

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Di seluruh dunia di gemparkan adanya virus COVID-19, juga dikenal sebagai virus corona yang menyebar di seluruh dunia yang dikenal dengan virus yang mematikan pertama kali ditampilkan di Wuhan Tiongkok. Di bulan maret 2020 awal mulanya virus masuk ke Indonesia, setelah memasuki Indonesia dan mulai menyerang masyarakat Indonesia sehingga banyaknya korban yang terkena virus dan dimulainya perekonomian negara Indonesia terpengaruhi oleh pandemi COVID-19. Pandemi ini tiba di Indonesia membuat Indonesia mengalami keterpurukan ekonomi yang sangat besar akibatnya dengan singgap pemerintah mengambil keputusan dengan cepat untuk memberlakukan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diberlakukan pada bulan Juni 2020 yaitu dengan harapan pembatasan kegiatan dan aktivitas masyarakat untuk bepergian keluar rumah yang bertujuan untuk memutuskan rantai penyebaran virus yang terus berkembang sehingga dapat menghentikan aktivitas di beberapa sektor sehingga dapat membuat perekonomian Indonesia melemah dan mengalami penurunan pendapatan.

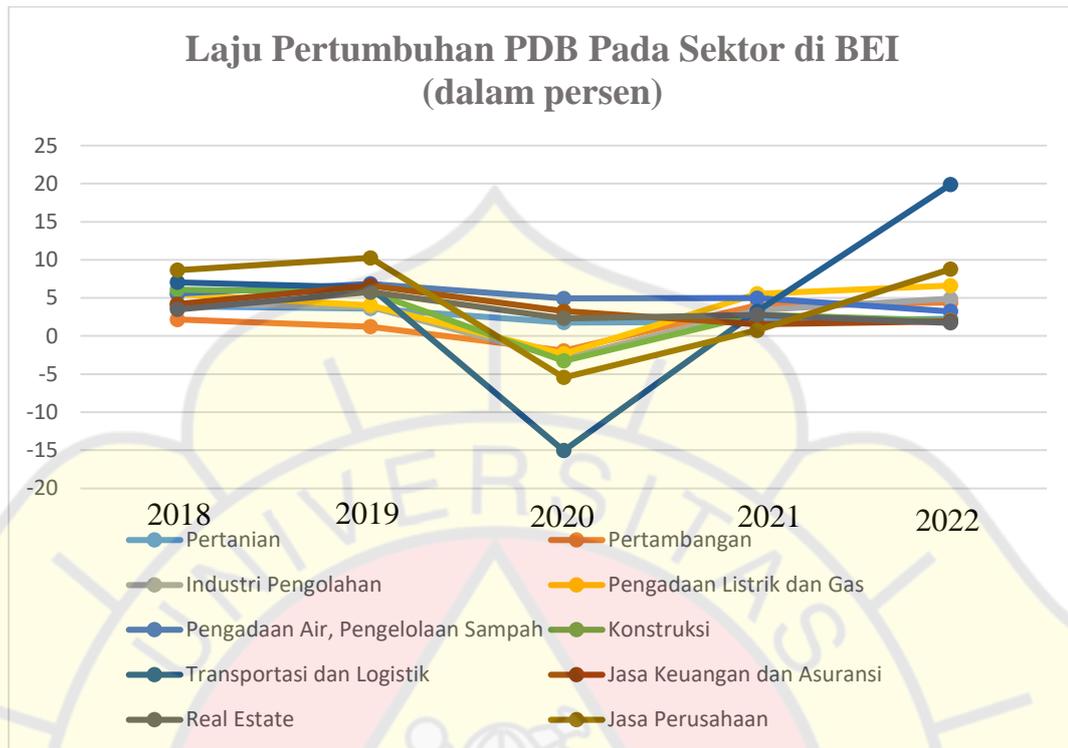
Untuk melihat seberapa parahnya dampak pandemi *covid-19* dari bagian-bagian yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia setiap tahunnya yang ditunjukkan oleh hasil yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik pada tabel berikut ini:

