

Table Of Content

Journal Cover 2

Author[s] Statement 3

Editorial Team 4

Article information 5

 Check this article update (crossmark) 5

 Check this article impact 5

 Cite this article 5

Title page 6

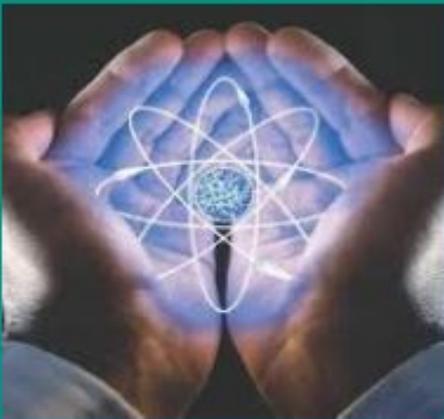
 Article Title 6

 Author information 6

 Abstract 6

Article content 8

Academia Open



By Universitas Muhammadiyah Sidoarjo

Originality Statement

The author[s] declare that this article is their own work and to the best of their knowledge it contains no materials previously published or written by another person, or substantial proportions of material which have been accepted for the published of any other published materials, except where due acknowledgement is made in the article. Any contribution made to the research by others, with whom author[s] have work, is explicitly acknowledged in the article.

Conflict of Interest Statement

The author[s] declare that this article was conducted in the absence of any commercial or financial relationships that could be construed as a potential conflict of interest.

Copyright Statement

Copyright © Author(s). This article is published under the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0) licence. Anyone may reproduce, distribute, translate and create derivative works of this article (for both commercial and non-commercial purposes), subject to full attribution to the original publication and authors. The full terms of this licence may be seen at <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode>

EDITORIAL TEAM

Editor in Chief

Mochammad Tanzil Multazam, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

Managing Editor

Bobur Sobirov, Samarkand Institute of Economics and Service, Uzbekistan

Editors

Fika Megawati, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

Mahardika Darmawan Kusuma Wardana, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

Wiwit Wahyu Wijayanti, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

Farkhod Abdurakhmonov, Silk Road International Tourism University, Uzbekistan

Dr. Hindarto, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

Evi Rinata, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

M Faisal Amir, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

Dr. Hana Catur Wahyuni, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

Complete list of editorial team ([link](#))

Complete list of indexing services for this journal ([link](#))

How to submit to this journal ([link](#))

Article information

Check this article update (crossmark)



Check this article impact (*)



Save this article to Mendeley



(*) Time for indexing process is various, depends on indexing database platform

Pandemic Unveils Transportation Sector's Financial Resilience

Pandemi Mengungkap Ketahanan Finansial Sektor Transportasi

Putri Dewi Rohmawati, putridrohrawati25@gmail.com, (0)

Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

Wisnu Panggah Setiyono, wisnu.setiyono@umsida.ac.id, (1)

Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

⁽¹⁾ Corresponding author

Abstract

This study investigates the financial performance of transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) during the period of 2017-2022, specifically focusing on the impact of the Covid-19 pandemic. Analyzing key financial ratios including Return On Assets (ROA), Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), and Total Asset Turnover (TATO), the research aims to identify differences in performance before and during the pandemic. Utilizing a comparative research design and employing the Wilcoxon signed rank test for data analysis, findings reveal a significant decrease in Total Asset Turnover during the pandemic, indicating decreased asset efficiency. However, no significant differences were observed in ROA, CR, and DER, suggesting relatively stable profitability, liquidity, and solvency ratios despite the challenges posed by the pandemic. These results offer valuable insights for industry stakeholders, policymakers, and investors, aiding in strategic decision-making and resilience planning for future crises.

Highlight:

- Examines financial performance of transportation companies during Covid-19 pandemic.
- Significant decrease in Total Asset Turnover (TATO) during pandemic.
- Stability observed in ROA, CR, and DER despite pandemic challenges.

Academia Open

Vol 9 No 1 (2024): June

DOI: 10.21070/acopen.9.2024.8252 . Article type: (Business and Economics)

Keyword: Transportation industry, Financial performance, Covid-19 pandemic, Indonesia Stock Exchange (IDX), Comparative research.

Published date: 2024-06-07 00:00:00

Pendahuluan

Penyebaran *Corona Virus* yang telah menyebar ke berbagai belahan dunia membawa dampak bagi perekonomian dunia termasuk Indonesia. Khususnya dari sisi perdagangan, pariwisata dan investasi. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), ekspor migas dan non-migas mengalami penurunan yang disebabkan karena China merupakan importir minyak mentah terbesar. Selain itu, penyebaran virus Corona juga mengakibatkan penurunan produksi di China, padahal China menjadi pusat produksi barang dunia[1].

