

**ANALISIS KOMPARASI RASIO KEUANGAN DAN *FINANCIAL*
DISTRESS SEBELUM DAN PASCA ADANYA COVID-19 PADA
PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI
PERIODE 2019-2020**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana



DISUSUN OLEH:

FEBRY KURNIAWAN HAKIM

1117 29631

PROGRAM STUDI AKUNTANSI

SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI

YAYASAN KELUARGA PAHLAWAN NEGARA

YOGYAKARTA

2021

SKRIPSI

ANALISIS KOMPARASI RASIO KEUANGAN DAN FINANCIAL DISTRESS SEBELUM DAN PASCA ADANYA COVID-19 PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2019-2020

Dipersiapkan dan disusun oleh:

FEBRY KURNIAWAN HAKIM

No Induk Mahasiswa: 111729631

telah dipresentasikan di depan Tim Penguji pada tanggal 21 September 2021 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar

Sarjana Akuntansi (S.Ak.)

Susunan Tim Penguji:

Pembimbing

Ivana Oktarina Sopacua, SE., M.Si., Ak. Baldric Siregar, Prof., Dr., MBA., CMA., Ak., CA.

Penguji

Yogyakarta, 19 Agustus 2021
Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN Yogyakarta
Ketua



Wisnu Prajogo, Dr., M.B.A.

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbedaan rasio keuangan dan *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI sebelum dan pasca adanya COVID-19 periode 2019-2020. Rasio keuangan yang digunakan pada penelitian ini yakni *current ratio*, *debt ratio*, *total asset turnover*, *net profit margin* dan *sales growth*, sedangkan pengukuran *financial distress* menggunakan Z-Score.

Populasi pada penelitian ini yakni perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI sebanyak 46 perusahaan, tetapi hanya 33 perusahaan yang memenuhi kriteria sebagai sampel, dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Penelitian ini menggunakan uji beda dan diolah dengan menggunakan SPSS. Setelah dilakukan uji normalitas, uji beda menggunakan *wilconxon signed rank test*. Hasil analisis data menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan pada variabel *current ratio* dan *debt ratio*, serta terdapat perbedaan pada variabel *total asset turnover*, *net profit margin*, *sales growth* dan Z-Score sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI.

Kata kunci: Rasio Keuangan, *Financial distress*, COVID-19

PENDAHULUAN

COVID-19 awal mula ditemukan di Wuhan, Cina, pada 1 Desember 2019. Virus ini menyebar begitu cepat dari manusia ke manusia dan mulai menyebar dengan cepat di 16 negara sejak awal mewabahnya pada 31 Desember 2019 (Sagita, 2020). COVID-19 dikonfirmasi oleh pemerintah Indonesia secara resmi pada 2 Maret 2020. Hal ini membuat pemerintah terdorong untuk melakukan kebijakan penanganan COVID-19 seperti mewajibkan masyarakat menggunakan masker, kampus dan sekolah diliburkan, *work from home*, *social distancing*, dan lain sebagainya (Gitiyarko, 2020).

Pandemi COVID-19 mengakibatkan perusahaan-perusahaan harus menekan angka pengeluaran guna memenuhi biaya operasionalnya. Kebijakan yang diambil perusahaan salah satunya yaitu dengan melakukan PHK terhadap tenaga kerjanya demi menekan angka pengeluaran. Berdasarkan data dari Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker) pada 7 April 2020, perusahaan sektor formal selama pandemi COVID-19 harus memberlakukan PHK terhadap tenaga kerjanya sebanyak 39,977 (Rizal, 2020).

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia untuk menekan pergerakan angka COVID-19, mengakibatkan susahya pergerakan masyarakat untuk melakukan perjalanan, baik dalam kota maupun luar kota. Salah satunya larangan terbang yang menjadi pilihan pemerintah guna menekan penyebaran angka COVID-19 di Indonesia. Terdapat penurunan jumlah penumpang pada empat bandara besar yang meliputi Jakarta, Bali, Medan dan Surabaya, yaitu penumpang *domestic* sebesar 44% dan penumpang *international* sebesar 45% (Kurniawan, 2020). Keadaan ini memberikan dugaan kepada peneliti bahwa terdapat perbedaan pendapatan sektor transportasi selama pandemi COVID-19. Penurunan pendapatan yang signifikan dapat diketahui melalui laporan keuangan pada periode tertentu. Kejadian tersebut mengakibatkan perusahaan yang bergerak di sektor transportasi mengalami penurunan pendapatan yang signifikan.

COVID-19 sangat berdampak pada penurunan jumlah penumpang perusahaan transportasi. Turunnya jumlah penumpang mengakibatkan turunnya pendapatan pada sektor ini. Seorang investor biasanya akan melakukan sebuah riset sebelum diambilnya keputusan untuk melakukan investasi terhadap suatu perusahaan, seperti mempelajari laporan keuangan pada perusahaan yang bersangkutan, melihat kinerja perusahaan, risiko, dan lain-lain (Christanti & Mahastanti, 2011). Menurut Van Horne (1997), pengertian rasio keuangan adalah sebuah indeks dari dua angka akuntansi yang saling berhubungan. Rasio keuangan dapat digunakan untuk melakukan evaluasi keadaan keuangan dan kinerja perusahaan (Kasmir, 2019). Investor dapat menggunakan beberapa rasio keuangan untuk menilai kinerja perusahaan, seperti rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio aktivitas dan rasio profitabilitas. Rasio keuangan tersebut dapat menjadi tolak ukur investor untuk mengetahui tingkat perkembangan perusahaan di masa yang akan datang (Hasanah & Enggariyanto, 2018).

Hadirnya COVID-19 ini tidak hanya menimbulkan penurunan terhadap keuangan perusahaan, tetapi juga menyebabkan *financial distress* hingga perusahaan harus mengalami kebangkrutan. Menurut Platt and Platt (2002), definisi *financial distress* merupakan gambaran nyata keadaan suatu perusahaan sebelum terjadinya kebangkrutan atau likuidasi yang disebabkan oleh penurunan kondisi keuangan ketika perusahaan tidak mampu melunasi utang-utangnya. Sedangkan menurut Brigham dan Daves (2003), terjadinya *financial distress* diakibatkan perusahaan sudah tidak mampu untuk memenuhi utang-utangnya (Setyaningrum et al., 2020). Denon Prawiratmadja

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

selaku ketua umum Indonesia *National Air Carriers Association* (INACA) menyebutkan telah terjadi pengurangan rute dan frekuensi kepada seluruh penerbangan hingga 50% mulai awal Maret 2020. Apabila penyelesaian pandemi COVID-19 ini semakin tidak menentu, akan mengakibatkan industri penerbangan semakin menurun bahkan beberapa perusahaan tidak beroperasi karena mengalami kebangkrutan (Syafina, 2020).

