

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada awal bulan Maret 2020 menjadi awal diumumkannya *Coronavirus Disease 2019* atau yang disebut dengan COVID-19 masuk ke Indonesia. Dari pengumuman tersebut menjadi sebuah kekhawatiran yang serius bagi masyarakat Indonesia. Sebagai upaya untuk mengatasi penyebaran virus tersebut Pemerintah segera menerapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 21/2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan COVID-19. Kemudian, kebijakan itu diturunkan dalam Peraturan Menteri Kesehatan No. 9/2020 tentang Pedoman PSBB. Akibat dari diterapkannya peraturan tersebut membuat masyarakat diharuskan untuk menghadapi krisis kesehatan global dan sosial ekonomi yang belum pernah terjadi sebelumnya.

Pandemi COVID-19 tidak hanya berdampak bagi kesehatan masyarakat tetapi juga memberikan dampak yang signifikan terhadap perekonomian di Indonesia. Ditengah situasi dimana ancaman dari virus tersebut, tingginya ketidakpastian, serta informasi dari virus tersebut banyak yang belum terungkap secara utuh mengenai wabah ini, langkah-langkah pembatasan sosial yang ketat harus diambil sejak dini. Akibatnya kota-kota besar seperti Jakarta yang biasanya begitu sibuk dan aktif menjadi sunyi dan orang-orang diharuskan bekerja dari rumah, belajar lewat daring, dan

melaksanakan ibadah di tempat tinggal masing-masing. Kegiatan pariwisata yang sedang populer tiba-tiba kehilangan daya tariknya. Pengemudi layanan transportasi daring mengalami penurunan drastis dalam jumlah pelanggan. Toko, pasar, serta pusat perbelanjaan mengurangi jam operasionalnya atau bahkan terancam tutup.

Gambar I - 1
Pertumbuhan Ekonomi Indonesia (PDB)



Sumber: Badan Pusat Statistik

Pandemi COVID-19 menciptakan gelombang besar yang menghantam industri perekonomian, termasuk Indonesia. Dampak serius pandemi ini terlihat dari data pertumbuhan ekonomi Indonesia yang mengalami perlambatan dan kontraksi. Pada tahun 2020, ekonomi Indonesia mengalami kontraksi sebesar 2,07 persen dibandingkan tahun 2019. Sektor yang mengalami kontraksi terdalam adalah Transportasi dan Pergudangan, dengan penurunan sebesar 15,04 persen. Keadaan ini memburuk pada triwulan keempat tahun 2020, di mana ekonomi Indonesia mengalami

kontraksi 2,19 persen dibandingkan dengan triwulan IV-2019, dengan sektor Transportasi dan Pergudangan mengalami penurunan sebesar 13,42 persen. Meskipun pada triwulan pertama tahun 2020 pertumbuhan ekonomi Indonesia masih positif, kontraksi yang tidak dapat dihindari terjadi pada triwulan-triwulan berikutnya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), ekonomi Indonesia pada triwulan kedua tahun 2020 berkontraksi sebesar 5,32% secara yoy (year on year), dengan sektor transportasi dan logistik yang menyumbang kontraksi terbesar sebesar 3,57% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Hal ini membuat transportasi nasional secara keseluruhan mengalami penurunan yang sangat drastis hingga merugikan banyak perusahaan yang bergerak di bidang transportasi. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) terhadap 34.559 pelaku usaha pada tanggal 10-26 Juli 2020 mencatat bahwa sebanyak 82,85% perusahaan di berbagai sektor perekonomian terdampak oleh pandemi COVID-19.

Wabah global tersebut memberikan dampak yang sangat berpengaruh terhadap sektor usaha. Usaha sektor transportasi sangat terdampak oleh adanya pandemi COVID-19, dengan penurunan yang signifikan di berbagai moda transportasi. Angkutan darat mengalami penurunan sebesar 17,65%, menunjukkan penurunan tajam dalam mobilitas darat. Angkutan laut juga terkena dampak dengan penurunan sebesar 17,48%, mencerminkan gangguan signifikan dalam transportasi maritim. Angkutan udara mengalami penurunan drastis sebesar 80,23%, yang menunjukkan hampir terhentinya perjalanan

udara, sementara angkutan kereta api turun sebesar 63,75%, mencerminkan penurunan besar dalam perjalanan kereta api. Penurunan ini mencerminkan dampak luas dan mendalam dari pandemi pada seluruh sektor transportasi, mempengaruhi mobilitas dan ekonomi secara keseluruhan. Sektor yang terdampak tentunya akan mengalami penurunan kinerja dan bahkan mengalami kerugian secara finansial. Demi bertahan ditengah situasi pandemi COVID-19, sejumlah perusahaan transportasi menerapkan strategi penekanan biaya operasional. Mereka melakukan pemangkasan gaji atau bahkan melakukan pemutusan hubungan kerja (PHK). Selain itu, mereka juga menunda pembelian barang modal selama pandemi karena dampak yang dialami terhadap operasional mereka. Namun strategi tersebut tidak banyak membantu untuk menahan efek negatif dari pandemi ini.

