

Analisis Potensi Kebangkrutan Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19

Viky Agustian¹, Rita Syofyan²

Jurusan Pendidikan Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Padang

*Corresponding author : ritasyofyan@fe.unp.ac.id

ARTICLE INFO

Received 4 September 2022

Accepted 12 Oktober 2022

Published 13 Oktober 2022

Keywords: altman z-score, bankruptcy analysis, transportation

DOI :

<http://dx.doi.org/10.24036/jmpe.v5i3.13725>

ABSTRACT

The PSBB policy implemented by the government to deal with the COVID-19 pandemic resulted in a decline in company performance in the transportation sub-sector, resulting in a very drastic decrease in profits during the COVID-19 pandemic. This situation will make it difficult for the company to experience financial distress and even bankruptcy. This study objective is to analyze the bankruptcy of transportation companies listed on the IDX before and during the COVID-19 pandemic. The sample used in this study consisted of 40 companies listed on the Stock Exchange with a purposive sampling method. Annual financial report data is obtained from the Indonesia Stock Exchange. The data analysis technique used is the Altman Z-Score analysis using the third model formula for non-manufacturing companies. Based on this research, it can be concluded that there is a significant difference between the potential of bankruptcy of the transportation sub-sector companies before and during the covid-19 pandemic, this is proven by the Wilcoxon test results show a probability value < 0.05 or $0.043 < 0.05$. Transportation sub-sector companies have the potential to go bankrupt during the covid-19 pandemic, this is proven by the average Z-Score of transportation companies which has decreased from -0.3458 to -1.2840 during the covid-19 pandemic.



This is an open access article distributed under the Creative Commons 4.0 Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. ©2021 by author.

PENDAHULUAN

Merespon pandemic covid-19 yang terjadi, pemerintah Indonesia menerapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar dengan kebijakan Social Distancing dan Phsyical Distancing sejak awal maret 2020, kebijakan tersebut secara langsung mengurangi aktivitas orang-orang di kota besar seluruh Indonesia termasuk produktifitas perusahaan (Hadiwardoyo, 2020). Perusahaan

merupakan suatu organisasi yang mencari keuntungan sebagai tujuan utamanya, walaupun tidak menutup kemungkinan mengharapkan kemakmuran sebagai tujuan lainnya. Perusahaan yang terdaftar di bursa juga bertujuan untuk menjaga keberlangsungan perusahaannya, seperti keberlangsungan eksistensi, memperoleh sumber permodalan baru, keberlangsungan usaha, serta meningkatkan nilai dan citra perusahaan (Arita et al., 2021). Situasi perekonomian Indonesia di era sekarang ini membawa dampak persaingan yang sangat ketat di berbagai sektor perusahaan. Untuk itu perusahaan harus dapat menghadapi persaingan yang ketat dalam bidangnya serta diiringi dengan berbagai macam kendala dan hambatan yang bermunculan saat ini menyebabkan berbagai sektor perusahaan dilanda masalah yang sangat serius. Ketidakmampuan perusahaan mengatasi perkembangan global dengan memperkuat fundamental manajemen akan mengakibatkan pengecilan volume usaha yang pada akhirnya akan mengakibatkan kebangkrutan perusahaan.

Kebangkrutan merupakan kegagalan perusahaan dalam menjalankan operasi untuk mencapai tujuannya (Rudianto, 2013:251). Kebangkrutan sebuah perusahaan tidak terjadi begitu saja, namun akan terjadi dalam jangka waktu yang cukup Panjang (Novita, 2018). Gejala awal kebangkrutan biasanya ditandai dengan kesulitan keuangan (*financial distress*) yang dialami oleh perusahaan. Kemudian, kegagalan adalah ketika perusahaan tidak dapat membayar pemasok, pemegang saham, atau pemberi pinjamannya (Altman, 1968). Kegagalan bisnis adalah bagian dari kebangkrutan, yang didefinisikan sebagai keadaan yang sama sekali tidak memiliki kualitas tertentu untuk tetap kompetitif (Altman, 1968). Jika kesulitan keuangan tersebut tidak langsung ditangani oleh pihak perusahaan bisa berkembang menjadi kesulitan yang tidak solvable sehingga akan berujung pada kebangkrutan (Hanafi & Halim, 2018:260). Penyebab tingginya risiko suatu perusahaan mengalami kesulitan keuangan hingga akhirnya mengalami kebangkrutan adalah ketika perusahaan tersebut tidak siap untuk menghadapi kondisi yang berkembang saat ini (Fathuddin, 2012).

