

**ANALISIS PENGARUH KRISIS PANDEMI COVID-19 TERHADAP
FINANCIAL DISTRESS “(STUDI EMPIRIS PADA PERUSAHAAN
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2019
KUARTAL 2 DAN 2020 KUARTAL 2)”**

***ANALYSIS OF THE EFFECT OF THE COVID-19 PANDEMIC CRISIS
ON FINANCIAL DISTRESS "(EMPIRICAL STUDY ON
TRANSPORTATION COMPANIES LISTED ON THE BEI FOR THE 2019
QUARTER 2 AND 2020 QUARTER 2)"***

**Aditiya Agung Saputra¹, Dr. Tri Joko Prasetyo, S.E., M.Si.², Agus Zahron Idris, S.E., M.Si.,
Ak., CA.³**

¹Mahasiswa Jurusan Akuntansi; Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung
E-mail: Aditiyaagungsaputra@gmail.com

Dikirim 10 Januari 2022, Direvisi 12 Maret 2022, Disetujui 29 Maret 2022

Abstrak: Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis tingkat *financial distress* dan untuk memprediksi apakah terjadi kebangkrutan pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada saat sebelum dan saat terjadinya pandemi covid-19 dengan menggunakan analisis Altman Z-Score. Sampel pada penelitian ini berjumlah 39 perusahaan sektor transportasi dengan tahun pengamatan 2019 kuartal 2 dan 2020 kuartal 2. Alat analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah uji beda *Wilcoxon Rank Test*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada saat terjadinya pandemi covid-19 nilai Z-Score perusahaan transportasi mengalami penurunan dilihat dari rata-rata nilai Z-Score sebelum pandemi covid-19 senilai 3,2220 mengalami penurunan dibandingkan saat terjadinya pandemi covid-19 menjadi 1,0992. Terdapat perbedaan *tingkat financial distress* yang signifikan yang menuju kearah negatif karena adanya penurunan kinerja keuangan perusahaan transportasi pada tahun 2020 kuartal 2 setelah adanya pandemi covid-19.

Kata kunci: *Altman Z-Score, Covid-19, Financial distress, Wilcoxon.*

Abstract: *This study was conducted with the aim of analyzing the level of financial distress and to predict whether there was bankruptcy in the transportation sector companies listed on the Bursa Efek Indonesia (BEI) before and during the COVID-19 pandemic using the Altman Z-Score analysis. The sample in this study amounted to 39 companies in the transportation sector with an observation year 2019 quarter 2 and 2020 quarter 2. The analytical tool used in this study is the Wilcoxon Rank Test different test. The results showed that during the covid-19 pandemic the Z-Score value of transportation companies decreased, seen from the average Z-Score value before the covid-19 pandemic, which was 3,2220, which decreased compared to the time of the covid-19 pandemic to 1,0992. there is a significant difference in the level of financial distress which is going in a negative direction due to a decline in the financial performance of transportation companies in the second quarter of 2020 after the covid-19 pandemic.*

Keywords: *Altman Z-Score, Covid-19, Financial distress, Wilcoxon.*

PENDAHULUAN

Pada tahun 2019 muncul pandemi global di dunia yaitu Covid-19. Cepatnya perkembangan pandemi Covid-19 sendiri berpengaruh pada terjadinya ketidakstabilan di berbagai sektor bisnis di Indonesia. Sektor ekonomi mengalami dampak yang serius akibat pandemi Covid-19. Pemerintah mengeluarkan kebijakan pembatasan aktivitas sosial

dimasyarakat yang bertujuan untuk menekan tingkat penyebaran virus Covid-19.

Dengan diberlakukannya kebijakan pembatasan aktivitas sosial di masyarakat memberikan dampak pada berkurangnya aktivitas bisnis yang berimbas pada menurunnya tingkat perekonomian di Indonesia. Menurunnya pertumbuhan ekonomi di Indonesia ditandai dengan

turunnya pertumbuhan ekonomi pada kuartal II 2020 yaitu minus 5,32 persen, yang di mana pada kuartal I 2020 pertumbuhan ekonomi Indonesia hanya tumbuh sebesar 2,97 persen, mengalami penurunan cukup jauh dari pertumbuhan ekonomi Indonesia di periode 2019 sebesar 5,02 persen (sumber data: BPS).

Salah satu sektor yang terdampak dari pandemi Covid-19 adalah sektor transportasi. Pada awal Maret 2020 pemerintah memberlakukan kebijakan *physical distancing*, *social distancing*, *travel ban*, hingga *lockdown* yang mengakibatkan permintaan pada sektor transportasi mengalami penurunan. Fenomena ini yang menjadi pemicu sektor transportasi mengalami penurunan yang cukup signifikan. Pada April 2020 pemerintah melakukan kebijakan pengendalian transportasi yang mengakibatkan moda transportasi angkutan barang mengalami penurunan sebesar 25% hingga 50%. Sedangkan untuk angkutan penumpang mengalami penurunan sebesar 75% hingga 100%, baik moda angkutan antarkota maupun angkutan dalam kota. Pada April 2020 moda transportasi udara mengalami penurunan pendapatan operator maskapai antara 20% hingga 50% dikarenakan Kementerian Perhubungan mengeluarkan kebijakan larangan penerbangan dalam dan luar negeri.

Sedangkan bulan April dan Mei 2020 moda transportasi laut mengalami penurunan sebesar 15% karena menurunnya minat masyarakat untuk bepergian dan larangan untuk melakukan mudik lebaran. Penurunan profit perusahaan yang terjadi secara terus menerus tersebut dapat merugikan perusahaan bahkan dapat berakibat pada kebangkrutan perusahaan di sektor transportasi tersebut.

Menurut penelitian (Dionisius, et all. 2021) pandemi covid-19 juga mempengaruhi pendapatan informal terutama di kota besar. Sebelum pandemi

melanda, pendapatan pekerja informal seperti PMKL terbilang cukup untuk menghidupi keluarga mereka. Namun setahun terakhir, karena bisnis dan kantor di beberapa kota di Indonesia ditutup karena adanya virus corona, maka pendapatan para PMKL pun menurun secara drastic. Bahkan banyak PMKL yang menghentikan aktivitas bisnisnya selama masa pandemi ini. Seakan-akan wadah corona menjadi lonceng kematian bagisebagian pelaku usaha PMKL.