TINJAUAN TEORI

Teori Sinyal

Teori sinyal (*signaling theory*) merupakan satu dari sekian banyak teori pilar yang difungsikan untuk mempelajari mengenai manajemen keuangan. Pada umumnya, sinyal memiliki makna seorang manajer perusahaan memberikan sebuah isyarat kepada pihak eksternal yaitu investor maupun kreditor. Sinyal dapat kita lihat secara langsung maupun harus ditelaah lebih dalam untuk memahaminya. Sinyal dikeluarkan dengan tujuan untuk membuat pihak eksternal memberikan penilaian kepada perusahaan (Gumanti, 2009). Dengan diungkapkannya informasi akuntansi dapat memberikan sebuah sinyal guna mengetahui jika perusahaan dalam keadaan baik (*good news*) atau sebaliknya menunjukkan keadaan yang buruk (*bad news*) di masa yang akan datang (Rokhlinasari, 2016).

Rasio Keuangan

Laporan keuangan merupakan kegiatan perusahaan pada periode tertentu yang berisikan tentang laporan aktivitas dana perusahaan. Menurut Van Horne (1997), rasio keuangan merupakan sebuah indeks dari dua angka akuntansi yang saling berhubungan. Rasio keuangan juga menjadi bagian penting dalam evaluasi keadaan keuangan dan kinerja suatu perusahaan (Kasmir, 2019).

Rasio keuangan penting digunakan untuk menganalisa keadaan keuangan perusahaan. Menurut Warsidi dan Bambang (2000), analisis rasio keuangan didefinisikan sebagai sebuah alat yang digunakan untuk menganalisis dan memberikan gambaran berbagai macam hubungan dan indikator keuangan pada perusahaan, dengan tujuan untuk memperlihatkan perubahan pada kondisi laporan keuangan atau prestasi operasi pada masa lalu dan membantu memperlihatkan pola perubahan yang terjadi, yang kemudian dapat memperlihatkan risiko dan peluang yang ada bagi perusahaan (Fahmi, 2020).

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Rasio Likuiditas

Menurut Kasmir (2019), rasio likuiditas dapat didefinisikan sebagai alat untuk mengukur seberapa likuidnya perusahaan tersebut. Kesimpulannya bahwa rasio ini dipakai sebagai alat ukur untuk melihat kekuatan dari perusahaan guna melunasi kewajibannya. Sedangkan menurut Brigham & Houston (2009), likuiditas merupakan hubungan antara kewajiban jangka pendek dengan aset lancar perusahaan (Latuconsina & Rizal, 2018).

Peneliti menggunakan *current ratio* (CR) sebagai pengukuran kinerja perusahaan. Hal tersebut karena peneliti ingin melihat likuiditas perusahaan dalam jangka pendek dan dengan rasio ini dapat melihat kekuatan perusahaan untuk menutup utang jangka pendeknya dengan memanfaatkan aset lancar perusahaan.

Current ratio yakni sebuah alat ukur yang difungsikan untuk mengukur kekuatan suatu perusahaan dalam menutup utang jangka pendek atau utang yang harus segera dibayarkan dengan memanfaatkan aset lancar perusahaan (Kasmir, 2019). Digunakannya rasio ini guna mengetahui tingkat likuiditas perusahaan, apakah kondisi perusahaan dalam keadaan yang baik atau buruk (Violandani, 2021).

Adapun rumus untuk memperoleh nilai *current ratio* (CR) sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Utang Lancar}}$$

Rasio Solvabilitas

Menurut Kasmir (2019), rasio solvabilitas atau *leverage ratio* dapat didefinisikan sebagai alat untuk mengetahui seberapa besar keseluruhan aset dari perusahaan didanai oleh utang. Menurut Munawir (2014), rasio solvabilitas dipakai sebagai alat untuk memberikan gambaran kekuatan dari perusahaan untuk menutup kewajibannya (Fauzi, 2021).

Peneliti menggunakan *debt ratio* (DR) sebagai pengukuran kinerja perusahaan. Hal tersebut karena peneliti ingin melihat kekuatan perusahaan dalam melunasi utang jangka panjangnya dengan seluruh aset milik perusahaan.

Debt ratio yakni sebuah alat ukur yang difungsikan untuk mengukur sejauh mana aset pada perusahaan yang didanai oleh utang atau sejauh mana utang perusahaan mempunyai pengaruh

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

terhadap pembiayaan aset (Kasmir, 2019). Rasio ini dapat diukur dengan melakukan perbandingan pada *total liabilities to total asset*. Hasil dari dilakukannya perbandingan tersebut menghasilkan gambaran tentang dana perusahaan yang bersumber dari utang, kemudian dana tersebut akan digunakan untuk melakukan pembelian aset perusahaan (Violandani, 2021).

Adapun rumus untuk memperoleh nilai dari *debt ratio* (DR) sebagai berikut:

$$Debt Ratio = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aktiva}}$$

Rasio Aktivitas

Menurut Kasmir (2019), rasio aktivitas atau *activity ratio* dapat didefinisikan sebagai alat untuk mengukur efektivitas pada perusahaan dalam memanfaatkan aktivitynya. Sedangkan menurut Fahmi (2020), rasio aktivitas merupakan sebuah alat yang dapat memberikan gambaran tentang perusahaan menggunakan sumberdayanya guna membantu kelancaran aktivitas perusahaan, aktivitas ini harus dikerjakan semaksimal mungkin guna memperoleh hasil yang maksimal (Fauzi, 2021).

Peneliti menggunakan *total asset turnover* (TATO) sebagai pengukuran kinerja perusahaan. Hal tersebut karena peneliti ingin melihat tingkat perputaran aset perusahaan dalam operasional dan melihat kekuatan aset dalam meraih laba.

Total asset turnover yakni sebuah alat ukur yang difungsikan untuk mengukur sejauh mana keseluruhan aset yang dimiliki perusahaan. Pengukuran pada rasio ini dapat dilakukan dengan melakukan perbandingan *sales to total asset* (Fahmi, 2020).

Adapun rumus untuk memperoleh nilai *total asset turnover* (TATO) sebagai berikut:

$$TATO = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}}$$

Rasio Profitabilitas

Menurut Kasmir (2019), rasio profitabilitas dapat didefinisikan sebagai alat untuk mengukur kekuatan pada perusahaan untuk meraih laba. Rasio ini juga digunakan untuk memberikan penilaian seberapa efektif manajemen pada suatu perusahaan. Sedangkan menurut Brigham &

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Houston (2009), profitabilitas merupakan sebuah kekuatan yang ditunjukkan oleh perusahaan guna meraih laba dari hasil operasi perusahaan (Latuconsina & Rizal, 2018).

Peneliti menggunakan *net profit margin* (NPM) sebagai pengukuran kinerja perusahaan. Hal tersebut karena peneliti ingin melihat tingkat keuntungan bersih yang diperoleh perusahaan selama operasional. Keuntungan bersih ini lebih relevan diterapkan karena sudah memperhitungkan pajak dan tingkat bunga.

