



Similarity Report

Metadata

Name of the organization

Universitas Muhammadiyah Sidoarjo

Title

SKRIPSI EKA FREMA HIDAYATI NEW

Author(s)

Coordinator

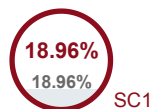
perpustakaan umsidahanin

Organizational unit

Perpustakaan

Record of similarities

SCs indicate the percentage of the number of words found in other texts compared to the total number of words in the analysed document. Please note that high coefficient values do not automatically mean plagiarism. The report must be analyzed by an authorized person.



25
The phrase length for the SC 2

7431
Length in words

57601
Length in characters

Alerts

In this section, you can find information regarding text modifications that may aim at temper with the analysis results. Invisible to the person evaluating the content of the document on a printout or in a file, they influence the phrases compared during text analysis (by causing intended misspellings) to conceal borrowings as well as to falsify values in the Similarity Report. It should be assessed whether the modifications are intentional or not.

Characters from another alphabet		0
Spreads		0
Micro spaces		0
Hidden characters		0
Paraphrases (SmartMarks)		98

Active lists of similarities

This list of sources below contains sources from various databases. The color of the text indicates in which source it was found. These sources and Similarity Coefficient values do not reflect direct plagiarism. It is necessary to open each source, analyze the content and correctness of the source crediting.

The 10 longest fragments

Color of the text

NO	TITLE OR SOURCE URL (DATABASE)	NUMBER OF IDENTICAL WORDS (FRAGMENTS)
1	FINANCIAL DISTRESS PERBANKAN DI INDONESIA: STUDI KOMPARASI KRISIS GLOBAL TAHUN 2008 DAN KRISIS PANDEMI COVID-19 Dahari Ema Safutri, Isnawati Isnawati, Herlina Pusparini;	56 0.75 %
2	http://repository.unpas.ac.id/66355/5/Bab%203%20.pdf	39 0.52 %
3	http://repository.unbari.ac.id/1858/1/SKRIPSI%20SILVIA%20DWIRANTI%20-%20Copy.pdf	38 0.51 %
4	https://journal.lembagakita.org/jemsi/article/download/1942/1460/6851	37 0.50 %

5	ANALISIS PENGARUH KRISIS PANDEMI COVID-19 TERHADAP FINANCIAL DISTRESS “(Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2019 kuartal 2 dan 2020 Kuartal 2)” Saputra Aditiya Agung;	35 0.47 %
6	https://acopen.umsida.ac.id/index.php/acopen/article/view/8252/2285	32 0.43 %
7	https://journal.unpak.ac.id/index.php/jhss/article/download/8107/4411	30 0.40 %
8	FINANCIAL DISTRESS PERBANKAN DI INDONESIA: STUDI KOMPARASI KRISIS GLOBAL TAHUN 2008 DAN KRISIS PANDEMI COVID-19 Dahari Ema Safutri, Isnawati Isnawati, Herlina Pusparini;	22 0.30 %
9	http://etd.uinsyahada.ac.id/6744/1/1640200197.pdf	22 0.30 %
10	http://repository.unpas.ac.id/66355/5/Bab%203%20.pdf	19 0.26 %

from RefBooks database (5.93 %)

NO	TITLE	NUMBER OF IDENTICAL WORDS (FRAGMENTS)
----	-------	--

Source: Papperity

1	FINANCIAL DISTRESS PERBANKAN DI INDONESIA: STUDI KOMPARASI KRISIS GLOBAL TAHUN 2008 DAN KRISIS PANDEMI COVID-19 Dahari Ema Safutri, Isnawati Isnawati, Herlina Pusparini;	139 (7) 1.87 %
2	ANALISIS PENGARUH KRISIS PANDEMI COVID-19 TERHADAP FINANCIAL DISTRESS “(Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2019 kuartal 2 dan 2020 Kuartal 2)” Saputra Aditiya Agung;	82 (5) 1.10 %
3	ANALISIS PERBANDINGAN TINGKAT FINANCIAL DISTRESS SEBELUM DAN SELAMA PANDEMI COVID-19 MENGGUNAKAN MODEL ALTMAN Z-SCORE Loggar Bhilawa, Putra Muhammad Fanny Fatkhur;	28 (3) 0.38 %
4	Pengaruh Financial Distress Dan Mekanisme Tata Kelola Perusahaan Terhadap Konservatisme Akuntansi Dengan Leverage Sebagai Variabel Moderasi Wawan Andang Saputra, Khairunnisa Khairunnisa;	26 (2) 0.35 %
5	ANALISIS FINANCIAL DISTRESS DENGAN MODEL ALTMAN Z-SCORE SEBELUM DAN SAAT TERJADINYA PANDEMI COVID-19 Yuli Kurniasih;	20 (2) 0.27 %
6	PENGARUH FAKTOR-FAKTOR KARAKTERISTIK PERUSAHAAN TERHADAP PENGUNGKAPAN AKUNTANSI SUMBER DAYA MANUSIA PADA PERUSAHAAN JASA YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2020-2022 Fauzan Aunur Rohman, Kawedar Warsito;	16 (2) 0.22 %
7	Determinan kinerja keuangan dan good corporate governance terhadap financial distress model Altman Mappadang Agoestina, Maulana M. Ridwan, Mia Laksmiwati;	13 (2) 0.17 %
8	Analisis Perbandingan Model Springate, Grover dan Zmijewski Dalam Memprediksi Kondisi Financial Distress Pada Sektor Transportasi Ni Wayan Sinta Della Ade Widyawati, Masdiantini Putu Riesty;	13 (1) 0.17 %
9	Hubungan Media Sosial dan Game Online dengan Hasil Belajar Siswa Ritonga Lila Marito, Putra Dharma;	13 (2) 0.17 %
10	PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS, STRUKTUR MODAL, DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP KETEPATAN WAKTU PENYAMPAIAN LAPORAN KEUANGAN I Dewa Made Endiana, Ni Wayan Lilik Amelia, I Gusti Ayu Asri Pramesti;	13 (1) 0.17 %
11	Analisis Kinerja Keuangan Dan Pengaruhnya Terhadap Return Saham Dengan Metode Economic Value Added (EVA), Market Value Added (MVA), Dan Cash Value Added (CVA) (Studi Kasus Pada Sektor Transportasi dan Logistik Tahun 2019-2022) Rahman Fahrurrozi, Andriawan Nicho Wahyu, Rizal Mohammad;	11 (1) 0.15 %

12	PENGARUH KUALITAS LAYANAN TERHADAP KEPUASAN KONSUMEN TOKO FANNY Hibatullah Akhmad Fajar;	11 (1) 0.15 %
13	Prediction of Financial Distress Model Altman Z-Score (Study on Shipping Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange for the 2019-2021 Period) Ratih Suklimah,Melisa Octaviani Wijayanti;	10 (2) 0.13 %
14	Pengaruh Likuiditas, Leverage dan Sales growth terhadap Financial Distress Perusahaan Manufaktur di BEI Sebelum dan Sesudah Covid Yunus Pakpahan, Felix Budiman, Wahyu Prasetya,Subagyo Subagyo;	8 (1) 0.11 %
15	Analisis Potensi Kebangkrutan Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Teraftar di BEI Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 Viky Agustian, Rita Syofyan;	7 (1) 0.09 %
16	Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas, Ukuran Perusahaan, dan Pertumbuhan Penjualan terhadap Financial Distress Ratih Kusumawardhani, Risal Rinofah,Aryati Rizka Dwi;	7 (1) 0.09 %
17	PENGARUH OPERATING CASH FLOW, SALES GROWTH, KEPEMILIKAN INSTITUSIONAL DAN LEVERAGE TERHADAP FINANCIAL DISTRESS DENGAN PROFITABILITAS SEBAGAI VARIABEL MODERASI Deliza Henny,Visky Vernando;	7 (1) 0.09 %
18	Determinan Fraud pada Laporan Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2022 Ayu Andira;	6 (1) 0.08 %
19	ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI PADA MASA PANDEMI COVID-19 Sri Murni, Tulung Joy Elly,Monoarfa Phatricia S M;	6 (1) 0.08 %
20	Analisis Financial Distress Perusahaan Transportasi Pada Masa Pandemi Covid-19 Menggunakan Analisis Model Altman Z Score dan Zmijewski Salsabilla Salsabilla, Zahra Putri Nabilla, Kurnia Hamidah, Rayhan Fadlan;	5 (1) 0.07 %

from the home database (0.00 %)

NO	TITLE	NUMBER OF IDENTICAL WORDS (FRAGMENTS)
----	-------	---------------------------------------

from the Database Exchange Program (0.00 %)

NO	TITLE	NUMBER OF IDENTICAL WORDS (FRAGMENTS)
----	-------	---------------------------------------

from the Internet (13.03 %)

NO	SOURCE URL	NUMBER OF IDENTICAL WORDS (FRAGMENTS)
1	https://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id/index.php/jirm/article/download/5998/6050/	103 (12) 1.39 %
2	https://acopen.umsida.ac.id/index.php/acopen/article/view/8252/2285	78 (8) 1.05 %
3	http://repository.unpas.ac.id/66355/5/Bab%203%20.pdf	74 (4) 1.00 %
4	https://journal.unpak.ac.id/index.php/jhss/article/download/8107/4411	53 (5) 0.71 %
5	http://etheses.iainmadura.ac.id/7151/9/Astrid%20Ivni%20Dianova_20383042007_Bab%204_AS.pdf	51 (9) 0.69 %
6	http://repository.unbari.ac.id/1858/1/SKRIPSI%20SILVIA%20DWIRANTI%20-%20Copy.pdf	43 (2) 0.58 %
7	https://ejurnal.mercubuana-yogya.ac.id/index.php/akuntansi/article/view/2373	41 (4) 0.55 %
8	https://journal.lembagakita.org/jemsi/article/download/1942/1460/6851	37 (1) 0.50 %