Tabel 1. 1**Tabel laju Pertumbuhan PDB Pada Sektor di BEI (dalam persen)**

No.	Nama Perusahaan	2018	2019	2020	2021	2022
1	Pertanian	3.88	3.61	1.77	1.87	2.25
2	Pertambangan	2.16	1.22	-1.95	4.00	4.38
3	Industri Pengolahan	4.27	3.80	-2.93	3.39	4.89
4	Pengadaan Listrik dan Gas	5.47	4.04	-2.34	5.55	6.61
5	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah	5.56	6.83	4.94	4.97	3.23
6	Konstruksi	6.09	5.76	-3.26	2.81	2.01
7	Transportasi dan Logistik	7.05	6.38	-15.05	3.24	19.87
8	Jasa Keuangan dan Asuransi	4.17	6.61	3.25	1.56	1.93
9	Real Estate	3.48	5.76	2.32	2.78	1.72
10	Jasa Perusahaan	8.64	10.25	-5.44	0.73	8.77

Sumber: Data BPS, 2022

Pada Tabel 1.1 diatas bisa dilihat sektor yang mengalami penurunan yang sangat signifikan adalah sektor Transportasi dan Logistik pada tahun 2020 menurun sebesar -15,05% akibat adanya *covid-19* beberapa bisnisdidi bidang transportasi dan logistik mengalami imbas dan adanya batasan-batasan yang menyebabkan beberapa perusahaan tidak berjalan sesuai ketentuannya, akan tetapi sektor transportasi dan logistik pada tahun 2019 sebelum masuknya *covid-19* termasuk sektor yang lumayan baik dalam hal kinerjanya maupun usaha-usaha yang dijalankannya. Sehingga, pada tahun 2019 sektor transportasi dan logistik tidak mengalami minus pada pertumbuhannya melainkan masih memiliki pertumbuhan yang sangat stabil dengan 6,38% yang terbilang stabil dalam sektor yang di terdapat di Bursa Efek Indonesia. Berikut ini grafik Pertumbuhan PDB Pada Sektor di BEI.



Sumber : Data BPS, 2023

Gambar 1. 1
Laju Pertumbuhan PDB pada Sektor di BEI

Gambar 1.1 menyajikan perkembangan beberapa sektor pada BEI berdasarkan data BPS, Peneliti berusaha membandingkan pertumbuhan industri logistik dan transportasi dengan industri lain yang terkena dampaknya *covid-19* yang menurun. Kondisi perekonomian Indonesia yang sedang melemah dan mengalami penurunan pendapatan maka berpengaruh pada laba perusahaan dan kinerja perusahaan secara visual perusahaan bisa bertahan dari kondisi perekonomian yang melemah. Survei yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) terhadap pengusaha bisnis menunjukkan bahwa terdapat sepuluh sektor yang paling berdampak selama terjadinya pandemi COVID-19, salah satunya adalah sektor logistik dan transportasi. Perusahaan transportasi

dan perusahaan logistik terbagi menjadi tiga bagian: transportasi darat, transportasi udara dan transportasi laut yang mengalami kerugian sangat banyak dengan adanya pandemi *covid-19* dan pelaksanaan pembatasan social berskala besar yang mewajibkan masyarakat untuk berkegiatan didalam rumah dalam bekerja (*work from home*) dan sekolah didalam rumah (*study from home*).

Sub sektor transportasi udara dalam pandemi *covid-19* mengalami krisis karena semua jenis transportasi mengalami penurunan yang signifikan, yang dapat mempengaruhi keuangan perusahaan dan operasional bisnis, sehingga banyak bisnis mengalami penurunan yang sangat signifikan, sehingga banyak bisnis melakukan rasionalisasi pada karyawan dan banyak yang menjual asset tetap untuk kebutuhan operasional perusahaan tersebut.

Dalam permasalahan pandemi corona virus ini membuat sebagian sektor menurun dalam kinerja keuangan perusahaannya, sehingga sebagian industri yang terpengaruh oleh pandemi corona virus dan mengalami kerugian yang sangat besar. Akan tetapi, pada tahun 2022 pandemi *Covid-19* sudah tidak separah di tahun 2020 perlahan seluruh masyarakat kembali beraktivitas lagi serta beberapa sektor yang tidak berjalan pada masa pandemi sudah kembali aktif seperti sebelumnya, akan tetapi pemerintah mengumumkan bahwa pandemi selesai pada pertengahan 2023 yang disebut dengan endemi.

Menurut Hutabarat (2020), menyatakan bahwa Kinerja keuangan adalah analisis yang dilakukan oleh perusahaan untuk mengetahui bagaimana

kinerjanya berlangsung dengan menggunakan standar pelaksanaan kinerja keuangan yang tepat. Kinerja keuangan adalah prestasi atau tingkat capaian manajemen perusahaan dalam mengelola keuangannya secara efektif dan efisien pada berbagai aktivitas, seperti investasi, operasional, dan pembiayaan selama jangka waktu tertentu berdasarkan standar ukuran dan kriteria yang jelas (Irfani, 2020).