Industri transportasi sendiri menjadi salah satu industri yang terdampak, untuk menghentikan penyebaran virus Covid-19 ini pemerintah mengeluarkan keputusan diberlakukannya PSBB (Pembatasan Sosial Bersekala Besar) di seluruh daerah Indonesia yang menyebabkan pergerakan masyarakat turun drastis. Hal ini yang membuat pendapatan serta laba perusahaan pada sektor transportasi mengalami penurunan. Kerugian terbesar ini paling dirasakan oleh maskapai penerbangan, dikarenakan total penumpang domestik serta internasional mengalami penurunan bahkan hingga 50 persen[2].

Sektor transportasi sangat berperan penting terhadap kehidupan masyarakat. Kebutuhan akan jasa angkutan masyarakat dan angkutan barang ke berbagai wilayah yang mendorong sektor transportasi sebagai salah satu penunjang aktivitas masyarakat. Dengan adanya PSBB maka seluruh masyarakat harus mematuhi protokol kesehatan seperti menjaga jarak, memakai masker, dan membatasi jam beroperasi serta jika ingin bepergian keluar kota maka harus melakukan berbagai tes kesehatan dengan biaya yang besar. Dampak pandemi Covid-19 ini juga dirasakan oleh angkutan laut dan angkutan darat dengan menurunnya jumlah penumpang mencapai 75 persen, bahkan angkutan pariwisata mencapai 90 persen sedangkan biaya operasional tetap berjalan[3].

Pada sisi logistik melalui transportasi barang tidak terganggu dan tidak menjalani pengaturan protokol kesehatan yang ketat, ternyata omzet di atas 70 persen tidak bertahan lama, setelah berbagai industri lain melambat dan bahkan menghentikan beberapa kegiatan, akibatnya omzet tersebut tetap ada, kurang dari 50 persen. Pada saat pandemi Covid-19 logistik mengalami penurunan dikarenakan logistik masih tergabung dengan transportasi. Terkait retail pun sebagian besar tutup, sehingga logistik ini sangat terpengaruh terhadap yang lainnya. Logistik memiliki hubungan erat dengan transportasi dan berkaitan dengan retail serta manufaktur.[4]

Perusahaan	Revenue Sebelum Pandemi Covid-19				Revenue Saat Pandemi Covid-19				Pencapaian
	2017	2018	2019	Rata-rata	2020	2021	2022	Rata-rata	
Blue Bird Tbk.	4.203.846	4.218.702	4.047.691	4.156.746	2.046.660	2.220.841	3.590.100	2.619.200	Terjadi penurunan
AirAsia Indonesia Tbk.	3.817.861	4.232.768	6.708.801	4.919.810	1.610.973	626.002	3.780.525	2.005.833	Terjadi penurunan
Jaya Trishindo Tbk.	153.150	279.266	318.024	250.147	143.838	63.399	44.557	83.931	Terjadi penurunan
Express Transindo Utama Tbk.	304.711.723	241.663.924	134.251.103	226.875.583	21.541.634	7.263.061	2.948.504	10.584.400	Terjadi penurunan

Table 1. Laba Rugi Pada Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2017-2022

Sumber: Data Diolah 2023 Berdasarkan Laporan Tahunan Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di BEI

Pada tabel diatas menunjukkan bahwa beberapa perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2022 mengalami penurunan. Perusahaan Blue Bird, Tbk pada tahun 2017-2019 memiliki nilai rata-rata 4.156.746. Dan saat terjadinya pandemi Covid-19 tahun 2020-2022 perusahaan Blue Bird, Tbk mengalami penurunan dengan nilai rata-rata 2.619.200. Perusahaan AirAsia Indonesia, Tbk pada tahun sebelum pandemi memiliki nilai rata-rata 4.919.810 namun saat terjadinya pandemi covid-19 perusahaan AirAsia Indonesia mengalami penurunan dengan nilai rata-rata 2.005.833. Perusahaan Jaya Trinsindo, Tbk pada tahun 2017-2019 memiliki nilai rata-rata 250.147 dan saat terjadinya pandemi covid-19 tahun 2020-2022 Perusahaan Jaya Trinsindo, Tbk mengalami penurunan dengan nilai rata-rata 83.931. Perusahaan Express Transindo Utama, Tbk pada tahun sebelum pandemi memiliki nilai rata-rata 226.875.583 dan saat pandemi covid-19 mengalami penurunan mencapai nilai rata-rata 10.584.400. Tinggi dan rendahnya penjualan yang dihasilkan mempengaruhi besarnya laba dan kinerja perusahaan.

Pandemi Covid-19 membuat kinerja perusahaan menurun, di Indonesia sendiri beberapa perusahaan melakukan

pemutusan hubungan kerja karyawan dikarenakan menurunnya pendapatan perusahaan yang berarti perusahaan tidak mampu menggaji semua karyawannya dan dapat berimbas pada kemampuan perusahaan dalam menjamin likuiditasnya. Hal ini dapat membuat kinerja keuangan perusahaan tingkat profitabilitas ataupun likuiditas mengalami kelesuan. Perusahaan dikatakan berhasil atau tidak dapat dilihat dari kinerja perusahaan tersebut[5].