Dari laporan Kementerian Perhubungan mengungkapkan sektor transportasi mengalami kerugian mencapai sekitar Rp 15,9 triliun per bulan akibat dampak pandemi ini. Angka ini didapatkan melalui pembahasan dengan organisasi pengemudi dan masih termasuk estimasi kasar. Situasi ini tentu saja berdampak signifikan pada penerimaan pendapatan negara, mengingat sektor transportasi memiliki peran penting sebagai salah satu pendorong ekonomi di Indonesia. Badan Pusat Statistik (BPS) merilis bahwa sektor logistik yang mencakup usaha transportasi dan pergudangan hanya tumbuh 1,27% pada triwulan I 2020 secara yoy (*year on year*) dari angka tersebut merosot dibandingkan tahun 2019 yang tumbuh 5,45% hal tersebut dipengaruhi karena adanya pandemi COVID-19 yang berimbas terhadap

penurunan permintaan barang, dan komoditas masyarakat maupun aktivitas industri.

Terpuruknya sektor transportasi diikuti pula dengan terpuruknya sektor logistik, mengingat keberlangsungan sektor logistik sangat bergantung pada sektor transportasi. Situasi tersebut terjadi karena sektor logistik yaitu berbasis pada transportasi mengalami penurunan pada pertumbuhan ekonomi. Kondisi ini terjadi karena transportasi memiliki peran yang sangat krusial dalam mendukung kelancaran perputaran ekonomi. Selain itu, kemerosotan di sektor transportasi juga menimbulkan dampak berantai yang terhubung dengan berbagai aspek. Penurunan drastis penumpang angkutan udara dan angkutan laut masing-masing sebesar 98,2 persen dan 90,8 persen selama pandemi menunjukkan seberapa parah sektor transportasi terdampak oleh krisis global ini. Penurunan juga dialami oleh segmen bisnis taxi, di mana sepanjang paruh pertama tahun 2020 hanya mengantongi Rp 865,74 miliar. Jumlah ini turun tajam 43,09% dibandingkan dengan periode sama tahun sebelumnya yang mencapai Rp 1,52 triliun.

Pandemi COVID-19 telah mengubah lanskap bisnis secara global, termasuk dalam sektor transportasi dan logistik. Sejak awal pandemi, sektor ini menghadapi sejumlah tantangan yang signifikan, tetapi seiring waktu, juga muncul peluang baru. Salah satu perubahan paling mencolok adalah transformasi besar-besaran dalam *trend* belanja online, yang secara langsung memengaruhi kelangsungan sektor logistik. Perubahan dalam *trend* belanja yang memberikan dorongan positif pada sektor transportasi dan perdagangan

tercermin dalam data Badan Pusat Statistik (BPS). Pada kuartal III-2020, sektor transportasi dan pergudangan mencatat peningkatan pertumbuhan yang signifikan secara nasional. Hal ini mencerminkan adaptasi yang dilakukan masyarakat terhadap perubahan pola konsumsi dan distribusi akibat pandemi COVID-19. Kenaikan permintaan logistik, terutama yang dipicu oleh meningkatnya transaksi online, menjadi salah satu faktor utama yang mendorong pertumbuhan ini, dengan pertumbuhan di Jawa Tengah bahkan melampaui pertumbuhan nasional. Kenaikan ini terjadi setelah sebelumnya mengalami kontraksi. Proyeksi ke depan menunjukkan bahwa sektor ini mampu mempertahankan kinerja positifnya, terutama dengan adanya program vaksinasi dan kebutuhan gudang untuk penyimpanan vaksin dan kendaraan pengiriman yang dilengkapi dengan fasilitas *cold storage*. PDB sektor transportasi dan logistik meningkat 3,24% pada tahun 2021 dari tahun sebelumnya, menunjukkan peningkatan dari kontraksi pada tahun sebelumnya. Meskipun demikian, catatan pertumbuhan yang belum pulih sepenuhnya pada tahun 2021 menunjukkan bahwa sektor ini masih menghadapi tantangan dalam memulihkan diri ke level sebelum pandemi. Dalam beberapa tahun terakhir, pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan di Indonesia menunjukkan fluktuasi, namun diharapkan dapat terus berkembang dengan dukungan adaptasi yang tepat terhadap kondisi yang terus berubah.