Sektor transportasi dan infrastruktur menjadi bagian yang sangat penting karena Negara Indonesia sebagian besar wilayahnya merupakan kepulauan yang membutuhkan adanya sarana transportasi dan infrastruktur yang memadai sebagai penghubung aktivitas ekonomi, pendistribusian kebutuhan hidup masyarakat luas, dan pemerataan penduduk dengan diadakannya aktivitas transmigrasi. Pada sektor transportasi masih memiliki peluang investasi yang cukup besar yaitu ditunjukkan dengan masih tingginya permintaan akan transportasi darat, laut, dan udara, disamping itu pasar domestik masih memiliki peluang yang cukup besar sehingga masih memiliki peluang yang cukup besar. Sektor transportasi mengalami pertumbuhan ekonomi pada tahun 2019 sebesar Rp.740.399,3 miliar, mengalami peningkatan dibanding tahun 2016 sebesar Rp.540.300,8 miliar (sumber data: BPS).

Penyebab kebangkrutan perusahaan salah satunya adalah masalah keuangan perusahaan yang tidak dapat ditangani dengan baik. Kesulitan keuangan (*financial distress*) merupakan suatu keadaan yang menunjukkan penurunan kondisi keuangan perusahaan sehingga menyebabkan ketidakmampuan dalam memenuhi kewajibannya saat jatuh tempo.

Berdasarkan fenomena di atas dapat dilihat bahwa kebangkrutan adalah peristiwa yang terjadi akibat keadaan ekonomi yang tidak baik dan sebab lain.

Informasi untuk memprediksi kebangkrutan sangat diperlukan dalam mengantisipasi guna pengambilan keputusan. Adanya informasi prediksi kebangkrutan perusahaan bisa lebih tanggap dalam pengambilan keputusan guna mengantisipasi dan mempersiapkan keadaan apabila perusahaan tersebut akan mengalami kebangkrutan dan juga bagi para investor informasi prediksi kebangkrutan juga berguna apabila para investor akan menentukan keputusan dalam investasi di perusahaan yang diprediksi mengalami kebangkrutan.

Pasar modal biasanya digunakan oleh perusahaan yang *go public* sebagai sarana guna mendapatkan sumber dana pembiayaan. Pasar modal dapat dijadikan sebagai alat untuk menggambarkan kinerja dan kondisi keuangan di suatu perusahaan. Pasar akan memberikan respons positif melalui peningkatan harga saham perusahaan apabila kondisi keuangan dan kinerja perusahaan baik. Para investor sebelum menanamkan modalnya di suatu perusahaan akan melihat kondisi keuangan perusahaan tersebut. Sehingga analisis dan prediksi atas kondisi keuangan suatu perusahaan adalah sangat penting dilakukan, Atmini (2005) dalam Hadi dan Anggraeni (2008).

Analisis prediksi kebangkrutan merupakan analisis yang memudahkan perusahaan guna mengantisipasi suatu kemungkinan perusahaan yang akan mengalami kebangkrutan yang disebabkan oleh masalah-masalah keuangan. Kondisi kesulitan keuangan (*financial distress*) dan bahkan kebangkrutan dapat di deteksi lebih awal dengan menggunakan suatu metode.

Metode yang digunakan dalam memprediksi kebangkrutan adalah analisis diskriminan atau metode *Z-Score* yang diperkenalkan oleh Edward L. Altman. Analisis ini berfungsi untuk memprediksi kebangkrutan pada perusahaan dengan

tingkat ketepatan yang relatif dapat dipercaya.

Berdasarkan hasil penelitian di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Pengaruh Krisis Pandemi Covid-19 Terhadap *Financial Distress* (Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2019 dan 2020 Kuartal 2)”.

Oleh karena itu penelitian ini mengangkat rumusan masalah yaitu:

1. Apakah setelah adanya pandemi Covid-19 perusahaan transportasi mengalami *financial distress* diukur menggunakan metode Altman *Z-Score*.
2. Apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara sebelum terjadinya pandemi Covid-19 dan saat terjadinya pandemi Covid-19 terhadap *financial distress*.

Dengan demikian, tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk memprediksi *financial distress* pada perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI periode 2020 kuartal 2 dengan menggunakan metode Altman *Z-Score* setelah adanya pandemi Covid-19.
2. Untuk mengetahui perbedaan yang signifikan antara sebelum terjadinya pandemi Covid-19 dan saat terjadinya pandemi Covid-19 terhadap *financial distress*.

Teori Sinyal (*Signaling Theory*)

Teori sinyal merupakan teori yang digunakan untuk memberikan sinyal positif (*good news*) dan sinyal negatif (*bad news*) tentang laporan keuangan kepada pemakai laporan keuangan. Informasi yang diungkapkan oleh perusahaan memegang peran penting karena hal itu memberikan pengaruh terhadap pengambilan keputusan investasi para investor maupun pihak bisnis yang lain.

Teori sinyal dalam topik *financial distress* menjelaskan jika kondisi keuangan yang dimiliki perusahaan baik dan masih stabil, nantinya manajer akan menyelenggarakan akuntansi liberal. Sedangkan, jika kondisi keuangan yang dimiliki perusahaan buruk dan tidak stabil, maka manajer akan menyelenggarakan akuntansi konservatif (Hendrianto, 2012).

Kebangkrutan

(Toto, 2011), kebangkrutan (*Bankruptcy*) adalah suatu kondisi yang di mana perusahaan tidak lagi memiliki kemampuan untuk memenuhi kewajibannya. Kondisi ini biasanya tidak terjadi begitu saja di suatu perusahaan, ada pemicu awal dari perusahaan tersebut yang dapat diketahui lebih dini bila laporan keuangannya dianalisis secara lebih cermat dengan suatu cara tertentu. Tanda-tanda kebangkrutan ini dapat dilihat melalui informasi akuntansi yaitu dari laporan keuangan perusahaan. Kesulitan keuangan merupakan awal dari kesulitan likuidasi yang dapat menyebabkan perusahaan akan mengalami kebangkrutan.

Financial Distress

Financial distress merupakan tahap awal sebelum terjadinya kebangkrutan. Perusahaan akan mengalami *financial distress* jika arus kas operasi perusahaan tidak mampu mencukupi pemenuhan kewajiban jangka pendek seperti melakukan pembayaran bunga kredit yang telah jatuh tempo. Semakin besarnya kewajiban yang dimiliki oleh suatu perusahaan maka, akan menyebabkan semakin besarnya resiko terjadinya *financial distress* (Nasution, 2015).

Dengan mengetahui kondisi *financial distress* sedini mungkin diharapkan perusahaan mampu mengambil tindakan-tindakan yang dapat mengantisipasi kondisi *financial distress* yang dapat mengarahkan perusahaan kedalam kebangkrutan. Altman (1968) mendefinisikan *financial distress*

dengan menggunakan angka-angka di dalam laporan keuangan dan mempresentasikannya kedalam angka *Z-Score* yang dapat menjadi acuan dalam menentukan apakah suatu perusahaan berpotensi untuk bangkrut atau tidak.

