

## **PENGARUH KINERJA KEUANGAN TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR OTOMOTIF DAN KOMPONEN YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2021-2023**

**Wita Maharani<sup>1</sup>, Imam Nazarudin Latif<sup>2</sup>, Mita Sonaria<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

<sup>2</sup>Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

<sup>3</sup>Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

\*Korespondensi: witamaharani1602@gmail.com

---

### **Keywords :**

*Return On Asset; Current Ratio; Debt to Asset Ratio; Financial Distress; Model Grover*

### **ABSTRACT**

*This study aims to analyze the effect of financial performance, as measured by Return On Asset (ROA), Current Ratio (CR), and Debt to Asset Ratio (DAR), on Financial Distress in automotive and component sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) for the period 2021-2023. The study uses a quantitative approach with multiple linear regression analysis, utilizing secondary data from annual financial reports. Analysis techniques include normality tests, t-tests, F-tests, and coefficient of determination ( $R^2$ ) tests, with Financial Distress measured using the Grover model. The results show that ROA has a significant effect on Financial Distress, while CR and DAR are not significant individually. Simultaneously, the three variables have a significant effect, explaining 78.8% of the variation in Financial Distress. These findings emphasize the importance of asset efficiency in maintaining financial stability in the competitive and capital-intensive automotive industry.*

---

## **PENDAHULUAN**

Industri otomotif dan komponen di Indonesia memainkan peran vital dalam perekonomian nasional, menyumbang pendapatan domestik bruto yang signifikan serta menyerap tenaga kerja dalam jumlah besar. Meski demikian, sektor ini menghadapi berbagai tantangan yang kompleks, termasuk fluktuasi harga bahan baku, ketergantungan pada impor suku cadang, serta dampak dari perubahan regulasi dan kondisi ekonomi global, khususnya setelah pandemi COVID-19 melanda dunia pada 2020. Periode 2021 hingga 2023 menjadi masa yang menarik untuk diteliti karena mencerminkan upaya pemulihan ekonomi setelah krisis kesehatan global tersebut, di mana perusahaan-perusahaan di sub sektor otomotif dan komponen harus beradaptasi dengan gangguan rantai pasok, penurunan permintaan pasar, dan tekanan finansial yang meningkat. Dalam konteks ini,

stabilitas keuangan menjadi fokus utama, karena ketidakmampuan perusahaan untuk menjaga kinerja keuangan yang sehat dapat membawa mereka pada kondisi yang dikenal sebagai *Financial Distress*.

*Financial Distress* merujuk pada situasi di mana perusahaan mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban keuangannya, baik karena pendapatan yang tidak mencukupi, arus kas yang terhambat, maupun beban utang yang terlalu besar. Kondisi ini menjadi ancaman serius bagi kelangsungan perusahaan, terutama di industri otomotif yang bersifat padat modal dan membutuhkan investasi besar dalam infrastruktur produksi, teknologi, dan rantai pasok. Oleh karena itu, kinerja keuangan menjadi alat penting untuk mengevaluasi risiko *Financial Distress*. Dalam penelitian ini, kinerja keuangan diukur melalui tiga rasio utama: Return On Asset (ROA), Current Ratio (CR), dan Debt to Asset Ratio (DAR). ROA adalah indikator profitabilitas yang menunjukkan seberapa efisien perusahaan menggunakan asetnya untuk menghasilkan laba. CR mengukur likuiditas, yaitu kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek dengan aset lancar yang dimilikinya. Sementara itu, DAR mencerminkan tingkat leverage, menunjukkan proporsi utang dalam struktur modal perusahaan. Ketiga rasio ini dipilih karena relevansinya dengan karakteristik industri otomotif yang membutuhkan keseimbangan antara profitabilitas, likuiditas, dan pengelolaan utang.

