

## PENGARUH FINANCIAL DISTRESS MENGGUNAKAN ALTMAN Z-SCORE TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2019-2022

Gina Maulin<sup>1</sup>, Amilia Tresnawati<sup>2</sup>

Universitas Teknologi Digital, Bandung, Indonesia<sup>1</sup>

Universitas Teknologi Digital, Bandung, Indonesia<sup>2</sup>

Email: [gina10120074@digitechuniversity.ac.id](mailto:gina10120074@digitechuniversity.ac.id)<sup>1</sup>

**Abstract:** Based on data from the Central Bureau of Statistics (BPS) in 2020 land, sea and air transportation has decreased in each quarter, with the result that not many passengers use this transportation. Because the few passengers who use public transportation have an impact on airline revenues decrease. Therefore, this study aims to determine the analysis of the Altman Z-score method can be used to predict bankruptcy and the effect of bankruptcy on financial performance (current ratio and ROA). The method used in this research is descriptive quantitative method and the number of samples used is 4 companies with stock codes HELI, IATA, GIAA and CMPP, for the financial statements used as many as 16 financial statements of each company using financial reports 2019-2022. As a result, the Altman Z-score method is able to analyze the signs of bankruptcy in the company, and the company can prepare other factors so that bankruptcy does not occur. Based on the test results, it shows that financial distress or bankruptcy has an impact on current ratio and return on assets, which shows that aviation companies listed on IDX in 2019-2022 have low liquidity and lack of efficiency in their assets as seen from altman z-score analysis and current ratio and return on assets

**Keywords:** Altman Z-Score; Financial Distress; financial performance; Return on Assets; Current Ratio

**Abstract:** Melihat dari data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2020 transportasi darat, laut dan udara memiliki penurunan di setiap triwulannya, dengan hal itu mengakibatkan tidak banyak penumpang yang memakai transportasi tersebut. Sebab sedikitnya penumpang yang menggunakan transportasi udara memberikan dampak pendapatan maskapai menurun. Oleh karena itu, Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui analisis metode *Altman Z-score* dapat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan dan pengaruh dari kebangkrutan terhadap kinerja keuangan (*current ratio* dan ROA). Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode kuantitatif deskriptif dan banyaknya sampel yang dipakai yaitu 4 perusahaan dengan kode saham HELI, IATA, GIAA, dan CMPP, untuk laporan keuangan yang digunakan sebanyak 16 laporan keuangan setiap perusahaan memakai laporan keuangan 2019-2022. Yang menghasilkan bahwa metode *altman z-score* mampu untuk menganalisis indikasi kebangkrutan pada perusahaan dan perusahaan dapat mempersiapkan faktor lainnya agar tidak terjadi kebangkrutan. Berdasarkan hasil pengujian menunjukkan bahwa *financial distress* atau kebangkrutan memiliki pengaruh terhadap *current ratio* dan *return on assets* yang menunjukkan perusahaan penerbangan yang terdaftar di BEI pada tahun 2019-2022 memiliki likuiditas rendah dan kurang untuk melakukan efisiensi pada asetnya dilihat dari analisis *altman z-score* dan rasio *current ratio* lalu *return on assets*.

**Kata Kunci:** Altman Z-Score; Financial Distress; Kinerja Keuangan; Return on Assets; Current Ratio

### PENDAHULUAN

Pada Umumnya berdirinya suatu perusahaan memiliki tujuan untuk mendapatkan keuntungan agar bertahan ataupun akan berkembang dalam waktu jangka panjang. Akan tetapi perusahaan yang sudah berjalan atau beroperasi lama pun mengalami kesulitan keuangan yang menjadi salah satu faktor terjadinya kebangkrutan.

Sebuah perusahaan harus dapat bersaing dengan perusahaan lainnya apabila tidak mampu bersaing maka akan mengalami beberapa masalah bahkan dapat terjadi kebangkrutan. Kebangkrutan bisa terjadi karena faktor eksternal dan internal. Faktor eksternal (luar) bisa berupa bencana atau kondisi alam dan bagaimana kondisi ekonomi. Sedangkan faktor internal (dalam) yaitu bagian sdm nya, masalah keuangan dan lainnya.