Laporan Keuangan

(Harahap, 2006), Laporan Keuangan menggambarkan kondisi keuangan dan hasil usaha suatu perusahaan pada saat tertentu atau jangka waktu tertentu. Adapun jenis laporan keuangan yang lazim dikenal adalah: Neraca atau laporan Laba/Rugi, atau hasil usaha, Laporan Arus Kas, Laporan Perubahan Posisi Keuangan. Bagi para analis, Laporan keuangan merupakan media yang paling penting untuk menilai prestasi dan kondisi ekonomi suatu perusahaan. Pada tahap pertama seorang analisis tidak akan mampu melakukan pengamatan langsung ke suatu perusahaan. Dan seandainya dilakukan, ia pun tidak akan dapat mengetahui banyak tentang situasi perusahaan. Oleh karena itu yang paling penting adalah media laporan keuangan. Laporan keuangan inilah yang menjadi bahan sarana informasi bagi analis dalam proses pengambilan keputusan.

Metode Altman *Z-Score*

Metode altman *Z-Score* dibuat oleh professor Edward I. Altman, ia adalah orang yang pertama kali menerapkan Multiple Discriminant Analysis. Analisis diskriminan Altman merupakan salah satu teknik statistik yang bisa digunakan untuk memprediksi adanya kebangkrutan didalam satu perusahaan. Analisis diskriminan ini dapat mengidentifikasi beberapa macam rasio keuangan yang dianggap memiliki nilai paling dominan dalam memengaruhi suatu kejadian, lalu dikembangkan menjadi suatu model yang bertujuan untuk memudahkan dalam penarikan kesimpulan dari suatu kejadian. Penelitian yang dilakukan Altman menghasilkan rumus yang disebut *Z-Score*. Analisis *Z-Score*

adalah metode untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan dengan mengkombinasikan beberapa rasio keuangan umum dan melakukan pemberian bobot yang berbeda satu dengan yang lainnya (Rudianto, 2013).

Penggunaan model Altman sebagai salah satu pengukuran kinerja kebangkrutan tidak bersifat tetap atau stagnan melainkan berkembang dari waktu ke waktu, di mana pengujian dan penemuan model terus diperluas oleh Altman sehingga penerapannya tidak hanya pada perusahaan manufaktur publik saja, tetapi dapat mencakup perusahaan manufaktur non publik, perusahaan non manufaktur, dan perusahaan obligasi korporasi (Ramadhani dan Lukviarman: 2009). Selama penelitiannya, Altman telah melakukan tiga kali penyesuaian terhadap formula *Z-Score* nya agar dapat memprediksi kebangkrutan secara lebih akurat sesuai dengan karakteristik perusahaan. Berikut perkembangan model Altman:

1. Model Altman *Z-Score* pertama (1968)

Model Altman *Z-Score* pertama digunakan untuk memprediksi kebangkrutan pada perusahaan-perusahaan terbuka (manufaktur) di Amerika Serikat yang telah listing di bursa saham. Sehingga dinilai rumus *Z-Score* pertama lebih cocok untuk memprediksi keberlangsungan usaha perusahaan-perusahaan manufaktur yang *go public* (Ramadhani dan Lukviarman, 2009). Setelah melakukan penelitian terhadap variabel dan sampel yang telah dipilih, Altman menghasilkan model kebangkrutan yang pertama yaitu:

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

Keterangan:

Z = Bankruptcy index

X_1 = Working Capital / Total Asset

X_2 = Retained Earnings / Total Asset

X_3 = Earning Before Interest and Taxes / Total Asset

X_4 = Market Value of Equity / Book Value of Total Debt

X_5 = Sales / Total Asset

Nilai Z adalah indeks keseluruhan fungsi multiple discriminant analysis. Menurut Altman, terdapat angka-angka cut off nilai Z yang dapat menjelaskan apakah perusahaan akan mengalami kegagalan atau tidak pada masa mendatang dan ia membaginya kedalam tiga kategori, yaitu (Rudianto, 2013):

- Jika nilai $Z < 1,8$ maka perusahaan diprediksi bangkrut (memiliki potensi kebangkrutan).
- Jika nilai $1,8 < Z < 2,99$ maka termasuk *grey area* (tidak dapat ditentukan apakah perusahaan sehat ataupun mengalami kebangkrutan)
- Jika nilai $Z > 2,99$ maka termasuk perusahaan yang tidak bangkrut atau sehat.

Model altman pertama memiliki sejumlah kelemahan untuk di aplikasikan pada perusahaan di berbagai belahan dunia dengan kondisi yang berbeda. Kelemahan tersebut antara lain (Rudianto,2013):

- Model ini hanya memasukka perusahaan manufaktur yang *go public*.
- Penelitian pertama yang dilakukan Altman pada tahun 1968 memiliki perbedaan kondisi dengan kondisi saat ini, sehingga proporsi variabel kurang tepat bila digunakan kembali.

2. Model Altman Revisi (1984).

Pada tahun 1984, Altman melakukan penelitian kembali di berbagai negara. Penelitian tersebut menggunakan berbagai

perusahaan manufaktur privat yang tidak *go public* atau yang tidak terdaftar di bursa efek (Ramadhani dan Lukviarman, 2009). Model yang lama mengalami perubahan pada salah satu variabel yang digunakan Altman mengubah variabel *Market Value of Equity* pada X4 menjadi *Book Value of Equity* karena perusahaan privat tidak memiliki harga pasar untuk ekuitasnya. Altman lalu merevisi *Z-Score* model pertama menjadi model Altman revisi dengan rumus sebagai berikut:

$$Z = 0,717X1 + 0,847 X2 + 3,107 X3 + 0,42X4 + 0,998X5$$

Keterangan:

- Z = Bankruptcy index
X1 = Working Capital / Total Asset
X2 = Retained Earnings / Total Asset
X3 = Earning Before Interest and Taxes / Total Asset
X4 = Book Value of Equity / Book Value of Total Debt
X5 = Sales / Total Asset

Kriteria perusahaan yang sehat dan bangkrut didasarkan pada nilai *Z-Score* model Altman revisi, yaitu (Ramadhani dan Lukviarman, 2009):

1. Jika nilai $Z < 1,23$ maka perusahaan di prediksi bangkrut.
 2. Jika nilai $1,23 < Z < 2,9$ maka termasuk *grey area* (perusahaan mengalami masalah keuangan dan berpotensi akan bangkrut).
 3. Jika nilai $Z > 2,9$ maka termasuk perusahaan yang tidak bangkrut.
- ### 3. Model Altman Modifikasi

Seiring dengan berjalannya waktu dan penyesuaian terhadap berbagai jenis perusahaan, Altman melakukan penelitian kembali mengenai potensi kebangkrutan perusahaan-perusahaan selain perusahaan manufaktur baik *go public* maupun tidak *go*

public. Formula *Z-Score* terakhir merupakan rumus yang dinilai sangat fleksibel karena dapat digunakan untuk berbagai jenis bidang usaha perusahaan dan cocok digunakan di negara berkembang seperti Indonesia (Rudianto, 2013). Model ini dikenal dengan model Altman modifikasi. Altman melakukan revisi modelnya supaya dapat diterapkan pada semua perusahaan, seperti manufaktur, non manufaktur, dan perusahaan penerbit obligasi di negara berkembang (emerging market). Dalam *Z-Score* modifikasi ini Altman mengeleminasi variabel X5 (Sales / Total Asset) karena rasio ini sangat bervariasi pada industri dengan ukuran aset yang berbeda-beda (Ramadhani dan Lukviarman, 2009).