Penelitian ini memiliki urgensi yang tinggi mengingat dampak *Financial Distress* tidak hanya terbatas pada perusahaan itu sendiri, tetapi juga pada investor, kreditur, karyawan, dan perekonomian secara keseluruhan. Periode 2021-2023 menawarkan gambaran yang unik karena perusahaan otomotif harus menghadapi tantangan pemulihan pasca-pandemi, seperti kenaikan biaya logistik dan perubahan pola konsumsi kendaraan. Studi sebelumnya, seperti yang dilakukan oleh Kesuma et al. (2021), menunjukkan bahwa pandemi memperburuk kondisi keuangan perusahaan manufaktur, termasuk sektor otomotif, akibat terganggunya operasional dan permintaan pasar. Sementara itu, Nugroho & Witono (2024) menyoroti bahwa efisiensi pengelolaan aset, yang diukur melalui ROA, menjadi kunci untuk menghindari *Financial Distress*. Namun, penelitian lain seperti Eka & Lestari (2024) menemukan bahwa likuiditas dan leverage lebih dominan dalam memengaruhi *Financial Distress* di sektor lain, menunjukkan adanya variasi antar industri yang perlu diteliti lebih lanjut.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh ROA, CR, dan DAR terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI selama periode 2021-2023. Penelitian diharapkan dapat memberikan wawasan bagi manajemen perusahaan dalam merumuskan strategi keuangan yang lebih baik, sekaligus menjadi panduan bagi investor dan kreditur dalam menilai risiko investasi. Berdasarkan latar belakang tersebut, hipotesis yang diajukan adalah: pertama, ROA berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*; kedua, CR berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*; ketiga, DAR berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*; dan keempat, ROA, CR, dan DAR secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan analisis regresi linear berganda untuk menguji hubungan kausal antara variabel independen (ROA, CR, DAR) dan variabel dependen (*Financial Distress*). Populasi penelitian mencakup seluruh perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI pada periode 2021-2023. Sampel sebanyak 13 perusahaan dipilih melalui teknik purposive sampling dengan kriteria: terdaftar di BEI selama periode penelitian, menerbitkan laporan keuangan tahunan yang diaudit, dan memiliki data lengkap terkait variabel yang diteliti. Data sekunder diperoleh dari laporan keuangan tahunan yang diakses melalui situs resmi BEI ([www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)) dan situs perusahaan terkait. *Financial Distress*, diukur dengan model Grover, yang dikembangkan oleh Grover dan Lavin dan diadaptasi dalam penelitian ini dengan menurut Kesuma et al. (2021) adalah sebagai berikut::

$$G = 1,6505X_1 + 3,404X_2 - 0,016ROA + 0,057$$

Dimana:

$X_1$  = *Working Capital to Total Asset Ratio*

$X_2$  = *EBIT to Total Asset Ratio*

ROA = *Net Earning to Total Asset Ratio*

Skor ini mengklasifikasikan perusahaan ke dalam kategori sehat ( $G \geq 0,01$ ), grey area ( $-0,01 < G < 0,01$ ), atau bangkrut ( $G \leq -0,01$ ) (Nugroho & Witono, 2024). Analisis data dilakukan dengan langkah-langkah berikut: (1) uji normalitas menggunakan Kolmogorov-Smirnov untuk memastikan distribusi data normal, (2) uji t untuk menguji signifikansi pengaruh individual, (3) uji F untuk menguji pengaruh simultan, dan (4) uji koefisien determinasi ( $R^2$ ) untuk mengevaluasi kontribusi variabel independen. Semua pengujian dilakukan pada tingkat signifikansi 5% ( $\alpha = 0,05$ ) menggunakan *SmartPLS 4* (Permata & Aminah, 2023).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis, maka dapat diketahui bahwa pada periode 2021 dan periode 2022, terdapat 11 perusahaan yang masuk kategori sehat dan 2 perusahaan masuk kategori bangkrut yaitu PT. Indomobil Sukses International Tbk (IMAS) dan PT. Bintraco Dharma Tbk (CARS), dan pada periode 2023 seluruh perusahaan masuk kategori sehat.

**Tabel 1.** Kriteria Penilaian *Financial Distress*

Perusahaan	2021		2022		2023	
	Hasil	Prediksi	Hasil	Prediksi	Hasil	Prediksi
ASII	0.783	S	0.875	S	0.768	S
AUTO	0.654	S	0.833	S	0.895	S