Perusahaan akan melakukan penilaian kinerja guna memberikan informasi yang sebenarnya. Untuk mengukur kinerja perusahaan menggunakan alat yang disebut rasio keuangan. Rasio keuangan biasanya digunakan untuk mengevaluasi dan mengelola keuangan serta melakukan perbandingan hasil dari tahun sebelumnya ataupun perbandingan dengan perusahaan lain[6].

Penelitian yang dilakukan oleh [7] terkait analisis komparatif kinerja keuangan perusahaan sebelum dan selama masa pandemi Covid - 19 (studi kasus pada perusahaan sub sektor transportasi yang listing di BEI) menunjukkan hasil bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada kinerja keuangan perusahaan sub sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi covid-19. Namun demikian, penelitian yang sama dilakukan oleh [8] mendapatkan hasil bahwa terdapat perbedaan rasio keuangan sebelum dan sesudah Covid-19. Berdasarkan *research gap* tersebut, maka dari itu dilakukannya analisis terhadap laporan keuangan dengan cara mengukur kinerja keuangan menggunakan rasio keuangan yaitu rasio profitabilitas, rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio aktivitas. Perbedaan antara peneliti terdahulu dengan peneliti ini adalah periode pengamatan. Penelitian ini menggunakan periode pengamatan 3 tahun (2017-2019) sebelum dan 3 tahun (2020-2022) saat pandemi covid-19.

Kinerja keuangan merupakan gambaran dari suatu pencapaian keberhasilan kondisi keuangan perusahaan pada periode tertentu yang dapat membantu para investor mengambil keputusan dalam berinvestasi pada suatu perusahaan[9]. Irham Fahmi (2017) menjelaskan bahwa Kinerja Keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan guna melihat sejauh mana perusahaan telah melaksanakan dan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar, seperti dengan membuat suatu laporan keuangan yang telah memenuhi standar dan ketentuan dalam SAK (Standar Akuntansi Keuangan) atau GAAP (General Accepted Accounting Principle), dan lainnya[10].

Laporan Keuangan

Laporan keuangan ialah suatu informasi yang menggambarkan kondisi keuangan perusahaan, yang dimana akan menjadi informasi yang menggambarkan tentang kinerja suatu perusahaan. Semakin baik kualitas laporan keuangan yang disampaikan maka akan semakin menyakinkannya terhadap kinerja keuangan suatu perusahaan[10].

Analisis merupakan suatu upaya untuk memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi bermacam-macam unit terkecil. Laporan keuangan adalah neraca, laporan laba-rugi, laporan arus kas. Menurut Martono & Harjito (2014), analisis laporan keuangan adalah analisis mengenai kondisi keuangan suatu perusahaan dengan melibatkan neraca dan laporan laba rugi, yang dapat menggambarkan keadaan keuangan suatu perusahaan pada saat tertentu. Dalam laporan neraca akan menggambarkan posisi keuangan pada saat tertentu, sedangkan dalam laporan laba rugi akan menggambarkan laba atau rugi yang diperoleh perusahaan selama periode tertentu[11].

Rasio keuangan adalah aktivitas untuk mencocokkan angka yang ada di laporan keuangan perusahaan, caranya satu angka dibagi dengan angka lainnya [12]. Rasio keuangan yang diolah dari laporan keuangan sangat penting dalam melakukan analisis terhadap kondisi keuangan perusahaan oleh berbagai pihak. Rasio keuangan diprosikan dengan Return On Asset, Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Asset Turnover.

ROA termasuk dalam rasio profitabilitas yang berfungsi untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menghasilkan laba dengan memanfaatkan aktiva yang dimiliki.

CR termasuk dalam rasio likuiditas yang berarti Perbandingan antara aktiva lancar dengan hutang lancar.

DER termasuk kedalam rasio solvabilitas yang digunakan untuk mengukur tingkat penggunaan utang terhadap total shareholders'equity yang dimiliki perusahaan.

TATO termasuk kedalam rasio aktivitas yang berarti dipengaruhi oleh nilai penjualan bersih yang dilakukan oleh perusahaan dibandingkan dengan nilai aktiva total yang dimiliki perusahaan.

Fenomena ini dimulai pada awal tahun 2020, virus corona ini sangat berdampak pada seluruh belahan dunia termasuk Indonesia. Indonesia mengalami krisis ekonomi yang diperkirakan menjadi lemah dari tahun-tahun sebelumnya. Akibatnya banyak pekerja yang di PHK, banyaknya penerbangan bandara yang dibatalkan, penurunan okupansi hotel, berkurangnya kunjungan turis khususnya dari China[1].

Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah penelitian komparatif yaitu penelitian yang dilakukan untuk membandingkan nilai satu variabel dengan variabel lainnya

dalam waktu berbeda. Populasi dalam penelitian ini merupakan seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022, dengan sampel penelitian sebanyak 10 perusahaan dengan periode pengamatan 3 tahun sebelum pandemi dan 3 tahun saat pandemi covid-19. Teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel pada penelitian ini yaitu purposive sampling. Kriteria pertimbangan berdasarkan metode purposive sampling tersebut yaitu perusahaan yang terdaftar di BEI tahun 2017-2022 berupa perusahaan transportasi dan logistik dengan mengeluarkan laporan keuangan tiap tahunnya dan memiliki kelengkapan data selama periode pengamatan.

Dalam penelitian ini sumber data yang dikumpulkan adalah data sekunder. Metode pengumpulan data dari penelitian ini metode dokumentasi dengan cara mengumpulkan data laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik 2017-2022. Setelah data selesai dikumpulkan kemudian dilakukan analisis statistik deskriptif, uji normalitas menggunakan uji kolmogorov smirnov. Selanjutnya uji hipotesis apabila data berdistribusi normal maka menggunakan uji paired sample t-test, sedangkan untuk data yang tidak berdistribusi normal menggunakan uji non parametrik yaitu uji wilcoxon signed rank test dengan menggunakan aplikasi software Statistical Product and Service Solution (SPSS).

Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan analisis yang dilakukan oleh penulis terhadap laporan keuangan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) sebelum dan saat pandemi Covid-19 dengan menggunakan analisis rasio profitabilitas (ROA), rasio likuiditas (CR), rasio solvabilitas (DER) dan rasio aktivitas (TATO) untuk membandingkan kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) sebelum dan saat pandemi Covid-19, sebagai berikut :

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA_SEBELUM	30	-65.90	11.48	-5.8027	17.95062
ROA_SAAT PANDEMI	30	-45.66	5.28	-8.6350	14.27117
CR_SEBELUM	30	.20	202.27	41.4450	57.23958
CR_SAAT PANDEMI	30	.03	241.84	49.7223	68.55027
DER_SEBELUM	30	-4.50	262.38	64.8373	93.81004
DER_SAAT PANDEMI	30	-4.00	313.21	61.3877	96.71644
TATO_SEBELUM	30	.04	145.14	14.5500	42.02363
TATO_SAAT PANDEMI	30	.04	123.64	12.0113	35.63073
Valid N (listwise)	30				

Table 2. Analisis Data Statistik Deskriptif

Sumber : data diolah 2023

Return On Asset (ROA)

Return On Asset (ROA) menurut [17] adalah salah satu bentuk rasio profitabilitas yang dimaksudkan untuk dapat mengukur kemampuan perusahaan dengan keseluruhan dana yang ditanamkan dalam aktiva yang digunakan untuk operasinya perusahaan untuk menghasilkan keuntungan. Semakin besar return on assets, semakin besar pula tingkat keuntungan yang dicapai dan semakin lebih baik pula posisi perusahaan tersebut dari segi penggunaan aset.

Variabel ROA sebelum pandemi dengan jumlah data N sebanyak 30, memiliki nilai minimum -65.90, nilai maksimum 11.48, serta nilai rata-rata -5.8027 dan standart deviasi 17.95062. ROA saat pandemi dengan jumlah data N sebanyak 30, memiliki nilai minimum -45.66, nilai maksimum 5.28, serta nilai rata-rata -8.6350 dan standart deviasi 14.27117. Dari data di atas dapat dilihat bahwasannya rata-rata nilai return on asset perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) sebelum dan saat pandemi Covid-19 mengalami penurunan.

Current Ratio (CR)

Current Ratio (CR) adalah perbandingan antara aktiva lancar (*current Assets*) dengan hutang lancar (*Current Liabilities*). Current ratio yang rendah menunjukkan terjadinya masalah likuiditas [14]. Sedangkan current ratio

yang tinggi akan memberikan indikasi jaminan yang baik bagi kreditor jangka pendek dalam arti setiap saat perusahaan memiliki kemampuan dalam melunasi kewajiban-kewajiban *financial* jangka pendeknya.

Variabel CR sebelum pandemi dengan jumlah data N sebanyak 30, memiliki nilai minimum 0.20, nilai maksimum 202.27, serta nilai rata-rata 41.4450 dan standart deviasi 57.23958. CR saat pandemi dengan jumlah data N sebanyak 30, memiliki nilai minimum 0.03, nilai maksimum 241.84, serta nilai rata-rata 49.7223 dan standart deviasi 68.55027. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif diketahui bahwa rata-rata nilai current ratio pada perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi Covid-19 mengalami peningkatan.

Debt to Equity Ratio (DER)

Debt to Equity Ratio dipergunakan untuk mengukur tingkat penggunaan utang terhadap total *shareholders' equity* yang dimiliki perusahaan. *Total debt* merupakan total liabilities (jangka pendek/jangka panjang), sedangkan total *shareholder equity* menunjukkan total modal sendiri yang dimiliki perusahaan [15].

