

Financial Performance dan Financial Distress Perusahaan Transportasi Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19

Dimas Dwi Oktavian¹, Diyah Probowulan², Rendy Mirwan Aspirandi³ – Universitas Muhammadiyah Jember

ABSTRACT

Currently, various countries have been hit by the Covid-19 outbreak, one of which is Indonesia. In this case, the government is trying to implement various policies to prevent the transmission of the epidemic. One of them is a major social disaster (PSBB) which resulted in a decrease in the number of passengers for transportation companies due to limited community mobility. This has an effect on increasing income so that it also affects the company's financial condition. Both in terms of financial performance with the ratios used, namely ROA, ROE, and NPM as well as the potential to experience financial distress with the Springate model, so it is necessary to conduct research to test and analyze financial performance and financial difficulties in transportation companies before and congratulations on the covid-19 pandemic. Because this will have an impact on stakeholder decisions in decision making caused by the presence or negative information from the company's financial condition. So in this case, a different test was carried out on the second variable above to see the difference before and during the covid-19 pandemic. The results of the Wilcoxon signed ranks test on the ROA, ROE, and NPM ratios, because the data are not normally distributed have very significant results, and the paired sample t-test because the data is normally distributed in the springate model has very significant results. So, there is a difference between before and during the covid-19 pandemic in transportation companies in terms of financial performance and financial distress.

Keywords: *Covid-19, Transportation, Financial Performance, Financial Distress, Differences.*

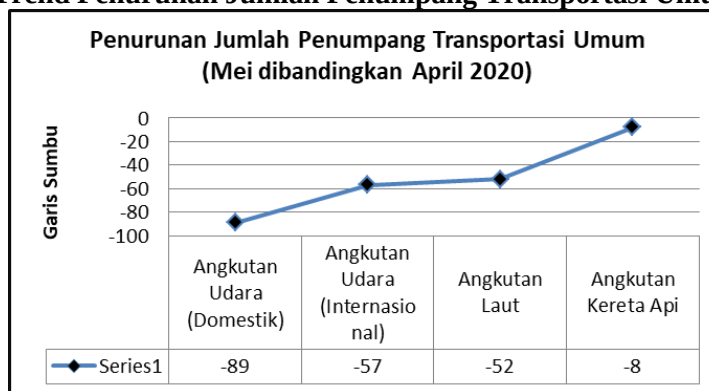
PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia menetapkan wabah Covid-19 pada tanggal 13 April 2020 yang sebelumnya melanda di negara lain, sesuai dengan Keputusan Presiden (KEPPRES) Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2020 mengenai Penetapan Bencana Nonalam Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) Sebagai Bencana Nasional yang ditetapkan pada tanggal 13 April 2020

(Keputusan Presiden (KEPPRES), 2020). Upaya pemerintah dalam menangani hal tersebut tentunya membuat suatu kebijakan yaitu pembatasan sosial berskala besar atau PSBB, agar wabah tersebut tidak menyebar atau meminimalisir penyebarannya. Hal ini berpengaruh positif dan negatif terhadap seluruh perusahaan yang ada di Indonesia, salah satunya yang paling terkena dampak adanya kebijakan diatas ialah sektor transportasi. Dapat dilihat dari gambar grafik dibawah ini.

Gambar 1
Trend Penurunan Jumlah Penumpang Transportasi Umum



Sumber: Katadata.co.id (2020)

