altman *Z-Score*

## **E. Kegunaan Penelitian**

1. Kegunaan Teoritis
  - a. Dapat menambah pengetahuan mengenai analisis rasio keuangan dengan menggunakan model Altman *Z-Score* dalam memprediksi potensi kebangkrutan suatu perusahaan
  - b. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan dapat dijadikan bahan acuan serta perbandingan bagi para akademisi yang juga melakukan penelitian terhadap hal yang sama
2. Kegunaan Praktis
  - a. Bagi peneliti dapat mengaplikasikan teori yang dimiliki untuk menganalisis fakta dan gejala yang terjadi dan dapat ditarik kesimpulan yang dapat dipertanggungjawabkan

- b. Bagi investor atau kreditor dapat dijadikan sumbangan pemikiran dan bahan pertimbangan dalam menanamkan modalnya pada perusahaan, bagi manajer dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan-kebijakan yang dipakai untuk menjalankan atau mengelola usahanya, sehingga dapat meningkatkan kinerja dan kondisi keuangan perusahaan.