Berikut rumus Altman *Z-Score* modifikasi untuk berbagai jenis perusahaan sebagai berikut (Ramadhani dan Lukviarman, 2009).

$$Z = 6,56X1 + 3,26 X2 + 6,72 X3 + 1,05X4$$

Keterangan:

- Z = Bankruptcy Index
X1 = Working Capital / Total Asset
X2 = Retained Earnings / Total Asset
X3 = Earning Before Interest and Taxes / Total Asset
X4 = Market Value of Equity / Total Liabilities

Klasifikasi perusahaan yang sehat dan bangkrut didasarkan pada nilai *Z-Score* model Altman modifikasi yaitu (Ramadhani dan Lukviarman, 2009):

- a. Jika nilai $Z < 1,1$ maka termasuk perusahaan yang diprediksi bangkrut.
- b. Jika nilai $1,1 < Z < 2,6$ maka termasuk *grey area* (perusahaan diprediksi mengalami masalah keuangan dan berpotensi akan bangkrut).
- c. Jika nilai $Z > 2,6$ maka termasuk perusahaan yang tidak bangkrut atau sehat.

Pada penelitian ini menggunakan metode Altman Z-Score Modifikasi karena metode tersebut adalah metode terbaru dan metode yang paling cocok untuk menganalisis perusahaan non manufaktur.

METODOLOGI

Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2019 kuartal 2 dan 2020 kuartal 2. Dengan jumlah perusahaan sebanyak 46 perusahaan (emiten).

Dalam penelitian ini dilakukan pengamatan berdasarkan laporan keuangan (*financial report*) dan laporan tahunan (*annual report*) perusahaan yakni dari tahun 2019 kuartal 2 dan tahun 2020 kuartal 2. Pemilihan sampel dalam penelitian ini dilakukan secara *purposive sampling method*, yaitu suatu metode pengambilan sampel yang menerapkan kriteria tertentu sesuai dengan tujuan penelitian sehingga akan didapatkan sampel yang *representative*.

Dalam penelitian ini, kriteria yang digunakan untuk pemilihan sampel adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan transportasi yang sudah terdaftar di BEI yang tidak mengalami *delisting* selama periode pengamatan tahun 2019 kuartal 2 dan 2020 kuartal 2 sejumlah 46 perusahaan.
2. Perusahaan menyampaikan laporan keuangan (*financial report*) dan laporan tahunan (*annual report*) yang lengkap mengenai informasi yang diperlukan dalam memprediksi kebangkrutan sejak tahun 2019 kuartal 2 dan 2020 kuartal 2 sejumlah 39 perusahaan.

Analisis Altman Z-Score

Penelitian ini menggunakan 4 variabel rasio perhitungan Altman kemudian dilanjutkan dengan menghitung Altman Z-

Score. Berikut 4 variabel yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Working Capital to Total Assets (X₁)

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan modal kerja bersih dari keseluruhan total aset yang dimilikinya. Rasio ini dihitung dengan membagi modal kerja bersih dengan total aktiva. Modal kerja (*working capital*) diperoleh dari selisih antara aset lancar (*current assets*) dengan kewajiban jangka pendek (*current liabilities*).

$$Z = 6,56X_1 + 3,26X_2 + 6,72X_3$$

$$\text{Net Working Capital To Total Asset} = \frac{\text{Net Working Capital}}{\text{Total Asset}}$$

2. Retained Earning to Total Assets (X₂)

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba ditahan dari total aset perusahaan. Laba ditahan merupakan laba yang tidak dibagikan kepada para pemegang saham.

$$\text{Retained Earnings to Total Assets} = \frac{\text{Retained Earnings}}{\text{Total Assets}}$$

3. Earning Before Interest and Taxes to Total Assets (X₃)

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dari aset perusahaan, sebelum pembayaran bunga dan pajak.

$$\text{EBIT to Total Assets} = \frac{\text{EBIT}}{\text{Total Assets}}$$

4. Book Value of Equity to Book Value of Total Liability (X₄)

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi seluruh kewajiban-kewajibannya yang diperoleh dari nilai buku entitas.

$$\text{Book Value of Equity to Total Liabilities} = \frac{\text{Book Value of Equity}}{\text{Total Liability}}$$

Selanjutnya menghitung nilai *score* masing-masing perusahaan yang dijadikan objek penelitian, dengan rumus dari Altman *Z-Score* sebagai berikut:

Dengan kriteria penilaian kebangkrutan sebagai berikut:

1. *Z-Score* > 2,6 dikategorikan sebagai perusahaan yang sangat sehat sehingga tidak mengalami kesulitan keuangan.
2. *Z-Score* antara 1,1 sampai 2,6 berada di daerah abu-abu atau *grey area* sehingga dapat dikategorikan sebagai perusahaan yang memiliki kesulitan keuangan. Tetapi masih memiliki kemungkinan untuk terselamatkan dan juga kemungkinan untuk mengalami kebangkrutan masih ada tergantung dari keputusan manajemen.
3. *Z-Score* < 1,1 diklasifikasikan sebagai perusahaan yang memiliki kesulitan keuangan sangat besar sehingga berpotensi mengalami kebangkrutan.

Hasil dari pengklasifikasian tersebut akan menunjukkan perusahaan yang diprediksi akan mengalami kebangkrutan, rawan mengalami kebangkrutan dan tidak mengalami kebangkrutan.

Pengujian Hipotesis

Wilcoxon signed-rank test merupakan uji non-parametrik yang tidak mensyaratkan data berdistribusi normal. Uji ini digunakan data tidak berdistribusi normal (Ghozali, 2016). Pengambilan keputusan didapat dari:

- Ho diterima apabila, probabilitas > 0,05.
- Ho ditolak apabila, probabilitas ≤ 0,05.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Statistik Deskriptif

Tabel 1. Analisis Statistik Deskriptif Berdasarkan Kategori Perusahaan Sehat, *Grey* dan Tidak Sehat

Keterangan	N	Mean (Sebelum)	N	Mean (Saat Covid)
Perusahaan Sehat	18	10,466	14	9,362
Grey	3	1,8023	6	1,8750
Tidak Sehat	18	-3,7862	19	-5,2350
<i>Z-Score</i> total	39	3,2220	39	1,0992

Perusahaan transportasi yang tergolong dalam kategori perusahaan sehat pada saat sebelum terjadinya pandemi berjumlah 18 perusahaan dengan nilai *Z-Score* perusahaan sehat sebelum terjadinya pandemi covid memiliki nilai mean sebesar 10,466. Pada saat terjadinya pandemi jumlah perusahaan transportasi yang tergolong dalam kategori perusahaan sehat jumlah perusahaannya turun menjadi 14 perusahaan, dengan nilai *Z-Score* perusahaan sehat pada saat terjadinya pandemi memiliki nilai mean sebesar 9,362, hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata *Z-Score* perusahaan sehat pada saat pandemi covid mengalami penurunan dibandingkan sebelum terjadinya pandemi covid.