Perusahaan	2021		2022		2023	
	Hasil	Prediksi	Hasil	Prediksi	Hasil	Prediksi
MPMX	0.377	S	0.636	S	0.617	S
IMAS	-0.189	B	-0.105	B	0.016	S
GJTL	0.774	S	0.787	S	1.066	S
MASA	0.835	S	0.737	S	1.068	S
INDS	0.774	S	0.778	S	0.667	S
LPIN	0.857	S	1.003	S	1.040	S
BRAM	0.838	S	1.025	S	0.675	S
BOLT	0.569	S	0.578	S	0.873	S
CARS	-0.071	B	-0.021	B	0.133	S
SMSM	1.780	S	1.877	S	1.969	S
HOPE	0.394	S	0.545	S	0.324	S

Keterangan :

S = Sehat

B = Bangkrut

Sumber: Data Diolah (2024)

**Tabel 2.** Hasil Analisis Regresi

Variabel	Koefisien (B)	t-hitung	P-value
Intercept	0,462	2,786	0,008
ROA (X1)	4,768	7,062	0,000
CR (X2)	0,059	2,025	0,050
DAR (X3)	-0,451	1,797	0,081

Sumber: Data Diolah (2024)

1. *Pengaruh ROA terhadap Financial Distress*  
ROA memiliki koefisien positif 4,768, nilai t-hitung 7,062 ( $> t\text{-tabel } 2,02809$ ), dan p-value 0,000 ( $< 0,05$ ), menunjukkan pengaruh signifikan. Koefisien positif mengindikasikan bahwa peningkatan ROA meningkatkan skor Grover, menjauhkan perusahaan dari zona *Financial Distress*.
2. *Pengaruh CR terhadap Financial Distress*  
CR memiliki koefisien positif 0,059, nilai t-hitung 2,025 ( $< t\text{-tabel } 2,02809$ ), dan p-value 0,050 ( $= 0,05$ ), menunjukkan pengaruh tidak signifikan pada  $\alpha = 0,05$ . Ini menunjukkan bahwa likuiditas jangka pendek tidak menjadi penentu utama *Financial Distress*.
3. *Pengaruh DAR terhadap Financial Distress*  
DAR memiliki koefisien negatif -0,451, nilai t-hitung 1,797 ( $< t\text{-tabel } 2,02809$ ), dan p-value 0,081 ( $> 0,05$ ), menunjukkan pengaruh tidak signifikan. Koefisien negatif menandakan bahwa peningkatan utang cenderung menurunkan skor Grover, tetapi efeknya lemah.
4. *Pengaruh Simultan ROA, CR, dan DAR terhadap Financial Distress*

Uji F menghasilkan nilai F-hitung 43,492 ( $> F\text{-tabel } 2,87$ ) dengan p-value 0,000 ( $< 0,05$ ), menunjukkan pengaruh simultan yang signifikan. Nilai  $R^2$  sebesar 0,788 menunjukkan bahwa 78,8% variasi *Financial Distress* dijelaskan oleh ROA, CR, dan DAR, sedangkan 21,2% dipengaruhi faktor lain.

Hasil penelitian ini memberikan wawasan mendalam tentang dinamika kinerja keuangan dan *Financial Distress* di sub sektor otomotif. Pembahasan disusun berdasarkan tujuan penelitian dengan analisis yang diperluas:

### ***Pengaruh ROA terhadap Financial Distress***

Return On Asset (ROA) terbukti menjadi variabel yang paling berpengaruh dalam penelitian ini, dengan koefisien positif yang besar dan tingkat signifikansi yang sangat tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa setiap peningkatan dalam kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dari asetnya secara langsung meningkatkan skor Grover, yang pada gilirannya menjauhkan perusahaan dari zona *Financial Distress*. Dalam konteks sub sektor otomotif, ROA menjadi indikator penting karena industri ini sangat bergantung pada penggunaan aset tetap seperti mesin produksi, fasilitas manufaktur, dan teknologi canggih yang membutuhkan investasi besar. Perusahaan yang mampu mengelola asetnya secara efisien akan memiliki kemampuan lebih baik untuk menghasilkan pendapatan yang cukup guna menutupi biaya operasional dan kewajiban keuangan lainnya. Berdasarkan pemaparan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang diajukan **diterima**.