Wakil Menteri BUMN Kartika Wirjoatmodjo menyatakan terdapat tiga sector utama yang paling terdampak pandemic covid-19. Ketiga sector tersebut adalah energi, pariwisata dan infrastruktur, dalam hal ini sector infrastruktur yang paling terdampak oleh pandemic covid-19 adalah sub sector transportasi. Perusahaan yang bergerak disektor transportasi mengalami penurunan jumlah penumpang yang signifikan selama masa pandemic covid-19 (Medcom.id, 2020). Berikut data profit perusahaan sector infrastruktur dan sub sector pariwisata hotel dan restoran selama triwulan I – IV 2020:

Tabel 1. Profit Perusahaan Sektor Infrastruktur dan Sub Sektor Pariwisata, Hotel dan Restoran pada Triwulan 1 – 4 Tahun 2020 (dalam Jutaan Rupiah)

| KODE | SUB SEKTOR | TW1 | NAIK/ (TURUN) | TW2 | NAIK/ (TURUN) | TW3 | NAIK/ (TURUN) | TW4 |
|------|--|-----------|---------------------|-----------|--------------------|----------|-------------------|-----------|
| 71 | Energi | 2.820.980 | - 1.777.390 -63% | 1.043.590 | - 83.930 -8% | 959.660 | 1.050.390 109% | 2.010.050 |
| 72 | Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan, dan Sejenisnya | 2.405.160 | - 1.582.870 -66% | 822.290 | - 886.298 -108% | - 64.008 | 206.498 323% | 142.490 |

| | | | | | | | | |
|-------------------------|-------------------------------|------------|----------------------|------------|---------------------|------------|--------------------|------------|
| 73 | Telekomunikasi | 23.050.050 | -14.131.627 -61% | 8.918.423 | 7.752.025 87% | 16.670.448 | 6.011.303 36% | 22.681.751 |
| 74 | Transportasi | 26.670 | -1.292.703 -4847% | -1.266.033 | -9.037.797 -714% | - | -6.837.220 -66% | -7.141.050 |
| 75 | Konstruksi non Bangunan | 4.463.960 | -3.380.730 -76% | 1.083.230 | 1.275.950 118% | 2.359.180 | 1.031.590 44% | 3.390.770 |
| <i>Lanjutan Tabel 1</i> | | | | | | | | |
| 94 | Pariwisata, Hotel, & Restoran | 1.091.650 | -1.642.298 -150% | - | -615.833 -312% | -1.166.481 | -630.519 -54% | -1.797.000 |

Sumber : *IDX Quarterly Statistic 1st – 4th 2020*

Tabel diatas menunjukkan bahwa pada triwulan I tahun 2020 perusahaan pada sektor infrastruktur dan sub sektor pariwisata, hotel dan restoran seluruhnya memperoleh profit. Sub sektor transportasi mengalami penurunan paling signifikan pada triwulan II dibanding dengan sub sektor lain di sektor infrastruktur, yaitu sebesar 4.847%, diikuti sub sektor pariwisata, hotel dan restoran sebesar 150%. Pada triwulan III kedua sub sektor ini kembali mengalami penurunan profit sebesar 714% untuk sub sektor transportasi, 312% untuk sub sektor pariwisata, hotel dan restoran. Begitupun pada triwulan IV perusahaan sub sektor transportasi kembali mengalami penurunan profit sebesar 66%, lebih tinggi dibandingkan sub sektor pariwisata, hotel dan restoran yaitu sebesar 54%. Seiring tingginya kerugian yang terjadi pada beberapa sektor perusahaan tersebut, Badan Pusat Statistik juga menyatakan bahwa lapangan usaha transportasi dan pergudangan mengalami kontraksi paling dalam selama masa pandemi covid-19, dapat dilihat pada tabel berikut:

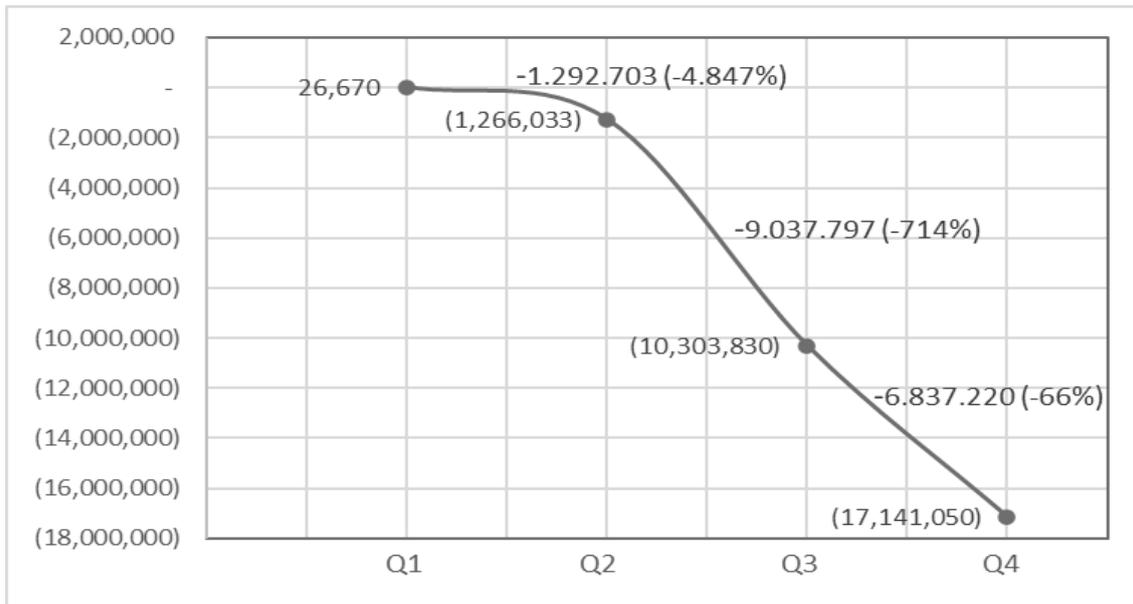
Tabel 2. Laju pertumbuhan PDB Lapangan Usaha Transportasi dan Pergudangan Triwulanan 2019-2020 (persen)

| | 2019 | | | | 2020 | |
|---------------|-------|------|------|------|-------|--------|
| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 |
| y on y | 5,45 | 5,88 | 6,66 | 7,55 | 1,29 | -30,84 |
| q to q | -0,58 | 3,66 | 3,24 | 1,09 | -6,37 | -29,22 |
| c to c | 5,45 | 5,67 | 6,01 | 6,4 | 1,29 | -15,07 |

Sumber : *PDB Indonesia Triwulanan 2016-2020 (BPS)*

Data pada tabel diatas menunjukkan pertumbuhan PDB lapangan usaha bahwa lapangan usaha transportasi dan pergudangan cukup stabil dari triwulan I – IV 2019. Namun pada triwulan II/2020 mengalami kontraksi pertumbuhan yang sangat dalam sebesar 30,84% (y-on-y), terutama dipicu oleh penerapan PSBB dan larangan mudik. Imbauan pemerintah terkait penerapan Work From Home (WFH) dan Study From Home (SFH), larangan mudik Idul Fitri 1441 H dan pembatasan penggunaan kapasitas transportasi pribadi dan umum sebagai salah satu langkah pencegahan penyebaran covid-19 menyebabkan aktivitas transportasi cukup jauh berkurang sehingga menyebabkan kontraksi yang sangat dalam dalam mencapai angka 30,84% (y-on-y) pada triwulan II 2020. Kebijakan pemerintah yang demikian membuat perusahaan-

perusahaan yang berada di sub sektor transportasi pun mengalami penurunan profit sehingga

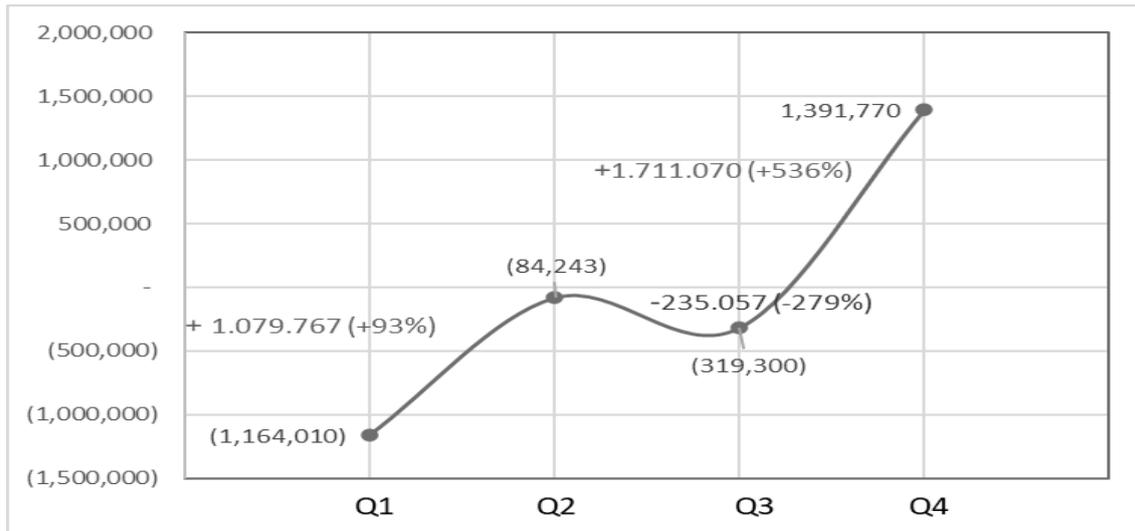


mengakibatkan kerugian yang besar. Pergerakan profit pada perusahaan sub sektor transportasi selama masa pandemi covid-19 dapat dilihat pada grafik berikut:

Gambar 2. Pergerakan Profit Perusahaan Sub Sektor Transportasi pada Triwulan 1 – 4 Tahun 2020 (dalam jutaan dan persen)

Sumber : *IDX Quarterly Statistic 1st – 4th 2020*

Grafik diatas meunjukkan profit perusahaan sub sektor transportasi selama triwulan I - IV 2020 mengalami penurunan secara berturut-turut. Dari triwulan I ke triwulan II profit perusahaan sub sektor transportasi turun Rp. 1.292.703.000.000 (4.847%), Rp. 9.037.797.000.000 (714%) pada triwulan II, dan Rp. 6.837.220.000.000 (66%) pada triwulan IV. Sampai pada triwulan IV perusahaan sub sektor transportasi mengalami kerugian mencapai angka Rp. 17.141.050.000.000. Kondisi ini sangat parah jika dibandingkan dengan tahun 2019. Dapat dilihat pada grafik berikut pergerakan profit perusahaan sub sector transportasi sepanjang tahun 2019:



Gambar 3. Pergerakan Profit Perusahaan Sub Sektor Transportasi pada Triwulan 1 – 4 Tahun 2019 (dalam jutaan dan persen)

Sumber : *IDX Quarterly Statistic 1st – 4th 2019*

Dari grafik diatas diketahui bahwa sepanjang tahun 2019 profit perusahaan transportasi mengalami fluktuasi, meningkat 93% pada triwulan 2, kemudian mengalami penurunan sebesar 279% pada triwulan 3, dan kembali mengalami peningkatan sebesar 536% pada triwulan 4. Hal ini berarti bahwa kinerja perusahaan transportasi pada tahun 2019 lebih baik ketimbang pada tahun 2020. Tingginya kerugian yang dialami perusahaan transportasi ini tentunya mempersulit perusahaan dalam memenuhi beban operasionalnya, beban kewajiban hutang, pengelolaan aset dan pastinya berimbas kepada keuangan perusahaan secara menyeluruh sehingga perusahaan mengalami financial distress bahkan kebangkrutan. Fenomena diatas menunjukkan bahwa kebangkrutan dapat terjadi akibat keadaan ekonomi yang tidak baik, kebijakan pemerintah dalam menghadapi fenomena yang terjadi di dunia dan sebab lainnya.

Analisis kebangkrutan sangat penting bagi berbagai pihak. Kebangkrutan perusahaan tidak hanya merugikan pihak perusahaan saja, tetapi juga merugikan pihak lain yang berhubungan dengan perusahaan. Seperti halnya investor akan menggunakan informasi kebangkrutan yang bersumber dari laporan keuangan perusahaan untuk mengawasi investasi yang dilakukannya (Syofyan et al., 2020). Analisis kebangkrutan digunakan untuk memperoleh tanda-tanda awal kebangkrutan / peringatan kebangkrutan (Hanafi & Halim, 2018:160). Tanda-tanda kebangkrutan yang ditemukan lebih awal sangat bermanfaat bagi manajemen perusahaan untuk mengambil kebijakan supaya perusahaan dapat keluar dari ancaman kebangkrutan tersebut (Khan, 2014). Lebih jauh lagi, prediksi kebangkrutan merupakan prediksi terhadap kegagalan suatu perusahaan di masa depan.

Altman Z Score merupakan model analisis keuangan untuk mengidentifikasi kinerja keuangan perusahaan yang terkait dengan potensi kebangkrutan. Model pertama yang dikembangkan Altman adalah model lima faktor untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan manufaktur, yang dipilih berdasarkan kinerja terbaik mereka dalam keseluruhan pekerjaan sekaligus memprediksi kebangkrutan perusahaan (Auchterlonie, 1997). Model tersebut telah

diperbarui sejak tahun 1984 untuk menyesuaikan dengan kondisi perekonomian di beberapa negara seperti Jepang, Australia, Belanda, dan banyak negara lainnya, oleh karena itu Model Altman ini merupakan model yang diterima secara global.