Kebangkrutan ialah masalah penting yang harus di perhatikan bagi perusahaan. Karena apabila perusahaan terdampak kesulitan keuangan (*financial distress*), maka dapat diartikan perusahaan benar benar mengalami kegagalan dalam usaha (Yunus, Musa, & Wardhana H, 2021).

Pada tahun 2020 terjadinya pandemi yang banyak sektor transportasi yang terdampak. Sektor transportasi yang sangat terkena imbas ialah maskapai penerbangan yang mana adanya PSBB atau pembatasan pergerakan baik orang dan barang.

Tabel 1 Pertumbuhan PDB Sektor Transportasi Tahun 2020

NO	PDB Lapangan Usaha	Triwulan	Triwulan	Triwulan	Triwulan	Tahunan
		I	II	III	IV	
	Transportasi dan Perdagangan	1.29	-30.80	-16.71	-13.42	-15.04
1	Angkutan Udara	-13.21	-80.25	-63.90	-53.81	53.01
2	Angkutan Rel	-6.95	-63.75	-51.11	-45.56	-42.34
3	Angkutan Darat	-5.15	-17.28	-5.03	-3.5	-5.34
4	Angkutan Laut	5.89	-17.28	-5.27	-1.191	-4.57
	Angkutan Sungai	1.16	-26.66	-13.51	-12.28	13
5	Danau dan Penyebrangan					

Sumber : <https://www.bps.go.id>

Banyak perusahaan maskapai yang terdampak oleh pandemi, mengalami penurunan kapasitas untuk menyesuaikan *tren demand* yang terjadi. Terjadinya trafik penurunan dari penumpang bahkan kargo. Maka dalam hal ini perusahaan menjaga stabilitas keuangan dengan mengubah sebagian besar yang sebelumnya penumpang menjadi barang. Dan perusahaan juga melakukan penyesuaian sistem operasional, oleh karena itu perlu dilakukan analisis *financial distress* untuk menghindari terjadinya kebangkrutan dimasa mendatang. Dan *Financial Distress* Dalam (Farida, 2022) secara teoritis adanya perusahaan melakukan sebuah kegiatan usahanya untuk mencapai tujuan yaitu untuk mendapatkan laba.

Kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan lancar dengan tepat waktu, maka jika kewajiban likuiditas terpenuhi salah satu penyebab kebangkrutan dalam perusahaan dapat dihindari. Dan untuk menghindari beberapa faktor dalam *financial distress* harus memenuhi kewajiban-kewajiban yang termasuk kewajiban likuiditas dan kewajiban solvabilitas (Irham , 2017). Dalam hal ini rasio keuangan sangat bermanfaat untuk mengetahui salah satunya memprediksi apakah terjadi *financial distress* atau tidak.

Model analisis yang digunakan oleh peneliti untuk memprediksi kondisi sebuah perusahaan dalam kebangkrutan atau *financial distress* yaitu dengan model metode *Altman Z-Score*, yaitu metode *Altman Z-Score* dengan menghitung nilai berdasarkan dengan rasio keuangan yang dapat menunjukkan tingkat kemungkinan *financial distress* perusahaan. *Altman Z-Score* menggunakan rasio *Earning Before Interest and Taxes* (EBIT) yang menjadi komponen penting untuk melihat atau memprediksi kesulitan keuangan dalam perusahaan yaitu terjadinya hutang perusahaan yang belum terpenuhi atau belum di asuransikan (Fitri & Zannati, 2019)

Penelitian ini mengembangkan penelitian dari (Wahyu, 2021) yang menganalisis pengaruh dari *financial distress* terhadap kinerja keuangan dan pada penelitiannya mengatakan bahwa pengaruh *financial distress* terhadap kinerja keuangan berpengaruh positif yaitu sebesar 13%. Sedangkan untuk penelitian dari (Fitri & Zannati, 2019) mengatakan bahwa yang hasil dari pengukuran *financial distress* dari berbagai variabel hanya variabel *Return on Asset* (ROA) yang berpengaruh terhadap *financial distress*, untuk variabel lainnya seperti variabel *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh pada *financial distress*. Pada penelitian ini yang membedakan dengan penelitian terdahulu terletak pada perusahaan dan periode penelitian. Dalam penelitian ini ingin melakukan penelitian memprediksi *financial distress* terhadap kinerja keuangan pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.