Menurut Alexandri (2008), *Net profit margin* yakni sebuah alat ukur yang difungsikan untuk memperlihatkan kekuatan dari suatu perusahaan dalam meraih laba bersih yang telah dikurangi pajak. Semakin besar NPM, berarti kinerja perusahaan akan semakin produktif (Amalya, 2018).

Adapun rumus untuk memperoleh nilai *profit margin* (NPM) sebagai berikut:

$$NPM = \frac{\text{Pendapatan setelah pajak}}{\text{Penjualan}}$$

Rasio Pertumbuhan

Menurut Fahmi (2020), rasio pertumbuhan atau *growth ratio* dapat didefinisikan sebagai alat yang dipergunakan untuk mengukur kekuatan dari suatu perusahaan guna mempertahankan keadaannya di dalam suatu industri dan perkembangan ekonomi. Sedangkan menurut Kasmir (2019), untuk melakukan analisis pada rasio pertumbuhan dapat melihat pada pertumbuhan penjualan, laba bersih, pendapatan persaham dan deviden per saham.

Peneliti menggunakan pertumbuhan *sales growth* sebagai pengukuran kinerja perusahaan. Peneliti ingin melihat tingkat pertumbuhan penjualan karena penjualan merupakan hal penting dalam perusahaan. Dengan penjualan yang terus tumbuh dan meningkat, diharapkan dapat berpengaruh pada pencapaian laba yang meningkat juga.

Sales Growth (SG) atau pertumbuhan penjualan memperlihatkan kesuksesan investasi perusahaan pada periode di masa lampau yang dapat dijadikan sebagai acuan guna memberikan sebuah gambaran pada pertumbuhan periode berikutnya. Pertumbuhan penjualan juga digunakan sebagai alat untuk melihat permintaan dan kekuatan perusahaan dalam bersaing pada suatu

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

industri. Lajur pertumbuhan pada perusahaan memberikan pengaruh terhadap kekuatan untuk mempertahankan keuntungan dalam kesempatan di masa depan (Deitiana, 2011).

Adapun rumus untuk memperoleh nilai *sales growth* sebagai berikut:

$$SG = \frac{(\text{penjualan akhir} - \text{penjualan awal})}{\text{penjualan awal}} \times 100\%$$

Financial Distress

Menurut Platt and Platt (2002), definisi *financial distress* merupakan gambaran nyata keadaan suatu perusahaan sebelum terjadinya kebangkrutan atau likuidasi yang disebabkan oleh penurunan kondisi keuangan. *Financial distress* terjadi ketika perusahaan tidak mampu melunasi utang-utangnya. Sedangkan menurut Brigham dan Daves (2003), terjadinya *financial distress* diakibatkan perusahaan sudah tidak mampu untuk memenuhi utang-utangnya (Setyaningrum et al., 2020).

Peneliti memilih pengukuran model *Z-Score* sebagai pengukuran *financial distress*. *Altman Z-Score* merupakan alat ukur yang dapat digunakan untuk melihat adanya kemungkinan perusahaan mengalami kebangkrutan dengan menggabungkan rasio profitabilitas, aktivitas, likuiditas, solvabilitas dan *leverage* sebagai penilainya.

Z-Score yaitu persamaan *multivariable* yang digunakan oleh Altman untuk memprediksi tingkat kebangkrutan perusahaan, menggunakan model *statistic* yang disebut dengan analisis deskriminan, tepatnya adalah *multiple discriminat analysis* (MDA) (Prihadi, 2020).

Model *Z-Score* yang dikembangkan oleh Altman, yaitu:

$$Z_i = 6,56 (X_1) + 3,26 (X_2) + 6,72 (X_3) + 1,05 (X_4)$$

$$X_1 = (\text{aktiva lancar} - \text{utang lancar}) / \text{total aktiva}$$

$$X_2 = \text{laba ditahan} / \text{total aktiva}$$

$$X_3 = \text{laba sebelum bunga dan pajak} / \text{total aktiva}$$

$$X_4 = \text{nilai pasar modal} / \text{nilai buku utang}$$

Adapun kriteria yang digunakan dalam memprediksi kebangkrutan suatu perusahaan yakni:

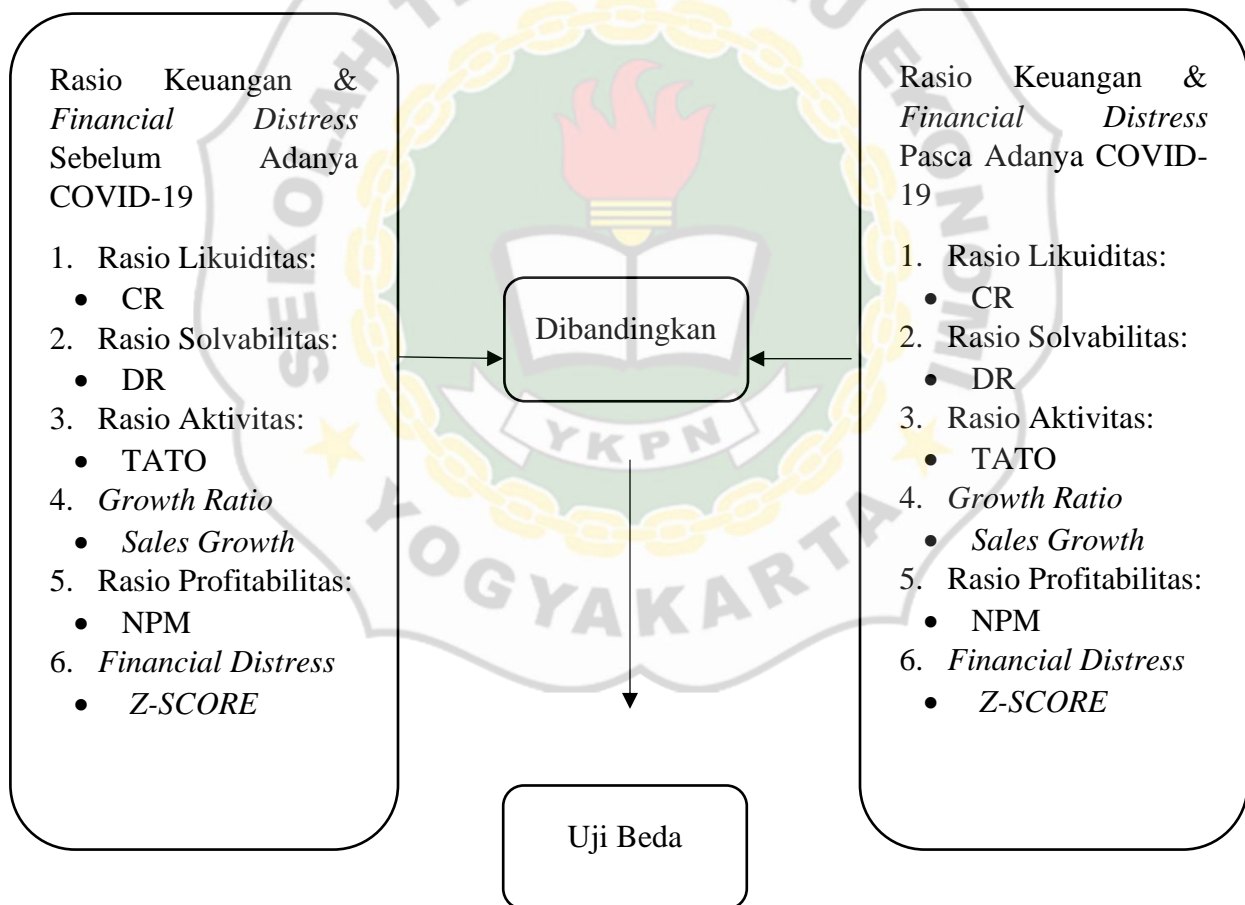
| Nilai Z | Keterangan |
|---------|------------|
|---------|------------|