Metode Altman ini memiliki kelebihan diantara metode prediksi kebangkrutan lainnya, yaitu metode ini telah mengkombinasikan berbagai macam rasio yang diperlukan untuk menilai likuidasi, profitabilitas, solvabilitas dan aktivitas. Hal menarik mengenai Z-Score adalah keandalannya sebagai alat analisis tanpa memperhatikan ukuran perusahaan. Analisis ini berfungsi untuk memprediksi kebangkrutan pada perusahaan dengan tingkat ketepatan yang relatif dapat dipercaya. Altman z-score memiliki persentase akurasi yang bervariasi untuk setiap sampel, yaitu akurasi 95% untuk satu tahun sebelum kebangkrutan, 70% untuk dua tahun sebelum kebangkrutan, masing-masing 48%, 29%, dan 36% untuk tiga, empat, dan lima tahun sebelum itu kebangkrutan itu terjadi (Abdullah et al., 2020).

Penelitian ini menggunakan metode Altman Z-Score dalam memprediksi kebangkrutan karena memiliki tingkat akurasi yang sangat tinggi dalam memprediksi kebangkrutan suatu perusahaan. Hal ini didasari dengan penelitian Damayanti & Nurhayati (2019) yang menunjukkan bahwa Altman Z-Score memiliki tingkat akurasi 86% dalam memprediksi kebangkrutan pada perusahaan sub sector transportasi. Didukung lagi dengan penelitian yang dilakukan oleh Lestari (2012) yang menunjukkan bahwa Altman Z-Score memiliki tingkat akurasi 88,3% dalam memprediksi kebangkrutan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa signifikan perbedaan potensi kebangkrutan perusahaan sub sector transportasi yang terdaftar di BEI sebelum dan selama masa pandemic covid-19.

METODE PENELITIAN

Dengan memperhatikan tujuan penelitian yang terkait dengan masalah yang diangkat, maka jenis penelitian ini dapat digolongkan sebagai penelitian deskriptif komparatif. penelitian deskriptif merupakan penelitian yang diarahkan untuk mengetahui nilai variabel independen (baik satu maupun lebih variabel) tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan variabel satu dengan variabel lain. Penelitian komparatif diarahkan untuk mengetahui perbandingan antar variabel dengan menggunakan sampel lebih dari satu dan/atau dalam kurun waktu yang berbeda (Kurniawan & Puspitaningtyas, 2016:16). Sampel dalam penelitian ini adalah perusahaan sub sector transportasi yang di terdaftar di BEI tahun 2019 dan 2020 yang berjumlah 40 perusahaan yang diambil menggunakan metode purposive sampling.

Penelitian ini menggunakan data kuantitatif yang bersumber dari sumber sekunder. Tahapan penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan data keuangan perusahaan sub sector transportasi yang bersumber dari website Bursa Efek Indonesia www.idx.co.id kemudian mengolah data tersebut menggunakan Microsoft excel sampai ditemukan Z-Score dari masing-masing sampel yang ada. Setelah Z-Score ditemukan kemudian dilakukan uji normalitas data menggunakan aplikasi spss. Jika data tersebut normal, maka akan dilanjutkan dengan uji pair sample t test, namun jika distribusi data tidak normal maka akan dilakukan uji Wilcoxon. Dalam

penelitian ini data yang diperoleh tidak berdistribusi normal, sehingga analisis yang dilakukan menggunakan uji Wilcoxon.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari website Bursa Efek Indonesia terdapat 46 perusahaan sub sector transportasi go public yang terdaftar di BEI dari tahun 2019 hingga 2020. Jumlah perusahaan yang menjadi sample penelitian ini adalah 40 perusahaan yang diambil menggunakan purposive sampling. Terdapat 16 perusahaan yang berada pada zona berbahaya sebelum terjadi pandemic covid-19, menurun menjadi 15 perusahaan yang masuk pada zona berbahaya selama pandemic covid-19. Namun terdapat beberapa perusahaan yang mengalami peningkatan, bahkan penurunan nilai Z-Score dari sebelum terjadi pandemic covid-19 sampai masa pandemic covid-19. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. Z-Score Perusahaan Sub Sektro Transportasi Sebelum dan Selama Masa Pandemi Covid-19