Grafik diatas menjelaskan bagaimana penurunan jumlah penumpang transportasi umum baik darat, udara, dan laut. Hal ini berdampak pada penurunan jumlah pendapatan atau laba dari perusahaan transportasi sesuai dengan grafik tersebut. Kebijakan pemerintah dalam menerapkan pembatasan sosial berskala besar mempengaruhi pendapatan serta laba perusahaan transportasi menurun karena mobilitas masyarakat terbatas harus dirumah saja. Dirasakan oleh perusahaan yang bergerak dalam penerbangan mengalami kerugian dikarenakan jumlah penumpang yang menurun hingga 50% (Rafsyajani & Wuryani, 2021). Penurunan tersebut akan mempengaruhi kinerja perusahaan baik kinerja keuangan (financial performance) maupun potensi kesulitan keuangan (financial distress) selama pandemi Covid-19. Analisa keuangan amat dibutuhkan untuk guna mengetahui bagaimana perusahaan dalam menciptakan laba atau keuntungan selama pandemi. Hal-hal yang dijadikan sebagai bahan penilai bagaimana korporasi keuntungan diartikan sebagai rasio profitabilitas yang terdiri dari rasio ROA, ROE, dan NPM (Kasmir, 2019). Selain itu, keadaan kesulitan keuangan (financial distress) juga dialami oleh perusahaan transportasi ditengah pandemi ini. Financial distress ialah keadaan dimana korporasi tidak dapat melunasi utang-utang lancar akibat arus kas operasinya tidak memadai sehingga dipaksa melaksanakan suatu perbaikan (Hapsari, 2018).

Berbagai regulasi pemerintah seperti PSBB mengakibatkan adanya kerugian ekonomi yang cukup signifikan bagi segala jenis industri, hal ini disebabkan karena korporasi tidak dapat beroperasi dengan semaksimal dalam beberapa waktu yang relatif lama (Hadiwardoyo, 2020). (Thohari et al., 2015) potensi kebangkrutan dapat dilihat melalui laporan keuangan oleh stakeholder, karena laporan keuangan merupakan informasi yang dapat dipakai untuk memprediksi suatu gejala kebangkrutan. Alat untuk menganalisis dari suatu kebangkrutan ialah salah satu metodenya yaitu metode springate score. Dimana metode ini menunjukkan hasil yang lebih akurat daripada yang lainnya. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh (Erawan & Wahyuni, 2021) mengatakan bahwasannya tingkat akurasi untuk metode springate

sebesar 53% daripada yang lainnya yang berada dibawahnya, dengan dibuktikan dari hasil 30 riset sebelumnya yang sejenis. Berdasarkan dari fenomena yaitu berupa trend salah satu perusahaan transportasi pada gambar diatas, hal ini juga berkaitan dengan beberapa teori yang berkaitan dengan pihak-pihak yang berkepentingan dengan hal tersebut. Sebagaimana diketahui bahwasannya para pemegang kepentingan baik investor, kreditur dan lainnya mempunyai kepentingan erat perihal financial performance dan potensi financial distress suatu korporasi melalui laporan keuangan. Dikarenakan kedua belah pihak tersebut seperti halnya pihak yang berpengaruh dan pihak terpengaruh. Pihak terpengaruh (perusahaan) memberikan sinyal-sinyal terhadap pihak berpengaruh (investor, kreditur dan lainnya) berupa informasi yang didapat melalui sebuah laporan keuangan. Laporan yang baik, akan mencerminkan kondisi perusahaan yang baik pula. Karena pengelolaan keuangan yang baik dapat dilihat melalui laporan keuangan (Harto, 2022; Harto, Komalasari, & Mustofa, 2021; Probowulan et al., 2021). Sehingga dalam kondisi pandemi covid-19 ini perlu adanya suatu riset mengenai kinerja perusahaan sektor transportasi khususnya, baik dari financial performance dan potensi financial distress agar dapat memberikan gambaran kepada para pemangku kepentingan perusahaan transportasi khususnya. Melihat dari itu, peneliti mengangkat sebuah judul riset yaitu mengenai “Financial Performance dan Financial Distress Perusahaan Transportasi Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19”. Lebih lanjutnya akan dibahas dalam penelitian ini.

Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari penjabaran latar belakang di atas dirumuskan suatu tujuan dalam penelitian ini ialah untuk menguji dan menganalisis financial performance dan financial distress perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi covid-19.