Hasil ini sejalan dengan penelitian oleh Nugroho & Witono (2024) yang menyatakan bahwa efisiensi pengelolaan aset memainkan peran penting dalam menjaga stabilitas keuangan perusahaan, dimana dalam konteks industri otomotif, efisiensi ini menjadi krusial mengingat tingginya biaya operasional dan fluktuasi harga bahan baku yang dihadapi oleh perusahaan. Semakin tinggi ROA, semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami kesulitan keuangan. Temuan ini konsisten dengan penelitian sebelumnya yang menekankan bahwa perusahaan dengan efisiensi penggunaan aset lebih rendah risikonya untuk menghadapi kebangkrutan. ROA merupakan indikator yang mengukur seberapa efisien perusahaan menggunakan asetnya untuk menghasilkan laba. Nilai ROA yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan mampu mengelola asetnya dengan baik, sehingga menghasilkan laba yang optimal. Dalam konteks sub sektor otomotif, efisiensi penggunaan aset sangat penting karena industri ini memerlukan investasi besar dalam mesin, peralatan, dan teknologi. Perusahaan dengan ROA tinggi cenderung memiliki manajemen aset yang baik, yang mengurangi risiko *Financial Distress*.

Sebagai contoh, perusahaan seperti PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM) menunjukkan performa yang luar biasa sepanjang periode penelitian. Pada tahun 2021, SMSM mencatat ROA sebesar 0,089 dengan skor Grover 1,780, yang menempatkannya dalam kategori sehat. Nilai ROA ini meningkat menjadi 0,095 pada tahun 2023, seiring dengan kenaikan skor Grover menjadi 1,969, menegaskan stabilitas keuangan yang konsisten. Tingginya ROA pada SMSM mencerminkan

kemampuan perusahaan untuk memanfaatkan asetnya secara optimal, menghasilkan laba yang signifikan meskipun industri otomotif menghadapi tantangan seperti kenaikan biaya bahan baku dan gangguan rantai pasok pasca-pandemi. Laba yang dihasilkan dari aset ini kemungkinan besar digunakan untuk mendukung operasional sehari-hari, membayar kewajiban, dan bahkan mengembangkan kapasitas produksi lebih lanjut, yang semuanya berkontribusi pada posisi keuangan yang kuat.

Sebaliknya, PT Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) menunjukkan gambaran yang sangat berbeda. Pada tahun 2021, IMAS mencatat ROA negatif sebesar -0,005, yang berarti perusahaan mengalami kerugian dari penggunaan asetnya. Hal ini tercermin dalam skor Grover yang sangat rendah, yaitu -0,189, menempatkan IMAS dalam zona bangkrut. Kondisi ini kemungkinan besar dipengaruhi oleh penurunan permintaan kendaraan selama masa pandemi, ditambah dengan biaya operasional yang tetap tinggi, sehingga aset perusahaan tidak dapat menghasilkan pendapatan yang memadai. Namun, pada tahun 2023, IMAS menunjukkan tanda-tanda pemulihan dengan ROA yang meningkat menjadi 0,012 dan skor Grover menjadi 0,016, masuk ke dalam *grey area*. Peningkatan ini menunjukkan adanya upaya perbaikan dalam pengelolaan aset, mungkin melalui strategi pengurangan biaya atau peningkatan penjualan, yang mulai membuahkan hasil meskipun belum sepenuhnya mengangkat perusahaan ke zona sehat.

Perusahaan lain seperti PT Astra International Tbk (ASII) dan PT Astra Otoparts Tbk (AUTO) juga menunjukkan hubungan yang jelas antara ROA dan *Financial Distress*. ASII, salah satu raksasa di industri otomotif Indonesia, mencatat ROA yang stabil di kisaran 0,048 hingga 0,052 selama periode penelitian, dengan skor Grover yang konsisten berada di atas 0,7, menempatkannya dalam kategori sehat. AUTO, di sisi lain, menunjukkan peningkatan ROA dari 0,045 pada 2021 menjadi 0,060 pada 2023, sejalan dengan kenaikan skor Grover dari 0,654 menjadi 0,895. Peningkatan ini mengindikasikan bahwa AUTO berhasil meningkatkan efisiensi asetnya, mungkin melalui optimalisasi produksi komponen atau ekspansi pasar, yang berkontribusi pada stabilitas keuangan yang lebih baik. Secara keseluruhan, temuan ini menegaskan bahwa ROA adalah pilar utama dalam menentukan apakah perusahaan otomotif dapat bertahan dari tekanan keuangan, terutama dalam kondisi ekonomi yang tidak menentu seperti yang dialami pada periode 2021-2023.