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

| | |
|--------------------------|--|
| $Z > 2,60$ | Perusahaan dalam keadaan sehat. |
| Z antara 1,1 hingga 2,60 | Perusahaan dalam <i>grey area</i> atau rawan bangkrut. |
| $Z < 1,1$ | Perusahaan memiliki potensi bangkrut. |

Kerangka Pemikiran

Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan rasio keuangan dan *financial distress* pada perusahaan transportasi sebelum dan pasca adanya COVID-19.



Metode Penelitian

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif dan disusun berdasarkan rasio-rasio keuangan dan *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI. Hal tersebut dilakukan guna membandingkan kinerja perusahaan sebelum dan pasca adanya COVID-19.

Data yang dipakai pada penelitian ini merupakan data sekunder. Populasi yang dipakai pada penelitian ini adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI. Menurut Sugiyono (2015), populasi yaitu sebuah wilayah generalisasi yang mencakup objek atau subjek yang memiliki kelebihan dan ciri khas tertentu sehingga, digunakan oleh peneliti untuk dianalisis dan selanjutnya diambil kesimpulannya. Jumlah dari populasi pada penelitian ini sebanyak 46 perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI. *Purposive sampling* merupakan teknik yang dipakai dalam penelitian ini. Menurut Sugiono (2015), *purposive sampling* yakni sebuah teknik yang dipakai untuk menetapkan suatu sampel dengan menggunakan standar tertentu. Adapun kriteria sampel pada penelitian ini yakni:

1. Perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI.
2. Perusahaan yang mengeluarkan laporan triwulan 1, triwulan 2 dan triwulan 3 periode 2019-2020.

Berdasarkan kriteria di atas, maka sampel yang didapatkan pada penelitian ini sebanyak 33 perusahaan dari 46 perusahaan.

Dalam penelitian ini adapun variabel yang dipakai yakni variabel dependen dan variabel independen. Variabel dependen yang dipakai pada penelitian ini yakni COVID-19 dan variabel independen yang dipakai pada penelitian ini yakni rasio keuangan dan *financial distress*. Rasio keuangan meliputi *current ratio*, *debt ratio*, *total asset turnover*, *net profit margin* dan *sales growth*.

Metode dan Teknik Analisis

1. Statistika Deskriptif

Statistika deskriptif yaitu metode yang dilakukan untuk menganalisis suatu data guna mengetahui gambaran atau deskripsi dari variabel penelitian yang akan digunakan (Algifari,

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

2013). Sajian statistik deskriptif dalam penelitian ini yaitu rata-rata, standar deviasi, nilai tertinggi dan nilai minimum.

2. Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan sebuah syarat yang harus terpenuhi untuk suatu model regresi karena model regresi variabel bebas dan variabel tergantung harus dalam keadaan berdistribusi normal. Menurut Ghozali (2006), tujuan dari dilakukannya uji normalitas yaitu untuk memperlihatkan hasil dari model regresi, variabel pengganggu atau residual berdistribusi normal atau tidak (Datu & Maredesa, 2017). Pada uji normalitas menggunakan uji Kolmogorov-Smirnov. Uji Kolmogorov-Smirnov adalah uji pencocokan kurva untuk distribusi data secara umum (Nasrum, 2018).

3. Uji Beda

Uji beda digunakan guna memberikan kesimpulan dari hasil penelitian ini. Dalam menentukan penggunaan uji beda, ditentukan dengan hasil dari uji normalitas, apakah data berdistribusi normal atau tidak (Sari, 2021). Pada penelitian ini, jika data berdistribusi normal maka uji beda yang digunakan yaitu *paired sample t-test*, sedangkan jika data tidak berdistribusi normal maka uji beda yang digunakan yaitu *wilconxon signed rank test*.

Hasil Analisis Data

Penelitian ini melakukan perbandingan menggunakan rasio keuangan dan *financial distress*, sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI dengan menggunakan laporan keuangan triwulan 1, triwulan 2 dan triwulan 3 periode 2019-2020. Total perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI berjumlah 46 perusahaan. Dengan digunakannya *purposive sampling* sebagai teknik yang dilakukan untuk melakukan pemilihan sampel, didapat 33 perusahaan yang masuk dalam kriteria yang akan digunakan sebagai sampel dalam penelitian ini.

1. Statistik Deskriptif

Uji ini dilakukan dengan maksud untuk mendapatkan gambaran dari hasil variabel-variabel yang digunakan pada penelitian ini. Variabel tersebut yaitu *Current Ratio (CR)*, *Debt Ratio (DR)*, *Total Asset Turnover (TATO)*, *Net Profit Margin (NPM)*, *Sales Growth (SG)* dan *Z-Score*.

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Standar Deviation |
|-------------------------------|----|----------|---------|-----------|-------------------|
| CR Sebelum COVID-19 | 33 | 0,1600 | 11,3800 | 1,819394 | 2,3465466 |
| CR Pasca adanya COVID-19 | 33 | 0,0900 | 7,1300 | 1,441818 | 1,5963502 |
| DR Sebelum COVID-19 | 33 | 0,1200 | 1,6400 | 0,531818 | 0,3081645 |
| DR Pasca adanya COVID-19 | 33 | 0,1400 | 2,3900 | 0,596667 | 0,4286874 |
| TATO Sebelum COVID-19 | 33 | 0,0400 | 0,8000 | 0,159394 | 0,1549181 |
| TATO Pasca adanya COVID-19 | 33 | 0,0200 | 0,5700 | 0,124242 | 0,1226028 |
| NPM Sebelum COVID-19 | 33 | -4,7200 | 0,2200 | -0,136061 | 0,8367420 |
| NPM Pasca adanya COVID-19 | 33 | -15,7200 | 0,2800 | -0,763636 | 2,7867755 |
| SG Sebelum COVID-19 | 33 | -0,1900 | 0,4100 | 0,047879 | 0,1167197 |
| SG Pasca adanya COVID-19 | 33 | -0,6200 | 0,2900 | -0,56667 | 0,1359151 |
| Z-Score Sebelum COVID-19 | 33 | -53,0300 | 12,5900 | -0,669091 | 11,0569315 |
| Z-Score Pasca adanya COVID-19 | 33 | -58,3800 | 9,3300 | -1,793636 | 11,6737045 |