Perusahaan transportasi yang tergolong dalam kategori perusahaan *grey area* pada saat sebelum terjadinya pandemi berjumlah 3 perusahaan dengan nilai *Z-Score* perusahaan sehat sebelum terjadinya pandemi covid memiliki nilai mean sebesar 1,8023. Pada saat terjadinya pandemi jumlah perusahaan transportasi yang tergolong dalam kategori perusahaan sehat jumlah perusahaannya bertambah menjadi 6 perusahaan dengan nilai *Z-Score* perusahaan *grey area* pada saat terjadinya pandemi memiliki nilai mean sebesar 1,8750, hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata *Z-Score* perusahaan *grey area* pada saat pandemi covid mengalami kenaikan

dibandingkan sebelum terjadinya pandemi covid.

Perusahaan transportasi yang tergolong dalam kategori perusahaan tidak sehat pada saat sebelum terjadinya pandemi berjumlah 18 perusahaan dengan nilai *Z-Score* perusahaan sehat sebelum terjadinya pandemi covid memiliki nilai mean sebesar -3,7862. Pada saat terjadinya pandemi jumlah perusahaan transportasi yang tergolong dalam kategori perusahaan tidak sehat jumlahnya naik menjadi 19 perusahaan dengan nilai *Z-Score* perusahaan sehat pada saat terjadinya pandemi memiliki nilai mean sebesar -5,2350, hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata *Z-Score* perusahaan tidak sehat pada saat pandemi covid mengalami penurunan dibandingkan sebelum terjadinya pandemi covid.

Nilai *Z-Score* keseluruhan perusahaan transportasi pada saat sebelum terjadinya pandemi covid dengan jumlah perusahaan sebanyak 39 perusahaan, dan memiliki nilai mean sebesar 3,2220. Pada saat terjadinya pandemi covid nilai *Z-Score* keseluruhan dengan jumlah perusahaan sebanyak 39 perusahaan, dan memiliki nilai mean sebesar 1,0992, hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata *Z-Score* keseluruhan pada saat terjadinya pandemi covid mengalami penurunan dibandingkan sebelum terjadinya pandemi covid.

Tabel 2. Analisis Statistik Deskriptif Berdasarkan Sektor Perusahaan Transportasi Darat, Laut, dan Udara Sebelum Pandemi Covid.

Keterangan	N	Sebelum Pandemi Covid		
		Mean	Minimum	Maximum
Darat	13	1.984	-10.349	23.319
Laut	20	4.611	-21.839	24.472
Udara	6	1.272	-8.853	11.587

Tabel 3. Analisis Statistik Deskriptif Berdasarkan Sektor Perusahaan Transportasi Darat, Laut, dan Udara Setelah Pandemi Covid.

Keterangan	N	Setelah Pandemi Covid		
		Mean	Minimum	Maximum
Darat	13	-1.702	-21.982	25.436
Laut	20	2.966	-28.335	18.534
Udara	6	0.942	-7.629	12.382

Pada sektor transportasi darat dengan jumlah 13 perusahaan sebelum terjadinya pandemi covid 19 Tahun 2019 memiliki nilai minimum -10,349 yang dimiliki oleh PT. SAFE, lalu memiliki nilai maksimum sebesar 23,319 yang dimiliki oleh PT. SAPX, serta menunjukkan nilai rata-rata sebesar 1,984. Pada saat terjadinya pandemi covid 19 tahun 2020 perusahaan transportasi darat saat terjadinya pandemi memiliki nilai minimum sebesar -21,982 yang dimiliki oleh PT. TAXI, dan nilai maksimum sebesar 25,436 yang dimiliki oleh PT. SAPX serta memiliki nilai rata-rata sebesar -1,702.

Pada sektor transportasi Laut dengan jumlah 20 perusahaan sebelum terjadinya pandemi covid Tahun 2019 memiliki nilai minimum -21,839 yang dimiliki oleh PT. KARW, lalu memiliki nilai maksimum sebesar 24,472 yang dimiliki oleh PT. TCPI serta menunjukkan nilai rata-rata sebesar 4,611. Pada saat terjadinya pandemi covid 19 tahun 2020 perusahaan transportasi laut saat terjadinya pandemi memiliki nilai minimum sebesar -28,335 yang dimiliki oleh PT. KARW, dan nilai maksimum sebesar 18,534 yang dimiliki oleh PT. TCPI, serta memiliki nilai rata-rata sebesar 2,966.

Pada sektor transportasi Udara dengan jumlah 6 perusahaan sebelum terjadinya pandemi covid Tahun 2019 memiliki nilai minimum -8,853 yang dimiliki oleh PT. CMPP, lalu memiliki nilai maksimum sebesar 11,587 yang dimiliki oleh PT. IATA, serta menunjukkan nilai rata-rata sebesar 1,272. Pada saat terjadinya pandemi covid 19 tahun 2020 perusahaan transportasi udara saat terjadinya pandemi memiliki nilai minimum sebesar -7,629 yang dimiliki oleh PT. CMPP, dan nilai maksimum sebesar 12,382 yang dimiliki oleh PT. IATA, serta memiliki nilai rata-rata sebesar 0,942.

Uji Normalitas

Tabel 4. Uji Normalitas

		Sebelum	Saat
N		39	39
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	3,2220	1,0992
	Std. Deviation	9,55316	9,56003
Most Extreme Differences	Absolute	,162	,179
	Positive	,117	,124
	Negative	-,162	-,179
Test Statistic		,162	,179
Asymp. Sig. (2-tailed)		,011 ^c	,003 ^c

Sumber: Data diolah SPSS 26, (2021)

Dari tabel di atas, hasil pengujian statistik *Kolmogrov Smirnov* menunjukkan bahwa data tidak memiliki nilai signifikansi di atas 0,05 atau 5% ($\alpha = 5\%$). Hal ini menunjukkan bahwa data di atas tidak berdistribusi dengan normal, maka uji beda yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Wilcoxon Signed Rank Test*.