### ***Pengaruh CR terhadap Financial Distress***

Current Ratio (CR), yang mengukur likuiditas perusahaan, menunjukkan hasil yang kurang signifikan dalam memengaruhi *Financial Distress*. Dengan koefisien positif 0,059 dan p-value 0,050, CR berada di ambang batas signifikansi statistik, tetapi tidak cukup kuat untuk dianggap berpengaruh pada tingkat kepercayaan 95%. Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek dengan aset lancar tidak menjadi faktor utama dalam menentukan risiko *Financial Distress* di industri otomotif. Dalam konteks ini, likuiditas tampaknya memiliki peran yang lebih terbatas dibandingkan profitabilitas, yang mungkin disebabkan oleh sifat operasional industri otomotif yang lebih bergantung pada aset tetap daripada aset lancar seperti kas atau piutang.

Berdasarkan pemaparan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang diajukan **ditolak**.

Temuan ini berbeda dengan penelitian sebelumnya oleh Handayani & Iswara (2023), yang menemukan bahwa likuiditas memiliki hubungan signifikan dengan risiko *Financial Distress* pada sektor *food and beverage*. Ketidakkonsistenan ini dapat disebabkan oleh karakteristik unik dari sub sektor otomotif yang cenderung membutuhkan modal kerja yang besar untuk mendukung produksi skala besar dan distribusi. Perusahaan dengan CR rendah menunjukkan kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek, yang dapat meningkatkan risiko *Financial Distress*. Namun, perusahaan dengan CR tinggi belum tentu memiliki risiko *Financial Distress* yang lebih rendah, mengingat faktor lain seperti manajemen utang dan efisiensi operasional turut memengaruhi kondisi keuangan. Lebih lanjut, CR yang terlalu tinggi juga dapat mencerminkan adanya *idle assets* yang tidak dimanfaatkan secara optimal, yang berpotensi menurunkan efisiensi keuangan. Likuiditas yang sangat tinggi dapat mengindikasikan kurangnya investasi dalam peluang pertumbuhan yang produktif.

Current Ratio merupakan indikator likuiditas yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan aset lancar yang dimiliki. Meskipun CR yang tinggi sering dianggap sebagai indikator kesehatan keuangan yang baik, temuan ini menunjukkan bahwa dalam konteks sub sektor otomotif, CR tidak menjadi faktor penentu utama dalam menghindari *Financial Distress*. Hal ini mungkin disebabkan oleh karakteristik industri otomotif yang memiliki siklus operasional panjang dan ketergantungan pada aset tetap.

Melihat data perusahaan secara individu, SMSM kembali menonjol dengan CR yang tinggi, berkisar antara 2,345 pada 2021 dan 2,412 pada 2023. Nilai ini menunjukkan bahwa SMSM memiliki aset lancar lebih dari dua kali lipat kewajiban jangka pendeknya, memberikan bantalan yang kuat untuk menghadapi tekanan finansial jangka pendek. Skor Grover yang tinggi (1,780-1,969) pada SMSM memang mencerminkan stabilitas keuangan, tetapi hubungan langsung antara CR dan skor ini tampak lemah, karena ROA yang tinggi lebih dominan dalam menjelaskan posisi sehat perusahaan. Dengan kata lain, meskipun likuiditas yang baik memberikan keamanan tambahan, itu bukan penentu utama ketahanan finansial SMSM.

Sebaliknya, IMAS menunjukkan CR yang jauh lebih rendah, yaitu 0,715 pada 2021, yang berarti aset lancarnya tidak cukup untuk menutupi kewajiban jangka pendek. Kondisi ini bersamaan dengan ROA negatif dan skor Grover -0,189, menunjukkan bahwa likuiditas yang buruk memperparah kesulitan keuangan perusahaan. Namun, pada 2023, CR IMAS meningkat menjadi 0,892, mendekati rasio ideal 1,0, dan skor Grover naik menjadi 0,016. Meskipun ada perbaikan, peningkatan CR ini tidak cukup untuk mengangkat IMAS ke zona sehat, menegaskan bahwa likuiditas saja tidak dapat mengatasi *Financial Distress* jika profitabilitas tetap rendah. Hal ini menunjukkan bahwa CR mungkin berfungsi sebagai pendukung, tetapi tidak memiliki kekuatan independen yang signifikan dalam konteks industri otomotif.