Variabel CR sebelum adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil 0,1600, nilai tertinggi 11,3800 dan nilai rata-rata 1,819394 serta standar deviasi 2,3465466, sedangkan variabel CR pasca adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil 0,0900, nilai tertinggi 7,1300 dan nilai rata-rata 1,441818 serta standar deviasi 1,5963502. Berdasarkan data tersebut, nilai CR pasca adanya COVID-19 mengalami penurunan dibandingkan dengan nilai CR sebelum adanya COVID-19. Hal ini membuktikan bahwa nilai CR selama adanya COVID-19 lebih rendah dibandingkan nilai CR sebelum adanya COVID-19.

Variabel DR sebelum adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil 0,1200, nilai tertinggi 1,6400 dan nilai rata-rata 0,531818 serta standar deviasi 0,3081645, sedangkan variabel DR pasca adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil 0,1400, nilai tertinggi 2,3900 dan nilai rata-rata 0,596667 serta standar deviasi 0,4286874. Berdasarkan data tersebut nilai DR pasca adanya COVID-19 mengalami kenaikan dibandingkan dengan nilai DR sebelum adanya COVID-19. Hal

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

ini membuktikan bahwa nilai DR pasca adanya COVID-19 lebih tinggi daripada nilai DR sebelum adanya COVID-19.

Variabel TATO sebelum adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil 0,0400, nilai tertinggi 0,8000 dan nilai rata-rata 0,159394 serta standar deviasi 0,1549181, sedangkan variabel TATO pasca adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil 0,0200, nilai tertinggi 0,5700 dan nilai rata-rata 0,124242 serta standar deviasi 0,1226028. Berdasarkan data tersebut nilai TATO pasca adanya COVID-19 mengalami penurunan dibandingkan dengan nilai TATO sebelum adanya COVID-19. Hal ini membuktikan bahwa nilai TATO pasca adanya COVID-19 lebih rendah dibandingkan dengan nilai TATO sebelum adanya COVID-19. Nilai TATO yang lebih rendah selama adanya COVID-19 menunjukkan bahwa perputaran aset lebih kecil dibandingkan dengan sebelum adanya COVID-19.

Variabel NPM sebelum adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil -4,7200, nilai tertinggi 0,2200 dan nilai rata-rata -0,136061 serta standar deviasi 0,8367420, sedangkan variabel NPM pasca adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil -15,7200, nilai tertinggi 0,2800 dan nilai rata-rata -0,763636 serta standar deviasi 2,7867755. Berdasarkan data tersebut, nilai NPM pasca adanya COVID-19 mengalami penurunan dibandingkan nilai NPM sebelum adanya COVID-19. Hal ini membuktikan bahwa nilai NPM pasca adanya COVID-19 lebih rendah daripada nilai NPM sebelum adanya COVID-19.

Variabel *sales growth* sebelum adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil -0,1900, nilai tertinggi 0,4100 dan nilai rata-rata 0,047879 serta standar deviasi 0,1167197, sedangkan variabel *sales growth* pasca adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil -0,6200, nilai tertinggi 0,2900 dan nilai rata-rata -0,56667 serta standar deviasi 0,1359151. Berdasarkan data tersebut, nilai *sales growth* pasca adanya COVID-19 mengalami penurunan dibandingkan dengan nilai *sales growth* sebelum adanya COVID-19. Hal ini membuktikan bahwa nilai *sales growth* pasca adanya COVID-19 lebih rendah dibandingkan dengan nilai *sales growth* sebelum adanya COVID-19.

Variabel *Z-Score* sebelum adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil -53,0300, nilai tertinggi 12,5900 dan nilai rata-rata -0,669091 serta standar deviasi 11,0569315, sedangkan variabel *Z-Score* pasca adanya COVID-19 mempunyai nilai terkecil -58,3800, nilai tertinggi 9,3300 dan nilai rata-rata -1,793636 serta standar deviasi 11,6737045. Berdasarkan data tersebut nilai *Z-Score* pasca adanya COVID-19 mengalami penurunan dibandingkan dengan nilai *Z-Score*

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

sebelum adanya COVID-19. Nilai *Z-Score* yang rendah pasca adanya COVID-19 membuktikan adanya penurunan nilai *Z-Score* dibandingkan dengan sebelum adanya COVID-19.

2. Uji Normalitas

- **Variabel *Current Ratio***

Tabel 1

Hasil Uji Normalitas *Current Ratio*

| | N | Test Statistic | Asymp. Sig. |
|----------------------------|----|----------------|-------------|
| CR sebelum adanya COVID-19 | 33 | ,295 | ,000 |
| CR pasca adanya COVID-19 | 33 | ,269 | ,000 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Berdasarkan dari tabel 1, variabel CR sebelum adanya COVID-19 memiliki nilai signifikansi 0,000 dan pasca adanya COVID-19 CR memiliki nilai signifikansi 0,000. Hasil tersebut membuktikan bahwa data CR sebelum dan pasca adanya COVID-19 tidak berdistribusi normal karena nilai signifikansi $< 0,05$. Selanjutnya dari hasil tersebut akan dilakukan uji beda dengan menggunakan *wilconxon ssigned rank test*.

- **Variabel *Debt Ratio***

Tabel 2

Hasil Uji Normalitas *Debt Ratio*

| | N | Test Statistic | Asymp. Sig. |
|----------------------------|----|----------------|-------------|
| DR sebelum adanya COVID-19 | 33 | ,170 | ,016 |
| DR pasca adanya COVID-19 | 33 | ,178 | ,010 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Berdasarkan dari tabel 2, variabel DR sebelum adanya COVID-19 memiliki nilai signifikansi 0,016 dan pasca adanya COVID-19, DR memiliki nilai signifikansi 0,010. Hasil tersebut membuktikan bahwa data DR sebelum dan pasca adanya COVID-19 tidak berdistribusi normal karena nilai signifikansi $< 0,05$. Selanjutnya dari hasil tersebut akan dilakukan uji beda dengan menggunakan *wilconxon ssigned rank test*.