LANDASAN TEORI

Teori Stakeholder

Freeman et al (2010) mengemukakan mengenai definisi dari teori *stakeholder* ialah suatu kelompok maupun pihak individu yang dapat memberikan pengaruh maupun terpengaruh dari adanya tujuan atau pencapaian suatu organisasi yang dalam hal ini ialah korporasi. Teori ini menjelaskan hubungan antara bagian-bagian korporasi, baik internal maupun eksternal, yang saling terkait dan mempengaruhi satu sama lain. Perusahaan dalam hal ini manajemen perusahaan harus mempertimbangkan kepentingan dan kondisi stakeholders sebagai pihak utama yang akan terkena dampak dalam pengambilan keputusan

Teori Sinyal

Signaling theory yang dikemukakan oleh Spance pada tahun (1974) merupakan suatu teori yang menjelaskan bahwa pihak pengirim (pemilik informasi) memberikan suatu isyarat atau sinyal berupa informasi yang mencerminkan kondisi suatu perusahaan yang bermanfaat bagi pihak penerima (investor ataupun kreditur). Laporan keuangan adalah informasi penting yang diberikan oleh perusahaan untuk melaporkan terkait keuangannya kepada bagian internal maupun eksternal perusahaan. Kinerja suatu perusahaan dapat dilihat melalui laporan keuangan. Laporan keuangan dapat digunakan sebagai bahan analisis oleh investor terkait dengan laporan

keuangan perusahaan tersebut. Informasi yang relevan dan akurat, sesuai dengan kondisi akan mendukung proses pengambilan keputusan.

Financial Performance

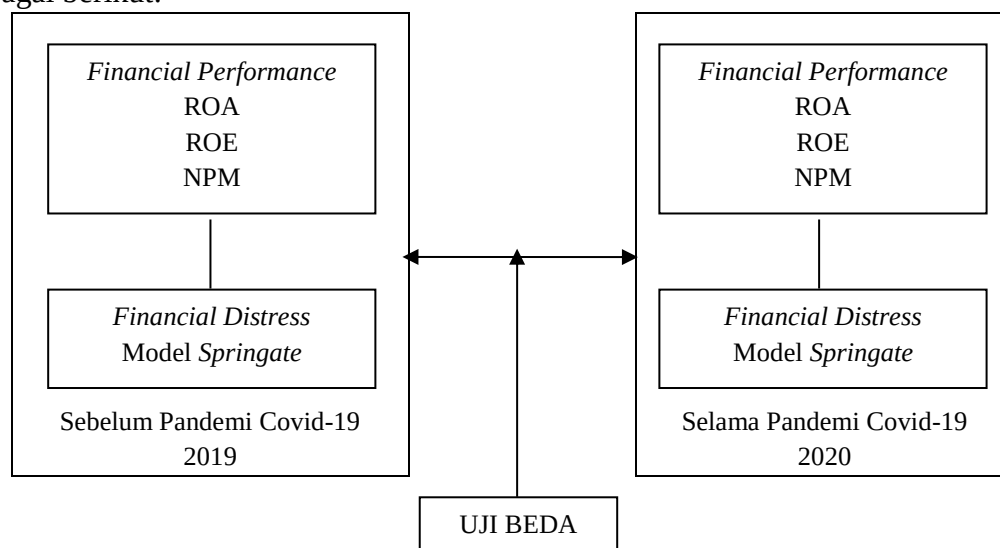
Financial performance merupakan definisi dari keadaan dimana dalam beberapa waktu dapat diketahui kinerjanya dengan alat analisis keuangan sehingga diketahui kondisi keuangannya (Sianturi, 2020). Kondisi kesehatan keuangan perusahaan dapat dilihat melalui alat analisis keuangan. Seberapa jauh perusahaan dalam menghasilkan laba ditengah pandemi dibutuhkan suatu analisis untuk melihat seberapa maksimal perusahaan dalam menghasilkan laba atau keuntungan ditengah pandemi. Hal-hal yang dijadikan sebagai bahan penilai bagaimana korporasi keuntungan diartikan sebagai rasio profitabilitas yang terdiri dari rasio ROA, ROE, dan NPM (Kasmir, 2019).