9	http://etd.uinsyahada.ac.id/2403/1/14%20402%2000228.pdf	35 (4) 0.47 %
10	http://repository.teknokrat.ac.id/5276/1/skripsi19412037.pdf	33 (6) 0.44 %
11	http://repository.umi.ac.id/5964/4/BAB%20III.pdf	31 (4) 0.42 %
12	https://bajangjournal.com/index.php/JCI/article/download/3373/2576	29 (4) 0.39 %
13	https://archive.umsida.ac.id/index.php/archive/preprint/download/6562/47115/52700	28 (2) 0.38 %
14	https://www.academia.edu/119994679/Pengaruh_Good_Corporate_Governance_Net_Profit_Margin_dan_Total_Assets_Turnover_terhadap_Kinerja_Kuangan_Perusahaan_Transportasi_di_Bursa_Efek_Indonesia_Periode_2015_2019	27 (2) 0.36 %
15	https://www.academia.edu/98579922/Pengaruh_Curent_Ratio_dan_Total_Assets_Turnover_Terhadap_Financial_Distress_Pada_Sektor_Transportasi_dan_Logistik_yang_Terdaftar_di_BEI_2017_2021	27 (3) 0.36 %
16	https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/9064/10/BAB%203.pdf	24 (3) 0.32 %
17	http://etd.uinsyahada.ac.id/6744/1/1640200197.pdf	22 (1) 0.30 %
18	https://eprints.umsida.ac.id/11947/1/ARTIKEL%2012.pdf	21 (2) 0.28 %
19	https://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/nusantara/article/download/15283/8838	21 (2) 0.28 %
20	https://sinta.kemdikbud.go.id/journals/detail/?id=7882	21 (2) 0.28 %
21	http://repo.undiksha.ac.id/19661/9/2017051052-LAMPIRAN.pdf	20 (4) 0.27 %
22	https://digilibadmin.unismuh.ac.id/upload/41240-BAB_IV.pdf	17 (3) 0.23 %
23	https://edumediareolution.com/tamb/article/download/253/108	16 (1) 0.22 %
24	http://repository.upi.edu/32127/6/S_MRL_1305956_Chapter3.pdf	14 (1) 0.19 %
25	https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/8898/27/BAB%20IV.pdf	14 (1) 0.19 %
26	http://repository.unmuhjember.ac.id/13565/8/DAFTAR%20PUSTAKA.pdf	13 (1) 0.17 %
27	http://repo.uinsatu.ac.id/26116/6/BAB%20II.pdf	12 (2) 0.16 %
28	https://pdfs.semanticscholar.org/fb0d/5b2de6160db4f532eff6a1dfbca0eb9d64d9.pdf	11 (1) 0.15 %
29	https://digilib.unsuka.ac.id/id/eprint/10565/1/BAB%20I%2C%20BAB%20V%2C%20DAFTAR%20PUSTAKA.pdf	11 (1) 0.15 %
30	http://repositori.unsil.ac.id/12519/10/10.%20BAB%203.pdf	11 (1) 0.15 %
31	http://eprints.umpo.ac.id/3768/4/5.%20BAB%20IV.pdf	7 (1) 0.09 %
32	https://jim.usk.ac.id/sejarah/article/view/25195	6 (1) 0.08 %
33	https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/484698/10-perusahaan-transportasi	6 (1) 0.08 %
34	https://www.academia.edu/87268453/Faktor_Faktor_Yang_Mempengaruhi_Kelengkapan_Pengungkapan_Laporan_Kuangan_Pada_Perusahaan_Transportasi_Yang_Terdaftar_DI_Bei_Periode_2015_2019	6 (1) 0.08 %
35	http://repository.usd.ac.id/16831/2/062114065_Full.pdf	5 (1) 0.07 %

List of accepted fragments (no accepted fragments)

Financial Distress pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Indonesia : Studi
Komparasi Krisis Pandemi Covid-19
Financial Distress in Transportation and Logistic Companies in Indonesia : Comparative Study
of the Covid-19 Pandemic Crisis

Eka Frema Hidayati
NIM : 212010300004
Wiwit Hariyanto
NIDN : 0714107602

SKRIPSI Program Studi Akuntansi
Fakultas **Bisnis, Hukum & Ilmu Sosial Universitas Muhammadiyah Sidoarjo Mei, 2025**

ii

LEMBAR PENGESAHAN PROPOSAL SKRIPSI Judul : Financial Distress pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di
Indonesia : Studi Komparasi Krisis Pandemi Covid-19
(Financial Distress in Transportation and Logistic Companies
in Indonesia : Comparative Study of the Covid-19 Pandemic
Crisis)

Nama Mahasiswa : Eka Frema Hidayati
NIM : 212010300004

Disetujui Oleh
Dosen Pembimbing
Wiwit Hariyanto, SE., M.Si

Dosen Penguji I
Dr. Heri Widodo, SE., M.Si. Ak., CA.

Dosen Penguji II
Aisha Hanif, SE, M.Acc,Ak.

Diketahui Oleh
Ketua Program Studi
Sarwenda Biduri, SE., M.SA

Dekan
Dr. Poppy Febriana, S.Sos., Med. Kom

Tanggal Ujian Tanggal Lulus

(.....) (.....)

iii

DAFTAR ISI

COVER	i
LEMBAR PENGESAHAN PROPOSAL SKRIPSI	ii
DAFTAR ISI	iii
ABSTRAK	1
PENDAHULUAN	1
Pengembangan Hipotesis	3
Kerangka Konseptual	4
METODE PENELITIAN	5
HASIL DAN PEMBAHASAN	7
KESIMPULAN	13
Saran	13
Keterbatasan	13
DAFTAR PUSTAKA	14

ABSTRAK

This study aims to analyze the differences in the level of financial distress among transportation and logistics companies in Indonesia between the period during the pandemic Covid-19 (2020-2021) and after the pandemic Covid-19 (2022-2023). The research sample consisted of 30 companies that met the criteria using purposive sampling techniques. The method used is a quantitative approach with descriptive statistical analysis, normality testing, and a mean difference test. The result shows that there is a significant difference between the two periods, with a significant value of 0,034 < 0,05. The average level of financial distress increased after the pandemic, accompanied by a decrease in standard deviation, indicating improvements and greater stability in the financial condition of companies post-pandemic. These findings support signaling theory, in which changes in a company's financial condition reflect positive or negative signals to the market and stakeholders.

Kata Kunci : Financial Distress; Covid-19; Transportasi dan Logistik

PENDAHULUAN

Pada tahun 2019 dunia dihadapkan pada muncul pandemi global yaitu Covid-19. Penyebarannya yang sangat cepat memberikan dampak besar terhadap kestabilan **berbagai sektor bisnis di Indonesia. Sektor ekonomi mengalami dampak yang paling signifikan terhadap akibat pandemi Covid-19. Pemerintah menerapkan kebijakan pembatasan aktivitas sosial di masyarakat bertujuan untuk meningkatkan tingkat penyebaran virus Covid-19. Namun, dengan diberlakukannya kebijakan pembatasan aktivitas sosial di masyarakat memberikan dampak pada berkurangnya aktivitas bisnis yang menyebabkan pada menurunnya tingkat perekonomian di Indonesia [1]. Menurunnya pertumbuhan ekonomi di Indonesia ditandai dengan turunnya pertumbuhan ekonomi pada kuartal II 2020 yaitu minus 5,23 persen, yang** dimana pada kuartal II 2020 **pertumbuhan ekonomi Indonesia hanya tumbuh sebesar 2,97 persen, mengalami penurunan cukup jauh dari pertumbuhan ekonomi** Indonesia di periode 2019 sebesar 5,02 persen [2]. Perusahaan sektor transportasi dan logistik memiliki potensi bisnis yang stabil dan sangat menguntungkan. Dengan meningkatnya populasi dan kebutuhan akan distribusi barang yang efisien, permintaan terhadap layanan transportasi dan logistik terus bertambah. Mulai dari pengiriman barang kebutuhan pokok hingga layanan transportasi penumpang, sektor ini memainkan peran penting dalam perekonomian global dan domestik. Namun, kondisi ekonomi Indonesia yang tidak stabil saat ini meningkatkan risiko bagi perusahaan-perusahaan di sektor ini, yang dapat berujung pada kesulitan keuangan atau bahkan kebangkrutan [3]. Kondisi keuangan perusahaan sering kali mencerminkan kesehatan ekonomi suatu negara. Hal ini menjadikan sektor transportasi dan logistik sebagai pilar utama dalam mendukung kegiatan ekonomi dan distribusi barang secara efektif [4]. Di berbagai negara termasuk Indonesia, perusahaan sektor transportasi dan logistik ini terus berkembang menjadi salah satu pilihan utama bagi investor untuk menambah nilai investasi mereka. Sektor ini memberikan kontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi, terutama dalam hal pengangkutan barang dan jasa yang mendukung sektor manufaktur dan perdagangan. Namun, sektor ini juga menghadapi tantangan besar, terutama akibat krisis yang dipicu oleh pandemi Covid-19 yang menyebabkan gangguan dalam rantai pasokan dan pengiriman barang, serta penurunan jumlah penumpang, terutama pada layanan transportasi udara dan laut [5].