Variabel DER sebelum pandemi dengan jumlah data N sebanyak 30, memiliki nilai minimum -4.50, nilai maksimum 262.38, serta nilai rata-rata 64.8373 dan standart deviasi 93.81004. DER saat pandemi dengan jumlah data N sebanyak 30, memiliki nilai minimum -4.00, nilai maksimum 313.21, serta nilai rata-rata 61.3877 dan standart deviasi 96.71644. Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa rata-rata nilai debt to equity ratio pada perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi Covid-19 mengalami penurunan.

Total Asset Turnover (TATO)

Total Asset Turnover menunjukkan bagaimana efektifitas perusahaan menggunakan keseluruhan aktiva untuk meningkatkan nilai penjualan dan meningkatkan laba [16].

Variabel TATO sebelum pandemi dengan jumlah data N sebanyak 30, memiliki nilai minimum 0.04, nilai maksimum 145.14, serta nilai rata-rata 14.5500 dan standart deviasi 42.02363. TATO saat pandemi dengan jumlah data N sebanyak 30, memiliki nilai minimum 0.04, nilai maksimum 123.64, serta nilai rata-rata 12.0113 dan standart deviasi 35.63073. Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa rata-rata nilai total asset turnover pada perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi Covid-19 mengalami penurunan.

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah uji beda yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan uji parametrik atau non parametrik. Jika nilai signifikansi > 0,05, maka data berdistribusi normal, sebaliknya nilai signifikansi < 0,05, maka data tidak berdistribusi normal [17]. Hasil uji normalitas untuk penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tests of Normality						
	Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
ROA_SEBELU M	.262	30	.000	.695	30	.000
ROA_SAAT PANDEMI	.319	30	.000	.635	30	.000
CR_SEBELUM	.253	30	.000	.736	30	.000
CR_SAAT PANDEMI	.273	30	.000	.760	30	.000
DER_SEBELU M	.282	30	.000	.717	30	.000
DER_SAAT PANDEMI	.325	30	.000	.704	30	.000
TATO_SEBELU M	.509	30	.000	.364	30	.000
TATO_SAAT PANDEMI	.523	30	.000	.358	30	.000

a. Lilliefors Significance Correction

Table 3. Hasil Uji Normalitas

Sumber : data diolah 2023

Berdasarkan hasil uji normalitas dengan kolmogorov smirnov yang dilakukan di software spss untuk variabel ROA, CR, DER dan TATO sebelum dan saat pandemi menunjukan df sebesar 30 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 < 0,05 yang artinya data berdistribusi tidak normal, maka dalam hipotesis penelitian ini dilakukan uji wilcoxon signed

rank test.

Uji wilcoxon signed test adalah salah satu uji non parametrik untuk mengetahui perbedaan rata-rata dari objek yang memiliki data berdistribusi tidak normal[18] .

Test Statisticsa				
	ROA_SAAIT PANDEMI ROA_SEBELUM	CR_SAAIT PANDEMI - CR_SEBELUM	DER_SAAIT PANDEMI DER_SEBELUM	TATO_SAAIT PANDEMI TATO_SEBELUM
Z	-2.170b	-.730c	-1.492b	-3.212b
Asymp. Sig. (2-tailed)	.030	.465	.136	.001
a. Wilcoxon Signed Ranks Test				
b. Based on positive ranks.				
c. Based on negative ranks.				

Table 4. Hasil Uji Wilcoxon Signed Rank Test

Sumber : data diolah 2023

a. Variabel ROA

H1: Terdapat perbedaan secara signifikan rasio keuangan ROA sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022.

Berdasarkan tabel 5 hasil uji wilcoxon signed rank test variabel ROA sebelum dan saat pandemi Covid-19 didapatkan bahwa nilai Z sebesar -2.170 dengan nilai Asymp.Sig (2-tailed) yang lebih rendah bila dibandingkan dengan $\alpha = 5\%$ (0.05), yakni $0,030 < 0,05$. Hal tersebut menunjukkan H1 diterima, yang artinya terdapat perbedaan yang signifikan antara ROA sebelum dan saat pandemi Covid-19. Hal ini sejalan dengan penelitian [21] yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara ROA sebelum dan saat pandemi covid-19. Sedangkan tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh [7] yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara ROA sebelum dan saat pandemi Covid-19.

b. Variabel CR

H2: Terdapat perbedaan secara signifikan rasio keuangan CR sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022.