Financial Distress

Kesulitan keuangan atau biasa dikenal dengan istilah *financial distress* ialah keadaan dimana korporasi tidak dapat melunasi utang-utang lancar akibat arus kas operasinya tidak memadai sehingga dipaksa melaksanakan suatu perbaikan (Hapsari, 2018). Definisi lain mengenai *financial distress* adalah suatu fase terjadinya peristiwa dimana keuangan korporasi tidak sehat atau mengalami penurunan ketika belum terjadi kebangkrutan (Piatt & Piatt, 2002).

Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual penelitian ini berdasarkan permasalahan serta teori yang dikaitkan ialah sebagai berikut:



Gambar 2. Kerangka Konseptual

PEMBAHASAN

Penelitian ini menggunakan data sekunder yaitu berupa laporan keuangan tahunan yang ada di Bursa Efek Indonesia. Dengan rentang waktu 2 tahun yaitu sebelum pandemi covid-19

melanda yaitu tahun 2019 dan selama pandemi covid-19 melanda tahun 2020, laporan keuangan tersebut dapat diunduh melalui website resmi Bursa Efek Indonesia yaitu www.idx.co.id. Dimana dalam hal ini, jumlah populasi perusahaan transportasi yang diketahui melalui factbook yang ada di alamat tersebut diatas yaitu berjumlah 42 perusahaan yang masih listing di Bursa Efek Indonesia. Peneliti menyaring jumlah populasi tersebut dengan metode atau teknik purposive sampling, dikarenakan sesuai dengan kebutuhan data yang akan diambil dan didapat dari laporan keuangan tersebut. Sehingga terkumpul sejumlah 39 sampel penelitian berdasarkan kriteria yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya. Berikut adalah hasil analisis data pada uji normalitas di setaip masing-masing indikator.

Tabel 1
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

	N	Normal Parameters ^{a,b}		Kolmogorov-Smirnov Z	Asymp. Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation		
ROA SEBELUM	39	-0.002764	0.1223345	1.489	0.024
ROA SELAMA	39	-0.054741	0.1198419	0.899	0.394
ROE SEBELUM	39	0.011623	0.2333546	1.452	0.030
ROE SELAMA	39	-0.149038	0.9837645	2.200	0.000
NPM SEBELUM	39	-0.138362	0.6520994	1.998	0.001
NPM SELAMA	39	-0.285679	0.5821337	1.353	0.051
S-SCORE SEBELUM	39	0.333472	1.0190053	1.088	0.187
S-SCORE SELAMA	39	-0.165608	1.0557208	0.581	0.888

Sumber: Lampiran 4 Data Diolah di SPSS 21

Berdasarkan dari hasil uji normalitas pada tabel 1 di atas terlihat bahwasannya ROA sebelum memiliki signifikan sebesar 0,024 yang artinya kurang dari 0,05 yang menandakan tidak berdistribusi normal sedangkan ROA selama hasilnya lebih besar dari 0,05 dapat terlihat bahwasannya data berdistribusi normal. Namun dalam hal ini, untuk syarat uji paired sample t-test data harus berdistribusi normal semua. Sehingga ditarik kesimpulan untuk uji hipotesis rasio ROA menggunakan uji statistik non-parametrik atau uji wilcoxon signed ranks test.

Kemudian untuk hasil uji normalitas ROE sebelum pandemi dan selama pandemi memiliki hasil kurang dari 0,05 untuk signifikansi dapat terlihat melalui table diatas, yang artinya data ROE sebelum dan selama memiliki data yang tidak berdistribusi normal. Sehingga untuk uji hipotesisnya yaitu uji wilcoxon signed ranks test. Selanjutnya untuk hasil uji normalitas NPM sebelum memiliki hasil yang kurang dari 0,05 untuk signifikansinya sehingga data tidak berdistribusi normal, namun hasil NPM selama memiliki hasil yang lebih dari 0,05 untuk signifikansinya sehingga data berdistribusi normal. Dalam hal ini, untuk uji paired sample t-test data harus berdistribusi normal semua. Sehingga ditarik kesimpulan untuk uji hipotesis NPM menggunakan uji statistik non-parametrik karena data tidak berdistribusi normal atau uji wilcoxon signed ranks test. Selanjutnya, untuk hasil uji normalitas pada S-Score sebelum dan selama pandemi memiliki hasil yang lebih dari 0,05 yang artinya data tersebut berdistribusi normal. Sehingga untuk uji hipotesis karena data berdistribusi normal semua, maka dapat diujikan menggunakan uji statistik parametrik atau uji *paired sample t-test*.