| NO | KODE | Nama Emiten | Z-Score 2019 | Z-Score 2020 |
|-------------------------|------|---|--------------|--------------|
| 1 | AKSI | Maming Enam Sembilan Mineral Tbk | 2.77 | 2.27 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | 0.43 | 0.21 |
| 3 | BBRM | Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk | -2.80 | -11.02 |
| <i>Lanjutan Tabel 3</i> | | | | |
| 4 | BESS | Batulicin Nusantara Maritim Tbk | 0.68 | 2.57 |
| 5 | BIRD | Blue Bird Tbk | 4.55 | 4.16 |
| 6 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk | -60.07 | -61.69 |
| 7 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk | -0.06 | -0.06 |
| 8 | BULL | Buana Lintas Lautan Tbk | 1.53 | 1.15 |
| 9 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | -10.41 | -13.56 |
| 10 | DEAL | Dewata Freightinternational Tbk | 1.13 | -1.99 |
| 11 | HELI | Jaya Trishindo Tbk | 6.31 | 2.79 |
| 12 | HITS | Humpuss Intermoda Transportasi Tbk | 1.20 | 0.53 |
| 13 | IATA | Indonesian Transport & Infrastructure Tbk | -4.26 | -7.25 |
| 14 | IPCM | Jasa Armada Indonesia Tbk | 9.84 | 7.22 |
| 15 | JAYA | Armada Berjaya Transi Tbk | 2.57 | 5.89 |
| 16 | LEAD | Loginda Samudramakmur Tbk | -0.31 | 0.11 |
| 17 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | 6.28 | 2.04 |
| 18 | MBSS | Mitrabahtera Segara Sejati Tbk | 6.93 | 6.32 |
| 19 | MIRA | Mitra International Resources Tbk | -9.20 | -11.32 |
| 20 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk | 10.77 | 10.96 |
| 21 | PORT | Nusantara Pelabuhan Handal Tbk | 2.58 | 1.49 |
| 22 | PSSI | Pelita Samudera Shipping Tbk | 2.60 | 3.28 |
| 23 | PTIS | Indo Straits Tbk | 0.89 | 1.66 |

| | | | | |
|----|------|---------------------------------|--------|--------|
| 24 | PURA | Putra Rajawali Kencana Tbk | 5.93 | 11.31 |
| 25 | RIGS | Rig Tenders Indonesia Tbk | 0.26 | 10.51 |
| 26 | SAFE | Steady Safe Tbk | -9.22 | -11.11 |
| 27 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk | 7.24 | 6.80 |
| 28 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk | -3.25 | -7.36 |
| 29 | SHIP | Sillo Maritime Perdana Tbk | 2.33 | 2.29 |
| 30 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk | 1.82 | 2.25 |
| 31 | SOCI | Soechi Lines Tbk | 2.83 | 3.46 |
| 32 | TAMU | Pelayaran Tamarin Samudra Tbk | -0.59 | 1.73 |
| 33 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | -19.74 | -33.46 |
| 34 | TCPI | Transcoal Pacific Tbk | 2.30 | 1.77 |
| 35 | TMAS | Temas Tbk | 1.25 | 0.91 |
| 36 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk | 10.70 | 6.20 |
| 37 | TPMA | Trans Power Marine Tbk | 4.31 | 4.75 |
| 38 | TRUK | Guna Timur Raya | 3.80 | 2.07 |
| 39 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | 1.42 | -0.89 |
| 40 | WINS | Wintermar Offshore Marine Tbk | 0.83 | 1.65 |

Sumber : Data Diolah, 2021

Tabel 4. Hasil Analisis Statistik Deskriptif

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|--------------------|----|---------|---------|---------|----------------|
| Z-Score 2019 | 40 | -60.07 | 10.77 | -.3458 | 11.28280 |
| Z-Score 2020 | 40 | -61.69 | 11.31 | -1.2840 | 12.62355 |
| Valid N (listwise) | 40 | | | | |

Sumber : Data diolah (SPSS 25), 2021

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa total sampel yang dijadikan objek dalam penelitian ini berjumlah 40 perusahaan yang bergerak di sector transportasi. Z-Score minimum pada tahun 2019 sebesar -60.07 dan maksimum 10.77, sementara itu di tahun 2020 Z-Score minimum turun menjadi -61.69 dan Z-Score maksimum naik menjadi 11.31. Selain itu mean Z-Score tahun 2019 menunjukkan hasil -0.3458 dengan standar deviasi 11.28280 dan ditahun 2020 mean menunjukkan hasil -1.2840 dengan standar deviasi 12.62355. Dari hasil diatas dapat diketahui bahwa terjadi peningkatan nilai maximum tetapi nilai minimum dan mean mengalami penurunan, hal ini berarti secara rata-rata selama pandemic berlangsung perusahaan sub sektor transportasi semakin berpotensi mengalami kerugian.