Uji Hipotesis

Tabel 5. Hasil Uji Beda Tingkat *Financial Distress* Sebelum Dan Saat *Covid-19*.

Keterangan	N	Sebelum	N	Saat	t/z	Sig	Keterangan
Z-Score	39	3,222	39	1,099	-	0,001	Terdapat perbedaan
WC/TA (X1)	39	-0,093	39	0,174	2,183	0,029	Terdapat perbedaan
RE/TA (X2)	39	-0,276	39	0,328	0,189	0,850	Tidak terdapat perbedaan
EBIT/TA (X3)	39	0,012	39	0,012	3,336	0,001	Terdapat perbedaan
MV/BVL (X4)	39	4,429	39	3,236	3,440	0,001	Terdapat perbedaan

Nilai *Z-Score* keseluruhan sebelum terjadinya pandemi covid memiliki nilai mean sebesar 3,222, yang artinya secara rata-rata nilai *Altman Z-Score* sebesar 3,222 berada pada kategori sehat. *Z-Score* keseluruhan pada saat pandemi memiliki nilai mean sebesar 1,0992, artinya secara rata-rata angka tersebut menunjukkan bahwa perusahaan transportasi pada saat pandemi covid berada pada kategori perusahaan tidak sehat. Hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata *Z-Score* keseluruhan pada saat pandemi covid mengalami penurunan dibandingkan sebelum terjadinya pandemi covid.

Hasil uji *Wilcoxon Signed Rank Test* nilai *Z-Score* keseluruhan sebelum dan saat terjadinya pandemi covid menghasilkan nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* sebesar 0,001 lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan tingkat *financial distress* pada sebelum dan saat *Covid-19*.

Nilai rasio WC/TA (X1) sebelum terjadinya pandemi covid memiliki nilai mean sebesar -0,093, artinya secara rata-rata angka -0,093 tersebut kurang baik karena bernilai negatif yang menandakan bahwa nilai utang lancar lebih besar daripada aset lancar, yang akan mengakibatkan kemungkinan akan menghadapi masalah dalam menutupi kewajiban jangka pendeknya karena tidak tersedianya aktiva lancar yang cukup untuk memenuhi kegiatan operasionalnya.

Nilai rasio WC/TA (X1) pada saat pandemi memiliki nilai mean sebesar -0,174, nilai negatif ini menandakan bahwa nilai utang lancar yang lebih besar dibandingkan aset lancar. Hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata WC/TA (X1) pada saat pandemi covid mengalami penurunan dibandingkan sebelum terjadinya pandemi covid. Penurunan ini terjadi disebabkan oleh penggunaan aset lancar yang diminimalisir untuk

mengantisipasi kemungkinan-kemungkinan selama pandemi berlangsung.

Hasil uji *Wilcoxon Signed Rank Test* nilai rasio WC/TA (X1) sebelum dan saat terjadinya pandemi covid menghasilkan nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* sebesar 0,029 lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan tingkat *financial distress* pada sebelum dan saat *Covid-19*.

Nilai rasio RE/TA (X2) sebelum terjadinya pandemi covid memiliki nilai mean sebesar -0,276. Nilai negatif ini menunjukkan bahwa perusahaan tidak dapat menghasilkan laba ditahan dari keseluruhan aset yang dimiliki oleh perusahaan dan tidak ada laba yang dibagikan berupa dividen maupun untuk keperluan pembayaran kewajiban.

Nilai rasio RE/TA (X2) pada saat pandemi memiliki nilai mean sebesar -0,328, hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata RE/TA (X2) pada saat pandemi covid mengalami penurunan dibandingkan sebelum terjadinya pandemi covid. Nilai rasio RE/TA yang menurun dibandingkan dengan kondisi sebelum adanya pandemi ini dipengaruhi oleh kondisi perusahaan yang tidak mampu mencetak laba yang besar saat terjadinya pandemi.

Hasil uji *Wilcoxon Signed Rank Test* nilai rasio RE/TA (X2) sebelum dan saat terjadinya pandemi covid menghasilkan nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* sebesar 0,850 lebih besar dari 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan tingkat *financial distress* pada sebelum dan saat *Covid-19*.

Nilai rasio EBIT/TA (X3) sebelum terjadinya pandemi covid memiliki nilai mean sebesar 0,012. Artinya nilai laba sebelum pajak yang dihasilkan oleh perusahaan transportasi secara rata-rata berasal dari 1,2% nilai total aset yang dimiliki perusahaan. Nilai positif ini menunjukkan bahwa perusahaan dapat

menghasilkan laba dari total aktiva perusahaan dalam pengurangan pajak dan bunga.

Nilai rasio EBIT/TA (X3) pada saat pandemi memiliki nilai mean sebesar -0,012, artinya perusahaan transportasi pada masa pandemi menghasilkan laba sebelum pajak berasal dari -1,23% total aset perusahaan. Nilai negatif ini menunjukkan bahwa perusahaan tidak mampu menghasilkan laba dari keseluruhan aktiva yang dimiliki sebelum pengurangan bunga dan pajak. Hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata EBIT/TA (X3) pada saat pandemi covid mengalami penurunan dibandingkan sebelum terjadinya pandemi dikarenakan perusahaan mengalami kesulitan untuk menghasilkan laba pada saat pandemi covid.

Hasil uji *Wilcoxon Signed Rank Test* nilai rasio EBIT/TA (X3) sebelum dan saat terjadinya pandemi covid menghasilkan nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* sebesar 0,001 lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan tingkat *financial distress* pada sebelum dan saat *Covid-19*.

Nilai rasio MV/BVL (X4) sebelum terjadinya pandemi covid memiliki nilai mean sebesar 4,429. Artinya secara rata-rata perusahaan transportasi memiliki nilai 442,9% atau lebih dari 4 kali lipat nilai pasar sahamnya untuk menutupi total utang perusahaan. Nilai rasio yang bernilai positif ini menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kemampuan melunasi kewajibannya dengan nilai pasar yang tinggi.

Nilai rasio MV/BVL (X4) pada saat pandemi memiliki nilai mean sebesar 3,236, artinya perusahaan transportasi pada saat pandemi memiliki rata-rata nilai variabel MV/BVL sebesar 323,6% atau lebih dari 3 kali lipat nilai pasar sahamnya untuk menutupi total utang perusahaan. Hal ini menyatakan bahwa nilai rata-rata MV/BVL (X4) pada saat pandemi covid mengalami

penurunan dibandingkan sebelum terjadinya pandemi covid yang dapat disebabkan oleh melemahnya pasar modal di Indonesia pada saat terjadinya pandemi covid.

Hasil uji *Wilcoxon Signed Rank Test* nilai rasio MV/BVL (X4) sebelum dan saat terjadinya pandemi covid menghasilkan nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* sebesar 0,001 lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat perbedaan signifikan tingkat *financial distress* pada sebelum dan saat *Covid-19*.