Tabel 2
Test Statistics^a

	ROA SEBELUM - ROA SELAMA	ROE SEBELUM - ROE SELAMA	NPM SEBELUM - NPM SELAMA
Z	-3.210 ^b	-2.484 ^b	-3.300 ^b
Asymp. Sig. (2-tailed)	.001	.013	.001

Sumber: Data Diolah di SPSS 21

Perbedaan ROA Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19

Bersumber pada hasil dari uji *wilcoxon signed ranks test* pada tabel 2 di atas, dimana hasil pada data ROA sebelum dan selama pandemi, terdapat perbedaan yang signifikan antara ROA sebelum dengan ROA selama dengan jumlah signifikansinya atau *asym.sig 2-tailed* sebesar 0,001 yang menandakan kurang dari 0,05. Hal ini, membuktikan bahwasannya hipotesis yang ada pada bab sebelumnya yaitu H_{1A} dengan bunyi “Terdapat perbedaan yang signifikan pada ROA sebelum dan selama pandemi covid-19 pada perusahaan transportasi” dapat dikatakan diterima. Hal ini didukung oleh beberapa riset yang hampir sama kondisinya ditengah pandemic namun pada sub sektor lain yaitu penelitian yang dilakukan oleh (Amelya et al., 2021) menyatakan bahwa terjadi penurunan yang signifikan atau sangat tajam pada triwulan ke-3 ditahun 2020 untuk *return on assets* sebesar 62,29% menjadi 3,88% dibandingkan tahun 2019. Dari penjabaran di atas, ROA yang terjadi sebelum pandemi lebih baik dibandingkan dengan sesudah terjadinya pandemic covid-19. Pada kuartal 1 sampai dengan kuartal 4 tercatat ROA pada BPR mengalami penurunan yang signifikan dikarenakan adanya pandemic, karena BPR tidak dapat atau kurang optimal dalam perolehan laba (Ach & Ladi, 2021).

Sehingga dalam hal ini, dapat mempengaruhi keputusan para pemangku kepentingan terhadap laporan keuangan perusahaan. Karena melalui laporan keuangan perusahaan, semua informasi mengenai rasio keuangan perusahaan dapat dianalisa. Laporan keuangan merupakan informasi yang dapat memberikan sinyal-sinyal mengenai keuangan perusahaan. Apakah keuangan perusahaan sedang baik atau sebaliknya. Apabila sinyal-sinyal informasi yang diberikan oleh perusahaan memiliki sinyal negatif dalam hal ini ROA, maka akan mempengaruhi keputusan *stakeholder* dalam pengambilan keputusan untuk berinvestasi atau memberikan suntikan dana terhadap perusahaan, akibatnya perusahaan tidak dapat menerima modal segar sehingga dalam situasi pandemi tidak dapat memaksimalkan kinerja perusahaannya.

