

**ANALISIS *FINANCIAL PERFORMANCE* DAN *FINANCIAL DISTRESS*
SEBELUM DAN SELAMA PANDEMI COVID-19
(Studi Empiris Perusahaan Transportasi dan Pariwisata di BEI)**

SKRIPSI

Oleh:

WAHYU INDAH SARI

NIM: G72217077



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

PROGRAM STUDI AKUNTANSI

SURABAYA

2021

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini saya:

Nama : Wahyu Indah Sari

NIM : G72217077

Fakultas/Prodi : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam/Akuntansi

Judul Skripsi : Analisis *Financial Performance* dan *Financial Distress* Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 (Studi Empiris Perusahaan Transportasi dan Pariwisata di BEI)

Dengan sungguh-sungguh menyatakan bahwa skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/ karya saya sendiri, kecuali pada bagian bagian yang dirujuk sumbernya.

Surabaya, 10 Januari 2021

Saya menyatakan,



Wahyu Indah Sari

NIM. G72217077

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi yang ditulis oleh Wahyu Indah Sari NIM. G72217077 ini telah diperiksa dan disetujui untuk dimunaqasahkan.

Surabaya, 14 Januari 2021

Pembimbing

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Imam Buchori', with a small dash below it.

Imam Buchori, SE., M.Si.

NIP 196809262000031001

PENGESAHAN

Skripsi yang ditulis oleh Wahyu Indah Sari NIM G72217077 ini telah dipertahankan di depan sidang Majelis Munaqosah Skripsi Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Sunan Ampel Surabaya pada hari rabu, 27 Januari 2020 dan dapat diterima sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program sarjana strata satu bidang Akuntansi.

Majelis Munaqosah Skripsi:

Penguji I



Imam Buchori, SE, M.Si.
NIP. 196809262000031001

Penguji II



Dr. Sirajul Arifin, S.Ag., S.S., M.E.I
NIP. 197005142000031001

Penguji III



Mochammad Ilvas Junjuran, M.A.
NIP. 199303302019031009

Penguji IV



Selvia Eka Aristianta, M.A.
NIP. 199307302019030229

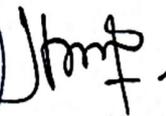
Surabaya, 01 April 2021

Mengesahkan,

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya

Dekan,



Dr. H. Ah. Ali Arifin, MM
NIP. 196212141993031002



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAY
PERPUSTAKAAN

Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
 E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
 KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : WAHYU INDAH SARI
 NIM : G72217077
 Fakultas/Jurusan : FEBI/AKUNTANSI
 E-mail address : wahyuindahsr72@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :

Sekripsi Tesis Desertasi Lain-lain (.....)

yang berjudul :

ANALISIS FINANCIAL PERFORMANCE DAN FINANCIAL DISTRESS SEBELUM DAN

SELAMA PANDEMI COVID-19 (Studi Empiris Perusahaan Transportasi dan Pariwisata

di BEI)

berserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara *fulltext* untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 12 April 2021

Penulis

(WAHYU INDAH S)

ABSTRAK

Skripsi berjudul “Analisis *Financial Performance* dan *Financial Distress* Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 (Studi Empiris Perusahaan Transportasi dan Pariwisata di BEI)” ini membahas tentang dampak dari krisis yang ditimbulkan oleh pandemi covid-19. Adapun rumusan masalah dari penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa signifikan perbedaan yang ditimbulkan oleh pandemi covid-19 pada *financial performance* (ROA, ROE, NPM) serta *financial distress* perusahaan transportasi dan pariwisata di Bursa Efek Indonesia.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif dan menggunakan data sekunder. Populasi meliputi perusahaan pariwisata dan transportasi di BEI, kemudian dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*, didapatkan sampel sejumlah 22 perusahaan pariwisata dan 29 perusahaan transportasi yang memenuhi kriteria. Adapun proksi yang digunakan dalam mengukur *financial performance* yakni rasio profitabilitas (ROA, ROE, dan NPM), Sementara *financial distress* menggunakan Altman *z-score*. Selanjutnya, rasio-rasio tersebut di uji beda menggunakan *wilcoxon sign rank test* dengan bantuan SPSS 21.

Hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan dari rasio *financial performance* yang meliputi ROA, ROE, dan NPM pada perusahaan pariwisata, sedangkan *financial distress* (*Z-score*) perusahaan pariwisata juga mengalami perbedaan yang signifikan antara sebelum dan selama pandemi covid-19. Kemudian pada perusahaan transportasi tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *financial performance* yang meliputi rasio ROA, ROE, dan NPM, sedangkan *financial distress* (*Z-score*) mengalami perbedaan yang signifikan antara periode sebelum dan selama pandemi covid-19.