ASII dan AUTO juga memberikan gambaran yang menarik. ASII memiliki CR yang stabil di kisaran 1,198 hingga 1,234, menunjukkan likuiditas

yang cukup untuk menutupi kewajiban jangka pendek tanpa kelebihan yang berlebihan. Skor Grover yang konsisten di atas 0,7 menunjukkan bahwa likuiditas ini mendukung stabilitas, tetapi lagi-lagi ROA yang stabil tampak lebih menentukan. AUTO, dengan CR yang meningkat dari 1,876 pada 2021 menjadi 1,955 pada 2023, juga menunjukkan likuiditas yang baik, namun peningkatan skor Grover dari 0,654 menjadi 0,895 lebih erat kaitannya dengan kenaikan ROA dari 0,045 menjadi 0,060. Pola ini menunjukkan bahwa meskipun CR yang tinggi dapat memberikan rasa aman, pengaruhnya terhadap *Financial Distress* tetap terbatas dibandingkan dengan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari asetnya.

### ***Pengaruh DAR terhadap Financial Distress***

Debt to Asset Ratio (DAR) menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan terhadap *Financial Distress*, dengan koefisien negatif -0,451 dan p-value 0,081. Koefisien negatif ini mengindikasikan bahwa peningkatan proporsi utang dalam struktur modal cenderung menurunkan skor Grover, meningkatkan risiko *Financial Distress*, tetapi efeknya tidak cukup kuat untuk signifikan secara statistik. Dalam industri otomotif, utang sering kali digunakan untuk mendanai investasi jangka panjang seperti pembelian peralatan atau ekspansi fasilitas produksi, sehingga tingkat leverage yang tinggi tidak selalu menjadi pertanda buruk jika didukung oleh pendapatan yang memadai. Berdasarkan pemaparan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang diajukan **ditolak**.

*Debt to Asset Ratio* (DAR) menunjukkan hubungan negatif yang tidak signifikan terhadap *Financial Distress* dalam penelitian ini, menunjukkan bahwa perusahaan dengan tingkat *leverage* tinggi tidak selalu menghadapi risiko *Financial Distress* yang lebih besar, sebagaimana penelitian Eka & Lestari (2024), yang menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh negatif terhadap *Financial Distress* yang menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Financial Distress*. Temuan ini menekankan bahwa struktur modal yang didominasi oleh utang dapat meningkatkan risiko kebangkrutan jika tidak diimbangi dengan kemampuan menghasilkan pendapatan yang memadai. Selain itu, DAR yang tinggi sering kali mencerminkan ketergantungan perusahaan pada utang eksternal, yang dapat meningkatkan risiko jika terdapat perubahan suku bunga atau pengetatan kondisi pembiayaan.

IMAS menjadi contoh yang mencolok dalam hal ini. Pada tahun 2021, DAR IMAS mencapai 0,748, yang berarti hampir 75% asetnya dibiayai oleh utang. Tingginya leverage ini, dikombinasikan dengan ROA negatif (-0,005), menghasilkan skor Grover -0,189, menempatkan perusahaan dalam zona bangkrut. Beban utang yang besar kemungkinan besar memperburuk kondisi keuangan IMAS, karena pendapatan yang rendah tidak mampu menutupi pembayaran bunga atau pokok utang. Namun, pada 2023, DAR turun menjadi 0,692, seiring dengan peningkatan ROA menjadi 0,012, dan skor Grover meningkat menjadi 0,016. Penurunan DAR ini menunjukkan adanya upaya untuk mengurangi ketergantungan pada utang, mungkin melalui pelunasan sebagian kewajiban atau peningkatan ekuitas, yang membantu IMAS keluar dari zona bangkrut meskipun belum sepenuhnya stabil.



Sebaliknya, SMSM menunjukkan DAR yang sangat rendah, berkisar antara 0,234 pada 2021 dan 0,221 pada 2023. Proporsi utang yang kecil ini mencerminkan strategi pendanaan yang konservatif, di mana SMSM lebih mengandalkan ekuitas dan laba ditahan untuk mendukung operasionalnya. Skor Grover yang tinggi (1,780-1,969) menunjukkan bahwa rendahnya leverage, dikombinasikan dengan ROA yang kuat, memberikan fondasi keuangan yang kokoh. Pendekatan ini tampaknya sangat efektif di industri otomotif, di mana fluktuasi pasar dapat membuat perusahaan dengan utang tinggi lebih rentan terhadap tekanan finansial.