Pembahasan penelitian

Penelitian ini meneliti mengenai pengaruh dari pandemi covid-19 terhadap *financial distress* perusahaan transportasi yang diukur menggunakan pendekatan *Altman Z-Score* dengan melihat apakah ada perbedaan yang signifikan pada saat sebelum dan saat terjadinya pandemi covid-19.

Pembangunan ekonomi bergantung pada pertumbuhan ekonomi, (*economic growth*) yang mana pembangunan ekonomi mendorong tumbuhnya ekonomi suatu daerah dan sebaliknya, pertumbuhan ekonomi memperlancar proses pembangunan ekonomi. Proses pembangunan dan pertumbuhan ekonomi tidak dapat berjalan maksimal apabila proses pembangunan tidak disesuaikan dengan potensi yang dimiliki daerah (Maria Christina, Yuli Pratiwi, 2017).

Pada sektor perekonomian, pandemi covid membuat aktivitas bisnis sangat terdampak hingga menghasilkan kelompok sektor yang tidak bertahan dan yang bertahan selama terjadinya pandemi. Beberapa sektor yang tidak bertahan pada umumnya merupakan sektor yang bergerak dibidang kebutuhan non-primer seperti konstruksi, pariwisata, transportasi darat, laut dan udara, pertambangan, keuangan dan otomotif. Sedangkan beberapa sektor yang bertahan saat terjadinya pandemi pada

umumnya yang bergerak pada bidang kebutuhan primer sehari-hari seperti makanan dan minuman, jasa logistik, jasa telekomunikasi, elektronik, kimia farmasi dan alat Kesehatan.

Sektor perekonomian yang terdampak oleh pandemi covid-19 ini umumnya mengalami penurunan diakibatkan adanya pembatasan aktivitas sosial di masyarakat yang diterapkan oleh pemerintah guna mencegah berkembangnya virus covid-19. Kebijakan ini mengakibatkan kegiatan perekonomian tidak bisa berjalan secara normal, sehingga menimbulkan dampak negatif seperti meningkatnya angka pemutusan hubungan kerja, serta ditutupnya beberapa bisnis akibat dari turunnya daya konsumsi masyarakat.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang terdampak oleh pandemi covid-19. Pada maret 2020 pemerintah memberlakukan kebijakan *physical distancing, social distancing, travel ban, hingga lockdown* sehingga menyebabkan permintaan pada sektor transportasi mengalami penurunan. Pada April 2020 pemerintah melakukan kebijakan pengendalian transportasi yang mengakibatkan moda transportasi angkutan barang mengalami penurunan sebesar 25% hingga 50%. Sedangkan untuk angkutan penumpang mengalami penurunan sebesar 75% hingga 100%, baik moda angkutan antarkota maupun angkutan dalam kota. Pada April 2020 moda transportasi udara mengalami penurunan pendapatan operator maskapai antara 20% hingga 50% dikarenakan Kementrian Perhubungan mengeluarkan kebijakan larangan penerbangan dalam dan luar negeri. Sedangkan bulan April dan Mei 2020 moda transportasi laut mengalami penurunan sebesar 15% karena menurunnya minat masyarakat untuk bepergian dan larangan untuk melakukan mudik lebaran.

Berdasarkan hasil uji statistik, pada penelitian ini menggunakan sampel

sebanyak 39 perusahaan transportasi dengan menganalisis kemungkinan terjadinya kebangkrutan dengan menggunakan metode Altman *Z-Score*, serta data yang digunakan yaitu *working capital to total assets (X1)*, *retained earning to total assets (X2)*, *EBIT to total assets (X3)*, *MVBV to book value of debt (X4)* menunjukkan bahwa pada saat terjadinya pandemi covid-19 secara rata-rata keseluruhan rasio yang digunakan untuk mengukur Altman *Z-Score* mengalami penurunan. Dari nilai Altman *Z-Score* yang dianalisis, pada tahun 2019 kuartal 2 sebelum terjadinya pandemi covid-19, nilai rata-rata sebesar 3,222. Sedangkan pada tahun 2020 kuartal 2 saat terjadinya pandemi covid 19, nilai rata-rata Altman *Z-Score* sebesar 1,099. Jika dikaitkan dengan kriteria batas titik *cut-off*, dimana kondisi perusahaannya dikategorikan perusahaan sehat jika memiliki nilai *Z-Score* lebih dari 2,60, kondisi *grey area* yaitu memiliki nilai *Z-Score* $1,1 < Z < 2,60$, dan kategori perusahaan tidak sehat dimana memiliki nilai *Z-Score* kurang dari 1,1, maka dapat dikatakan bahwa pada tahun 2020 kuartal 2 setelah adanya pandemi covid-19 perusahaan transportasi berada pada kategori perusahaan yang tidak sehat karena memiliki nilai *Z-Score* $1,099 < 1,1$. Hal ini menandakan bahwa kemungkinan terjadinya potensi kebangkrutan pada sektor transportasi cukup besar dibandingkan pada tahun 2019 kuartal 2 dimana perusahaan transportasi berada dikategori sehat karena memiliki nilai *Z-Score* $3,222 > 2,60$.

Selanjutnya untuk menguji apakah terdapat perbedaan yang signifikan atau tidak, maka dilakukan uji beda menggunakan *Wilcoxon Signed Rank Test*. Uji ini dilakukan dengan dasar bahwa data penelitian yang digunakan tidak berdistribusi normal setelah dilakukan uji *Kolmogorov Smirnov Test*. Pada pengujian ini menunjukkan hasil bahwa terdapat perbedaan yang signifikan kemungkinan

terjadinya *financial distress* menggunakan Altman *Z-Score* sebelum terjadinya pandemi covid-19 dan saat terjadinya pandemi covid-19. Selain itu, *output ranks* pada uji *Wilcoxon Rank Test* menunjukkan perbedaannya cenderung ke arah negatif, sehingga dapat dikatakan bahwa setelah dilakukan pengujian dengan menggunakan metode Altman *Z-Score* pada perusahaan transportasi cenderung mengalami penurunan pada saat terjadinya pandemi covid-19, sehingga jika nilai Altman *Z-Score* mengalami penurunan maka akan semakin meningkatkan kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*.