Tabel 5. Hasil Uji Normalitas

| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | |
|--------------|---------------------------------|----|------|
| | Statistic | df | Sig. |
| Z-Score 2019 | .291 | 40 | .000 |

| | | | |
|--------------|------|----|------|
| Z-Score 2020 | .289 | 40 | .000 |
|--------------|------|----|------|

a. Lilliefors Significance Correction

Sumber : Data Diolah (SPSS 25) 2021

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa variabel Z-Score 2019 dan Z-Score 2020 memiliki nilai sig. masing-masing sebesar 0.000 yang mana hasil tersebut kurang dari 0.05 yang berarti distribusi data Z-Score 2019 dan Z-Score 2020 tidak normal. Dari hasil tersebut, langkah yang diambil selanjutnya adalah uji beda menggunakan uji statistic non-parametrik, yaitu uji wilcoxon.

Tabel 6. Hasil Uji Wilcoxon

| Test Statistics ^a | |
|------------------------------|-----------------------------|
| | Z-Score 2019 - Z-Score 2020 |
| Z | -2.024 ^b |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | .043 |

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on positive ranks.

Sumber : Data Diolah (SPSS 25) 2021

Berdasarkan hasil uji statistika non-parametrik dengan uji wilcoxon yang menunjukkan hasil asymp.sig 2 tailed sebesar 0,043 yang menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara Z-Score sebelum dan selama pandemic covid-19. Selain itu, mean Z-Score perusahaan transportasi juga mengalami penurunan dari -0.3458 menjadi -1,2840 pada masa pandemic covid-19. Perbedaan yang signifikan pada z-score perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemic covid-19 disebabkan beberapa hal seperti menurunnya pendapatan perusahaan yang bermuara pada turunnya laba serta modal kerja yang turun sehingga perusahaan menjadi tidak likuid, dimana komponen tersebut merupakan penyusun rasio-rasio pada formula z-score. Penurunan nilai komponen tersebut akan secara otomatis ikut menurunkan nilai z-score sehingga perusahaan transportasi semakin berpotensi untuk mengalami kebangkrutan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Armadani et al., (2021) yang menunjukkan bahwa perusahaan pariwisata restoran dan perhotelan mengalami peningkatan potensi kebangkrutan selama masa pandemic covid-19, hal ini disebabkan karena adanya penurunan z-score serta perusahaan mengalami kesulitan dalam mempertahankan perusahaannya selama masa pandemic. Disamping itu, penelitian Abdullah et al., (2020) menunjukkan hasil serupa dimana adanya indikasi kesulitan keuangan dan kemungkinan bangkrut bagi dua maskapai penerbangan nasional, khususnya Garuda Indonesia dan Thai Airways, dibandingkan maskapai nasional terpilih lainnya. Tidak hanya di Indonesia, penelitian Wieprow (2021) pada perusahaan

pariwisata di polandia menunjukkan hasil bahwa 4 dari 9 perusahaan pariwisata di polandia berpad pada zona bangkrut selama semester pertama 2019, kemudian meningkat menjadi 6 perusahaan pada semester pertama 2020, peningkatan ini mengindikasikan perusahaan transportasi di polandia semakin berpotensi mengalami kebangkrutan.

SIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dapat ditarik kesimpulan bahwa hasil uji Wilcoxon menunjukkan hasil asymp.sig 2 tailed sebesar 0,043 kecil dari 0,05 sehingga H1 diterima, yang berarti terdapat perbedaan yang signifikan antara z-score sebelum dan selama pandemic covid-19. Perusahaan sub sector transportasi semakin berpotensi mengalami kebangkrutan selama masa pandemic covid-19, hal ini dikarenakan terjadinya penurunan mean z-soce dari -0,3458 menjadi -1,2840 pada masa pandemic covid-19. Berdasarkan variabel-variabel dan z-score yang diperoleh maka sebaiknya pihak manajemen perusahaan lebih berhati-hati dalam memajemen asetnya jangan sampai arus modal kerja yang dihasilkan menjadi negative, sehingga perusahaan dapat menutup kewajiban lancer dengan asset lancer yang dimiliki. Perusahaan harus memperhatikan porsi ekuitas dan kewajiban, jangan sampai nantinya ekuitas perusahaan tidak mampu menutup kewajiban yang dimiliki perusahaan. Perusahaan hendaknya lebih teliti lagi dalam mendeteksi gejala-gejala awal kebangkrutan sehingga dapat mengambil kebijakan yang tepat sebelum kebangkruta tersebut benar-benar terjadi.