2

Pada perusahaan sektor transportasi dan logistik menjadi salah satu industri yang terkena dampak pandemi Covid-19. Pembatasan interaksi sosial dan pembatasan perjalanan menyebabkan penurunan drastis dalam permintaan transportasi penumpang, sementara tantangan dalam distribusi barang meningkat karena gangguan pada rantai pasokan global. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS), Indonesia menghadapi tantangan ekonomi yang signifikan pada tahun 2020, dengan tingkat pertumbuhan ekonomi sebesar -2,07%. Banyak perusahaan, khususnya pada sektor transportasi dan logistik, menghadapi tantangan dalam mempertahankan stabilitas finansial dan operasional mereka. Asosiasi Perusahaan Transportasi Indonesia (APTI) melaporkan bahwa selama kuartal pertama 2020, sektor transportasi mengalami penurunan signifikan, dengan pengurangan volume angkutan barang dan penurunan jumlah penumpang yang tajam. Penurunan ini terutama terjadi pada sektor transportasi udara dan laut, sementara logistik barang juga mengalami kendala dalam distribusi barang akibat penutupan beberapa jalur perdagangan internasional [6].

Pandemi COVID-19 yang melanda Indonesia pada tahun 2020 hingga 2021 memberikan dampak signifikan terhadap berbagai sektor ekonomi, **termasuk sektor transportasi dan logistik. Pembatasan sosial berskala besar (PSBB)** dan penurunan mobilitas masyarakat menyebabkan penurunan tajam dalam aktivitas operasional perusahaan di sektor ini, yang berdampak pada kondisi keuangan mereka. Banyak perusahaan mengalami tekanan likuiditas dan penurunan profitabilitas, yang berpotensi menempatkan mereka dalam kondisi financial distress. Memasuki tahun 2022 hingga 2023, Indonesia mulai memasuki era new normal dengan pelonggaran pembatasan dan peningkatan aktivitas ekonomi. Menurut Ketua Satgas COVID-19 PB Ikatan Dokter Indonesia (IDI), dr. Erlina Burhan, kondisi new normal di Indonesia pada awal 2023 sudah mendekati situasi sebelum pandemi. Hal ini didukung oleh pertumbuhan ekonomi yang kuat, dengan Bank Dunia melaporkan pertumbuhan sebesar 5,2% pada tahun 2022, didorong oleh pembukaan

kembali ekonomi pasca-COVID-19 [7].

Pandemi Covid-19 tidak hanya berdampak pada kesehatan, tetapi juga memengaruhi pertumbuhan ekonomi. Perubahan kondisi ekonomi akibat pandemi ini berpengaruh terhadap aktivitas dan performa perusahaan. Jika perusahaan tidak mampu mengelola aktivitas dan kinerja sumber dayanya dengan baik dapat menyebabkan gagal bersaing, hal ini dapat mengakibatkan kerugian yang pada akhirnya membawa perusahaan ke situasi financial distress [5]. Kondisi ini juga dapat memengaruhi kepercayaan investor serta kemampuan perusahaan untuk menjaga stabilitas operasional dan keuangannya di masa depan. Selain itu, financial distress yang dihadapi perusahaan dapat memengaruhi kemampuan mereka untuk memenuhi kewajiban finansial, seperti pembayaran utang atau operasional bisnis [8].

Financial Distress atau kesulitan keuangan menjadi salah satu masalah utama yang dihadapi perusahaan transportasi dan logistik selama pandemi. Situasi ini muncul ketika perusahaan tidak mampu memenuhi kewajiban keuangannya yang dapat menyebabkan kebangkrutan [9]. Pada penelitian lain menyatakan bahwa financial distress bisa diukur melalui rasio keuangan tertentu, seperti rasio utang terhadap ekuitas dan rasio likuiditas. Jika kewajiban ini tidak dapat dipenuhi maka perusahaan mengalami resiko kebangkrutan atau likuiditas. Di tengah pandemi banyak perusahaan transportasi dan logistik terpaksa mengurangi volume pengiriman, menghentikan sementara operasional, dan mengurangi jumlah tenaga kerja, yang semuanya berkontribusi pada meningkatnya kesulitan keuangan [10]. Pada penelitian lain juga menunjukkan bahwa terdapat perbedaan signifikan pada tingkat financial distress dan kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia selama pandemi dan sesudah pandemi Covid-19, peneliti menunjukkan adanya penurunan nilai selama pandemi yang mengindikasikan meningkatnya risiko kebangkrutan dan menurunnya kinerja keuangan perusahaan. Banyak perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia terutama yang bergerak di sektor pengiriman barang dan jasa logistik, mengalami kesulitan keuangan karena turunnya pendapatan, tingginya biaya operasional, serta ketidakpastian pasar yang dipicu oleh pembatasan aktivitas dan fluktuasi ekonomi [11].

Sektor industri transportasi dan logistik menjadi salah satu sektor yang paling terimbas akibat pandemi Covid-19. Tingginya biaya operasional dan menurunnya permintaan layanan memaksa banyak perusahaan di sektor ini berjuang untuk bertahan. Berdasarkan data dari Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), banyak perusahaan transportasi dan logistik mengalami penurunan pendapatan selama pandemi [12]. Perusahaan yang tidak mampu menyesuaikan diri dengan perubahan perilaku konsumen dan model bisnis baru, seperti beralih ke penggunaan teknologi untuk pengiriman dan manajemen logistik berbasis digital maka akan mengalami resiko financial distress yang lebih parah.

3

Kondisi ini tidak hanya berdampak pada kelangsungan perusahaan, tetapi juga berpotensi menghambat pemulihan ekonomi nasional. Dalam beberapa tahun terakhir pada perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia mengalami berbagai tantangan besar, baik dari aspek ekonomi maupun non-ekonomi. Pandemi Covid-19 menjadi salah satu krisis paling signifikan, tidak hanya mengganggu sektor kesehatan tetapi juga memberikan dampak besar pada ekonomi. Pandemi ini menyebabkan perlambatan ekonomi global yang memengaruhi penurunan permintaan, gangguan rantai pasokan, serta penurunan kapasitas operasional di berbagai sektor industri [13]. Terdapat penelitian yang mengatakan bahwa perusahaan dengan struktur modal yang lemah cenderung lebih rentan terhadap financial distress. Sedangkan pada penelitian lain mengungkapkan bahwa variabel likuiditas yang diukur dengan current ratio tidak memberikan dampak negative yang signifikan, tetapi memiliki pengaruh positif secara signifikan terhadap financial distress pada perusahaan transportasi dan logistik [14].

Penelitian ini dilakukan berlandaskan pada teori sinyal yang menghubungkan informasi tentang kesehatan keuangan perusahaan dengan komunikasi kepada pemangku kepentingan. Kondisi financial distress yang mulai membaik akan mendorong perusahaan untuk memberikan sinyal positif kepada para pemangku kepentingan perusahaan, sementara saat situasi financial distress perusahaan memburuk sinyal ini menjadi alat penting dalam mendukung proses pengambilan keputusan [15]. Pada penelitian lain mengungkapkan bahwa saat perusahaan menghadapi financial distress dan prospek masa depan yang kurang menjanjikan, maka manajer perusahaan cenderung menerapkan kebijakan akuntansi konservatif untuk memberikan sinyal kepada pihak eksternal [16]. Penelitian ini merupakan replikasi dari penelitian yang berjudul **financial distress perbankan di Indonesia : studi komparasi krisis global tahun 2008 dan krisis pandemi Covid-19**. Penelitian terdahulu berfokus pada sektor perbankan dan menganalisis dampak krisis global **2008 serta krisis pandemi Covid-19 terhadap financial distress** [17]. Replikasi ini dilakukan dengan beberapa perbedaan utama. Pertama, penelitian ini mengalihkan fokus sektor dari perbankan ke perusahaan transportasi dan logistik, sehingga dapat menguji apakah dampak krisis pandemi Covid-19 memiliki pola yang serupa atau berbeda dalam sektor yang lebih berorientasi. Kedua, penelitian ini hanya berfokus pada krisis pandemi Covid-19, tanpa membahas krisis global 2008. Ketiga, pada variabel independennya, yakni Financial Distress. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan indikator Altman Z-Score untuk membantu peneliti mengidentifikasi potensi terjadinya financial distress yang disebabkan oleh dampak krisis pandemi Covid-19, karena model ini dianggap memiliki tingkat akurasi tertinggi dibandingkan metode lainnya, sedangkan peneliti sebelumnya menggunakan indikator Grover Score [18]. Alasan memilih perusahaan transportasi dan logistik sebagai objek penelitian adalah karena sektor ini tetap dibutuhkan selama pandemi untuk memastikan kelancaran distribusi barang dan jasa. Hal ini menjadikannya relevan untuk dianalisis. Dengan menganalisis kondisi financial distress ini secara komparatif, penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan untuk membandingkan kondisi financial distress selama pandemi dan sesudah pandemi Covid-19. Temuan penelitian ini diharapkan dapat memberikan panduan bagi para pemangku kepentingan, termasuk manajemen perusahaan, regulator, dan pemerintah, dalam mengambil langkah yang lebih tepat guna menjaga stabilitas sektor transportasi dan logistik serta perekonomian Indonesia secara keseluruhan [19].

Pengembangan Hipotesis

Financial Distress terhadap perusahaan manufaktur selama dan sesudah krisis pandemi

Sebelum pandemi Covid-19, banyak perusahaan di sektor transportasi dan logistik menghadapi tantangan dalam menjaga kelancaran arus kas dan mempertahankan profitabilitas. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa pada tahun 2019, sektor transportasi dan logistik menunjukkan pertumbuhan yang stabil dengan kontribusi yang signifikan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Nasional. Meskipun mengalami pertumbuhan pada tahun tersebut tetapi tekanan finansial mulai muncul ketika sejumlah perusahaan menghadapi penurunan permintaan jasa transportasi yang disebabkan oleh efisiensi biaya dari pengguna jasa serta meningkatnya biaya operasional seperti bahan bakar dan pemeliharaan armada. [20].