Perbedaan ROE Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19

Hasil dari uji *wilcoxon signed ranks test* pada tabel 4.3 di atas, dimana data ROE menunjukkan hasil yang sangat signifikan dibuktikan dengan total perolehan *asym.sig 2-tailed* kurang dari 0,05 yaitu sebesar 0,013. Hal ini membuktikan bahwasannya hipotesis H_{1B} dapat dikatakan diterima karena peneliti mengasumsikan bahwa “Terdapat perbedaan yang signifikan pada ROE sebelum dan selama pandemi covid-19 pada perusahaan transportasi”. Kejadian ini didukung oleh beberapa penelitian mengenai *return on equity* ditengah pandemic yang dilakukan oleh (Esomar & Christianty, 2021) menyatakan nilai mean pada ROE sebelum pandemi memiliki nilai 10,63 dan sesudah pandemi mean dari rasio ROE ini menurun 19,1 yang artinya korporasi

hotel, restoran dan pariwisata dalam meraup keuntungan dengan modal sendiri mengalami penurunan yang cukup signifikan.

Penurunan ROE pada perusahaan transportasi selama pandemi dapat memberikan sinyal-sinyal negatif dalam laporan keuangan sehingga dapat mempengaruhi keputusan *stakeholder* dalam hal ini investor maupun kreditur. *Stakeholder* akan berfikir dua kali untuk melakukan investasi atau memberikan pinjaman kepada perusahaan transportasi yang sedang mengalami penurunan rasio keuangan khususnya *return on equity* atau ROE. Karena menurut investor ataupun kreditur, takut akan modalnya tidak akan kembali kepada mereka karena mengalami penurunan di rasio ROE perusahaan. Akibatnya perusahaan mengalami kekurangan modal karena tidak mendapatkan suntikan modal segar dari *stakeholder* serta kepercayaan para pemangku kepentingan juga dapat dipengaruhi karena kinerja perusahaan dalam pengembalian ekuitasnya tidak maksimal atau mengalami penurunan sebelum dan selama pandemi covid-19.

Perbedaan NPM Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19

Berdasarkan hasil uji *wilcoxon signed ranks test* pada tabel 4.3 di atas dapat dilihat bahwasannya nilai signifikansi yang diperoleh dari uji data NPM sebelum dan selama pandemi memiliki nilai sebesar 0,001 dimana hasil ini kurang dari 0,05. Sehingga dapat dikatakan terdapat perbedaan yang signifikan NPM sebelum dan selama pandemi covid-19. Dari hal tersebut dapat dikatakan hipotesis dari H_{1C} dapat dikatakan diterima. Terdapat perbedaan yang signifikan pada NPM sebelum dan selama pandemi covid-19. Hasil uji ini didukung oleh beberapa riset mengenai NPM selama pandemi yang dilakukan oleh (Evany et al., 2021) mengatakan bahwa pada perusahaan Kompas 100 menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan pada NPM penjualannya. Disebabkan dengan adanya penurunan laba bersih perusahaan yang mengalami penurunan akibat dari pendapatan yang berkurang.

Menurunnya perusahaan transportasi dalam menghasilkan keuntungan bersih selama pandemi juga dapat menjadi faktor para pemangku kepentingan atau *stakeholder* dalam pengambilan keputusan. Hal ini dapat diketahui melalui sinyal-sinyal negatif dalam sebuah laporan keuangan, karena laporan keuangan merupakan informasi penting yang digunakan sebagai bahan analisis para pemangku kepentingan. Perusahaan dengan laba bersih yang negatif atau berada dibawah nilai rata-rata perusahaan sejenis, maka akan memberikan sinyal negatif terhadap para pemangku kepentingan sehingga mempengaruhi pengambilan keputusan. Sehingga citra perusahaan terganggu baik pada investor lama maupun calon investor serta pemangku kepentingan lainnya. Selanjutnya yaitu hasil dari data *S-Score* yang berdistribusi normal, lalu diujikan dengan uji *paired sample t-test* dengan hasil sebagai berikut.