- **Variabel *Total Asset Turnover***

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Tabel 3
Hasil Uji Normalitas *Total Asset Turnover*

| | N | <i>Test Statistic</i> | <i>Asymp. Sig.</i> |
|------------------------------|----|-----------------------|--------------------|
| TATO sebelum adanya COVID-19 | 33 | ,247 | ,000 |
| TATO pasca adanya COVID-19 | 33 | ,241 | ,000 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Berdasarkan dari tabel 3, variabel TATO sebelum adanya COVID-19 memiliki nilai signifikansi 0,000 dan pasca adanya COVID-19, TATO memiliki nilai signifikansi 0,000. Hasil tersebut membuktikan bahwa data TATO sebelum dan pasca adanya COVID-19 tidak berdistribusi normal karena nilai signifikansi $< 0,05$. Selanjutnya dari hasil tersebut akan dilakukan uji beda dengan menggunakan *wilconxon sighthed rank test*.

- **Variabel *Net Profit Margin***

Tabel 4
Hasil Uji Normalitas *Net Profit Margin*

| | N | <i>Test Statistic</i> | <i>Asymp. Sig.</i> |
|-----------------------------|----|-----------------------|--------------------|
| NPM sebelum adanya COVID-19 | 33 | ,376 | ,000 |
| NPM pasca adanya COVID-19 | 33 | ,375 | ,000 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Berdasarkan dari tabel 4, variabel NPM sebelum adanya COVID-19 memiliki nilai signifikansi 0,000 dan pasca adanya COVID-19 NPM memiliki nilai signifikansi 0,000. Hasil tersebut membuktikan bahwa data NPM sebelum dan pasca adanya COVID-19 tidak berdistribusi normal karena nilai signifikansi $< 0,05$. Selanjutnya dari hasil tersebut akan dilakukan uji beda dengan menggunakan *wilconxon sighthed rank test*.

- **Variabel *Sales Growth***

Tabel 5
Hasil Uji Normalitas *Sales Growth*

| | N | <i>Test Statistic</i> | <i>Asymp. Sig.</i> |
|--|---|-----------------------|--------------------|
|--|---|-----------------------|--------------------|

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

| | | | |
|---|----|------|------|
| <i>Sales Growth</i> sebelum adanya COVID-19 | 33 | ,210 | ,001 |
| <i>Sales Growth</i> pasca adanya COVID-19 | 33 | ,296 | ,000 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Berdasarkan dari tabel 5, variabel *Sales Growth* sebelum adanya COVID-19 memiliki nilai signifikansi 0,001 dan pasca adanya COVID-19 *Sales Growth* memiliki nilai signifikansi 0,000. Hasil tersebut membuktikan bahwa data *Sales Growth* sebelum dan pasca adanya COVID-19 tidak berdistribusi normal karena nilai signifikansi $< 0,05$. Selanjutnya dari hasil tersebut akan dilakukan uji beda dengan menggunakan *wilconxon sighthed rank test*.

- **Variabel Z-Score**

Tabel 6
Hasil Uji Normalitas Z-Score

| | N | Test Statistic | Asymp. Sig. |
|---------------------------------|----|----------------|-------------|
| Z-Score sebelum adanya COVID-19 | 33 | ,257 | ,000 |
| Z-Score pasca adanya COVID-19 | 33 | ,273 | ,000 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Berdasarkan dari tabel 6, variabel *Z-Score* sebelum adanya COVID-19 memiliki nilai signifikansi 0,000 dan pasca adanya COVID-19 *Z-Score* memiliki nilai signifikansi 0,000. Hasil tersebut membuktikan bahwa data *Z-Score* sebelum dan pasca adanya COVID-19 tidak berdistribusi normal karena nilai signifikansi $< 0,05$. Selanjutnya dari hasil tersebut akan dilakukan uji beda dengan menggunakan *wilconxon sighthed rank test*.

3. Uji Beda Rata-Rata

Uji beda dilakukan guna mengetahui apakah terdapat perbedaan antara rasio keuangan dan *financial distress* sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI. Uji beda yang dilakukan pada penelitian ini yaitu dengan uji *wilconxon signed rank test*.

- **Uji Wilconxon Signed Rank Test Pada Variabel Current Ratio**

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

- **Tabel 7**

- **Hasil Test Statistic Current Ratio**

| CR sebelum dan pasca adanya COVID-19 | Z | Asymp. Sig. (2-tailed) |
|--------------------------------------|--------|------------------------|
| | -1,664 | ,096 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Hasil dari tabel 7 didapat informasi bahwa nilai signifikansi 0,96, nilai tersebut membuktikan bahwa nilai signifikansi CR sebelum dan pasca adanya COVID-19 $> 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan variabel CR sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI. Hasil ini menolak H1 yang menyebutkan terdapat perbedaan CR sebelum dan pasca adanya COVID-19.

- **Uji Wilconxon Signed Rank Test Pada Variabel Debt Ratio**

- **Tabel 8**

- **Hasil Test Statistic Debt Ratio**

| DR sebelum dan pasca adanya COVID-19 | Z | Asymp. Sig. (2-tailed) |
|--------------------------------------|--------|------------------------|
| | -1,501 | ,133 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Hasil dari tabel 8 didapat informasi bahwa nilai signifikansi 0,133, nilai tersebut membuktikan bahwa nilai signifikansi DR sebelum dan pasca adanya COVID-19 $> 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan variabel DR sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI. Hasil ini menolak H2 yang menyebutkan terdapat perbedaan DR sebelum dan pasca adanya COVID-19.

- **Uji Wilconxon Signed Rank Test Pada Variabel Total Asset Turnover**

Tabel 9

Hasil Test Statistic Total Asset Turnover

| TATO sebelum dan pasca adanya COVID-19 | Z | Asymp. Sig. (2-tailed) |
|--|--------|------------------------|
| | -2,650 | ,008 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Hasil dari tabel 9 didapat informasi bahwa nilai signifikansi 0,008, nilai tersebut membuktikan bahwa nilai signifikansi TATO sebelum dan pasca adanya COVID-19 $<$

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

0.05. Dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan variabel TATO sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI. Hasil ini menerima H3 yang menyebutkan terdapat perbedaan TATO sebelum dan pasca adanya COVID-19.

- **Uji Wilconxon Signed Rank Test Pada Variabel Net Profit Margin**

Tabel 10

Hasil Test Statistic Net Profit Margin

| NPM sebelum dan pasca adanya COVID-19 | Z | Asymp. Sig. (2-tailed) |
|---------------------------------------|--------|------------------------|
| | -2,809 | 0,005 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Hasil dari tabel 10 didapat informasi bahwa nilai signifikansi 0,005, nilai tersebut membuktikan bahwa nilai signifikansi NPM sebelum dan pasca adanya COVID-19 $< 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan variabel NPM sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI. Hasil ini menerima H4 yang menyebutkan terdapat perbedaan NPM sebelum dan pasca adanya COVID-19.