Berdasarkan hasil tersebut, diharapkan bagi manajemen perusahaan untuk segera memperbaiki kondisi kesehatan keuangan perusahaan yang memburuk selama pandemi, sehingga bisa terbebas dari potensi kebangkrutan.

Sementara itu, rata-rata dari ROA selama tahun 2019 adalah sebesar 0.0203838 dengan standar deviasi sebesar 0.05372120 dan untuk tahun 2020 mean sebesar -0.0226208 dengan standar deviasi 0.03264172, hal ini juga menunjukkan bahwa secara statistika deskriptif terdapat kecenderungan penurunan dari rata-rata ROA antara sebelum dan selama pandemi covid-19 berlangsung.

Pada variabel ROE didapatkan hasil bahwa selama tahun 2019 nilai minimum dari imbal hasil yang didapatkan oleh perusahaan sektor pariwisata adalah sebesar -0.07842 serta nilai tertinggi yang dapat diperoleh adalah sebesar 0.30349. Sementara ditahun 2020 nilai minimum dari *return on equity* adalah -0.36165 dan nilai maksimum-nya sebesar 0.02882. Berdasarkan hasil tersebut, dapat diketahui bahwa kemampuan imbal hasil ekuitas tertinggi yang dapat dicapai oleh perusahaan pariwisata mengalami penurunan dari tahun 2019 ke tahun 2020. Kemudian, tabel hasil 4.2 juga menunjukkan adanya penurunan nilai rata-rata dari imbal hasil ekuitas perusahaan pariwisata yang mana ditahun 2019 sebesar 0.0306330 dengan standar deviasi sebesar 0.07650503 sementara tahun 2020 harus merosot hingga mencapai angka minus, yakni -0.0563143 dengan standar deviasi sebesar 0.09161484.

Selanjutnya, pada variabel NPM didapatkan hasil bahwa selama tahun 2019 nilai minimum NPM yang dapat dicapai perusahaan pariwisata adalah sebesar -0.03702 dengan nilai maksimum 0.08931 sementara tahun 2020 nilai minimum sebesar -0.15701 dan nilai maksimum 0.02527. Berdasarkan hasil ini dapat terlihat bahwa terdapat penurunan kemampuan perusahaan dalam mencapai nilai maksimum dari *net profit sales* antara sebelum dan selama pandemi berlangsung. Selain itu, berdasarkan nilai mean yang tertera pada tabel hasil menunjukkan adanya penurunan dari NPM antara sebelum dan

selama pandemi covid-19 yakni sebesar 0.0149384 dengan standar deviasi 0.03085486 ditahun 2019 dan menurun ditahun 2020 hingga -0.0216345 dengan standar deviasi 0.03522550.

Terakhir, berdasarkan hasil uji statistika deskriptif pada tabel 4.2 untuk *Z-score* yang melambangkan potensi kebangkrutan menunjukkan hasil minimum sebesar 0.17361 dan hasil maksimum sebesar 2586.66688 untuk tahun 2019 serta ditahun 2020 *Z-score* perusahaan pariwisata menunjukkan angka minimum sebesar -0.26651 dan angka maksimum sebesar 809.37132. Selain itu, tabel 4.2 juga menunjukkan adanya penurunan rata-rata *Z-score* antara sebelum dan selama pandemi berlangsung yakni sebesar 193.97 dengan standar deviasi 634.60 selama tahun 2019 dan harus mengalami penurunan rata-rata menjadi 43.74 dengan standar deviasi 172.00 pada tahun 2020. Penurunan nilai *z-score* ini dapat diartikan sebagai penurunan kondisi kesehatan keuangan perusahaan, semakin menurun maka potensi kebangkrutan semakin besar.

Berikut ini adalah hasil uji statistika deskriptif pada perusahaan sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia:

Selanjutnya, ROE (*return on equity*) perusahaan transportasi tahun 2019 mencapai nilai maksimum pada 0.38582 dan nilai minimum -0.14503, sementara di tahun 2020 ROE mencapai nilai maksimum sebesar 0.17217 dan nilai minimum -8.95424. Hal ini menunjukkan terdapat penurunan kemampuan dari perusahaan transportasi dalam menghasilkan imbal balik ekuitas selama masa pandemic covid-19. Kemudian pada mean ROE (*return on equity*) perusahaan transportasi juga turut menunjukkan adanya sebuah penurunan yakni pada 2019 sebesar 0.0453518 dengan standar deviasi 0.09191726 dan pada 2020 dengan nilai mean -0.3460779 dan standar deviasi 1.69034228, hasil tersebut membuktikan bahwa pandemic covid-19 menyebabkan penurunan ROE pada perusahaan transportasi di Indonesia.