Berdasarkan analisis yang akan dilakukan untuk menilai kinerja keuangan bisnis dengan menggunakan *Net Profit Margin* (NPM) dan mengetahui nama beberapa perusahaan transportasi pada periode 2019-2022, sebagai berikut:

Tabel 1. 2

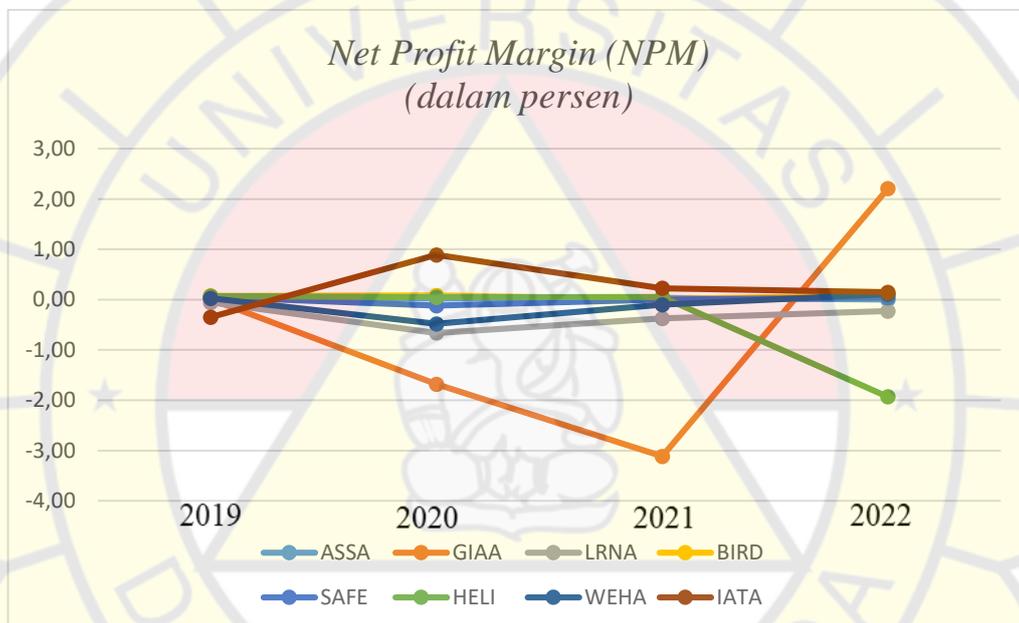
Tabel NPM Perusahaan Sektor Transportasi (dalam persen)

Kode Emiten	Emiten	NPM	NPM	NPM	NPM
		2019	2020	2021	2022
ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	0,04	0,02	0,03	0,00
GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	0,01	- 1,68	- 3,11	2,21
LRNA	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk	-0,06	- 0,66	- 0,37	- 0,23
BIRD	PT Blue Bird Tbk	0,08	0,08	0,01	0,10
SAFE	Steady Safe Tbk	0,05	- 0,12	0,00	0,04
HELI	PT Jaya Trishindo Tbk	0,07	0,05	0,06	- 1,93
WEHA	PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk	0,03	- 0,48	- 0,10	0,11
IATA	PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	-0,35	0,89	0,23	0,15

Sumber: Diolah penulis, 2023

Dari tabel 1.2 diatas bisa dilihat perusahaan yang cenderung mengalami penurunan nilai NPM dari tahun 2020 hingga pada tahun 2021 hingga 2022.

Perusahaan yang mengalami hal tersebut ada pada perusahaan Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA) yang dimana nilai NPM pada tahun 2020 memiliki nilai yang mencapai -1,68% dan menurun drastis pada tahun 2021 menjadi -3,11% dan pada tahun 2022 terjadi kenaikan yang signifikan menjadi 2,21% yang dihasilkan oleh perusahaan. Berikut ini grafik *Net Profit Margin* (NPM) pada 8 perusahaan transportasi pada periode 2020-2022.



Sumber: Data diolah penulis, 2023

Gambar 1. 2

Net Profit Margin Perusahaan Sektor Transportasi

Dari Gambar 1.2 di atas memperlihatkan perhitungan *Net Profit Margin* yang dimana dapat menunjukkan pendapatan bersih perusahaan atas penjualan yang dihasilkan dari 8 perusahaan transportasi pada tahun 2019 sampai 2022. Dapat di lihat di gambar atas bahwa pada saat tahun 2019 sektor transportasi dan logistik berada di titik stabil selain itu, pada tahun 2020 yang mengalami

penurunan pada bisnis GIAA (Garuda Indonesia Persero Tbk) mengalami kerugian yang sangat besar pada tahun 2021 dikarenakan diberlakukannya Pembatasan Sosial Berskala Besar sehingga sepi penumpang yang melakukan perjalanan ke domestik maupun antar negara. Selain itu, Garuda Indonesia juga mengalami peningkatan utang sampai berjumlah Rp 1,43 triliun (Binekasri, n.d.) dan kembali bangkit pada tahun 2022.