4

Penelitian sebelumnya mengungkapkan bahwa perusahaan dengan struktur modal yang lemah cenderung lebih rentan terhadap financial distress. Dalam analisisnya, peneliti mengidentifikasi bahwa perusahaan transportasi dan logistik yang sangat bergantung pada utang jangka pendek untuk memenuhi kebutuhan operasional menghadapi risiko kesulitan finansial yang lebih tinggi saat terjadi fluktuasi pasar [21]. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian mengenai hubungan struktur modal dan financial distress di Indonesia yang menunjukkan bahwa perusahaan transportasi dan logistik sangat rentan terhadap perubahan kondisi ekonomi, dimana perusahaan dengan leverage tinggi lebih cenderung mengalami financial distress, kondisi tersebut berdampak pada penurunan profitabilitas dan berisiko mengganggu stabilitas operasional jangka panjang [22].

Teori kontingensi menyatakan bahwa intensitas tekanan keuangan yang dialami perusahaan dapat memengaruhi strategi pemilihan manajemen laba. Strategi ini dapat dilakukan melalui dua pendekatan, yaitu manajemen laba berbasis akrual dan manajemen laba riil. Selama pandemi Covid-19, manajemen laba berbasis akrual dianggap lebih sesuai karena pendekatan ini cenderung lebih hemat biaya dan lebih mudah diterapkan dibandingkan dengan manajemen laba berbasis aktivitas nyata [23].

Menurut penelitian sebelumnya mengungkapkan bahwa variabel likuiditas yang diukur dengan current ratio tidak memberikan pengaruh negative yang signifikan, namun signifikan berpengaruh positif terhadap financial distress pada perusahaan manufaktur. Sementara itu, variabel leverage juga menunjukkan bahwa variabel leverage signifikan memiliki pengaruh positif terhadap financial distress pada perusahaan manufaktur [24].

Teori sinyal (Signaling Theory) dalam konteks financial distress selama pandemi menggambarkan bagaimana perusahaan menyampaikan informasi kepada pihak eksternal, seperti investor dan kreditur, mengenai situasi keuangannya. Teori ini menitikberatkan pada upaya perusahaan untuk mengirimkan sinyal yang mencerminkan stabilitas atau kemampuan bertahan di tengah tekanan financial distress. Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian membuat hipotesis sebagai berikut [15] :

H1 : Terdapat perbedaan signifikan financial distress terhadap perusahaan transportasi dan logistik selama pandemi dan sesudah krisis pandemi

Kerangka Konseptual

Berikut merupakan gambar kerangka konseptual terkait Financial Distress pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Indonesia : Studi Komparasi Krisis Pandemi Covid-19 :

Gambar 1. Kerangka Konseptual

Financial Distress

(X)

Selama Pandemi

Tahun 2020-

2021(Y)

Sesudah Pandemi

Tahun 2022-

2023(Y)

H1

5

METODE PENELITIAN Metode yang digunakan pada penelitian ini yaitu menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif merupakan metode penelitian dengan melibatkan angka-angka untuk menguji hipotesis, mengidentifikasi pola, dan menganalisis hubungan antar variabel. Analisis dilakukan dengan metode statistik untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan sebelumnya [23]. Penelitian deskriptif ini akan merujuk pada studi komparatif yang digunakan untuk membandingkan kondisi **financial distress pada perusahaan transportasi dan logistik** selama pandemi Covid-19 dan sesudah pandemi Covid-19. Data yang dipakai pada **penelitian ini adalah data sekunder yang** diperoleh dari **situs resmi Bursa Efek Indonesia** [18].

Menurut penelitian sebelumnya, Populasi adalah seluruh objek atau subjek yang memiliki karakteristik dan kualitas tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk diteliti dan dianalisis sehingga menghasilkan kesimpulan.

Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan industri transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia [25]. Sampel merupakan bagian dari populasi yang diambil untuk mewakili keseluruhan. Sampel ini digunakan untuk mengumpulkan data yang kemudian dianalisis guna menarik kesimpulan yang dapat diterapkan pada populasi. Metode purposive sampling digunakan sebagai pengambilan sampel pada penelitian ini. Metode ini melakukan seleksi berdasarkan kriteria tertentu. Kriteria pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut [26]:

1. Perusahaan Transportasi dan Logistik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2020-2021 (selama covid-19) dan pada tahun 2022-2023 (sesudah covid-19)
2. Perusahaan Transportasi dan Logistik yang konsisten mengeluarkan laporan keuangan di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2020-2021 (selama covid-19) dan pada tahun 2022-2023 (sesudah covid-19)
3. Perusahaan Transportasi dan Logistik yang mempunyai data laporan keuangan secara berturut-turut

Tabel 1. Kriteria Sampel

Kriteria

Jumlah

Selama

2020-2021

Sesudah

2022-2023

Perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

37 37

Kriteria Sampel :

1. Perusahaan yang tidak mempublikasikan laporan keuangan secara berturut-turut

(7)

(7)

Jumlah sampel 30 30

Tahun sampel 2x 2x

Total Sampel 60 60

Total akhir sampel 120

Tabel 2. Daftar Sampel Perusahaan Transportasi dan Logistik

No. Kode Perusahaan Nama Perusahaan 1 AKSI Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk 2 ASSA Adi Sarana Armada Tbk 3 BIRD Blue Bird Tbk. 4 BLTA Berlian Laju Tanker Tbk 5 CMPP AirAsia Indonesia Tbk. 6 GIAA Garuda Indonesia (Persero) Tbk 7 IMJS Indomobil Multi Jasa Tbk. 8 LRNA Eka Sari Lorena Transport Tbk.

6.

9 MIRA Mitra International Resources 10 MITI Mitra Investindo Tbk.

11 NELY Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.

12 SAFE Steady Safe Tbk

13 SDMU Sidomulyo Selaras Tbk.

14 SMDR Samudera Indonesia Tbk.

15 TAXI Express Transindo Utama Tbk.

16 TMAS Temas Tbk.

17 WEHA Weha Transportasi Indonesia Tb

18 HELI Jaya Trishindo Tbk.

19 TRUK Guna Timur Raya Tbk.

20 TNCA Trimuda Nuansa Citra Tbk.

21 BPTR Batavia Prosperindo Trans Tbk.

22 SAPX Satria Antaran Prima Tbk.

23 JAYA Armada Berjaya Trans Tbk.

24 KJEN Krida Jaringan Nusantara Tbk.

25 PURA Putra Rajawali Kencana Tbk.

26 PPGL Prima Globalindo Logistik Tbk.

27 TRJA Transkon Jaya Tbk.

28 HAIJ Hasnur Internasional Shipping

29 LAJU Jasa Berdikari Logistics Tbk.

30 DEAL Dewata Freightinternational Tb

Operasional / Pengukuran Variabel

Financial Distress

Financial distress adalah kondisi dimana keuangan perusahaan berada dalam situasi tidak stabil atau mengalami krisis, yang menjadi tahap awal sebelum terjadinya kebangkrutan. Kesulitan keuangan terjadi ketika perusahaan tidak

mampu memenuhi kewajiban pembayaran, kondisi ini dapat menyebabkan keterlambatan dalam penyajian laporan keuangan secara tepat waktu, sehingga berpotensi menurunkan kualitas laporan keuangan. Kesulitan keuangan yang dialami perusahaan memiliki dampak signifikan terhadap ketepatan waktu publikasi laporan keuangan [26].

Dalam penelitian ini variabel financial distress diprosikan **menggunakan model Altman Z-Score**. Berikut **rumus model Altman Z-Score** ialah :

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

Dimana :

Z = Indeks Kebangkrutan

X1 = Modal Kerja Neto / Total Aset **X2 = Saldo Laba / Total Aset** **X3 = Laba Sebelum Bunga dan Pajak / Total Aset** **X4 = Nilai Buku Ekuitas / Total Liabilitas**

X5 = Penjualan / Total Aset

7

Pengelompokkan **perusahaan yang berkinerja baik dan bangkrut didasarkan pada nilai Z-Score model Altman** yakni:

a) Jika Z-Score < 1,22 = Distress Zone

Situasi dimana sebuah perusahaan menghadapi risiko tinggi yang akan terjadi kebangkrutan. Pada situasi seperti ini, manajemen harus waspada dan segera mengambil tindakan untuk mengatasi masalah yang ada supaya risiko kebangkrutan tidak terjadi.

b) Jika $1,22 \leq Z\text{-Score} \leq 2,9$ = Grey Zone

Situasi pada sebuah perusahaan berada dalam kondisi yang tidak dapat dipastikan, apakah tergolong perusahaan yang sehat atau rentan terhadap kebangkrutan. Jika manajemen mampu menangani dengan tepat, maka risiko financial distress dapat diminimalkan. Sebaliknya, lambatnya pengambilan kebijakan perbaikan dapat meningkatkan risiko terjadinya financial distress.

c) Jika Z-Score > 2,9 = Safe Zone

Situasi dimana keuangan perusahaan stabil dan memiliki risiko kebangkrutan yang sangat kecil

Prosedur Analisis Data

Pada penelitian ini menggunakan **beberapa prosedur analisis data, yakni** [26]:

1. Uji Statistik Deskriptif merupakan sebuah prosedur yang dipakai untuk menggambarkan atau mendeskripsikan **suatu data yang dilihat dari nilai rata-ratanya, standar deviasi, varian, maksimum, minimum.**

2. Uji Normalitas merupakan sebuah prosedur yang dipakai buat menentukan **apakah** suatu data diperoleh **dari populasi yang berdistribusi normal atau berada dalam suatu sebaran normal.** Dalam uji normalitas, terdapat **indikator yang disebut nilai signifikan.** Apabila data memiliki nilai signifikansi (p-value) yang lebih besar dari 0,05 maka dapat **dikatakan bahwa data tersebut normal.**