Kemudian tabel 4.3 juga menunjukkan kondisi NPM (*net profit margin*) perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi covid-19 yang menunjukkan adanya peningkatan kemampuan perusahaan dalam mencapai NPM maksimum-nya, ditandai dengan perolehan NPM tahun 2019 dengan nilai minimum dan maksimum -0.38210 dan 0.11610 dan ditahun 2020 mengalami peningkatan sebesar -0.15738 untuk nilai minimum dan 0.15761 untuk nilai maksimum-nya. Akan tetapi pada mean NPM perusahaan transportasi justru menunjukkan adanya penurunan dimana mean tahun 2019 adalah sebesar 0.0138939 dengan standar deviasi 0.08630022 dan tahun 2020 sebesar 0.0104532 dengan standar deviasi 0.06530752.

Terakhir, pada variabel *z-score* yang melambangkan *financial distress* perusahaan transportasi didapatkan hasil selama tahun 2019 nilai *z-score* minimum sebesar -14.98586 dan maksimum 91.42783, sementara di tahun 2020 dengan skor minimum -15.09420 dan maksimum 20.26392. Selain itu mean *z-score* tahun 2019 didapatkan hasil

Berdasarkan hasil yang disajikan dalam tabel diatas, dapat diketahui bahwa untuk variabel ROA 2019 perusahaan pariwisata memiliki distribusi yang tidak normal karena hasil *asympt.sig (2-tailed)* menunjukkan nilai 0,001 yang mana hasil tersebut kurang dari 0,05 sementara untuk ROA tahun 2020 menunjukkan nilai *asympt.sig (2-tailed)* sebesar 0,200 yang mana nilai tersebut lebih besar dari 0,05 yang artinya data berdistribusi normal. Dari hasil ini dapat di ambil langkah uji beda selanjutnya dengan menggunakan uji statistika non-parametrik, yakni uji *wilcoxon* dikarenakan salah satu dari kelompok sampel tersebut tidak berdistribusi normal.

Kemudian pada variabel ROE hasil dari *asympt.sig (2-tailed)* kurang dari 0,05 yakni ROE 2019 sebesar 0,011 dan ROE 2020 sebesar 0,001 yang menunjukkan bahwa distribusi pada kedua kelompok sampel tersebut tidak normal. Hasil ini menunjukkan bahwasanya uji beda yang dilakukan dalam menguji perbedaan ROE perusahaan pariwisata sebelum dan selama pandemi covid-19 menggunakan uji *wilcoxon*.

Selanjutnya pada NPM perusahaan pariwisata menunjukkan NPM 2019 sebesar 1,66 yang mana lebih dari 0,05 hal ini menunjukkan bahwa data berdistribusi normal. Namun NPM tahun 2020 menunjukkan nilai *asympt sig 2 tailed* sebesar 0,002 yang berarti data tidak berdistribusi normal. Maka berdasarkan hasil uji normalitas tersebut, uji beda yang dapat dilakukan pada kedua kelompok sampel berpasangan tersebut adalah uji *wilcoxon* yang merupakan uji statistika non-parametrik.

Terakhir, berdasarkan uji normalitas didapatkan hasil *asympt sign 2 tailed Z-score* tahun 2019 sebesar 0,000 dan *Z-score* tahun 2020 sebesar 0,000 dimana kedua hasil tersebut kurang dari 0,05. Hasil ini menunjukkan bahwa data-data tersebut tidak berdistribusi normal. Berdasarkan hasil dari uji *kolmogorov smirnov* ini dapat diambil

Kemudian hasil uji normalitas pada ROE (*return on equity*) perusahaan transportasi di dapatkan hasil *asym. Sign 2 tailed* selama tahun 2019 dan 2020 sebesar 0,005 dan 0,000 dimana hasil ini kurang dari 0,05 yang menandakan bahwa kedua kelompok data sampel tersebut tidak berdistribusi normal. Sehingga atas hasil ini dapat diputuskan bahwa uji beda yang akan dilakukan pada ROE transportasi antara sebelum dan selama pandemic covid-19 menggunakan uji *wilcoxon* yang termasuk ke dalam uji statistika non-parametrik.

Selanjutnya hasil uji normalitas pada tabel 4.5 juga menunjukkan perolehan *asym. Sign 2 tailed* NPM (*net profit margin*) perusahaan transportasi dari tahun 2019 dan 2020 adalah sebesar 0,000 dan 0,006 dimana kedua hasil tersebut kurang dari 0,05 sehingga distribusi data-nya tidak normal. Berdasarkan hasil tersebut maka jenis uji beda yang akan dilakukan pada NPM perusahaan transportasi adalah menggunakan statistika non-parametrik yakni uji *wilcoxon*.