- **Uji Wilconxon Signed Rank Test Pada Variabel Sales Growth**

Tabel 11

Hasil Test Statistic Sales Growth

| Sales growth sebelum dan pasca adanya COVID-19 | Z | Asymp. Sig. (2-tailed) |
|--|--------|------------------------|
| | -4,134 | 0,000 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Hasil dari tabel 11 didapat informasi bahwa nilai signifikansi 0,000, nilai tersebut membuktikan bahwa nilai signifikansi sales growth sebelum dan pasca adanya COVID-19 $< 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan variabel sales growth sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI. Hasil ini menerima H5 yang menyebutkan terdapat perbedaan SG sebelum dan pasca adanya COVID-19.

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

- Uji *Wilconxon Signed Rank Test* Pada Variabel *Z-Score*

Tabel 12

Hasil Test Statistic *Z-Score*

| <i>Z-Score</i> sebelum dan | <i>Z</i> | <i>Asymp. Sig. (2-tailed)</i> |
|----------------------------|----------|-------------------------------|
| pasca adanya COVID-19 | -1,885 | 0,059 |

Sumber: Pengolahan data menggunakan SPSS V25, 2021

Hasil dari tabel 12 didapat informasi bahwa nilai signifikansi 0,059, nilai tersebut membuktikan bahwa nilai signifikansi *Z-Score* sebelum dan pasca adanya COVID-19 > 0,05. Dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan variabel *Z-Score* sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI. Hasil ini menolak H₆ yang menyebutkan terdapat perbedaan *Z-Score* sebelum dan pasca adanya COVID-19.

Pembahasan

1. Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap *Current Ratio* Pada Perusahaan Transportasi

Hasil dari pengujian CR dengan menggunakan uji *wilconxon signed rank test*, memberikan hasil nilai signifikansi 0,096 yang berarti nilai tersebut > 0,05. Dapat diartikan bahwa tidak terdapat perbedaan CR sebelum dan pasca adanya COVID-19. Berdasarkan hasil dari uji *wilconxon signed rank test* menghasilkan temuan yang sama dengan hasil yang diperoleh Violandani (2021) yang melakukan uji beda pada rasio keuangan sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan yang tergabung dengan LQ45, yang menyebutkan tidak terdapat perbedaan *current ratio* sebelum dan pasca adanya adanya COVID-19. Kesimpulannya bahwa hasil ini menerima H₁.

Hasil ini merupakan sinyal yang baik bagi calon investor, karena selama adanya pandemi COVID-19 mayoritas perusahaan sektor transportasi masih mampu mengelola aset lancarnya untuk melunasi utang lancarnya. Hal ini berarti keadaan perusahaan masih tergolong baik sebelum dan pasca adanya COVID-19.

2. Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap *Debt Ratio* Pada Perusahaan Transportasi

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Hasil dari pengujian DR dengan menggunakan *wilconxon signed rank test*, memberikan hasil nilai signifikansi 0,133 yang berarti nilai tersebut $> 0,05$. Dapat diartikan bahwa tidak terdapat perbedaan DR sebelum dan pasca adanya COVID-19. Berdasarkan hasil dari uji *wilconxon signed rank test* menghasilkan temuan yang sama dengan hasil yang diperoleh Violandani (2021), yang melakukan uji beda pada rasio keuangan sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan yang tergabung dengan LQ45, yang menyebutkan tidak terdapat perbedaan *debt to asset ratio* sebelum dan pasca adanya adanya COVID-19. Kesimpulannya bahwa hasil ini menolak H2.

Hasil ini merupakan sinyal yang baik bagi calon investor, karena selama adanya pandemi COVID-19 mayoritas perusahaan sektor transportasi masih mampu mengelola utang jangka panjangnya. Hal ini berarti keadaan perusahaan masih tergolong baik sebelum dan pasca adanya COVID-19.

3. Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap *Total Asset Turnover* Pada Perusahaan Transportasi

Hasil dari pengujian TATO dengan menggunakan *wilconxon signed rank test*, memberikan hasil nilai signifikansi 0,008 yang berarti nilai tersebut $< 0,05$. Dapat diartikan bahwa terdapat perbedaan TATO sebelum dan pasca adanya COVID-19. Berdasarkan hasil dari uji *wilconxon signed rank test* menghasilkan temuan yang sama dengan hasil yang diperoleh Violandani (2021), yang melakukan uji beda pada rasio keuangan sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan yang tergabung dengan LQ45, yang menyebutkan terdapat perbedaan *total asset turnover* sebelum dan pasca adanya adanya COVID-19. Kesimpulannya bahwa hasil ini menerima H3.

4. Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap *Net Profit Margin* Pada Perusahaan Transportasi

Hasil dari pengujian TATO dengan menggunakan *wilconxon signed rank test*, memberikan hasil nilai signifikansi 0,005 yang berarti nilai tersebut $< 0,05$. Dapat diartikan bahwa terdapat perbedaan *net profit margin* sebelum dan pasca adanya COVID-19. Berdasarkan hasil dari uji *wilconxon signed rank test* menghasilkan temuan yang sama dengan hasil yang diperoleh Sari (2021), yang melakukan uji beda pada *financial performance* sebelum dan pasca adanya COVID-

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

19 pada perusahaan pariwisata, yang menyebutkan terdapat perbedaan *net profit margin* sebelum dan pasca adanya COVID-19. Kesimpulannya bahwa hasil ini menerima H4.

5. Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap *Sales Growth* Pada Perusahaan Transportasi

Hasil dari pengujian *sales growth* dengan menggunakan *wilconxon signed rank test*, memberikan hasil nilai signifikansi 0,000 yang berarti nilai tersebut $< 0,05$. Dapat diartikan bahwa terdapat perbedaan *sales growth* sebelum dan pasca adanya COVID-19. Berdasarkan hasil dari uji *wilconxon signed rank test* menghasilkan temuan yang sama dengan hasil yang diperoleh Hilman & Laturette (2021), yang melakukan uji beda pada kinerja perusahaan sebelum dan pasca adanya COVID-19 pada perusahaan konstruksi dan *consumer goods*, yang menyebutkan terdapat perbedaan *sales growth* sebelum dan pasca adanya COVID-19. Kesimpulannya bahwa hasil ini menerima H5.

6. Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Transportasi

Hasil dari pengujian *Z-Score* dengan menggunakan *wilconxon signed rank test*, memberikan hasil nilai signifikansi 0,059 yang berarti nilai tersebut $> 0,05$. Dapat diartikan bahwa tidak terdapat perbedaan *Z-Score* sebelum dan pasca adanya COVID-19. Berdasarkan hasil dari uji *wilconxon signed rank test* menghasilkan temuan yang sama dengan hasil yang diperoleh Novietta & Minan (2017), yang melakukan uji beda model kebangkrutan pada perusahaan tekstil dan garmen, yang menyebutkan tidak terdapat perbedaan antara model Altman *Z-Score*, model Ohlson dan model Zmijewski dalam memprediksi kebangkrutan pada perusahaan tekstil dan garmen antara tahun 2011, 2012, 2013 dan 2014. Kesimpulannya bahwa hasil ini menolak H6.