Berdasarkan tabel 5 hasil uji wilcoxon signed rank test variabel CR sebelum dan saat pandemi covid-19 didapatkan bahwa nilai Z sebesar -0.730 dengan nilai Asymp.Sig (2-tailed) yang nilainya lebih tinggi bila dibandingkan dengan $\alpha = 5\%$ (0.05), yakni $0,465 > 0,05$. Hal tersebut menunjukkan H2 ditolak, yang artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara CR sebelum dan saat pandemi covid-19. Hal ini sejalan dengan penelitian [22] yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara CR sebelum dan saat pandemi covid-19. Sedangkan tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh [23] yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara CR sebelum dan saat pandemi Covid-19.

c. Variabel DER

H3: Terdapat perbedaan secara signifikan rasio keuangan DER sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022.

Berdasarkan tabel 5 hasil uji wilcoxon signed rank test variabel DER sebelum dan saat pandemi covid-19 didapatkan bahwa nilai Z sebesar -1.492 dengan nilai Asymp.Sig (2-tailed) yang nilainya lebih tinggi bila dibandingkan dengan $\alpha = 5\%$ (0.05), yakni $0,136 > 0,05$. Hal tersebut menunjukkan H3 ditolak, yang artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara DER sebelum dan saat pandemi covid-19. Hal ini sejalan dengan penelitian [24] yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara DER sebelum dan saat pandemi covid-19. Sedangkan tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh [25] yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara DER sebelum dan saat pandemi Covid-19.

d. Variabel TATO

H4: Terdapat perbedaan secara signifikan rasio keuangan TATO sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022.

Berdasarkan tabel 5 hasil uji wilcoxon signed rank test variabel TATO sebelum dan saat pandemi covid-19 didapatkan bahwa nilai Z sebesar -3.212 dengan nilai Asymp.Sig (2-tailed) yang lebih rendah bila dibandingkan dengan $\alpha = 5\%$ (0.05), yakni $0,001 < 0,05$. Hal tersebut menunjukkan H4 diterima, yang artinya terdapat

perbedaan yang signifikan antara TATO sebelum dan saat pandemi covid-19. Hal ini sejalan dengan penelitian [26] yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara TATO sebelum dan saat pandemi covid-19. Sedangkan tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh [27] yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara TATO sebelum dan saat pandemi Covid-19.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dapat diketahui bahwa variabel Return On Assets, Current Ratio dan Debt to Equity Ratio tidak terdapat perbedaan secara signifikan sedangkan variabel Total Asset Turnover terdapat perbedaan secara signifikan dengan menggunakan bantuan program SPSS sebagai berikut:

Rasio Profitabilitas (Return on Asset)

Berdasarkan hasil analisis data diketahui bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid 19 dilihat dari Rasio profitabilitas (ROA). Hal tersebut juga didukung oleh penelitian [21] yang menunjukkan hasil bahwa antara Return on Asset (ROA) sebelum pandemi dengan Return on Asset (ROA) saat pandemi terdapat perbedaan yang signifikan. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif diketahui bahwa ROA pada perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi mengalami penurunan. Hal ini terjadi karena perusahaan belum mampu menghasilkan laba yang didapatkan dari aktiva yang dimiliki. Dan juga saat pandemi berlangsung pemerintah menetapkan peraturan-peraturan pembatasan skala besar yang membatasi pergerakan serta kegiatan masyarakat. Dan hal ini mengakibatkan penurunan profitabilitas pada perusahaan transportasi. Laba perusahaan menurun diakibatkan karena pendapatan yang rendah dan berpengaruh pada tingkat profitabilitas perusahaan[23].

Rasio Likuiditas (Current Ratio)

Berdasarkan hasil analisis data diketahui bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 dilihat dari Rasio likuiditas (CR). Hal tersebut juga didukung oleh penelitian [20] yang menunjukkan hasil bahwa antara Current Ratio (CR) sebelum masa pandemi dengan Current Ratio (CR) saat pandemi tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif diketahui bahwa Current Ratio pada perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi mengalami peningkatan. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan pada masa pandemi Covid-19 tersebut telah cukup baik dalam memaksimalkan pengelolaan aset lancarnya sehingga dapat berkontribusi dengan baik dalam menjamin liabilitasnya dibandingkan dengan sebelum terjadinya pandemi Covid-19. Peningkatan rasio tersebut membuat perusahaan transportasi dan logistik menjadi perusahaan yang lebih likuid atau dapat diartikan bahwa perusahaan mempunyai kemampuan dalam melunasi kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar mereka[24].

Rasio Solvabilitas (Debt to Equity Ratio)

Berdasarkan hasil analisis, Debt to Equity Ratio menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan Debt to Equity Ratio antara perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan perusahaan transportasi dan logistik saat pandemi covid-19. Hal tersebut juga didukung oleh penelitian [21] yang menunjukkan hasil bahwa antara Debt to Equity Ratio sebelum pandemi dengan Debt to Equity Ratio saat pandemi tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Berdasarkan tabel analisis statistik deskriptif bahwa Debt to Equity Ratio perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 mengalami penurunan. Karena utang perusahaan lebih kecil dari jumlah asetnya, rata-rata Debt to Equity Ratio (DER) menurun, yang menandakan bahwa perusahaan akan lebih mampu memenuhi kewajiban jangka panjangnya saat pandemi daripada sebelum pandemi. Di masa pandemi Covid-19, Debt to Equity Ratio (DER) turun yang bisa saja terjadi karena pelaku usaha tidak sepenuhnya memanfaatkan penggunaan utang sebagai modal[25].