Menurut Brigham and Houston dalam (Rima, 2018) teori sinyal atau *signalling theory* merupakan cara pandang para pemegang saham tentang peluang perusahaan dalam meningkatkan nilai sebuah perusahaan pada masa yang akan datang, di dalam informasi diberikan oleh seorang manajemen perusahaan kepada para pemegang saham. Dalam tindakan itu dilakukan oleh perusahaan agar memberikan sinyal atau isyarat kepada para investor atau pemegang saham dalam manajemen perusahaan dalam melihat prospek perusahaan kedepannya sehingga dapat membedakan perusahaan dalam kualitas baik atau buruk

**METODE PENELITIAN**

Pada penelitian ini dilakukan pada perusahaan Penerbangan Indonesia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan menggunakan Laporan keuangan yang dapat diakses di [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id). Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini ialah pendekatan kuantitatif dengan desain deskriptif karena penelitian ini menganalisis pengaruh variabel ke variabel lainnya yang dilandasi dengan teori yang objektif dan mendeskripsikan gambaran variabel yang berhubungan dengan fenomena yaitu *financial distress*.

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu perusahaan transportasi yang di Bursa Efek Indonesia sebanyak ada 10 berdasarkan sumber dari koran.tempo.co. Untuk teknik dalam penentuan sampel yaitu dengan teknik *purposive sampling*. Penelitian menggunakan kriteria untuk pengambilan sampel nya dengan kriteria sebagai berikut:

1. Perusahaan maskapai yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2019-2022
2. Perusahaan yang mengalami kerugian selama periode 2019-2022
3. Memiliki laporan keuangan yang lengkap selama periode 2019-2022
4. Peneliti menetapkan laporan keuangan 4 tahun di Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan kriteria diatas maka dapat ditarik sampel yaitu perusahaan Penerbangan Indonesia yang terdaftar di Indonesia ada empat, sebagai berikut:

Tabel 2 Sampel Perusahaan Penerbangan yang Terdaftar di BEI

No	Kode Saham	Nama Perusahaan
1	GIAA	Garuda Indonesia
2	CMPP	Air Asia Tbk.
3	HELI	Jaya Trishindo Tbk.
4	IATA	MNC Energy Investment Tbk.

Sumber: diolah penulis

Jumlah data laporan keuangan yang digunakan sebanyak 16 laporan keuangan dengan periode tahun 2019-2022. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah studi pustaka dan dokumentasi. Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu uji asumsi klasik (uji normalitas, uji autokorelasi, uji heterokedastisitas), uji regresi linier sederhana, uji determinasi, dan uji hipotesis (uji parsial) dengan menggunakan IBM SPSS 23.

**HASIL PENELITIAN**

**Altman Z-Score**

$$Z = 1,2X_1 + 1,4X_2 + 3,3X_3 + 0,6X_4 + 1,0X_5$$

Z	: Bankruptcy Index
X1	: Working Capital/Total Assets
X2	: Retained Earning/Total Assets
X3	: Earning Before Interest and Taxes/Total Assets
X4	: Market Value Equity/Book Value of Total Debt
X5	: Sales/Total Assets

Dengan ketentuan:

- Jika nilai  $Z < 1,8$ , maka perusahaan termasuk dalam perusahaan bangkrut
  - Jika nilai  $1,8 < Z < 2,99$  maka perusahaan termasuk dalam area abu-abu atau *grey area*
  - Jika nilai  $Z > 2,99$  maka dalam perusahaan sehat atau tidak mengalami bangkrut
- Berdasarkan hasil perhitungan Z-Score diatas nilai yang diperoleh dari tahun 2019-2022 yang mana setiap tahunnya mengalami penurunan nilai. Berikut tabel yang menyajikan hasil dari perhitungan Z-Score yang diperoleh:

Tabel 3 Hasil Altman Z-Score

KODE	Tahun	X1	X2	X3	X4	X5	Z	Interpretasi
		1.2	1.4	3.3	0.6	1.0		
GIAA	2019	-	-	0.001	0.090	1.026	0.296	Financial Distress
		0.609	0.212					
	2020	-	-	-	-	0.138	-	Financial Distress
		0.418	0.423	0.793	0.092		1.588	
HELI	2021	-	-	-	-	0.186	-	Financial Distress
		0.912	1.444	2.080	0.276		4.525	
	2022	-	-	2.083	-	0.337	1.306	Financial Distress
		0.169	0.826		0.119			
HELI	2019	0.213	0.300	0.485	1.111	1.646	3.756	Sehat
	2020	0.049	0.201	0.084	0.389	0.428	1.151	Financial Distress
	2021	0.011	0.239	0.055	0.528	0.210	1.044	Financial Distress
	2022	-	-	-	0.192	0.196	-	Financial Distress
CMPP		0.316	0.211	1.248			1.387	
	2019	-	-	-	0.050	2.567	-	Financial Distress
		0.478	3.391	0.078			1.329	
	2020	-	-	-	-	0.265	-	Financial Distress
CMPP		0.944	2.130	1.666	0.194		4.670	
	2021	-	-	-	-	0.122	-	Financial Distress
		1.504	3.156	1.241	0.302		6.080	
	2022	-	-	-	-	0.706	-	Financial Distress
IATA		1.605	3.458	1.012	0.336		5.706	
	2019	-	-	-	0.849	0.244	-	Financial Distress
		0.325	1.422	0.347			1.001	
	2020	-	-	-	0.231	0.143	-	Financial Distress
IATA		0.470	1.779	0.477			2.351	
	2021	-	-	-	0.226	0.216	-	Financial Distress
		0.646	2.031	0.097			2.332	
	2022	-	-	0.986	0.431	1.065	1.927	Grey area
	0.260	0.294						

Sumber: diolah penulis

Berdasarkan jumlah laporan keuangan yaitu 16 laporan keuangan menunjukkan rata-rata semuanya mengalami kerugian atau *Financial distress*.

#### Hasil *Current Ratio*

$$\frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$$

*Current Ratio* ialah merupakan salah satu rasio likuiditas untuk melihat perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu. Berikut hasil dari *current ratio*:

Tabel 4 Hasil *Current Ratio*

KODE	Tahun	<i>Current Ratio</i>
GIAA	2019	0.334
	2020	0.125
	2021	0.053
	2022	0.477
CMPP	2019	0.476
	2020	0.035
	2021	0.025
	2022	0.039

<b>HELI</b>	2019	1.695
	2020	1.102
	2021	1.027
	2022	0.492
<b>IATA</b>	2019	0.246
	2020	0.212
	2021	0.157
	2022	0.320

Sumber: diolah penulis

Berdasarkan data diatas pada laporan keuangan perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2019-2022 dapat disimpulkan bahwa tingkat likuiditasnya rendah karna kurang dari standar industry yaitu 1 (Morrel, 2021).

### Hasil Return on Assets

$$\frac{\text{Earning After Tax (EAT)}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

*Return on Assets* merupakan salah satu rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengukur efektifitas manajemen dan sejauh mana tingkat keuntungan yang diperoleh dari aset yang dimiliki. Berikut hasil dari perhitungan *return on assets* :

Tabel 5 Hasil Return on Assets

<b>KODE</b>	<b>Tahun</b>	<b>ROA</b>
<b>GIAA</b>	2019	-1%
	2020	-23%
	2021	-58%
	2022	60%
<b>CMPP</b>	2019	-6%
	2020	-45%
	2021	-46%
	2022	-31%
<b>HELI</b>	2019	11%
	2020	2%
	2021	1%
	2022	-38%
<b>IATA</b>	2019	-8%
	2020	-12%
	2021	-6%
	2022	22%

Sumber: diolah penulis

Berdasarkan tabel ROA dapat disimpulkan bahwa rata-rata nilainya dibawah 5% yang mana perusahaan tidak mampu mengoptimalkan aset yang dimiliki. Menurut (Morrel, 2021) bahwa ROA yang rendah menunjukkan tingginya biaya aset operasional yang mana itu khas dalam industry penerbangan, karena tingginya investasi modal dalam pesawat, perawatan dan infrastruktur.