3. Uji Beda Rata-Rata adalah metode statistik yang digunakan untuk membandingkan rata-rata antara dua kelompok data atau lebih untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan. Uji ini digunakan dalam penelitian untuk menguji hipotesis perbedaan antar kelompok atau antar waktu. Jika **nilai Sig. (2-tailed) < 0,05, maka terdapat perbedaan** yang signifikan antara hasil belajar **pada data selama dan sesudah pandemi covid-19.** Namun jika **nilai Sig. (2-tailed) > 0,05, maka tidak terdapat perbedaan** yang signifikan antara hasil belajar **pada data selama dan sesudah pandemi covid-19**

HASIL DAN PEMBAHASAN Setelah menghitung nilai rasio keuangan dari metode Altman Z-Score, kemudian menghitung nilai rasio tersebut berdasarkan rumus dan ketentuan dari Altman Z-Score maka diperoleh hasil **kondisi keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik pada tabel 3**

Tabel 3. Hasil Perhitungan Z-Score dan Kondisi Keuangan Perusahaan

Emiten Tahun **X1 X2 X3 X4 X5 Z- Score** Keterangan

AKSI

2020

2021

2022

2023

0,2018

0,2873

0,1970

0,1873

0,0143

0,1229

0,1796

0,0513

0,6300

1,0556

0,9894

0,5987
0,3332
0,5400
0,5657
0,8510
1,7489
1,7379
1,3222
1,3427
2,9280
3,7435
3,2539
3,0310
Safe
Safe
Safe
Safe
ASSA
2020
2021
2022
2023
-0,1878
-0,0241
-0,0408
-0,0105
0,0173
0,0370
0,0007
0,0127
0,5042
0,5781
0,4912
0,3823
0,2314
0,2483
0,3090
0,3470
0,5874
0,8435
0,8076
0,4773
1,1526
1,6829
1,5678
1,2087
Grey
Grey
Grey
Grey
BIRD
2020
2021
2022
2023
0,0996
0,1458
0,1349
0,0984
-0,0315
0,0019
0,0554
0,0855
0,1522
0,2471
0,3642
0,6113

1,5570
2,1292
2,2237
1,7338
0,2822
0,3366
0,3755
0,5834
2,0594
2,8605
3,1536
3,1124
Grey
Grey
Safe
Safe

8

BLTA
2020
2021
2022
2023
-0,1131
0,0595
0,0259
0,1550
-0,0173
0,1172
0,1652
0,2363
0,2471
0,2201
0,2919
0,4966
0,4398
0,5030
0,6404
0,9763
0,2771
0,2795
0,3076
0,4202
0,8336
1,1793
1,4310
2,2843
Distress
Distress
Grey
Grey
CMPP
2020
2021
2022
2023
-0,9442
-1,5000
-1,6055
-1,6179
-0,6342
-0,6357
-0,4304
-0,2474
-1,6659
-1,0695

0,8105
-0,5741
-0,1942
-0,3016
-0,3359
-0,3382
0,2649
0,1216
0,7057
1,0832
-3,1737
-3,3852
-0,8556
-1,6944
Distress
Distress
Distress
Distress
GIAA
2020
2021
2022
2023
-0,4188
-1,1301
-0,1693
-0,0914
-0,3223
-1,1143
0,8301
0,0525
-0,7946
-2,8113
2,0731
0,1150
-0,0918
-0,3153
-0,1185
-0,0958
0,1384
0,1637
0,1856
0,4360
-1,4891
-5,2074
2,8009
0,4163
Distress
Distress
Grey
Distress
IMJS
2020
2021
2022
2023
-0,0686
-0,0876
-0,1665
-0,0378
0,0009
-0,0046
0,0048
0,0029
0,0645
0,1873
0,2439

0,1821
0,1079
0,1094
0,1179
0,1186
0,0489
0,1634
0,1792
0,1334
0,1537
0,3680
0,3792
0,3992
Distress
Distress
Distress
Distress
LRNA
2020
2021
2022
2023
-0,0216
0,0006
-0,0321
0,0110
-0,2227
-0,1561
-0,1328
-0,0030
-0,1154
-0,0217
0,1012
0,2351
2,5002
2,4358
1,8969
3,5250
0,2405
0,2933
0,4143
0,2591
2,3810
2,5519
2,2476
4,0271
Grey
Grey
Grey
Safe
MIRA
2020
2021
2022
2023
0,0305
0,0194
-0,1793
-0,0658
-0,0805
-0,0613
-0,0216
-0,0134
-0,0052
-0,0639
0,0005
0,0009

1,2708
1,2411
1,0892
1,1910
0,2743
0,2839
0,3150
0,0742
1,4900
1,4193
1,2038
1,1870
Grey
Grey
Grey
Distress
MITI
2020
2021
2022
2023
-0,6235
0,1636
0,3384
0,4245
0,2048
0,0821
0,0452
0,1355
1,3524
0,4255
0,2891
0,7412
-0,1473
4,6064
2,9172
4,4249
0,6659
0,2944
0,2566
0,6203
1,4523
5,5721
3,8465
6,3465
Grey
Safe
Safe
Safe
NELY
2020
2021
2022
2023
0,2632
0,1602
0,2017
0,1460
0,1083
0,1302
0,0837
0,0894
0,4398
0,4154
0,2552
0,2467
4,3183

4,8498
5,0303
4,4260
0,4061
0,3606
0,1756
0,1437
5,5355
5,9161
5,7464
5,0517
Safe
Safe
Safe
Safe
SAFE
2020
2021
2022
2023
-0,6201
-1,1927
-0,7882
-1,0849
-0,0764
0,0037
0,0530
0,0392
0,3809
0,5804
0,7996
0,2403
-0,1057
-0,1116
-0,1055
-0,0833
0,4469
0,5394
0,9350
0,2895
0,0255
-0,1808
0,8940
-0,5992
Distress
Distress
Distress
Distress
SDMU
2020
2021
2022
2023
-0,6665
-0,7897
-0,0313
-0,4277
-0,3421
-0,0806
0,0262
0,3002
-0,1132
0,3632
0,5443
0,7621
0,0274
-0,0066

0,0144
0,1953
0,5024
0,4883
0,5671
0,6170
-0,5920
-0,0254
1,1206
1,4469
Distress
Distress
Distress
Grey
SMDR
2020
2021
2022
2023
0,1191
0,5778
0,3462
0,3269
-0,0057
0,2350
0,3188
0,1226
0,3817
0,7550
0,8885
0,4033
0,4359
0,5110
0,7660
0,7218
0,8562
0,8108
0,7386
0,6141
1,7872
2,8897
3,0581
2,1887
Grey
Grey
Safe
Grey
TAXI
2020
2021
2022
2023
-2,0851
0,9267
0,9650
0,9772
-0,3062
2,9005
-0,2855
-0,0240
-1,0022
-0,5512
-0,2569
-0,0352
-0,4088
3,0484
3,1597

2,9780
0,0885
0,0798
0,0403
0,0170
-3,7139
6,4041
3,6227
3,9131
Distress
Safe
Safe
Safe
TMA5
2020
2021
2022
2023
-0,1541
0,0419
0,2097
0,2280
0,0191
0,2410
0,4495
0,1067
0,3616
0,5954
1,3226
0,2759
0,2767
0,3687
0,6130
1,0432
0,6957
0,8318
1,1076
0,2742
1,1990
2,0787
3,7024
1,9280
Distress
Grey
Safe
Grey
WEHA
2020
2021
2022
2023
-0,1057
-0,0927
0,0660
-0,0151
-0,2130
-0,0606
0,0957
0,0206
-0,0218
0,4642
0,8839
0,2016
0,6881
0,5712
1,2440
1,1068

0,3192
0,4200
0,6290
0,1563
0,6668
1,3021
2,9187
1,4702
Distress
Grey
Safe
Grey
HELI
2020
2021
2022
0,0488
0,0110
-0,3158
0,0276
0,0160
-0,5314
0,3187
0,2410
-0,1152
0,3893
0,5283
0,1916
0,4284
0,2103
0,1964
1,2128
1,0066
-0,5745
Grey
Distress
Distress

9

2023 -0,5989 -0,0045 0,0795 0,2237 0,3376 0,0374 Distress
TRUK
2020
2021
2022
2023
-0,0786
-0,0624
-0,0307
0,0254
-0,1502
-0,0899
-0,0843
-0,0742
0,1010
0,2223
0,2828
0,3882
1,6819
1,9490
1,9895
2,1481
0,4973
0,5161
0,5479
0,6632
2,0514

2,5351
2,7052
3,1507
Grey
Grey
Grey
Safe
TNCA
2020
2021
2022
2023
0,3465
0,3356
0,3427
0,3339
-0,0928
0,0312
0,0191
0,0115
1,0969
1,2575
1,1561
0,9705
2,9454
2,1845
2,4356
2,7405
1,4315
1,4561
1,3546
1,2794
5,7275
5,2649
5,3081
5,3358
Safe
Safe
Safe
Safe
BPTR
2020
2021
2022
2023
-0,2636
-0,1597
-0,1413
-0,0809
0,0963
0,0195
0,0204
0,1034
0,3623
0,3299
0,3391
0,3303
0,4319
0,2567
0,1640
0,2925
0,3025
0,2596
0,2685
0,2888
0,9293
0,7060

0,6507
0,9341
Distress
Distress
Distress
Distress
SAPX
2020
2021
2022
2023
0,6199
0,6113
0,5250
0,4095
0,2085
0,2498
0,0047
0,0050
2,5855
2,6258
2,2841
1,5423
1,1429
1,2159
1,2625
0,7222
2,1462
2,3504
2,3694
1,9194
6,7030
7,0532
6,4456
4,5984
Safe
Safe
Safe
Safe
JAYA
2020
2021
2022
2023
0,1230
0,4709
0,3683
0,1560
0,0516
0,0653
0,0462
0,0859
0,7836
0,6044
0,5692
0,5456
2,5909
5,6372
4,9837
1,6178
0,7965
0,5939
0,6023
0,5086
4,3455
7,3717
6,5697

2,9139
Safe
Safe
Safe
Safe
KJEN
2020
2021
2022
2023
0,0896
0,0838
0,0832
0,0829
-0,0322
-0,0373
-0,0019
0,0005
0,3152
0,2166
0,2450
0,2333
4,1828
5,4138
6,4338
8,8261
0,1799
0,1222
0,1239
0,1171
4,7353
5,7990
6,8840
9,2598
Safe
Safe
Safe
Safe
PURA
2020
2021
2022
2023
0,1497
0,1317
0,0779
0,0832
0,0209
0,0239
0,0160
0,0101
0,1406
0,1571
0,1114
0,1378
5,8278
6,5848
3,9905
3,6611
0,2116
0,2456
0,2210
0,3330
6,3506
7,1431
4,4168
4,2252

Safe
Safe
Safe
Safe
PPGL
2020
2021
2022
2023
0,2450
0,4461
0,4358
0,2696
0,0736
0,1745
0,1617
0,1227
0,8962
1,1961
1,2197
0,9404
1,1741
1,9396
2,4934
1,6469
1,0617
1,5879
1,6446
0,9260
3,4506
5,3442
5,9551
3,9055
Safe
Safe
Safe
Safe
TRJA
2020
2021
2022
2023
-0,1757
-0,0383
-0,0095
-0,2295
0,0886
0,0996
0,0585
0,0190
0,9660
0,8641
0,7303
0,6616
0,5143
0,5919
0,4014
0,2901
0,6646
0,6229
0,5530
0,5481
2,0578
2,1402
1,7337
1,2893
Grey

Grey
Grey
Grey
HAIS
2020
2021
2022
2023
0,1212
0,3332
0,3160
0,2260
0,0689
0,0912
0,2488
0,2411
0,5610
0,5229
1,0056
0,9339
1,1549
2,4736
2,8267
1,6094
0,8202
0,7968
1,1952
1,0300
2,7261
4,2178
5,5923
4,0404
Grey
Safe
Safe
Safe
LAJU
2020
2021
2022
2023
-0,0920
-0,1087
0,0040
0,3004
0,0754
0,1113
0,1423
0,0987
0,6590
0,8599
1,0123
0,7128
0,2806
0,4228
0,5223
1,4772
0,8317
1,1239
1,2302
0,9196
1,7547
2,4092
2,9112
3,5086
Grey
Grey

Safe
Safe
DEAL
2020
2021
2022
2023
-0,1786
-0,4248
-0,3074
-0,3888
-0,2512
-0,2335
-0,1145
-0,0887
-0,1232
-0,0613
0,3562
0,0420
0,2201
-0,1022
-0,1374
-0,1647
0,2925
0,5051
0,5678
0,2211
-0,0404
-0,3167
0,3647
-0,3791
Distress
Distress
Distress
Distress

Berdasarkan hasil perhitungan Altman Z-Score terhadap 30 perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia selama periode 2020 hingga 2023, diketahui bahwa kondisi financial distress di sektor ini menunjukkan variasi yang cukup signifikan antar perusahaan. Hasil analisis menunjukkan bahwa sebagian besar perusahaan menunjukkan pemulihan setelah pandemi, terutama mulai tahun 2022 dan 2023 yang memasuki era new normal. Perusahaan yang secara konsisten berada dalam zona distress selama empat tahun berturut-turut antara lain [PT AirAsia Indonesia Tbk](#), [PT Batavia Prosperindo Trans Tbk](#), [PT Steady Safe Tbk](#), dan [PT Indomobil Multi Jasa Tbk](#). Selain itu, perusahaan seperti PT Sidomulyo Selaras Tbk juga menunjukkan kondisi distress selama tiga tahun berturut-turut dan baru beranjak ke zona grey pada tahun 2023.

10

Beberapa perusahaan berada dalam zona grey area yang mencerminkan ketidakpastian kondisi keuangannya. Contohnya adalah [PT Adi Sarana Armada Tbk](#), [PT Berlian Laju Tanker Tbk](#), dan [PT Mitra International Resources Tbk](#) yang tidak mampu mempertahankan nilai Z-Score secara konsisten dalam zona aman. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun perusahaan tidak berada dalam risiko tinggi untuk bangkrut, mereka tetap memerlukan perbaikan struktural dalam efisiensi dan profitabilitas.

Sebaliknya, ~~perusahaan-perusahaan seperti~~ [PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk](#), [PT Blue Bird Tbk](#), [PT Satria Antaran Prima Tbk](#), [PT Armada Berjaya Trans Tbk](#), dan [PT Trimuda Nuansa Citra Tbk](#) secara konsisten berada dalam zona aman dengan Z-Score $\geq 2,9$. Beberapa perusahaan yang sebelumnya berada di zona grey atau distress juga menunjukkan pemulihan signifikan, seperti PT Garuda Indonesia Tbk yang meningkat tajam pada tahun 2022, meskipun kembali menurun pada 2023.

[Statistik Deskriptif](#)

[Tabel 4. Hasil Statistik Deskriptif Descriptive Statistics N Minimum Maximum Mean Std. Deviation](#)

Selama covid 2020-2021 60 -52074.00 73717.00 22533.0500 27740.16627

Sesudah covid 2022-2023 60 -16944.00 92598.00 27931.9500 22236.55065

[Valid N \(listwise\) 60](#)

[Sumber : Output SPSS](#) ver 23

[Tabel 4 menggambarkan statistik deskriptif untuk masing-masing variabel yang digunakan dalam penelitian.](#)

[Didalam statistik deskriptif ini akan dijelaskan mengenai minimum, maksimum, range, dan standar deviation masing-masing variabel penelitian.](#)

Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif pada tabel menunjukkan bahwa variabel Y (selama covid 2020-2021) memiliki nilai minimum -52074.00 dan nilai maksimum sebesar 73717.00 sehingga

diperoleh nilai rata-rata/mean sebesar 22533.0500 dengan standar deviasi yakni 27740.16627. Variabel Y (sesudah covid 2022-2023) memiliki nilai minimum -16944.00 dan nilai maksimum sebesar 92598.00 sehingga diperoleh nilai rata-rata/mean sebesar 27931.9500 dengan standar deviasi yakni 22236.55065.

Uji Normalitas Data

Tabel 5. Hasil Uji Normalitas

Selama covid 2020-2021 Sesudah covid 2022-2023

N 60 60

Normal Parameters, b Mean 22533.0500 27931.9500

Std. Deviation

27740.16627 22236.55065

Most Extreme Differences Absolute .104 .076

Positive .104 .076

Negative -.078 -.038

Test Statistic .104 .076

Asymp. Sig. (2-tailed) .170 c .200 c, d Sumber : **Output SPSS ver 23**

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui data berdistribusi normal atau tidak. Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa nilai signifikansi financial distress selama covid tahun 2020-2021 sebesar 0,170 yang berarti $> 0,05$ dan nilai signifikansi financial distress sesudah covid tahun 2022-2023 sebesar 0,200 yang berarti $> 0,05$. Dari nilai

11

signifikasi tersebut diketahui bahwa variabel financial distress selama covid tahun 2020-2021 dan sesudah covid tahun 2022-2023 berdistribusi secara normal.

Uji Beda Rata-Rata

Uji hipotesis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah uji beda rata-rata. Uji hipotesis ini dilakukan untuk menjawab hipotesis penelitian. Peneliti menggunakan Uji Beda Rata-Rata untuk mengetahui perbedaan yang mendasar selama covid dan sesudah covid. Hasil pengujian menggunakan bantuan software SPSS 23, adalah sebagai berikut :

Tabel 6. Hasil Uji Beda Rata-Rata

Paired

Differences

t df Sig. (2-tailed)

95% Confidence Interval of the Difference

Upper Pair 1 selama - sesudah -436.23196 -2.177 59 .034

Sumber : Output SPSS ver 23

Berdasarkan hasil Uji T berpasangan diperoleh nilai signifikansi sebesar 0,034 $< 0,05$ yang menunjukkan bahwa **terdapat perbedaan yang signifikan antara** kondisi selama **dan sesudah pandemi Covid-19. Dengan demikian** dapat disimpulkan bahwa pandemi memberikan dampak nyata terhadap variabel yang diteliti.

Pembahasan

Berdasarkan hasil statistik deskriptif yang ditampilkan pada Tabel 4, dapat diketahui bahwa rata-rata nilai financial distress perusahaan selama pandemi COVID-19 tahun 2020-2021 sebesar 22.533,05 dengan standar deviasi 27.740,17. Nilai ini menunjukkan adanya fluktuasi yang cukup besar pada kondisi keuangan perusahaan transportasi dan logistik selama masa pandemi, yang tercermin dari nilai minimum sebesar -52.074 dan maksimum sebesar 73.717. sementara itu, pada periode setelah pandemi COVID-19 tahun 2022-2023, rata-rata nilai financial distress meningkat menjadi 27.931,95 dengan standar deviasi yang lebih rendah, yaitu sebesar 22.236,55. Peningkatan rata-rata ini menunjukkan adanya perbaikan kondisi keuangan perusahaan setelah melewati masa krisis pandemi, meskipun masih terdapat perusahaan yang mengalami tekanan keuangan (nilai minimum -16.944) [27]. Perbaikan ini kemungkinan disebabkan oleh pulihnya aktivitas ekonomi, meningkatnya permintaan jasa transportasi dan logistik, serta efisiensi operasional yang diterapkan perusahaan pasca-pandemi. Penurunan standar deviasi juga mengindikasikan bahwa perbedaan kondisi keuangan antara perusahaan semakin kecil, menunjukkan stabilitas industri secara keseluruhan setelah terdampak selama pandemi [28].