Rasio Aktifitas (Total Asset Turnover)

Hasil uji analisis data pada variabel Total Asset Turnover (TATO), menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,001 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Hal tersebut berarti bahwa antara Total Asset Turnover (TATO) sebelum pandemi dengan Total Asset Turnover (TATO) saat pandemi terdapat perbedaan yang signifikan. Hal tersebut juga didukung oleh penelitian [22] yang menunjukkan hasil bahwa antara Total Asset Turnover sebelum pandemi dengan Total Asset Turnover saat pandemi terdapat perbedaan yang signifikan. Berdasarkan tabel analisis statistik deskriptif menunjukkan bahwa Total Asset Turnover (TATO) sebelum dan saat pandemi mengalami penurunan. Penurunan Total Asset Turnover saat masa pandemi dikarenakan pengelolaan aset perusahaan yang belum optimal. Dapat dikatakan bahwa rasio aktivitas perusahaan kurang baik saat adanya pandemi. Penurunan Total Asset Turnover disebabkan banyaknya aset yang menganggur dan tidak memiliki manfaat untuk menghasilkan revenue/pendapatan. Dan adanya kebijakan-kebijakan di masa pandemi Covid-19 sehingga perusahaan tidak optimal dalam pengelolaan aset[25].

Simpulan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan rasio keuangan yakni, rasio profitabilitas (ROA), rasio likuiditas (CR), rasio solvabilitas (DER), dan rasio aktivitas (TATO) setelah dan sebelum pandemi

covid-19. Berdasarkan judul penelitian, pokok permasalahan, tujuan penelitian, rumusan masalah, hipotesis, dan pembahasan hasil penelitian, maka diperoleh kesimpulan dari penelitian yang menunjukkan penemuan penting dan sebagai jawaban atas pertanyaan yang dikemukakan diawal. Hasil penelitian tersebut sebagai berikut :

Terdapat perbedaan secara signifikan rasio keuangan ROA sebelum dan saat adanya Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022. ROA pada perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi mengalami penurunan. Hal ini terjadi karena perusahaan belum mampu menghasilkan laba yang didapatkan dari aktiva yang dimiliki. Dan adanya peraturan yang ditetapkan pemerintah yang membuat pergerakan serta kegiatan masyarakat terbatas. Hal ini mengakibatkan tingkat profitabilitas ROA perusahaan menurun.

Tidak terdapat perbedaan secara signifikan rasio keuangan CR sebelum dan saat adanya Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022. CR pada perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi mengalami peningkatan. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan pada masa pandemi Covid-19 tersebut telah cukup baik dalam memaksimalkan pengelolaan aset lancarnya. sehingga dapat berkontribusi dengan baik dalam menjamin liabilitasnya dibandingkan dengan sebelum terjadinya pandemi Covid-19. Yang berarti perusahaan mempunyai kemampuan dalam melunasi kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar mereka.

Tidak terdapat perbedaan secara signifikan rasio keuangan DER sebelum dan saat adanya Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022. DER pada perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 mengalami penurunan. Karena utang perusahaan lebih kecil dari jumlah asetnya, rata-rata DER menurun, yang menandakan bahwa perusahaan akan lebih mampu memenuhi kewajiban jangka panjangnya saat pandemi daripada sebelum pandemi. Di masa pandemi pelaku usaha tidak sepenuhnya memanfaatkan penggunaan utang sebagai modal.

Terdapat perbedaan secara signifikan rasio keuangan TATO sebelum dan saat adanya Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2017 - 2022. TATO sebelum dan saat pandemi mengalami penurunan. Penurunan Total Asset Turnover saat masa pandemi dikarenakan pengelolaan aset perusahaan yang belum optimal. Penurunan TATO disebabkan banyaknya aset yang mengganggu dan tidak memiliki manfaat untuk menghasilkan revenue/pendapatan.