Kinerja keuangan perusahaan juga dapat mempertimbangkan kemampuan suatu perusahaan untuk menjaga kesehatan keuangan perusahaan selama periode tertentu yang dapat dihitung dari hasil kinerja keuangannya. Untuk menganalisis kinerja keuangan bisnis, salah satunya dapat digunakan dengan rasio keuangan profitabilitas atau rentabilitas. Dengan rasio profitabilitas yang digunakan perhitungannya untuk menunjukkan pendapatan bersih bisnis atas penjualan dengan *Net Profit Margin* (NPM), *Return On Asset* (ROA) dan *Return On Equity* (ROE). Rasio likuiditas dihitung dengan menilai kemampuan bisnis untuk membayar utang jangka pendek pada saat ditagih secara keseluruhan saat ditagih dengan *Current Ratio* (CR) dan *Cash Ratio* (CASH). Rasio solvabilitas yang mengetahui jumlah dana (modal sendiri) yang disediakan untuk dijadikan jaminan utang dengan *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Debt to Asset Ratio* (DAR). Rasio Aktivitas untuk mengukur tingkat efektivitas pemanfaatan sumber daya perusahaan dengan *Total Asset Turn Over* (TATO). Dan rasio penilaian digunakan untuk mengevaluasi kemampuan manajemen untuk meningkatkan nilai pasar usahanya berdasarkan biaya investasi dan nilai lembar saham (EPS) dan harga ke buku nilai (PBV).

Terdapat Perbedaan dari beberapa penelitian sebelumnya. Dalam *Net Profit Margin* (NPM) menurut (Amalia et al., 2021) terdapat perbedaan yang signifikan dikarenakan sektor transportasi tidak bisa menghasilkan laba sehingga pendapatan yang dihasilkan juga tidak cukup untuk menutupi biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan selama operasi. Sedangkan menurut (Moisino & Parmikanti, 2023) tidak mengalami perbedaan pada *Net Profit Margin* dikarenakan PT tersebut mampu memanfaatkan ekuitas, laba bersih, dan laba kotor perusahaan.

Pada *Return On Equity* (ROE) menurut (Indiraswari & Rahmayanti, 2022) terdapat perbedaan yang signifikan dikarenakan perusahaan tidak dapat dalam memperoleh laba dari aktiva, sehingga terdapat perbedaan. Sedangkan menurut (Ibrahim et al., 2021) tidak mengalami perbedaan pada *Return On Equity* dikarenakan perusahaan pada selama pandemi mengalami kenaikan di 4 sampel perusahaan Sub Sektor Rokok.

Debt to Equity Ratio (DER) menurut (Setiawan et al., 2022) terdapat perbedaan yang signifikan dikarenakan bisnis yang muda mempunyai kinerja keuangan yang memiliki berbeda dengan bisnis yang lebih tua karena sudah mengetahui tindakan yang dapat dilakukan. Sedangkan menurut (Indiraswari & Rahmayanti, 2022) tidak mengalami perbedaan pada *Debt to Equity Ratio* dikarenakan perusahaan memiliki kemampuan untuk mengelola asetnya untuk memenuhi semua hutang yang dimilikinya.

Dan Pada *Total Asset Turn Over* (TATO) menurut (Amalia et al., 2021) terdapat perbedaan yang signifikan dikarenakan perputaran total aset yang rendah dan banyaknya aset yang tidak digunakan sehingga tidak memiliki manfaat untuk menghasilkan pendapatan. Sedangkan menurut (Ibrahim et al., 2021) tidak mengalami perbedaan pada *Total Asset Turn Over* dikarenakan pada bisnis Sub Sektor Rokok mampu menghasilkan keuntungan di 4 sampel perusahaan yang membuat perusahaan lebih efisien dalam memanfaatkan aktivitya untuk menghasilkan keuntungan bersih.