Adanya perbedaan nilai *Z-Score* yang signifikan pada perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi covid-19 dipengaruhi oleh menurunnya komponen-komponen penyusun rasio-rasio pada formula *Z-Score*. Komponen penyusun rasio tersebut adalah pendapatan dan laba usaha perusahaan yang menurun, serta terjadinya penurunan harga saham perusahaan. Menurunnya nilai *Z-Score* ini di sinyalir sebagai peningkatan potensi kebangkrutan pada perusahaan transportasi.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Armadani, et al. 2021) yang meneliti tentang analisis prediksi kebangkrutan perusahaan pariwisata di Indonesia akibat adanya pandemi covid-19, yang menyatakan bahwa banyak perusahaan pariwisata yang meningkat *financial distress*-nya sehingga kemungkinan perusahaan akan mengalami kebangkrutan akibat dari adanya pandemi covid-19. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian bahwa perusahaan transportasi juga mengalami peningkatan angka *financial distress*-nya dan memungkinkan terjadinya kebangkrutan pada perusahaan transportasi akibat terjadinya pandemi covid-19, yang dimana sektor transportasi dan sektor pariwisata termasuk dalam kelompok sektor perusahaan yang tidak bertahan pada saat terjadinya pandemi covid-19.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Resfitasari, et al. 2021) yang meneliti tentang analisis prediksi *financial distress* dengan metode Altman *Z-Score* pada Pt Waskita Karya Tbk, yang menyatakan bahwa perhitungan dengan metode Altman *Z-Score* menunjukkan nilai negatif. Hal ini terjadi karena tingginya total kewajiban perusahaan yang tidak sebanding dengan pengelolaan aset serta modal kerja perusahaan, sehingga mempengaruhi kondisi keuangan perusahaan.

Hasil penelitian ini juga sesuai dengan teori yang digunakan yaitu teori sinyal atau *signaling theory* dimana tingkat *financial distress* yang menurun akan memberikan sinyal yang baik bagi para *stakeholder*, namun sebaliknya jika tingkat *financial distress* meningkat maka akan memberikan sinyal negatif bagi para *stakeholder*. Pemberian sinyal mengenai informasi kesehatan keuangan ini bertujuan agar *stakeholder* dapat menangkap sinyal-sinyal tersebut, kemudian dapat memutuskan kebijakan terbaik agar dapat terhindar dari potensi kerugian selama krisis pandemi covid-19 berlangsung. Hal ini mendukung pernyataan bahwa suatu kejadian yang mempengaruhi kondisi ekonomi secara global dapat memberikan perbedaan atau pengaruh kepada perusahaan secara signifikan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan mengenai Analisis Pengaruh Krisis Pandemi Covid-19 Terhadap *Financial Distress* (Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi), maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

Perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI pada tahun 2019 kuartal 2 sebelum terjadinya pandemi covid-19 berada pada kategori perusahaan sehat dengan nilai rata-rata *Z-Score* sebesar $3,222 > 2,60$. Sedangkan pada tahun 2020 kuartal 2 pada saat terjadinya pandemi covid-19

perusahaan transportasi masuk kedalam kategori perusahaan yang tidak sehat karena memiliki nilai rata-rata *Z-Score* sebesar $1,009 < 1,1$. Hal ini menandakan bahwa terjadi perubahan kondisi keuangan perusahaan sektor transportasi yang dipengaruhi oleh menurunnya pendapatan dan laba usaha perusahaan serta terjadinya penurunan harga saham perusahaan, sehingga meningkatkan potensi terjadinya *financial distress* pada perusahaan transportasi akibat adanya pandemi covid-19.

Terdapat perbedaan tingkat *financial distress* yang signifikan pada perusahaan transportasi sebelum dan saat terjadinya pandemi covid-19. Perbedaan yang terjadi menuju kearah yang negatif karena adanya penurunan kinerja keuangan perusahaan transportasi pada tahun 2020 kuartal 2. Perbedaan yang signifikan dipengaruhi karena adanya penurunan rata rata nilai *Z-Score* perusahaan transportasi pada tahun 2020 kuartal 2 setelah adanya pandemi covid-19.

SARAN

Kemudian, untuk kesempurnaan penelitian selanjutnya peneliti memberikan saran yaitu:

1. Manajemen dapat mempertimbangkan hasil analisis dalam penelitian ini untuk meminimalisir atau menghindari risiko terjadinya *financial distress* perusahaan.
2. Investor dapat menjadikan referensi hasil analisis dalam penelitian ini sebagai pertimbangan investasi pada perusahaan transportasi sehingga dapat membuat keputusan yang tepat dalam berinvestasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Alex. 2014. *Usaha Tani Cabai*. Pustaka Baru Press. Yogyakarta.
- Armadani, Fisabil, A. I., & Salsabila, D.T. (2021). Analisis Rasio Kebangkrutan Perusahaan pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Akuntansi*, 13(1), 99-108.
- Christina. Maria., dan Pratiwi, Yuli. (2017). Analisis Sektor Unggulan dan Transformasi Struktural di Provinsi Kalimantan Tengah 2010-2016. *Jurnal Kelitbangan*, 5 (3), 184-205 ISSN: 2354-5704.
- Ghozali, Imam. 2016. *Aplikai Analisis Multivarite dengan SPSS*, Cetakan keempat. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hadi, Syamsul dan Anggraeni, Atika. 2008. Pemilihan Prediktor Delisting Terbaik (Perbandingan Antara The Zmijewski Model, The Altman Model, dan The Springate Model). *Jurnal Akuntansi dan Auditing Indonesia* Vol.12, No2, hal:1-9.
- Harahap, Sofyan Syafri. 2006. *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Hendrianto. 2012. “Tingkat Kesulitan Keuangan Perusahaan dan Konservatisme Akuntansi di Indonesia”. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi*. (Vol. 1, No. 3).
- Nasution, Andini Putri. 2015. *Pengaruh Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Farmasi yang Terdaftar di BEI Periode 2010-2014*. Palembang: Politeknik Negeri Sriwijaya.
- Ramadhani dan Lukviarman. 2009. Perbandingan Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Model Altman pertama, Altman Revisi dan Altman Modifikasi dengan Ukuran dan Umur Perusahaan sebagai Variabel Penjelas (Studi pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia). *Jurnal Siasat Bisnis*, Vol. 13, No. 1, April: 15-28.
- Resfitasari, E., Gumelar, T.M., Ulhaq, A., & Rusmayanti, N. (2021). Analisis Prediksi Financial Distress dengan Metode Altman Z-Score pada Pt. Waskita Karya Tbk. *Jurnal Aktiva: Riset Akuntansi dan Keuangan*, 3 (2), 37- 46 ISSN: 2686-1054.
- Rudianto, 2013. *Akuntansi Manajemen Informasi Untuk Pengambilan Keputusan Strategis*. Jakarta: Erlangga.
- Toto. 2011. *Prediksi kebangkrutan perusahaan*. Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Yusuf, D., Mariana, C.D., Usman. (2021). Sosial Ekonomi dan Kondisi Kerja Perempuan Pedagang Makanan Kaki Lima Pada Masa Pandemi Covid-19 di Jakarta. *Jurnal Kelitbangan*, 9 (3), 281-298 ISSN: 2354-5704.

Halaman Kosong