References

1. S. Hanoatubun, "Dampak Covid-19 Terhadap Perekonomian Indonesia," *EduPsyCouns J.*, vol. 2, pp. 146-153, 2020.
2. E. W. Rahminda Rafsyanjani, "Analisis Harga Saham Perusahaan Transportasi Di BEI Sebelum dan Sesudah Covid-19," *J. Ilmu Komputer, Ekon. dan Manaj.*, vol. 1, no. 1, pp. 1-9, 2021.
3. D. H. P. Anggi Sembe, Mona P. Mokodompit, "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.
4. P. Ricardianto et al., "Covid-19: Implikasi Transportasi Darat dan Logistik di Indonesia," *J. Manaj. Transp. Logistik*, vol. 08, no. 02, pp. 155-170, 2021.
5. F. F. Lahallo and F. G. J. Rupilele, "Perbandingan Likuiditas dan Profitabilitas Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 Comparison of Liquidity and Profitability of Transportation Companies Listed on The Indonesia Stock Exchange Before," vol. 2, no. 2, pp. 34-40, 2021.
6. L. R. Harahap, R. Anggraini, E. Ellys, and R. Y. Effendy, "Analisis Rasio Keuangan Terhadap Kinerja Perusahaan Pt Eastparc Hotel, Tbk (Masa Awal Pandemi Covid-19)," *Compet. J. Akunt. dan Keuang.*, vol. 5, no. 1, p. 57, 2021.
7. W. Anggun, "Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Selama Masa Pandemi Covid - 19 (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Listing Di BEI)," *UNTAG SURABAYA*, 2021.
8. Ilal Hilaliyah, ETTY Gurendrawati, and Dwi Handarini, "Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Covid-19 pada Perusahaan yang Terdaftar di BEI," *J. Akuntansi, Perpajak. dan Audit.*, vol. 2, no. 3, pp. 641-660, 2021.
9. F. F. Lahallo, "Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Telekomunikasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2008 - 2017 (Studi Kasus Pada Pt. Telekomunikasi Indonesia Tbk, Pt. Indosat Tbk, Dan Pt. Xl Axiata Tbk)," *Bul. Stud. Ekon.*, vol. 23, no. 2, p. 269, 2019.
10. I. Fahmi, "ANALISIS KINERJA KEUANGAN," Oktober. Bandung: ALFABETA, 2017.
11. M. Harjito, "Manajemen Keuangan," Yogyakarta: EKONOSIA, 2014.
12. Ilhami and H. Thamrin, "Analisis Dampak Covid 19 Terhadap Kinerja Keuangan Perbankan Syariah Di Indonesia," *J. Tabarru' Islam. Bank. Financ.*, vol. 4, no. 1, pp. 37-45, 2021.
13. R. Wijaya, "ANALISIS PERKEMBANGAN ROA DAN ROE UNTUK MENGUKUR KINERJA KEUANGAN," Palembang, 2019.
14. W. Charles, "Akuntansi Keuangan Edisi Delapan," Jakarta: Erlangga, 2013.
15. N. Hidayah, "PENGARUH DEBT TO EQUITY RATIO DAN EARNING PER SHARE."
16. A. Sartono, "Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi," 4 ed. 2001.

17. D. Munawir, "Analisa Laporan Keuangan," Yogyakarta: Liberty, 2010.
18. Kasmir, "Analisis laporan keuangan," Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada., 2013.
19. A. E. Sujianto, "Aplikasi statistik dengan SPSS," Jakarta: Prestasi Pustakaraya, 2009.
20. S. Raharjo, "Panduan Lengkap Cara Melakukan Uji Wilcoxon dengan SPSS." [Online]. Available: <https://www.spssindonesia.com/2017/04/cara-uji-wilcoxon-spss.html?m=1>.
21. S. D. Indiraswari and N. P. Rahmayanti, "Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Di Bei Sebelum Dan Sesudah Pandemi Covid-19," *Al-KALAM J. KOMUNIKASI, BISNIS DAN Manaj.*, vol. 9, no. 1, p. 21, 2022.
22. N. Amalia, H. Budiman, and S. Irdiana, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19 (Studi Kasus Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di BEI)," *Prog. Conf.*, vol. 4, no. 1, pp. 290-296, 2021.
23. A. K. S. Widhian Hardiyanti, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19," vol. 6, pp. 243-249, 2023.
24. R. Ningtias, "Analisis Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode Tahun 2019-2020," vol. 15, no. 2, pp. 454-464, 2022.
25. K. Frydha and P. Arwantini, "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Masa Pandemi Covid-19," vol. 1, no. 1, pp. 81-94, 2022.
26. T. J. A. Wisnu Panggah Setiyono, "Financial Performance Analysis Before and During the Covid-19 Pandemic," *Indones. J. Innov. Stud.*, vol. 20, no. SE-Innovation in Economics, Finance and Sustainable Development, Oct. 2022, doi: 10.21070/ijins.v20i.703.
27. R. Roro et al., "ANALISIS KINERJA KEUANGAN SEBELUM DAN SESUDAH PANDEMI COVID-19 PADA PT . MEDIA NUSANTARA CITRA , Tbk PERIODE 2018-2021," vol. 3, no. 1, pp. 46-57, 2023.
28. Prof Dr Sugiyono, "Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D," ALFABETA, 2019.
29. "PT Bursa Efek Indonesia (idx.co.id)."
30. "Laporan Keuangan dan Tahunan (idx.co.id)."
31. "www.invesnesia.com."