Berdasarkan penjelasan diatas pada kinerja keuangan bisnis di subsektor transportasi yang sangat berubah drastis. Dinilai memiliki daya tarik dalam membandingkan kinerja keuangan perusahaan pada tahun 2021 dan tahun 2022 karena ada perbedaan dalam hasil penelitian sebelumnya. Peneliti memutuskan untuk melakukan penelitian mengenai kinerja keuangan perusahaan yang berada di bawah subsektor transportasi tahun 2021 dan tahun 2022. Berdasarkan penjelasan ini, peneliti mengambil judul **“Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2021 Dan Tahun 2022”**.

1.2 Identifikasi Masalah, Batasan Masalah dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, dapat dijadikan identifikasi masalah dalam penelitian ini perbedaan kinerja keuangan perusahaan pada tahun 2021 dan tahun 2022 yang dikelola dengan menggunakan analisis rasio keuangan seperti *Current Ratio* (CR), *Cash*

Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), Debt to Asset Ratio (DAR), Net Profit Margin (NPM), Return On Assets (ROA), Return On Equity (ROE), Total Asset Turn Over (TATO), Earning Per Share (EPS) dan Price to Book Value (PBV).

1.2.2 Pembatasan Masalah

Dalam penelitian ini penulis membatasi ruang lingkup penelitian ini, sehingga penelitian dapat lebih fokus untuk dilakukan perhitungannya.

1. Laporan keuangan yang dijadikan sebagai tujuan penelitian ini adalah pendapatan bersih bisnis, efektivitas perusahaan dan efisiensi perusahaan menggunakan modal sendiri, mengevaluasi kemampuan organisasi untuk membayar utang jangka pendek ketika ditagih secara keseluruhan, menentukan jumlah dana (modal sendiri) yang disediakan untuk dijadikan jaminan utang, mengukur tingkat efektivitas pemanfaatan sumber daya perusahaan dan mengevaluasi kemampuan manajemen untuk meningkatkan nilai pasar usahanya dengan mempertimbangkan biaya investasi
2. Penulis penelitian menggunakan variabel untuk menilai hasil kinerja keuangan bisnis dengan *Current Ratio (CR), Cash Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), Debt to Asset Ratio (DAR), Net Profit Margin (NPM), Return On Assets (ROA), Return On Equity (ROE), Total Asset Turn Over (TATO), Earning Per Share (EPS) dan Price to Book Value (PBV).*

1.2.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan indentifikasi dan batasan masalah diatas, dapat diambil permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah *Current Ratio* berbeda antara (2021- 2022)?
2. Apakah *Cash Ratio* berbeda antara (2021 - 2022)?
3. Apakah *Debt to Equity Ratio* berbeda antara (2021 - 2022)?
4. Apakah *Debt to Asset Ratio* berbeda antara (2021 - 2022)?
5. Apakah *Net Profit Margin* berbeda antara (2021 - 2022)?
6. Apakah *Return On Asset* berbeda antara (2021 - 2022)?
7. Apakah *Return On Equity* berbeda antara (2021 - 2022)?
8. Apakah *Total Asset Turn Over* berbeda antara (2021 - 2022)?
9. Apakah *Earning Per Share* berbeda antara (2021 - 2022)?
10. Apakah *Price to Book Value* berbeda antara (2021 - 2022)?

1.2.4 Tujuan Penelitian

Dari pemaparan diatas tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Current Ratio* berbeda antara (2021 - 2022).
2. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Cash Ratio* berbeda antara (2021 - 2022).
3. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Debt to Equity Ratio* berbeda antara (2021 - 2022).
4. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Debt to Asset Ratio* berbeda antara (2021 - 2022).

5. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Net Profit Margin* berbeda antara (2021 - 2022).
6. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Return On Asset* berbeda antara (2021 - 2022).
7. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Return On Equity* berbeda antara (2021 - 2022).
8. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Total Asset Turn Over* berbeda antara (2021 - 2022).
9. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Earning Per Share* berbeda antara (2021 - 2022).
10. Mengetahui adanya perbedaan kinerja keuangan *Price to Book Value* berbeda antara (2021 - 2022).

1.3 Kegunaan Penelitian

1.3.1 Aspek Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu dan bisa bermanfaat bagi mahasiswa sebagai referensi bacaan dan dapat menjadi referensi tambahan bagi peneliti berikutnya yang ingin meneliti khususnya analisis kinerja keuangan perusahaan.

1.3.2 Aspek Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu pertimbangan bagi perusahaan-perusahaan untuk terus menambahkan pendapatan bersih untuk efektivitasnya kinerja perusahaan agar modal bisa digunakan untuk perkembangan perusahaan dalam bidang yang lain.