Terakhir, tabel 4.5 turut menunjukkan hasil perolehan *asym. Sign 2 tailed* dari uji normalitas *kolmogorov smirnov* pada *z-score* sebesar 0,000 untuk tahun 2019 dan 0,000 untuk tahun 2020. Kedua nilai tersebut lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05 yang mana dapat ditarik kesimpulan bahwa distribusi data pada kedua kelompok sampel tersebut tidak normal. Adapun uji beda yang dapat dilakukan dalam membandingkan kedua kelompok sampel tersebut adalah dengan uji statistika non-parametrik yaitu *wilcoxon sign rank test*.

3. Uji Hipotesis (*Wilcoxon Test*)

Uji hipotesis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah uji beda dari sampel berpasangan menggunakan uji statistika non-parametrik, yakni uji *wilcoxon*. Uji ini

terdapat perbedaan yang signifikan antara sebelum dan selama melakukan IPO. Meskipun demikian hasil dari penelitian ini turut mendukung penelitian lainnya, yakni penelitian oleh Jufri tentang dampak krisis 2008 pada profitabilitas perusahaan yang melakukan ekspor ke Eropa dimana juga menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara periode sebelum dan selama krisis berlangsung.

Adapun hasil dalam penelitian ini menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan pada ROA perusahaan pariwisata antara sebelum dan selama pandemi covid-19 yang disebabkan oleh adanya penurunan ROA selama pandemi covid-19 berlangsung. Penurunan ROA tersebut disebabkan menurunnya total pendapatan dari perusahaan sementara perusahaan tetap menanggung biaya-biaya operasional, sehingga laba atau *return* yang diperoleh perusahaan menjadi lebih kecil jika dibandingkan periode sebelum pandemi berlangsung. Sedangkan, total asset dari perusahaan tetap sehingga ketika kedua komponen tersebut dibandingkan membuat rasio *Return on Asset* dari perusahaan pariwisata menurun dari sebelum pandemi berlangsung, adapun penurunan tersebut bersifat signifikan. Dari hasil ini dapat diketahui bahwa pandemi covid-19 telah menimbulkan perbedaan yang signifikan pada kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

2. Dampak Covid Terhadap Kinerja Keuangan ROE (*Return on Equity*) Perusahaan Pariwisata

Dari hasil yang ada di bab iv dapat dilihat bahwa perolehan hasil uji beda ROE pada perusahaan pariwisata dengan *wilcoxon* test menunjukkan *asympt. sig 2 tailed* sebesar 0,000 dimana nilai tersebut kurang dari 0,05. Hasil ini menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan dari kemampuan perusahaan dalam memperoleh imbal hasil ekuitas antara sebelum dan selama pandemi covid-19 berlangsung.

Hasil dari penelitian ini sejalan dengan hasil yang diperoleh dari beberapa penelitian sebelumnya, diantaranya penelitian oleh Jufri tentang dampak krisis 2008 pada profitabilitas perusahaan yang melakukan ekspor ke Eropa dimana menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara periode sebelum dan selama krisis tahun 2008 berlangsung. Selain itu, penelitian oleh Khukmiyah, Susyanti, & Salim yang juga meneliti tentang perbedaan kinerja keuangan dengan menggunakan objek perusahaan kosmetik pada periode sebelum dan setelah maraknya *online shop* menggunakan beberapa proksi keuangan, salah satunya menggunakan proksi ROE, hasil menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan pada ROE sebelum dan setelah maraknya *online shop*.

Meskipun demikian, hasil dari penelitian ini tidak sejalan dengan beberapa penelitian lainnya antara lain penelitian oleh Juliana dan Sumani yang melakukan perbandingan kinerja keuangan selama periode 2013-2014 pada perusahaan yang melakukan IPO, Adapun proksi yang digunakan meliputi likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas dimana ketiganya menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara sebelum dan selama melakukan IPO. Selain itu, Winarno juga melakukan analisis perbandingan kinerja keuangan perusahaan ekspedisi periode 2016-2018 menggunakan beberapa rasio salah satunya ROE, dimana hasil menunjukkan selama periode tersebut perusahaan ekspedisi tidak mengalami perbedaan yang signifikan serta keseluruhan rasio menunjukkan nilai yang baik.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan adanya perbedaan yang bersifat signifikan pada ROE atau imbal balik ekuitas dari perusahaan pariwisata selama krisis pandemi. Hasil tersebut dikarenakan adanya penurunan kinerja pada mayoritas perusahaan pariwisata selama pandemic berlangsung. Adapun penurunan tersebut disebabkan laba bersih