Tabel 3
Paired Samples Test

		Paired Differences				t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference			
					Lower	Upper		
Pair 1	S-SCORE SEBELUM - S-SCORE SELAMA	.4990	.8159	.1306	.2345	.7635	3.820	.000

Sumber: Data Diolah di SPSS 21

Perbedaan *Financial Distress* (S-Score) Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19

Hasil uji *paired sample t-test* pada tabel 4.4 di atas, dimana data *S-Score* perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi covid-19 memiliki nilai *asym.sig 2-tailed* yang sangat signifikan yaitu sebesar 0,000 dimana hasil ini kurang dari taraf signifikansi yang ditentukan yaitu 0,05. Dari hal tersebut, dapat dikatakan bahwasannya hipotesis H_2 dengan bunyi “Terdapat perbedaan yang signifikan pada *Financial Distress* (Model Springate) sebelum dan selama pandemi covid-19” diterima. Beberapa riset yang mengatakan terjadi hal yang sama yaitu pada riset yang dilakukan oleh (Rahman, 2020) mengatakan bahwasannya kondisi keuangan pada korporasi properti dan real estate di tahun 2019 sampai dengan 2020 rata-rata berada dalam kondisi tidak sehat (*distress*) atau mengalami kesulitan keuangan. Banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut. Tentunya, kondisi ini disebabkan karena biaya investasi yang tinggi, menurunnya daya beli masyarakat saat terjadinya pandemi covid-19, selain itu perusahaan masih harus menghadapi peningkatan total kewajiban dan biaya pemeliharaan aset tetap dalam setiap periode.

Hal ini dapat mempengaruhi sangat terhadap para pemangku kepentingan, karena kondisi kesulitan keuangan (*financial distress*) dapat menjadi hal penting dari pengembalian modal atau investasi yang diinvestasikan atau dipinjamkan oleh para pemangku kepentingan atau *stakeholder* pada perusahaan. Ketika para *stakeholder* mengetahui bahwasannya perusahaan transportasi sebelum dengan selama pandemi mengalami kesulitan keuangan yang sangat signifikan, tentunya akan berfikir dua kali, karena takut akan modal atau investasinya tidak kembali. Karena perusahaan berada pada ambang kebangkrutan. Hal ini dapat dilihat atau disinyalir melalui sebuah informasi berupa laporan keuangan perusahaan yang menjadi bahan untuk analisis para *stakeholder*. Ketika ternyata setelah dianalisis mengalami kesulitan keuangan dan berpotensi pada kebangkrutan maka akan berpengaruh terhadap pengambilan keputusan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pandemi covid-19 telah memberikan banyak dampak terhadap berbagai sektor perusahaan yang ada di Indonesia. Salah satunya ialah sektor transportasi, dimana merupakan perusahaan yang terkena dampak langsung dari adanya beberapa kebijakan untuk meminimalisir dampak adanya penyebaran covid-19 ini. Sehingga dalam hal ini memberikan dampak terhadap kinerja perusahaan transportasi baik kinerja keuangan (*financial performance*) atau dapat juga perusahaan transportasi mengalami kesulitan keuangan (*financial distress*). Oleh karenanya, perlu dilakukan analisis mengenai kondisi perusahaan transportasi baik sebelum pandemi dan selama pandemi untuk dapat dijadikan referensi bagi *stakeholder*. Hal tersebut dapat dianalisis melalui laporan keuangan perusahaan yang merupakan sumber informasi kinerja keuangan perusahaan. Apabila kinerja keuangan perusahaan buruk, maka akan berdampak terhadap informasi yang diterima oleh *stakeholder*. Laporan keuangan tersebut dapat memberikan sinyal-sinyal positif ataupun negatif bergantung pada kondisi keuangan perusahaan. Ditengah pandemi seperti ini, apabila perusahaan sektor transportasi memberikan sinyal-sinyal negatif maka akan berdampak pada keputusan para *stakeholder*, dalam memberikan suntikan modal segar. Penelitian ini tentunya memiliki keterbatasan dalam menyelesaikannya, dimana keterbatasan

tersebut, peneliti tidak dapat menemukan artikel tentang seberapa persen lebih besar keakuratan model springate dari yang peneliti gunakan, sehingga dapat menjadi tingkat keakuratan yang tinggi, selain itu tidak dapat mengukur tingkat keakuratan nya melalui penelitian ini untuk model springate. Serta peneliti hanya bisa mendapatkan laporan keuangan tahunan bukan annual report dari setiap perusahaan karena memang untuk tahun 2020 perusahaan transportasi dan lainnya tidak menerbitkan annual report melainkan hanya laporan keuangan tahunan.