**Uji Asumsi Klasik**

Pada penelitian ini melakukan uji asumsi klasik yang dimana datanya terdistribusi secara normal, tidak terjadi autokorelasi dan tidak terjadi gejala heteroskedasitas dengan penyebaran datanya jauh dari titik nol.

**Uji Regresi Linier Sederhana**

Dalam penelitian ini menggunakan metode regresi linier sederhana yaitu menguji variabel *Financial distress* (X1) terhadap variabel *Current Ratio* (Y1) dan variabel ROA (Y2) dalam pengujiannya dilakukan satu-satu ke masing-masing variabel dependen (Y1 dan Y2). Berikut hasil uji regresi sederhana variabel Y1 dan Y2:

Tabel 6 Hasil Uji Regresi Linier Sederhana Current Ratio

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	0.598	0.084		7.136	0.000
X_Zscore	0.128	0.027	0.783	4.717	0.000

a. Dependent Variable: Y1\_CR

Sumber: diolah SPSS 23

Persamaan analisis regresi linier sederhana variabel Y1 (*Current Ratio*) sebagai berikut:

$$CR = 0.598 + 0.128 + e$$

Berdasarkan tabel diatas maka dapat disimpulkan bahwa

1. Nilai konstanta memiliki nilai positif 0.598, maka dapat diartikan dengan pengaruh variabel independen dan variabel dependen yang meliputi *financial distress* maka nilai *current ratio* adalah 0.598.
2. Nilai koefisien *financial distress* 0.128 menunjukkan setiap penambahan satuan nilai *financial distress*, maka nilai *current ratio* bertambah sebesar 0.128. Koefisien memiliki nilai positif, maka pengaruh variabel X terhadap Y1 adalah positif.

Tabel 7 Hasil Uji Linier Regresi Sederhana ROA

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-0.002	0.051		-0.037	0.971
X_Zscore	0.081	0.017	0.794	4.895	0.000

a. Dependent Variable: Y2\_ROA

Sumber: diolah SPSS 23

Persamaan analisis regresi linier sederhana variabel Y2 (ROA) sebagai berikut:

$$ROA = -0.002 + 0.081 + e$$

Berdasarkan tabel diatas maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Nilai konstanta memiliki nilai negatif -0.002. Oleh karena itu, dapat diartikan nilai tersebut tidak pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen yang meliputi *financial distress*, maka nilai ROA adalah -0.002.
2. Nilai koefisien *financial distress* 0.081 yang menunjukkan setiap penambahan satuan nilai *financial distress*, maka bahwa nilai ROA bertambah sebesar 0.081. Koefisien regresi tersebut memiliki nilai positif, maka dapat disimpulkan bahwa pengaruh variabel X terhadap Y2 adalah positif.

**Uji Determinasi**

Hasil uji determinasi output IBM SPSS 23 sebagai berikut

Tabel 8 Hasil Uji Determinasi Current Ratio

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.783 <sup>a</sup>	0.614	0.586	0.301793

Sumber: diolah SPSS 23

Hasil yang diperoleh dari *R square* oleh variabel *current ratio* 0.614 atau 61.4%. maka dapat disimpulkan bahwa variabel *financial distress* memberikan pengaruh sebesar 61.4% terhadap variabel *current ratio* dan untuk 38.6% lain dijelaskan oleh variabel lain diluar variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 9 Hasil Uji Determinasi ROA

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.794 <sup>a</sup>	0.631	0.605	0.184406

Sumber: diolah SPSS 23

Hasil yang diperoleh *R square* oleh variabel ROA 0.631 atau 63.1%. maka dapat disimpulkan bahwa variabel *financial distress* memberikan pengaruh sebesar 63.1% terhadap variabel ROA dan untuk 36.9% lain dijelaskan oleh variabel lain diluar variabel yang digunakan pada penelitian ini.