perusahaan yang menurun sebagai akibat berkurangnya pendapatan di sektor pariwisata, sehingga ketika dibandingkan dengan total ekuitas hasil dari periode selama pandemi mengalami penurunan yang signifikan, karena di periode sebelumnya laba perusahaan lebih baik daripada laba selama pandemi berlangsung. Berdasarkan hasil ini dapat diartikan bahwa pandemi covid-19 menimbulkan perbedaan signifikan bagi kemampuan perusahaan pariwisata dalam menghasilkan imbal balik ekuitas.

3. Dampak Covid Terhadap Kinerja Keuangan NPM (*Net Profit Margin*) Perusahaan Pariwisata

Berdasarkan hasil yang ada di bab iv dapat diketahui bahwa uji *wilcoxon* menunjukkan *asympt. sig 2 tailed* sebesar 0,000 yang kurang dari 0,05, dimana hal ini menandakan adanya suatu perbedaan yang signifikan dari NPM dimasa sebelum dan selama pandemi covid-19 berlangsung. Adapun uji statistika deskriptif menunjukkan bahwasanya pengaruh yang ditimbulkan oleh krisis pandemi covid-19 ini adalah penurunan pada kemampuan perusahaan dalam menghasilkan *net profit margin* perusahaan pariwisata, hal tersebut ditandai dengan perolehan mean atau nilai rata-rata NPM pada tahun 2019 sebesar 0.0149384 dan menurun ditahun 2020 hingga -0.0216345.

Hasil dari penelitian ini sejalan dengan penelitian oleh Jefri yang melakukan uji beda pada rasio-rasio keuangan sebelum dan selama periode krisis moneter tahun 2008, dimana pada penelitian ini menyatakan bahwa rasio profitabilitas mengalami perbedaan yang signifikan antara periode sebelum dan selama masa krisis berlangsung. Namun, meskipun demikian hasil dari penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian oleh Juliana dan Sumani tentang perbedaan profitabilitas antara sebelum dan selama IPO yang justru menunjukkan tidak adanya suatu perbedaan yang signifikan pada rasio tersebut.

Dalam penelitian ini, perusahaan pariwisata mengalami perbedaan NPM yang signifikan dikarenakan adanya penurunan pada akun pendapatan, sementara perusahaan tetap mengeluarkan biaya-biaya guna kepentingan operasional, sehingga komponen laba usaha (*net profit*) yang dapat diperoleh dari setiap penjualan jasa otomatis juga menurun. Maka, ketika *net profit* dibandingkan dengan total pendapatan selama pandemi covid-19 menghasilkan rasio NPM yang lebih kecil jika dibandingkan sebelum pandemi covid-19 berlangsung. Sehingga dapat diartikan bahwa pandemi covid-19 telah memberikan perbedaan yang signifikan pada kemampuan perusahaan pariwisata dalam menghasilkan laba bersih dari setiap penjualannya.

Dari hasil yang ada pada bab iv, dapat diketahui bahwa uji *wilcoxon* pada *z-score* yang melambangkan potensi kebangkrutan pada perusahaan pariwisata menunjukkan perolehan nilai *asympt. sig 2 tailed* sebesar 0,000 dimana nilai tersebut kurang dari 0,05. Hasil tersebut mengindikasikan adanya suatu perbedaan yang signifikan dari potensi kebangkrutan perusahaan pariwisata sebelum dan selama pandemi berlangsung. Selain itu, berdasarkan uji statistika deskriptif, menunjukkan adanya kecenderungan penurunan *z-score* selama pandemi berlangsung yakni sebesar 193.97 dengan standar deviasi 634.60 selama tahun 2019, dan harus mengalami penurunan rata-rata menjadi 43.74 dengan standar deviasi 172.00 pada tahun 2020.

Hasil penelitian ini mendukung beberapa penelitian sebelumnya, seperti penelitian oleh Eska & Hendratno yang melakukan uji beda pada potensi kebangkrutan di perusahaan tambang dan mineral selama periode 2013-2017, yang hasilnya menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan selama periode tersebut. Meskipun demikian hasil penelitian ini

tidak sejalan dengan hasil yang didapatkan dari penelitian oleh Novietta, et all yang meneliti terkait perbedaan potensi kebangkrutan menggunakan tiga model prediksi Altman, Ohlson, dan Zmijewski, dimana ketiganya sama-sama menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada potensi kebangkrutan perusahaan tekstil dan garmen selama periode 2011-2014.