Selanjutnya, hasil uji normalitas pada Tabel 5 menunjukkan bahwa data pada kedua periode, baik saat pandemi maupun setelah pandemi, berdistribusi normal dengan nilai signifikansi masing-masing sebesar 0,170 dan 0,200 $> 0,05$. Dengan demikian data memenuhi salah satu asumsi dasar untuk melakukan uji beda rata-rata [29]. Berdasarkan hasil uji beda rata-rata pada Tabel 6, diperoleh nilai $t = -2,177$ dengan derajat kebebasan ($df = 59$) dan nilai signifikansi Sig. (2-tailed) sebesar 0,034. Nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan secara statistik antara kondisi selama dan sesudah pandemi covid-19. Selisih rata-rata antara kedua sampel adalah sebesar -436,23 yang menunjukkan bahwa nilai rata-rata pada periode sesudah pandemi lebih tinggi dibandingkan dengan periode selama pandemi. Tanda negatif pada selisih ini menunjukkan bahwa kondisi selama pandemi memiliki nilai lebih rendah dibandingkan dengan kondisi sesudah pandemi. Hal ini mengindikasikan adanya peningkatan pada variabel yang diukur. Temuan ini sejalan dengan kenyataan bahwa pembatasan mobilitas selama pandemi menyebabkan penurunan signifikan pada aktivitas transportasi, sementara kebijakan normalisasi setelah pandemi memungkinkan aktivitas tersebut kembali meningkat. Oleh karena

12

itu, hasil penelitian ini memperkuat hipotesis alternatif (H1) bahwa terdapat perubahan nyata pada variabel yang diamati sebagai akibat dari perubahan situasi pandemi, menolak hipotesis nol (H0) yang menyatakan tidak ada

perbedaan. Secara praktis hasil ini memberikan gambaran bahwa kondisi sesudah pandemi memberikan peluang pemulihan yang nyata bagi perusahaan transportasi. Hasil ini dapat menjadi dasar evaluasi kebijakan maupun strategi pemulihan bisnis di sektor tersebut, khususnya dalam menanggapi dampak krisis seperti pandemi **di masa yang akan datang** [9]. Hasil ini konsisten dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh peneliti lain [30], [31], dan [32]

juga menunjukkan adanya perbedaan sehingga dapat disimpulkan bahwa **H0 ditolak dan H1 diterima**.

Hasil penelitian ini didukung dengan teori sinyal, yang menyatakan bahwa perusahaan akan mengirimkan sinyal positif atau negative kepada pasar melalui laporan keuangannya. Selama masa pandemi, meningkatnya nilai financial distress mencerminkan sinyal negative tentang kemampuan perusahaan dalam menjaga kelangsungan usahanya [33]. Sebaliknya, perbaikan kondisi keuangan pasca-pandemi merupakan sinyal positif kepada investor, kreditur, dan pemangku kepentingan lainnya bahwa perusahaan memiliki prospek yang lebih baik dan kemampuan untuk bertahan serta pulih. Dengan demikian perubahan financial distress ini tidak hanya mencerminkan kondisi internal, tetapi juga berfungsi sebagai alat komunikasi eksternal dalam menghadapi ketidakpastian pasar [34]. Secara keseluruhan hasil penelitian ini menguatkan temuan bahwa pandemi COVID-19 memberikan dampak signifikan terhadap kondisi keuangan perusahaan transportasi dan logistik, namun juga menunjukkan adanya potensi pemulihan dan adaptasi yang dilakukan perusahaan pasca-pandemi. Faktor-faktor seperti kebijakan pemulihan ekonomi, peningkatan volume logistik pasca-pandemi, dan adaptasi digital kemungkinan turut berperan dalam proses pemulihan tersebut [28].

Temuan Penelitian

Dari penelitian ini terdapat temuan yaitu hasil dari penelitian dimana pada puncak pandemi di tahun 2020 dan 2021, sebagian besar perusahaan berada di zona distress, mencerminkan tekanan keuangan akibat pembatasan mobilitas dan terganggunya rantai pasok. Perusahaan yang konsisten berada dalam zona distress selama masa pandemi antara lain **PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP)**, **PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA)**, **PT Steady Safe Tbk (SAFE)**, **PT Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU)**, dan **PT Dewata Freightinternational Tbk (DEAL)**. Namun demikian, terdapat perbaikan signifikan pada tahun 2022 dan 2023, di mana sejumlah perusahaan berhasil berpindah dari zona distress ke zona abu-abu atau bahkan zona aman. Contohnya, PT Garuda Indonesia (GIAA) meningkat drastis dari Z-Score negatif -5,2074 pada 2021 menjadi 2,8009 pada 2022, mendekati zona aman. PT Sidomulyo Selaras (SDMU) juga mencatat peningkatan dari -0,0254 di 2021 menjadi 1,1206 di 2022 dan naik lagi ke 1,4469 pada 2023, menandakan pergeseran dari zona distress ke abu-abu.

Di sisi lain, beberapa perusahaan menunjukkan ketahanan finansial selama pandemi dan berada di zona aman secara konsisten, seperti **PT Satria Antar Prima Tbk (SAPX)**, **PT Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA)**, dan **PT Putra Rajawali Kencana Tbk (PURA)**, yang masing-masing mempertahankan skor di atas 2,9 sejak 2020 hingga 2023. Sementara itu, sejumlah perusahaan lainnya seperti PT Blue Bird Tbk (BIRD) dan PT Jasa Berdikari Logistics Tbk (LAJU) menunjukkan tren peningkatan yang stabil dan berpindah dari zona abu-abu menuju aman pascapandemi. Temuan ini menunjukkan bahwa pemulihan finansial di sektor transportasi dan logistik bersifat tidak merata. Beberapa perusahaan mampu beradaptasi dan memperbaiki struktur keuangannya, sementara lainnya masih terjebak dalam tekanan keuangan meskipun pandemi telah mereda. Dengan demikian, penting bagi perusahaan untuk terus melakukan inovasi dan efisiensi operasional guna mempertahankan kesehatan keuangannya dalam menghadapi krisis serupa di masa depan.

Perbandingan Z-Score antara tahun pandemi (2020–2021) dan masa new normal (2022–2023) menunjukkan perbaikan pada banyak perusahaan. Misalnya, **PT Jaya Trishindo Tbk (HELI)** dan **PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI)** berhasil beranjak dari zona distress ke safe zone dalam kurun waktu dua tahun, mencerminkan keberhasilan restrukturisasi dan efisiensi operasional. Secara umum, terdapat peningkatan jumlah perusahaan yang masuk zona aman pada tahun 2022 dan 2023 dibandingkan dua tahun sebelumnya.

13

KESIMPULAN DAN SARAN Kesimpulan Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa terdapat

perbedaan yang signifikan pada tingkat financial distress perusahaan transportasi dan logistic antara periode selama pandemi covid-19 pada tahun 2020-2021 dan sesudah pandemi pada tahun 2022-2023. Hasil Uji T Berpasangan menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,034 yang lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05, sehingga hipotesis nol (H0) ditolak dan hipotesis alternatif (H1) diterima. Temuan ini menunjukkan bahwa pandemi covid-19 memberikan dampak yang nyata terhadap kondisi keuangan perusahaan.

Rata-Rata nilai financial distress mengalami peningkatan setelah pandemi, yang mengindikasikan adanya perbaikan kondisi keuangan perusahaan pasca-krisis. Selain itu, penurunan standar deviasi antara dua periode tersebut juga mencerminkan tingkat stabilitas yang lebih baik di sektor transportasi dan logistic setelah pandemi. Perbaikan ini kemungkinan besar didorong oleh pemulihan aktivitas ekonomi, peningkatan volume logistic, serta langkah-langkah efisiensi dan digitalisasi yang ditetapkan oleh perusahaan dalam merespons tantangan pasca pandemi. Hasil penelitian ini selaras dengan teori sinyal, dimana kondisi keuangan perusahaan dapat menjadi alat komunikasi eksternal untuk menunjukkan prospek dan kinerja perusahaan kepada investor dan pemangku kepentingan lainnya. Selama pandemi, kondisi keuangan yang menurun menjadi sinyal negative, sedangkan setelah pandemi perbaikannya menjadi sinyal positif atas kemampuan perusahaan untuk bertahan dan pulih. Dengan demikian penelitian ini menegaskan bahwa pandemi covid-19 tidak hanya memberikan tekanan terhadap keuangan perusahaan, tetapi juga mendorong adaptasi dan transformasi strategis menuju pemulihan.

Saran Berdasarkan penelitian yang telah dilaksanakan dan penarikan Kesimpulan, peneliti memberikan saran kepada pembaca atau peneliti selanjutnya mengenai penggunaan model perhitungan financial distress yang berbeda atau menggunakan rasio keuangan yang berbeda dari penelitian ini, agar dapat mengetahui dari pandangan lain mengenai pengaruh suatu krisis terhadap financial distress. Peneliti juga

memberikan saran kepada peneliti selanjutnya agar menggunakan pendekatan longitudinal yang lebih Panjang dan melibatkan variabel tambahan dan melibatkan variabel tambahan seperti rasio keuangan spesifik atau faktor eksternal makroekonomi agar diperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai dinamika financial distress di sektor ini.

Keterbatasan

Keterbatasan yang terdapat pada penelitian ini yaitu data sekunder, data yang digunakan berasal dari laporan keuangan publik yang memiliki kemungkinan keterbatasan dalam hal kelengkapan atau akurasi data, terutama untuk perusahaan yang tidak sepenuhnya transparan.