Hasil ini merupakan sinyal yang baik bagi calon investor, karena pasca adanya COVID-19 perusahaan sektor transportasi tidak mengalami penurunan nilai *Z-Score* secara signifikan. Hal tersebut membuat *financial distress* perusahaan pasca adanya COVID-19 masih tergolong sama jika dibandingkan dengan sebelum adanya COVID-19.

Kesimpulan dan Keterbatasan

Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui perbedaan rasio keuangan dan *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi sebelum dan pasca adanya COVID-19. Uji

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

beda hanya menggunakan *Wilcoxon signed rank test* dengan tingkat signifikansi 0,05 atau 5% dan memperoleh kesimpulan bahwa tidak terdapat perbedaan pada variabel CR, DR dan *Z-Score* sebelum dan pasca adanya COVID-19, serta terdapat perbedaan pada variabel TATO, NPM dan SG sebelum dan pasca adanya COVID-19.

Penelitian ini dikerjakan dengan sebaik-baiknya dan semaksimal mungkin, akan tetapi masih terdapat keterbatasan. Keterbatasan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Lingkup perusahaan yang digunakan dalam penelitian ini hanya menggunakan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI sehingga, hasil dari penelitian ini tidak dapat disamaratakan dengan seluruh sektor perusahaan terbuka yang terdaftar di BEI.
2. Terbatasnya referensi penelitian terkait perbedaan rasio keuangan dan *financial distress* pada masa pandemi.

Daftar Pustaka

- Algifari. (2013). *Statistika Induktif untuk Ekonomi dan Bisnis*.
- Amalya, N. T. (2018). Pengaruh Return on Asset, Return on Equity, Net Profit Margin Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Harga Saham. *Jurnal SEKURITAS (Saham, Ekonomi, Keuangan Dan Investasi)*, 1(3), 157–181. <https://doi.org/10.32493/skt.v1i3.1096>
- Christanti, N., & Mahastanti, L. A. (2011). Faktor-Faktor Yang Dipertimbangkan Investor Dalam Melakukan Investasi. *Jurnal Manajemen Teori Dan Terapan/ Journal of Theory and Applied Management*, 4(3), 37–51. <https://doi.org/10.20473/jmtt.v4i3.2424>
- Datu, C. V., & Maredesa, D. (2017). *PENGARUH DEVIDEND PER SHARE DAN EARNING PER SHARE TERHADAP HARGA SAHAMPADA PERUSAHAAN GO PUBLIC DI BURSA EFEK INDONESIA*. 12(2), 1233–1242.
- Deitiana, T. (2011). *Pengaruh rasio keuangan, pertumbuhan penjualan dan dividen terhadap harga saham*. 13(1), 57–66.
- Fahmi, I. (2020). *Analisis Laporan Keuangan* (D. Handi (ed.); 7th ed.). CV.ALVABETA.
- Fauzi, A. (2021). *ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PT XL AXIATA TBK. (EXCL) SEBELUM DAN SESUDAH AKUISISI*. November 2018, 1–10.

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

- Gitiyarko, V. (2020). *Kebijakan Pemerintah Menangani COVID-19 Sepanjang Semester II 2020*. <https://kompaspedia.kompas.id/baca/paparan-topik/kebijakan-pemerintah-menangani-covid-19-sepanjang-semester-ii-2020>
- Gumanti, T. A. (2009). Teori Sinyal Dalam Manajemen Keuangan. *Manajemen Dan Usahawan Indonesia, September*, 1–29.
- Hasanah, A., & Enggariyanto, D. (2018). *Analisa Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Return On Asset Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. 1*.
- Kasmir. (2019). *ANALISIS LAPORAN KEUANGAN* (12th ed.). PT. Rajagrafindo Persada.
- Kurniawan, H. (2020). *Larangan Mudik untuk Cegah Sebaran Covid-19 Memukul Sektor Transportasi*. <https://ekbis.sindonews.com/read/12195/34/larangan-mudik-untuk-cegah-sebaran-covid-19-memukul-sektor-transportasi-1588201496?showpage=all>
- Latuconsina, Y. N. A., & Rizal, N. A. (2018). Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Bumn Sektor Pertambangan Di Indonesia Dan China Dilihat Dari Rasio Keuangan. *Jurnal Penelitian Pendidikan, 18*(1), 77–86. <https://doi.org/10.17509/jpp.v18i1.11062>
- Nasrum, A. (2018). *Uji Normalitas Data untuk Penelitian*.
- Platt, H. D., & Platt, M. B. (2002). Predicting corporate financial distress: Reflections on choice-based sample bias. *Journal of Economics and Finance, 26*(2), 184–199. <https://doi.org/10.1007/bf02755985>
- Prihadi, T. (2020). *Analisis Laporan Keuangan Konsep & Aplikasi* (1st ed.). PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Rizal, J. G. (2020). *Pandemi Covid-19, Apa Saja Dampak pada Sektor Ketenagakerjaan Indonesia?* <https://www.kompas.com/tren/read/2020/08/11/102500165/pandemi-covid-19-apa-saja-dampak-pada-sektor-ketenagakerjaan-indonesia-?page=all>
- Rokhlinasari, S. (2016). *Teori –Teori dalam Pengungkapan Informasi Corporate Social Responsibility Perbanka*. 1–11.
- Sagita, N. S. (2020). *Misteri Asal-usul COVID-19, Setahun Sejak Pasien Pertama Ditemukan di Wuhan*. <https://health.detik.com/berita-detikhealth/d-5282100/misteri-asal-usul-covid-19->

PLAGIASI MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

setahun-sejak-pasien-pertama-ditemukan-di-wuhan

Sari, W. I. (2021). *ANALISIS FINANCIAL PERFORMANCE DAN FINANCIAL DISTRESS SEBELUM DAN SELAMA PANDEMI COVID-19* Oleh : WAHYU INDAH SARI NIM : G72217077 UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA PROGRAM STUDI AKUNTANSI.

Setyaningrum, K. D., Atahau, A. D. R., & Madea, I. (2020). Analisis Z-Score Dalam Mengukur Kinerja Keuangan Untuk Memprediksi Kebangkrutan Perusahaan Manufaktur Pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Riset Akuntansi Politala*, 3(2), 74.
<https://doi.org/10.34128/jra.v3i2.62>

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*.

Syafina, D. C. (2020). *Industri Maskapai Penerbangan Terancam Bangkrut karena COVID-19?*
<https://tirto.id/industri-maskapai-penerbangan-terancam-bangkrut-karena-covid-19-eH33>

Violandani, D. S. (2021). ANALISIS KOMPARASI RASIO KEUANGAN SEBELUM DAN SELAMA PANDEMI COVID-19 PADA PERUSAHAAN TERBUKA YANG TERDAFTAR PADA INDEKS LQ45. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.