REFERENSI

- Abdullah, A., Manajemen, N. A.-J. A. B. dan, & 2020, U. (2020). BANKRUPTCY ANALYSIS OF NATIONAL AIRLINES COMPANIES IN REGIONAL ASIA AFTER COVID-19 PANDEMIC. *Jurnal Aplikasi Bisnis Dan Manajemen*, 6(3), 691–703. <https://doi.org/https://doi.org/10.17358/jabm.6.3.691>
- Altman, E. (1968). Financial ratios, discriminant analysis and the prediction of corporate bankruptcy. *The Journal of Finance*, 23(4), 589–609. <https://doi.org/https://doi.org/10.2307/2978933>
- Arita, S., Aprayuda, R., Putra, D. G., & Syofyan, R. (2021). Earnings Management Practices From Perspective a Law and Ethical Views. *Proceedings of the Sixth Padang International Conference On Economics Education, Economics, Business and Management, Accounting and Entrepreneurship (PICEEBA 2020)*, 179(Piceeba 2020), 307–313. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.210616.046>
- Armadani, A., Fisabil, A. ., & Salsabila, D. . (2021). Analisis Rasio Kebangkrutan Perusahaan pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Akuntansi*, 13(1), 99–108. <https://doi.org/https://doi.org/10.28932/jam.v13i1.3197>
- Artanti, A. (2020). 3 Sektor ini Paling Terdampak Covid-19. *Medcom.Id*.
- Auchterlonie, D. (1997). A Paean to the Z-Score and Its commercial bankruptcy... - Google Scholar. *Journal of Lending & Credit Risk Management*, 80(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.2307/2978933>
- Damayanti, N. ., & Nurhayati, N. (2019). Analisis Perbandingan Model Prediksi Kebangkrutan Altman Z-Score dan Zmijewski di BEI Periode 2011-2015. *E-Journal Ekonomi Bisnis Dan Akuntansi*, 6(2), 171–174. <https://doi.org/https://doi.org/10.19184/ejeba.v6i2.11165>
- Fathuddin, F. (2012). *Prediksi Kebangkrutan Pada Perusahaan Pertambangan yang Go Public di Jakarta Islamic Index Tahun 2005-2006* [Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga]. https://scholar.google.com/scholar?hl=en&as_sdt=0%2C5&q=Prediksi+Kebangkrutan+Pada+Per

- usaha+Pertambangan+yang+Go+Public+di+Jakarta+Islamic+Index+Tahun+2005-2006&btnG= Hadiwardoyo, W. (2020). Kerugian ekonomi nasional akibat pandemi Covid-19. *Jurnal.Umj.Ac.Id*, 2(2), 83–92. <https://doi.org/10.24853/baskara.2.2.83-92>
- Hanafi, M., & Halim, A. (2018). *Analisis Laporan Keuangan, Edisi Kelima*. UPP STIM YKPN.
- Khan, A. (2014). How does stock prices respond to various macroeconomic factors? A case study of Pakistan. *Journal of Management Info*, 1(4), 25–30. <https://www.readersinsight.net/jmi/article/view/22>
- Kurniawan, A. ., & Puspitaningtyas, Z. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Pandiya Buku.
- Lestari, Y. (2012). Analisis rasio keuangan terhadap prediksi kebangkrutan dengan metode altman dan zmijewski pada perusahaan sektor aneka industri dan sektor kosumsi di bursa [Universitass Islam Negeri Syarif Hidayatullah]. In *repository.uinjkt.ac.id*. <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/21892>
- Novita, D. (2018). ANALISIS TINGKAT AKURASI MODEL ALTMAN Z-SCORE, INDEKS KEPAILITAN, DAN INDEKS IN05 SEBAGAI PREDIKTOR KEBANGKRUTAN PADA. *Jurnal Ecogen*, 1(1), 197–205. <http://ejournal.unp.ac.id/students/index.php/pek/article/view/4739>
- Rudianto. (2013). *Akuntansi Manajemen Informasi Untuk Pengambilan Keputusan Strategis*. Erlangga.
- Syofyan, R., Putra, D. G., & Aprayuda, R. (2020). INFLUENCE OF COMPANY VALUE INFORMATION, DIVIDEND POLICY, AND CAPITAL STRUCTURE ON STOCK PRICE. *SAR (Soedirman Accounting Review): Journal of Accounting and Business*, 5(2), 152–169. <https://doi.org/10.20884/1.SAR.2020.5.2.3554>
- Wieprow, J., & Risks, A. G.-. (2021). The Use of Discriminant Analysis to Assess the Risk of Bankruptcy of Enterprises in Crisis Conditions Using the Example of the Tourism Sector in Poland. *Risks*, 9(78), 1–11. <https://doi.org/10.3390/risks9040078>