Adapun perbedaan yang signifikan pada potensi kebangkrutan di sektor pariwisata dikarenakan beberapa hal, mulai dari menurunnya total pendapatan dikarenakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang mengharuskan ditutupnya banyak tempat wisata. Selain itu, gejolak pasar saham yang membuat banyak saham mengalami penurunan harga yang sangat signifikan. Kedua komponen tersebut merupakan komponen penyusun dari formula *z-score* sehingga ketika komponen tersebut mengalami penurunan maka otomatis *z-score* juga menurun dan penurunan *z-score* ini ditafsirkan sebagai peningkatan potensi kebangkrutan pada perusahaan pariwisata di Indonesia.

5. Dampak Covid Terhadap Kinerja Keuangan ROA (*Return on Asset*) Perusahaan Transportasi

Dari hasil uji *wilcoxon* pada bab iv menggunakan alat SPSS 21 didapatkan hasil *asympt. sig 2 tailed* sebesar 0,051 yang mana hasil ini lebih dari 0,05, sehingga dapat dikatakan bahwa tidak terdapat suatu perbedaan yang signifikan dari ROA perusahaan transportasi antara sebelum dan selama pandemi covid-19 berlangsung. Kemudian, pada uji statistika deskriptif menunjukkan adanya penurunan mean pada ROA perusahaan transportasi antara periode kuartal 2 tahun 2019 dengan kuartal 2 tahun 2020 masing-masing adalah sebesar 0,0113032 dengan standar deviasi 0,04334247, lalu mengalami penurunan di tahun 2020 hingga menjadi -0,0047713 dengan standar deviasi-nya 0,0546677.

Hasil dari penelitian ini sejalan dengan hasil yang didapatkan oleh penelitian dari Juliana dan Sumani yang melakukan perbandingan kinerja keuangan selama periode 2013-2014 pada perusahaan yang melakukan IPO, Adapun proksi yang digunakan meliputi likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas dimana ketiganya menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara sebelum dan selama melakukan IPO.

Akan tetapi hasil dari penelitian ini menentang hasil yang didapatkan oleh beberapa penelitian terdahulu seperti penelitian oleh Jufri tentang dampak krisis 2008 pada profitabilitas perusahaan yang melakukan ekspor ke Eropa dimana justru menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara periode sebelum dan selama krisis berlangsung. Selain itu, Khukmiyah, Susyanti, & Salim yang juga meneliti tentang perbedaan kinerja keuangan perusahaan kosmetik antara sebelum dan setelah maraknya *online shop* dengan salah satunya menggunakan proksi ROA, hasil menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan pada ROA sebelum dan setelah maraknya *online shop*.

Adapun hasil dari penelitian ini menunjukkan hasil yang tidak signifikan, dikarenakan selama pandemi covid-19 tidak semua perusahaan mengalami penurunan pada ROA, terdapat beberapa perusahaan sektor transportasi yang justru mengalami peningkatan laba karena adanya peningkatan pendapatan selama pandemi berlangsung. Beberapa perusahaan tersebut diantaranya adalah PT Berlian Laju Tanker, PT Buana Lintas Lautan, PT Humpuss Intermoda Transportasi, PT Armada Berjaya Trans, PT Nusantara Pelabuhan Handal, PT Sillo Maritim Perdana, dan PT Zebra Nusantara. Hal ini menunjukkan bahwa pandemi covid-19 tidak menghalangi kegiatan beberapa perusahaan transportasi dalam memperoleh laba dalam usaha-nya.

6. Dampak Covid Terhadap Kinerja Keuangan ROE (*Return on Equity*) Perusahaan Transportasi

Berdasarkan hasil uji statistika non-parametrik dengan uji *wilcoxon* didapatkan hasil *asympt. sig 2 tailed* dari ROE perusahaan transportasi sebesar 0,058. Hasil tersebut nilai-nya lebih besar dari 0,05 sehingga dapat di tafsirkan tidak adanya suatu perbedaan yang bersifat signifikan dari ROE perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi berlangsung. Adapun berdasarkan hasil uji statistika deskriptif menunjukkan bahwa mean perusahaan transportasi mengalami penurunan dari 0.0453518 menjadi -0.3460779.

Hasil dari penelitian ini sejalan dengan beberapa penelitian lainnya antara lain penelitian oleh Winarno yang melakukan analisis perbandingan kinerja keuangan perusahaan ekspedisi periode 2016-2018 menggunakan beberapa rasio salah satunya ROE, dimana hasil menunjukkan selama periode tersebut perusahaan ekspedisi tidak mengalami perbedaan yang signifikan serta keseluruhan rasio menunjukkan nilai yang baik. Selain itu, Juliana dan Sumani yang juga melakukan perbandingan kinerja keuangan anagtar sebelum dan selama IPO menggunakan proksi yang meliputi likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas dimana ketiganya menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara sebelum dan selama melakukan IPO.