ASII dan AUTO menunjukkan posisi tengah dalam hal DAR. ASII memiliki DAR yang stabil di kisaran 0,456 hingga 0,467, yang berarti sekitar 45-47% asetnya dibiayai oleh utang. Skor Grover yang konsisten di atas 0,7 menunjukkan bahwa tingkat leverage ini masih dalam batas aman, didukung oleh ROA yang cukup tinggi untuk menutupi kewajiban utang. AUTO, dengan DAR yang menurun dari 0,321 pada 2021 menjadi 0,298 pada 2023, juga menunjukkan pengelolaan utang yang prudent, sejalan dengan peningkatan ROA dan skor Grover. Pola ini mengindikasikan bahwa DAR memiliki pengaruh negatif terhadap *Financial Distress* hanya ketika tidak diimbangi oleh profitabilitas yang memadai, sehingga efeknya tidak cukup kuat untuk signifikan secara independen dalam penelitian ini.

#### ***Pengaruh Simultan ROA, CR, dan DAR terhadap Financial Distress***

Hasil pengujian yang menunjukkan bahwa ROA, CR, dan DAR secara simultan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap *Financial Distress*. Hal ini mendukung hipotesis penelitian bahwa ketiga variabel tersebut bersama-sama memberikan kontribusi yang signifikan terhadap risiko *Financial Distress*. Temuan ini sejalan dengan teori keuangan yang menyatakan bahwa rasio keuangan merupakan indikator penting dalam mengukur kesehatan finansial perusahaan, dengan nilai F-hitung 43,492 dan p-value 0,000. Nilai  $R^2$  sebesar 0,788 menunjukkan bahwa 78,8% variasi dalam skor Grover dapat dijelaskan oleh kombinasi ROA, CR, dan DAR, sementara 21,2% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain seperti kondisi pasar, kebijakan pemerintah, atau fluktuasi nilai tukar. Berdasarkan pemaparan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang diajukan **diterima**.

ROA, CR, dan DAR masing-masing mewakili aspek berbeda dari kesehatan keuangan perusahaan. ROA mengukur efisiensi penggunaan aset untuk menghasilkan laba, CR menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek, dan DAR mengukur proporsi utang terhadap total aset. Secara bersama-sama, ketiga variabel ini memberikan gambaran komprehensif tentang kinerja keuangan perusahaan, termasuk profitabilitas, likuiditas, dan struktur modal, yang semuanya berkontribusi terhadap risiko *Financial Distress*.

Temuan ini menunjukkan bahwa interaksi antara profitabilitas (ROA), likuiditas (CR), dan *leverage* (DAR) secara simultan memengaruhi *Financial Distress*. Meskipun secara individual CR dan DAR tidak signifikan, kombinasi ketiga variabel ini menciptakan sinergi yang signifikan dalam memprediksi *Financial Distress*. Hal ini mengindikasikan bahwa perusahaan perlu

mempertimbangkan keseimbangan antara ketiga aspek tersebut untuk memastikan stabilitas keuangan jangka panjang.

Dalam konteks sub sektor otomotif, yang merupakan industri padat modal dengan siklus operasional panjang, kombinasi antara profitabilitas, likuiditas, dan *leverage* menjadi sangat krusial. Perusahaan dengan ROA tinggi tetapi CR rendah atau DAR tinggi mungkin masih berisiko mengalami *Financial Distress* jika tidak mampu mengelola arus kas atau memenuhi kewajiban utang. Oleh karena itu, pendekatan holistik yang mempertimbangkan ketiga variabel ini sangat penting dalam menilai risiko keuangan.