### Uji t (Prasial)

Uji t memiliki tujuan untuk menyatakan yang mana apakah memiliki pengaruh dari variabel independen ke variabel dependen secara individual. Oleh karena itu, yang dapat dilakukan melihat nilai dari signifikan dan membandingkan nilai itu dengan nilai alpha.

Tabel 10 Hasil Uji t Current Ratio

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Kesimpulan
		B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	0.598	0.084		7.136	0.000	berpengaruh positif
	X_Zscore	0.128	0.027	0.783	4.717	0.000	

a. Dependent Variable: Y1\_CR

Sumber: diolah SPSS 23

Hipotesis pertama  $H_1$  dalam penelitian ini diketahui nilai signifikan untuk pengaruh (parsial) X terhadap  $Y_1$  adalah sebesar  $0.000 < 0.05$  dan nilai  $t_{hitung} 4.717 > t_{tabel} 2.144$  sehingga dapat disimpulkan dengan bahwa  $H_1$  diterima yang dapat diartikan terdapat pengaruh *financial distress* (X) terhadap *current ratio* ( $Y_1$ )

Tabel 11 Hasil uji t ROA

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Kesimpulan
		B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	-0.002	0.051		-0.037	0.971	berpengaruh positif
	X_Zscore	0.081	0.017	0.794	4.895	0.000	

a. Dependent Variable: Y2\_ROA

Sumber: diolah SPSS 23

Hipotesis kedua  $H_2$  yang diketahui bahwa nilai signifikan untuk pengaruh (parsial) X terhadap  $Y_2$  adalah sebesar  $0.000 < 0.05$  dan nilai  $t_{hitung} 4.895 > t_{tabel} 2.144$  sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_2$  diterima yang dapat diartikan juga terdapat pengaruh *financial distress* (X) terhadap ROA ( $Y_2$ ).

## PEMBAHASAN

### Pengaruh *Financial Distress* terhadap Kinerja Keuangan (*Current Ratio*)

Hipotesis  $H_1$  hasil analisis menunjukkan bahwa *financial distress* berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan (*current ratio*), maka besar terjadinya kebangkrutan yang diukur dengan rasio *current ratio* berdampak pada kinerja keuangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Oleh karena itu berdasarkan penelitian nilai dari *financial distress* terhadap *current ratio* sebesar 61.4%. Perusahaan penerbangan memang memiliki penurunan yang cukup drastis pada tahun 2019-2022 yang dimana terjadinya pandemi. Sehingga banyak faktor yang menyebabkan indikasi perusahaan masuk ke dalam *grey area* bahkan kebangkrutan.

Berdasarkan hasil analisis diatas, maka perusahaan penerbangan dalam laporan keuangan tahun 2019-2022 mengalami kerugian dengan terjadinya pandemi. Kebangkrutan berpengaruh terhadap *current ratio* karna perusahaan walaupun dalam keadaan bangkrut berusaha untuk meningkatkan likuiditasnya dengan meningkatkan kas nya atau mengurangi kewajiban jangka pendeknya.

### Pengaruh *Financial Distress* terhadap Kinerja Keuangan (ROA)

Hipotesis  $H_2$  pengaruh *financial distress* terhadap kinerja keuangan (ROA) untuk periode laporan keuangan pada tahun 2019-2022, setelah dilakukannya pengujian data maka diperoleh bahwa kebangkrutan berpengaruh terhadap kinerja keuangan (ROA) sebesar 63.1%. Hal ini membuktikan bahwa kinerja keuangan pada periode 2019-2022 perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) menunjukkan bahwa perusahaan tidak efisien dalam menggunakan asetnya untuk menghasilkan laba. Kembali lagi bahwa laporan keuangan pada periode 2019-2022 terjadi pandemi yang dimana itu salah satu faktor kurangnya pendapatan yang masuk untuk perusahaan.