Hasil dari penelitian ini tidak sejalan dengan hasil yang diperoleh dari penelitian sebelumnya, diantaranya penelitian oleh Khukmiah, Susyanti, & Salim yang juga meneliti tentang perbedaan kinerja keuangan dengan menggunakan objek perusahaan kosmetik pada periode sebelum dan setelah maraknya *online shop* menggunakan beberapa proksi keuangan, salah satunya menggunakan proksi ROE, hasil menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan pada ROE sebelum dan setelah maraknya *online shop*. Selain itu, penelitian

oleh Jufri tentang dampak krisis 2008 pada profitabilitas perusahaan yang melakukan ekspor ke Eropa juga menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara periode sebelum dan selama krisis tahun 2008 berlangsung.

Adapun hasil dari uji *wilcoxon sign rank test* yang menunjukkan tidak adanya perbedaan pada ROE perusahaan transportasi disebabkan karena tidak semua perusahaan sektor transportasi mengalami penurunan pada total laba atau *return* dikarenakan masih adanya beberapa perusahaan transportasi yang mengalami kenaikan pendapatan selama pandemi covid-19 berlangsung terutama perusahaan yang bergerak di usaha pelayaran, yakni diantaranya adalah PT Berlian Laju Tanker, PT Buana Lintas Lautan, PT Humpuss Intermoda Transportasi, PT Armada Berjaya Trans, PT Nusantara Pelabuhan Handal, PT Sillo Maritim Perdana, dan PT Zebra Nusantara.

7. Dampak Covid Terhadap Kinerja Keuangan NPM (*Net Profit Margin*) Perusahaan Transportasi

Dari bab sebelumnya, dapat dilihat bahwa perolehan *asymptotic sig 2 tailed* sebesar 0,230 dimana hasil tersebut lebih besar dari 0,05 yang dapat diartikan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan dari NPM perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi covid-19 berlangsung di Indonesia. Selain itu, hasil uji statistika deskriptif menunjukkan adanya penurunan nilai rata-rata dari NPM sebelum dan selama pandemi berlangsung yakni 0.0138939 menjadi 0.0104532.

Adapun hasil dari penelitian ini menunjukkan tidak adanya perbedaan yang signifikan dari NPM antara sebelum dan selama pandemi covid-19 yang disebabkan adanya penurunan pada total pendapatan serta total laba usaha, sehingga ketika dibandingkan akan menghasilkan rasio NPM yang lebih kecil jika dibandingkan sebelum pandemi berlangsung.

Akan tetapi hal tersebut tidak terjadi di mayoritas perusahaan transportasi, dikarenakan masih adanya beberapa perusahaan sektor transportasi yang justru mengalami peningkatan pada akun pendapatan dan laba, sehingga di sektor ini tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada NPM antara sebelum dan selama pandemi covid-19 berlangsung. Beberapa perusahaan transportasi yang mengalami kenaikan pada laba bersihnya antara lain adalah PT Berlian Laju Tanker, PT Buana Lintas Lautan, PT Humpuss Intermoda Transportasi, PT Armada Berjaya Trans, PT Nusantara Pelabuhan Handal, PT Sillo Maritim Perdana, dan PT Zebra Nusantara.

8. Dampak Covid Terhadap Kinerja Keuangan *Z-score* Perusahaan Transportasi

Pada bab iv juga memperlihatkan hasil uji statistika non-parametrik dengan uji *wilcoxon* dimana menunjukkan bahwa perolehan *asympt. sig 2 tailed* sebesar 0,04, yang menunjukkan adanya suatu perbedaan yang signifikan. Selain itu, mean pada nilai *z-score* perusahaan transportasi juga menunjukkan adanya penurunan dari 5.9164004 menjadi 1.4287532.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Novietta, et al yang meneliti terkait perbedaan potensi kebangkrutan menggunakan tiga model prediksi Altman, Ohlson, dan Zmijewski, dimana ketiganya sama-sama menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada potensi kebangkrutan perusahaan tekstil dan garmen selama periode 2011-2014. Meskipun demikian, terdapat beberapa penelitian yang hasilnya sejalan dengan hasil dari penelitian ini antara lain penelitian oleh Eska & Hendratno yang melakukan uji beda pada potensi kebangkrutan di perusahaan tambang dan mineral selama periode 2013-2017, yang hasilnya menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan selama periode tersebut. Selain itu, hasil penelitian oleh Nam & An yang meneliti tentang potensi gagal bayar pada perusahaan logistik di Korea mendapat hasil yang menunjukkan