14

DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. P. R. Cahyani and R. Iramani, "Studi Financial Distress Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Di Indonesia: Pandemi Covid-19 Tidak Berdampak," J. Ilmu Manaj., vol. 10, no. 4, pp. 1073–1086, 2022.
- [2] A. A. Saputra, "Analisis Pengaruh Krisis Pandemi Covid-19 Terhadap Financial Distress '(Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2019 kuartal 2 dan 2020 Kuartal 2),' Inov. Pembang. J. Kelitbangan, vol. 10, no. 01, pp. 55–70, 2022, doi: 10.35450/jip.v10i01.285.
- [3] C. Wijayangka, P. A. Bisnis, F. Komunikasi, and U. Telkom, "Keuangan Amerika," 2011.
- [4] D. R. Triwahono, M. R. R. Rianto, C. Woestho, E. Bukhari, and W. W. Rianto, "Analisa Kinerja Keuangan Pada Saat Dan Sesudah Masa Pandemi Covid – 19 Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia," IJESM Indones. J. Econ. Strateg. Manag., vol. 2(1), no. 1, pp. 674–688, 2024.
- [5] K. Umam and D. Ratmono, "Prediksi Financial Distress Pada Perusahaan Listed di Indonesia Akibat Pandemi Covid-19," Owner, vol. 7, no. 4, pp. 2836–2843, 2023, doi: 10.33395/owner.v7i4.1582.
- [6] B. Efek, I. Bei, F. Rojulumubin, and T. Sulistyani, "Pengaruh Current Ratio, Debt to Assets RAatio, dan Return on Assets Terhadap Kondisi Financial Distress Dimasa Covid-19 Pada Perusahaan Transportasi yang Tercatat di BEI," vol. 2, no. 4, pp. 3100–3113, 2024.
- [7] Muhyiddin, "Covid-19, New Normal, dan Perencanaan Pembangunan di Indonesia [Covid-19, New Normal, and Development Planning in Indonesia]," J. Perenc. Pembang. Indones. J. Dev. Plan., vol. 4, no. 2, pp. 240–252, 2020.
- [8] R. Adolph, "Analisis Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Earnings Management Perusahaan Dengan Financial Distress Sebagai Variabel Mediasi," vol. 13, pp. 1–23, 2016.
- [9] R. Kusumastuti, W. Tiswiyanti, and S. Marselina, "Analisis Perbandingan Potensi Financial Distress Sebelum dan Selama Pandemi COVID-19 Menggunakan Metode Grover, Springate dan Zmijewski," Owner, vol. 7, no. 2, pp. 1059–1073, 2023, doi: 10.33395/owner.v7i2.1331.
- [10] M. Fadhila and Z. Arifin, "Analisis Prediksi Financial Distress: Perbandingan antara Model Empiris dan Model Altman," Sel. Manaj. J. Mhs. Bisnis Manaj., vol. 01, no. 03, pp. 39–56, 2022.
- [11] D. P. S. Putri, "Dampak Covid-19 Terhadap Pertumbuhan Industri Manufaktur Bidang Makanan dan Minuman di Indonesia," Pros. SENANTIAS Semin. Nas. Has. Penelit. dan PkM, vol. 5, no. 1, pp. 243–248, 2024.
- [12] M. S. Peradana and D. U. Wardoyo, "Pengukuran Financial Distress Yang Dipengaruhi Oleh Sales Growth , Kepemilikan Manajerial , Dan Operating Capacity Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2018-2022 Measurement Of Financial Distress Influenced By Sales Growth," vol. 11, no. 4, pp. 4073–4082, 2024.
- [13] L. Yuliana, "Dampak Kondisi Pandemi di Indonesia Terhadap Trend Penjualan (Studi Kasus pada PD. Sumber Jaya Aluminium)," JRB-Jurnal Ris. Bisnis, vol. 4, no. 1, pp. 27–38, 2020, doi: 10.35814/jrb.v4i1.1480.
- [14] E. N. A. Pramesty and R. Dwiarti, " Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Makanan," J. Ilm. Wahana Pendidikan, Oktober, vol. 2023, no. 20, pp. 181–198, 2023.
- [15] A. Oktariyani, " Analisis Pengaruh Current Ratio, DER, TATO dan EBITDA Terhadap Kondisi Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia," Akunt. dan Manaj., vol. 14,

15

- no. 1, pp. 111–125, 2019, doi: 10.30630/jam.v14i1.89.
- [16] I. Z. Muflihah, "Analisis Financial Distress Perusahaan Manufaktur Di Indonesia dengan Regresi Logistik," Maj. Ekon., vol. XXII, no. 2, pp. 254–269, 2017.
- [17] E. S. Dahari, H. Pusparini, and I. Isnawati, " Financial Distress Perbankan di Indonesia: Studi Komparasi Krisis Global 2008 dan Krisis Pandemi COVID-19," Distrib. - J. Manag. Bus., vol. 11, no. 2, pp. 133–146, 2023, doi: 10.29303/distribusi.v11i2.342.
- [18] E. Prasetyaningtias and D. Kusumowati, "Analisis Perbandingan Model Altman, Grover, Zmijewski Dan Springate Sebagai Prediksi Financial Distress," J. Akunt. dan Perpajak, vol. 5, no. 1, pp. 1–3, 2019, doi: 10.26905/ap.v5i1.3072.
- [19] N. W. Septiana, J. J. Rogahang, and D. D. S. Mukuan, "Analisis Prediksi Financial Distress dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score pada Perusahaan Subsektor Tembakau," Productivity, vol. 5, no. 1, pp. 837–842, 2024, doi: 10.35797/ejp.v5i1.54676.
- [20] Y. Kurniasih, "Analisis Financial Distress Dengan Model Altman Z-Score Sebelum Dan Saat Terjadinya Pandemi Covid-19," Jae (Jurnal

[21] S. Yosa, Setiasa, "Pengaruh Perputaran Kas, Perputaran Piutang," Nucl. Phys., vol. 13, no. 1, pp. 104–116, 2023.

[22] E. Purwaningsih and R. Zelina, "Pengaruh Eksekutif Wanita, Struktur Modal, Dan Pertumbuhan Laba Terhadap Financial Distress," Trilogi Account. Bus. Res., vol. 4, no. 1, pp. 95–106, 2023, doi: [10.31326/tabr.v4i1.1622](#).

[23] C. Chen and T. Sihombing, "Pengaruh Tingkat Financial Distress terhadap Strategi Manajemen Laba pada Masa Pandemi Covid-19," Jurakunman (Jurnal Akunt. dan Manajemen), vol. 16, no. 1, p. 63, 2023, doi: 10.48042/jurakunman.v16i1.168.

[24] S. Subagyo, Y. Pakpahan, F. Budiman, and W. Prasetya, "Pengaruh Likuiditas, Leverage dan Sales growth terhadap Financial Distress Perusahaan Manufaktur di BEI Sebelum dan Sesudah Covid," JPDK J. Pendidik. dan Konseling, vol. 4, no. 4, pp. 3663–3674, 2022.

[25] A. Armadani, A. I. Fisabil, and D. T. Salsabila, "Analisis Rasio Kebangkrutan Perusahaan pada Masa Pandemi Covid-19," J. Akunt., vol. 13, pp. 99–108, 2021, doi: [10.28932/jam.v13i1.3197](#).

[26] S. Destiana and N. MN, "Analisis Financial Distress pada Masa Pandemi," J. Manajerial Dan Kewirausahaan, vol. 4, no. 4, pp. 908–917, 2022, doi: 10.24912/jmk.v4i4.20542.

[27] Anggi Sembe, Mona Mokodompit, and Desirianingsih H. Parastri, "Analisis Z-Score Dalam Mengukur Kinerja Keuangan Untuk Memprediksi Kebangkrutan Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Pada Masa Pandemi Covid-19," Account. Res. J., vol. 1, no. 2, pp. 137–150, 2021.

[28] R. Alvi syahrin, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Sesudah Masa Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Skripsi," pp. 1–69, 2022.

[29] A. Trilaksono and S. Hariadi, "Perbandingan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Financial Distress pada Sektor Transportasi," J. Ilm. MEA (Manajemen, Ekon. dan Akuntansi), vol. 6, no. 1, pp. 351–370, 2022.

[30] A. K. Sari and W. Hardiyanti, "Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Pra dan Masa Pandemi Covid-19," J. Inform. Ekon. Bisnis, vol. 5, pp. 86–90, 2023, doi: 10.37034/infek.v5i1.199.

[31] U. Sari and F. Kristiastuti, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid 19

16

Pada Perusahaan Otomotif Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia," MANNERS (Management Entrep. Journal), vol. 6, no. 1, pp. 42–49, 2023, doi: 10.56244/manners.v6i1.657.

[32] P. S. M. Monoarfa, S. Murni, and J. E. Tulung, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Pada Masa Pandemi Covid-19," J. EMBA J. Ris. Ekon. Manajemen, Bisnis dan Akunt., vol. 10, no. 3, p. 365, 2022, doi: 10.35794/emba.v10i3.41899.

[33] D. Sudaryanti and A. Dinar, "Analisis Prediksi Kondisi Financial Distress Menggunakan Rasio Likuiditas, Profitabilitas, Financial Leverage Dan Arus Kas," J. Ilm. Bisnis dan Ekon. Asia, vol. 13, no. 2, pp. 101–110, 2019, doi: 10.32812/jibeka.v13i2.120.

[34] E. C. Yuliastry and M. G. Wirakusuma, "Analisis Financial Distress Dengan Metode Z-Score Altman, Springate, Zmijewski," J. Akunt., vol. 6, no. 3, pp. 379–389, 2014.