Saran

Berdasarkan dari keterbatasan penelitian yang ada pada kesimpulan di atas dapat ditarik beberapa saran bagi peneliti selanjutnya yaitu peneliti selanjutnya yang ingin meneliti dengan judul di atas diharapkan dapat menambah rasio yang lain yang berhubungan dengan financial performance serta menambah model yang lain untuk mengukur financial distress seperti model Zmijewski atau model Grover atau dapat ditambah cara pengukuran tingkat akurasi untuk mengukur kembali seberapa akurasi model springate yang digunakan pada penelitian ini. Selain itu, juga dapat menambah tahun untuk situasi pandemi atau juga menggunakan laporan keuangan tahunan 2021, karena pada penelitian ini laporan tersebut masih belum diterbitkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ach, Y., & Ladi, W. (2021). Analisis Komparasi Kinerja Keuangan Bank Perkreditan Rakyat (BPR) Sebelum dan Pada Pandemi Covid-19. *Ilmiah Ekonomi Dan Pembelajaranya*, 9(2), 142–152.
- Amelya, B., Nugraha, S. J., & Puspita, V. A. (2021). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Pt Indofood Cbp Sukses Makmur Tbk Sebelum Dan Setelah Adanya Pandemi Covid-19. *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen , Ekonomi , Dan Akuntansi)*, 5(3), 534–551.
- Esomar, M. J. F., & Christianty, R. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Jasa di BEI. *Jkbm (Jurnal Konsep Bisnis Dan Manajemen)*, 7(2), 227–233. <https://doi.org/10.31289/jkbm.v7i2.5266>
- Evany, S. T., Rinofah, R., & Prima Sari, P. (2021). Analisis Profitabilitas Perusahaan Kompas 100 Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. *Al-Kharaj : Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*, 4(2), 397–414. <https://doi.org/10.47467/alkharaj.v4i2.678>
- Freeman, R. E., Harrison, J. S., Wicks, A. C., Parmar, B. L., & de Colle, S. (2010). *Stakeholder Theory: The State of the Art*. Cambridge University Press. <https://books.google.co.id/books?id=xF8-WN1QIIMC>
- Hapsari, E. I. (2018). Kekuatan Rasio Keuangan Dalam Memprediksi Kondisi Financial Distress Perusahaan Manufaktur Di Bei. *Jurnal Dinamika Manajemen*, 9(2), 140–148.
- Harto, B. (2022). Peran Keuangan dan Akuntansi Dalam Sustainability. In T. Agustina, Sebastianus, A. Ferlina, B. Harto, & dkk, *Business Sustainability: Concepts, Strategies, And Implementation* (pp. 187-195). Bandung: Media Sains Indonesia.
- Harto, B., Komalasari, R., & Mustofa, R. (2021). Peningkatan Kapasitas Dan Kapabilitas Pengelolaan Keuangan Berbasis Aplikasi Excel dan Sesuai Sak EMKM Pada UMKM Moochi Lembang. *IKRA-ITH ABDIMAS*, 4(1), 47-54.
- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan* (Revisi). Depok: RAJAWALI PERS.
- Piatt, H. D., & Piatt, 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>
- Rahman, F. (2020). Analisis Prediksi Financial Distress Dengan Menggunakan Model Sringate Pada Perusahaan Properti Dan Real Estate Yang Terdaftar Di BEI Periode 2019-2020. *GOVERNANCE: Jurnal Ilmiah Kajian Politik Lokal Dan Pembangunan*, 7(September), 1–9.
- Sianturi, M. W. E. (2020). Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Nilai Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Barang Konsumsi di BEI. *EJournal Administrasi Bisnis*, 8(4), 280–289.
- Spence, M. (1974). *Market-Signaling*. Cambridge, MA: Harvard University Press.