Berdasarkan data diatas sesuai dengan penelitian dari (Wahyu, 2021) yang menyatakan bahwa *financial distress* berpengaruh terhadap *Return on Assets* sebanyak 13%. Saat menghadapi kebangkrutan ROA perusahaan penerbangan berusaha meningkat dengan menghasilkan laba, perusahaan dapat menjual aset yang tidak terlalu produktif atau mengoptimalkan operasi untuk menghasilkan dari aset yang ada.

## KESIMPULAN

1. Hasil analisis kebangkrutan pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2019-2022. Pada pengujian data menunjukkan nilai *altman z-score* rendah, yang rata-rata berada pada zona *grey area* dan dalam kondisi kebangkrutan. Maka dapat disimpulkan bahwa penerapan metode *altman z-score* pada perusahaan penerbangan dapat digunakan untuk menganalisis potensi kebangkrutan yang akan terjadi di perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hasil penelitian ini sejalan dengan teori sinyal yang dimana memberikan sinyal berupa kondisi laporan keuangan dan informasi manajemen kepada para investor bahkan kepada perusahaan dengan mengetahui langkah selanjutnya yang harus dilakukan
2. Pengaruh *financial distress* pada *current ratio* dan *return on assets* memiliki pengaruh positif. Berdasarkan hasil pengujian data untuk tingkat pengaruh untuk *current ratio* sebesar 61.4% sedangkan untuk pengaruh *return on assets* memiliki pengaruh sebesar 63.1%. Maka dapat disimpulkan bahwa pengaruh terjadinya *financial distress* terhadap *current ratio* dan *return on assets* sama-sama berpengaruh positif.

## SARAN

1. Diharapkan bagi perusahaan untuk lebih memperhatikan aset yang tidak produktif supaya asetnya dapat menghasilkan laba dan perusahaan meningkatkan likuiditasnya yaitu kemampuan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya dengan meningkatkan kasnya, maka perusahaan penerbangan dapat terhindar dalam kondisi kebangkrutan atau *financial distress*.
2. Saran untuk peneliti lainnya dapat menggunakan metode lain untuk menganalisis kebangkrutan dengan metode *Grover*, *Springate* dan *zmijewski* agar lebih bervariasi dan efektif. Peneliti lain diharapkan dapat menambahkan variabel untuk mencari faktor lain yang menyebabkan kebangkrutan seperti menambahkan rasio keuangan lainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Farida, T. K. (2022). *Financial Distress (Teori dan Perkembangannya dalam Konteks Indonesia)* (Vol. 2). Malang: Intelengesia Media (Intrans Publising Group).

Fitri, N., & Zannati, R. (2019). Model Altman Z-Score Terhadap Kinerja Keuangan di Bursa Efek Indonesia melalui Pendekatan Regresi Logistik. *Jurnal Riset Akuntansi dan Keuangan*, 63-72. doi:<https://doi.org/10.36407/akurasi.v1i1.75>

Irham, F. (2017). *Analisis Kinerja Keuangan*. Bandung: Alfabeta CV.

Morrel, P. S. (2021). *Airline Finance* (5 ed.). New York: Routledge.

Rima, M. (2018). Pengaruh Struktur Modal, Keputusan Investasi, Kepemilikan, Manajerial dan Komite Audit Terhadap Nilai Perusahaan Aneka Industri yang Listing di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2016. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 6 Nomor 4, 478.

Wahyu, T. S. (2021). Pengaruh Financial Distress terhadap Kinerja Keuangan (Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2014-2019). *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Finansial Indonesia*. doi:<https://doi.org/10.31629/jiafi.v5i1.3863>

Yunus, Y., Musa, M. I., & Wardhana H, M. I. (2021). Analisis Tingkat Kebangkrutan PT. Garuda Indonesia (Persero). *Artikel Ilmiah*, 3. doi:<https://doi.org/10.26858/jm.v1i1.22330>