Akan tetapi hasil uji *wilcoxon* pada ROA, ROE, dan NPM perusahaan transportasi justru menunjukkan perbedaan yang tidak signifikan. Hasil ini tentu membantah pernyataan dari *Moody Investor Service*, dikarenakan beberapa perusahaan sektor transportasi di Indonesia masih mampu menghasilkan laba yang justru lebih tinggi jika dibandingkan sebelum pandemi covid-19 berlangsung. Sehingga dapat dikatakan bahwa pandemi covid-19 tidak menimbulkan dampak signifikan pada perusahaan transportasi dari segi profitabilitas. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya hal ini terjadi karena beberapa perusahaan sektor transportasi masih mampu meraup laba selama pandemic covid-19 berlangsung diantaranya adalah PT Berlian Laju Tanker, PT Buana Lintas Lautan, PT Humpuss Intermoda Transportasi, PT Armada Berjaya Trans, PT Nusantara Pelabuhan Handal, PT Sillo Maritim Perdana, dan PT Zebra Nusantara.

Penelitian tentang kinerja keuangan selama krisis pandemi covid-19 pada perusahaan pariwisata dan transportasi ini turut mendukung teori *stakeholder* yang beranggapan bahwa manajemen harus dapat menjaga kinerja keuangan perusahaan, karena hal tersebut akan menimbulkan pengaruh bagi investor serta pihak-pihak *stakeholder* lainnya. Penelitian ini mengungkapkan adanya penurunan kinerja keuangan di sektor pariwisata dan transportasi selama pandemi berlangsung, hal ini tentu menjadi dorongan bagi manajemen untuk segera memperbaiki kinerja keuangannya sehingga tidak sampai menimbulkan kerugian bagi pihak *stakeholder* terutama investor dan kreditur.

Kemudian, penelitian terkait dampak krisis pandemi terhadap potensi kebangkrutan perusahaan pariwisata dan transportasi menunjukkan hasil penurunan *z-score* yang signifikan dikedua sektor tersebut. Dimana hal ini menandakan adanya peningkatan potensi kebangkrutan yang signifikan selama pandemi berlangsung. Adapun hasil ini mendukung

- Bursa Efek Indonesia, “Pengumuman Suspensi”, dalam <http://www.idx.co.id>, diakses pada 15 juli 2020
- CNBC Indonesia, “dihantam corona, blue bird cetak rugi Rp. 94 M di Semester I”, dalam <http://cnbcindonesia.com>, diakses pada 22 oktober 2020
- CNN Indonesia, “Corona, Ekonomi RI Minus 5,32% Pada Kuartal II 2020”, di akses pada 9 september 2020, <http://cnnindonesia.com>
- CNN Indonesia, “Garuda Indonesia Potong Gaji Karyawan Karena Virus Corona”, dalam <http://m.cnnindonesia.com>, diakses pada 16 juni 2020.
- International Monetary Fund, “*World Economic Outlook, April 2020: The Great Lockdown*”, dalam <http://www.imf.org>, diakses 15 juni 2020.
- Kamar Dagang dan Industri, “Wabah Covid-19, Pendapatan Sektor Transportasi Umum Turun 50 Persen”, dalam <http://www.kadin.id>, diakses pada 14 juni 2020.
- Kementerian Keuangan, “Pemerintah Waspada Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap Ekonomi Indonesia”, dalam <http://kemenkeu.go.id>, diakses 15 juni 2020.
- Kompas.com, “Peliknya Keuangan Garuda: Utang Rp. 31,9 Triliun Kas Rp. 210 Milliar”, dalam <http://kompas.com>, diakses pada 20 oktober 2020
- Kompas.com, “Pertumbuhan Ekonomi Minus, Jokowi Sebut Sektor Pariwisata dan Penerbangan Paling Terdampak”, dalam <http://kompas.com>, diakses pada 31 agustus 2020
- Moody’s Analytics, “*Asia’s Response COVID-19: Moody’s Analytics Economic View*”, dalam <http://www.economy.com>, diakses pada 15 juni 2020.
- The World Bank, “*Pandemic, Recession: The Global Economy in Crisis*”, dalam <http://www.worldbank.org>, diakses pada 15 juni 2020
- World Health Organization, “*WHO Annouces COVID-19 Outbreak a Pandemic*” dalam <http://www.euro.who.int>, di akses pada 16 juni 2020