Tantangan utama yang memengaruhi kinerja keuangan perusahaan dalam konteks industri otomotif di Indonesia adalah fluktuasi harga bahan baku, ketergantungan pada impor, dan perubahan regulasi pemerintah. Sebagaimana dinyatakan oleh Kementerian Perindustrian, ketergantungan pada impor suku cadang meningkatkan biaya produksi dan menurunkan profitabilitas perusahaan. Guna mengatasi tantangan ini, perusahaan perlu mengadopsi strategi diversifikasi sumber bahan baku dan meningkatkan kapasitas produksi lokal. Selain itu, pandemi COVID-19 juga memberikan dampak signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sub sektor otomotif. Penurunan permintaan kendaraan dan gangguan rantai pasok memengaruhi likuiditas dan profitabilitas perusahaan. Penelitian oleh Kesuma et al. (2021) menunjukkan bahwa perusahaan yang mampu beradaptasi dengan perubahan pasar melalui inovasi produk dan efisiensi operasional memiliki peluang lebih besar untuk bertahan dalam kondisi krisis, dalam hal ini, perusahaan sub sektor otomotif di Indonesia perlu meningkatkan efisiensi operasional melalui adopsi teknologi dan digitalisasi proses bisnis.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan:

1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ROA memiliki pengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*. Semakin tinggi ROA, semakin tinggi skor Grover sehingga dapat diinterpretasikan bahwa semakin rendah kemungkinan perusahaan menghadapi *finansial distress*. Temuan ini mengindikasikan pentingnya peningkatan pendapatan yang diikuti peningkatan laba serta efisiensi pengelolaan aset dalam menjaga stabilitas keuangan perusahaan.
2. CR menunjukkan pengaruh tidak signifikan terhadap *Financial Distress*. Likuiditas yang baik memungkinkan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya, sehingga mengurangi risiko kesulitan keuangan.
3. DAR memiliki pengaruh tidak signifikan terhadap *Financial Distress*. Ketergantungan yang tinggi pada utang meningkatkan risiko kebangkrutan, terutama jika perusahaan tidak dapat mengelola utangnya secara efektif.
4. Secara simultan, ROA, CR, dan DAR memiliki pengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*. Model ini mampu menjelaskan variabilitas risiko *Financial Distress*.

Berdasarkan simpulan yang telah dikemukakan tersebut, maka dapat diberikan saran yaitu:

1. Bagi perusahaan, temuan ini memberikan pedoman bagi manajer keuangan untuk fokus pada peningkatan profitabilitas dan likuiditas, serta pengelolaan utang yang lebih efektif. Pertama, perusahaan perlu meningkatkan efisiensi penggunaan aset untuk meningkatkan ROA. Kedua, perusahaan harus memastikan likuiditas yang memadai untuk memenuhi kewajiban jangka pendek tanpa mengorbankan investasi jangka panjang. Ketiga, pengelolaan utang yang hati-hati diperlukan untuk menjaga keseimbangan antara risiko dan keuntungan dari *leverage*. Perusahaan dengan ROA rendah disarankan untuk meningkatkan efisiensi operasional, sementara perusahaan dengan DAR tinggi harus mempertimbangkan strategi restrukturisasi utang.
2. Bagi investor dan kreditur, temuan ini dapat menjadi rujukan untuk menilai risiko keuangan perusahaan sebelum membuat keputusan investasi atau pemberian pinjaman.

## DAFTAR PUSTAKA

- Eka, E., & Lestari, E. (2024). Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Sektor Pariwisata (Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia 2018-2022). *SEIKO: Journal of Management & Business*, 7(2), 210. <https://doi.org/10.37531/sejaman.v7i2.6758>
- Handayani, R. C., & Iswara, U. S. (2023). *Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Financial Distress Perusahaan Food & Beverage*. 12(10), 1–15.
- Kesuma, M. R., Defung, F., & Kusumawardani, A. (2021). Bankruptcy Prediction And Its Effect On Stock Prices As Impact Of The COVID-19 Pandemic. *Technium Social Sciences Journal*, 25, 567–582. <https://doi.org/10.47577/tssj.v25i1.4964>
- Nugroho, A. A., & Witono, B. (2024). Pengaruh Kualitas Audit, Kinerja Keuangan, dan Kepemilikan Manajerial terhadap Kondisi Financial Distress. *YUME Journal of Management*, 7(2), 1–10.
- Permata, A. G., & Aminah. (2023). Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Financial Distress (Studi pada Perusahaan Asuransi yang Terdaftar di BEI Periode 2017-2021). *Jurnal EMT KITA*, 7(3), 711–720. <https://doi.org/10.35870/emt.v7i3.1214>