Pandemi COVID-19 telah mengakibatkan penurunan kinerja keuangan suatu perusahaan. Menurunnya kinerja keuangan suatu perusahaan

dapat dilihat dari kinerja keuangannya. Kinerja keuangan perusahaan merupakan suatu prospek atau masa depan, perkembangan dan potensi pertumbuhan yang bagus untuk perusahaan. Kinerja keuangan suatu perusahaan adalah gambaran yang dapat mengindikasikan kondisi keuangan baik atau buruk, menggambarkan sejauh mana kualitas kinerja manajemen selama periode tersebut. Laporan kinerja keuangan mencerminkan kondisi keuangan perusahaan setelah melalui analisis keuangan, menyoroti baik kegagalan maupun keberhasilan perusahaan selama periode waktu tertentu (Sari & Hardiyanti, 2023).

Kinerja keuangan digunakan oleh investor sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan sebelum berinvestasi. Kinerja keuangan dilihat dari laporan keuangan perusahaan yang diukur melalui beberapa rasio untuk menilai kinerja keuangan pada suatu perusahaan. Seorang investor akan memutuskan untuk berinvestasi pada suatu perusahaan jika perusahaan tersebut memiliki kinerja keuangan yang baik. Investor mengevaluasi kinerja suatu perusahaan untuk menilai sejauh mana manajemen berhasil mengelola sumber daya yang diberikan kepada mereka. Kinerja keuangan yang solid mengindikasikan kemampuan perusahaan mencapai tujuan, termasuk memberi keuntungan kepada para pemegang saham. Laba yang besar juga memperkuat ketertarikan investor dalam menanamkan modalnya. Semakin tinggi laba yang didapatkan perusahaan, semakin besar peluang bagi investor untuk mendapatkan keuntungan yang tinggi.

Kinerja keuangan menjadi tolak ukur pencapaian suatu perusahaan selama periode tahun tertentu dalam mengelola keuangan sesuai dengan aturan-aturan pelaksanaan keuangan. Kinerja keuangan bertujuan untuk mengevaluasi tingkat keuntungan dan profitabilitas, mengetahui tingkat likuiditas, solvabilitas dan stabilitas usaha. Evaluasi kinerja keuangan sering dilakukan menggunakan analisis rasio keuangan. Ada lima jenis rasio keuangan yaitu, rasio profitabilitas yang menilai tingkat keuntungan, rasio solvabilitas yang menilai kesehatan keuangan jangka panjang, rasio aktivitas yang menunjukkan efisiensi penggunaan aset, rasio likuiditas yang mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek, dan rasio nilai pasar yang menggambarkan nilai perusahaan di pasar keuangan. Melihat kegunaan dari masing-masing rasio keuangan dan berdasarkan beberapa penelitian yang sudah ada, terdapat beberapa rasio yang dianggap dapat mencerminkan kinerja keuangan perusahaan dan akan digunakan dalam penelitian ini rasio profitabilitas yang diproksikan dengan NPM (*Net Profit Margin*), rasio solvabilitas yang diproksikan dengan DER (*Debt to Equity Ratio*), rasio aktivitas yang diproksikan dengan TATO (*Total Asset Turnover Ratio*), rasio likuiditas yang diproksikan dengan CR (*Current Ratio*) dan rasio pasar yang diproksikan dengan PER (*Price Earning Ratio*).

Pada penelitian ini NPM dipilih karena menunjukkan tingkat keuntungan suatu perusahaan dari penjualan atau pendapatan yang diperoleh. Selanjutnya, DER dipilih karena dapat mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang ditunjukkan oleh beberapa

bagian modal sendiri yang digunakan untuk membayar hutang. Semakin rendah nilai DER maka akan semakin tinggi kemampuan perusahaan untuk membayar kewajibannya. Selanjutnya TATO dipilih karena dapat mencerminkan kemampuan perusahaan dalam mencerminkan kemampuan perusahaan dalam mengukur efektivitas penggunaan seluruh aktiva dalam menghasilkan penjualan, semakin besar nilai TATO menunjukkan bahwa perusahaan mampu menggunakan seluruh aktivanya dengan efisien dalam kegiatan penjualan. Sedangkan CR dipilih karena rasio ini dapat mengukur kemampuan perusahaan dalam menutup kewajiban lancarnya dengan menggunakan aset lancar yang dimilikinya. Oleh karena itu, perusahaan dapat mengetahui seberapa jauh aktiva lancar perusahaan yang digunakan untuk melunasi hutang lancarnya yang akan jatuh tempo. PER dipilih karena rasio ini karena PER menunjukkan semakin tinggi nilai PER semakin tinggi harga saham pada suatu perusahaan.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Ahffha dan Pradana (2022) meneliti perbandingan kinerja keuangan sebelum dan saat pandemi COVID-19 pada perusahaan teknologi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan variabel TATO, CR, NPM, dan DER. Pada penelitian tersebut diperoleh hasil kinerja keuangan perusahaan dengan TATO, CR, NPM, dan DER tidak mengalami perbedaan antara setelah dan sebelum pandemi. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Sari dan Hardiyanti (2023) yang meneliti perbandingan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi covid-19 dengan variabel CR, DER, ROA, dan PER menghasilkan CR dan ROA

mengalami perbedaan antara sebelum dan selama pandemi, sedangkan DER dan PER tidak terdapat perbedaan antara sebelum dan selama pandemi. Sedangkan pada penelitian yang dilakukan oleh Faiqoh & Wahyuni (2023) menghasilkan PER yang berbeda antara sebelum dan selama pandemi.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perbedaan kinerja keuangan antara sebelum dan selama pandemi pada perusahaan transportasi dan logistik. Namun, yang membedakan antara penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu sampel yang diteliti, variabel yang diteliti, dan periode tahun yang berbeda. Perbedaan dari beberapa penelitian (*research gap*) yang telah disebutkan menarik penulis untuk meneliti kembali permasalahan dalam penelitian ini. Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis ingin melakukan penelitian kembali dan mengembangkan penelitian yang sudah ada dengan judul “**Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan Selama Pandemi Pada Perusahaan Transportasi dan Logistik**”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis mengidentifikasi rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah terdapat perbedaan *Net Profit Margin* (NPM) antara sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021?
2. Apakah terdapat perbedaan *Debt to Equity Ratio* (DER) antara sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021?

3. Apakah terdapat perbedaan *Total Asset Turnover Ratio* (TATO) antara sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021?
4. Apakah terdapat perbedaan *Current Ratio* (CR) antara sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021?
5. Apakah terdapat perbedaan *Price Earning Ratio* (PER) antara sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021?

1.3. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas dan untuk menghindari ketidaksesuaian dengan tujuan penelitian ini, maka penulis membuat batasan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data tahunan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021.
2. Variabel dalam penelitian ini dibatasi dengan menggunakan rasio profitabilitas yang diproksikan dengan *Net Profit Margin* (NPM), rasio solvabilitas yang diproksikan dengan *Debt to Equity Ratio* (DER), rasio aktivitas yang diproksikan dengan *Total Asset Turnover Ratio* (TATO), rasio likuiditas yang diproksikan dengan *Current Ratio* (CR), dan rasio pasar yang diproksikan dengan *Price Earning Ratio* (PER).

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perbedaan *Net Profit Margin* (NPM) sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021.
2. Untuk mengetahui perbedaan *Debt to Equity Ratio* (DER) sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021.
3. Untuk mengetahui perbedaan *Total Asset Turnover Ratio* (TATO) sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021.
4. Untuk mengetahui perbedaan *Current Ratio* (CR) sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021.
5. Untuk mengetahui perbedaan *Price Earning Ratio* (PER) sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2021.

1.5. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.5.1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pemahaman dan pengetahuan bagi peneliti selanjutnya khususnya dalam bidang manajemen keuangan dengan tema penelitian yang serupa dan hasil penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi sebagai referensi bacaan dimasa yang akan datang untuk menambah pengetahuan tentang perbedaan kinerja keuangan yaitu rasio profitabilitas, rasio leverage, rasio aktivitas, rasio likuiditas, dan rasio pasar antara sebelum dan selama pandemi COVID-19.

1.5.2. Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi penulis berupa tambahan pengetahuan tentang analisis kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19.

b. Bagi Investor

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pertimbangan untuk para investor dalam mengambil keputusan saat akan menginvestasikan dananya terhadap perusahaan transportasi dan logistik. Tingkat kesulitan keuangan dapat dilihat dari beberapa rasio keuangan seperti rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, rasio aktivitas, rasio likuiditas, dan rasio pasar.

c. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menilai kinerja perusahaan serta dapat menjadi bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan.

d. Bagi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan referensi ilmiah dan sebagai literatur bagi pihak-pihak yang akan melakukan penelitian mengenai analisis kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik.