

BAB I

PENDAHULUAN

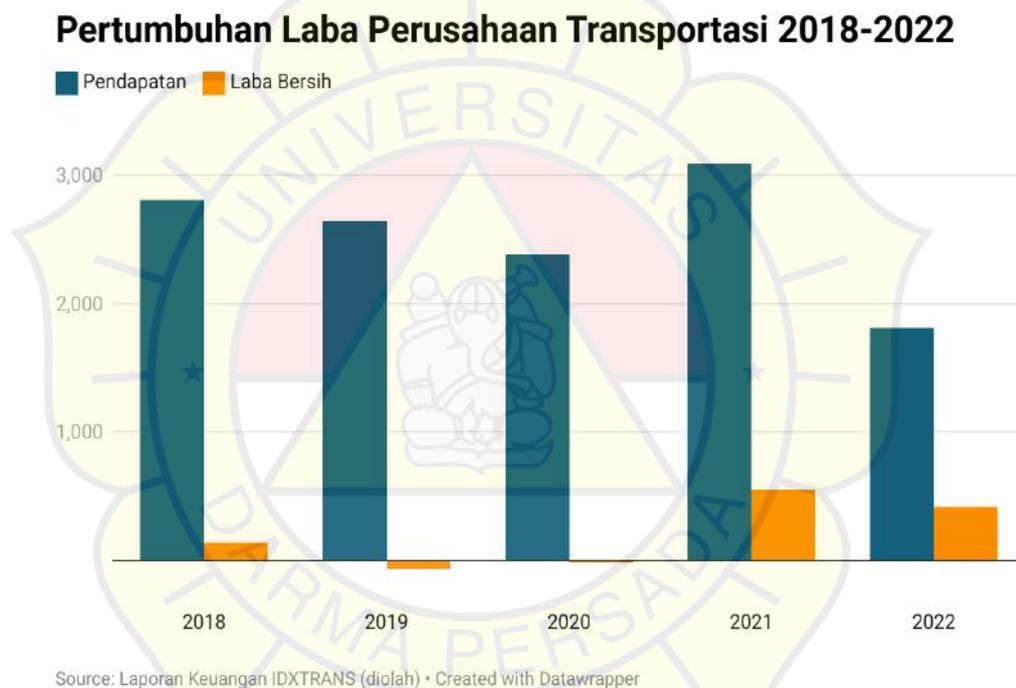
1.1 Latar Belakang

Wabah penyakit yang disebabkan oleh virus *corona* (Covid-19) pertama kali terjadi di Indonesia pada Maret 2020. Pada tanggal 2 Maret 2020, dua warga Indonesia tertular oleh virus tersebut disaat warga negara Jepang sedang melakukan perjalanan ke Indonesia. Puncak pertama kasus Covid-19 di Indonesia terjadi pada 9 Mei 2020 dengan total 533 kasus dan berlanjut hingga 9 Juli 2020 mencapai 1.043 kasus baru dan meningkat pesat dengan rekor tertinggi 49.509 kasus harian pada 22 Juli 2021 (health.detik.com, 2021). Dengan begitu, pemerintah mengambil keputusan untuk diterapkannya Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar atau PSBB pertama kali pada 10 April 2020.

Oleh karena itu, di segala bidang baik politik, sosial, maupun ekonomi terdampak oleh pandemi Covid-19, selain dari penerapan PSBB juga menyebabkan laju perekonomian merosot tajam, terutama di sektor transportasi. Menurut Kementerian Perhubungan (Kemenhub), juga dikeluarkan Peraturan No. 18 Tahun 2020 mengenai pengendalian lalu lintas bagi sebagian wilayah Indonesia untuk memutus mata rantai penyebaran Covid-19, pada ketentuan ini mencakup pada kendaraan pribadi dan juga umum (Kemenhub, 2020). Dengan ketentuan dan peraturan yang telah dibuat

terkhusus untuk sektor transportasi, sehingga berdampak besar bagi sektor transportasi darat, laut maupun udara. Transportasi dan logistik berpengaruh sangat besar bagi pertumbuhan ekonomi, tetapi di salah satu sisi, pemerintah harus menekan mobilitas guna mencegah penyebaran virus Covid-19, sehingga ini adalah masalah yang sangat penting untuk secepatnya ditangani.

Sumber: Laporan Keuangan IDXTRANS (diolah)



Gambar 1.1
Pertumbuhan Laba Transportasi Tahun 2018-2021

Pada grafik ini menjelaskan bahwa pendapatan rata-rata perusahaan transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia turun 6 persen di awal tahun 2019, dan diperparah ketika memasuki tahun 2020 rata-rata pendapatan perusahaan mengalami penurunan sebesar 15 persen dari 2,8 miliar menjadi 2,3 miliar jika dibandingkan pada tahun 2018, serta rata-rata laba bersih pada tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 74 persen dari minus 69 juta menjadi

minus 18 juta bila dibandingkan dengan tahun 2019. Ini adalah hasil dari penerapan Pembatasan Sosial Berskala Besar pada tahun 2020, sehingga mobilitas masyarakat berkurang yang mengakibatkan berkurangnya jumlah penumpang dan berimbas dengan menurunnya pendapatan pada sektor transportasi. Transportasi darat semakin mengalami kesulitan ketika Kemenhub mengeluarkan peraturan mengenai pelarangan mudik selama Idul Fitri tahun 1441 H, tepatnya pada tanggal 24 April – 6 Mei 2020 (Kemenhub, 2020).

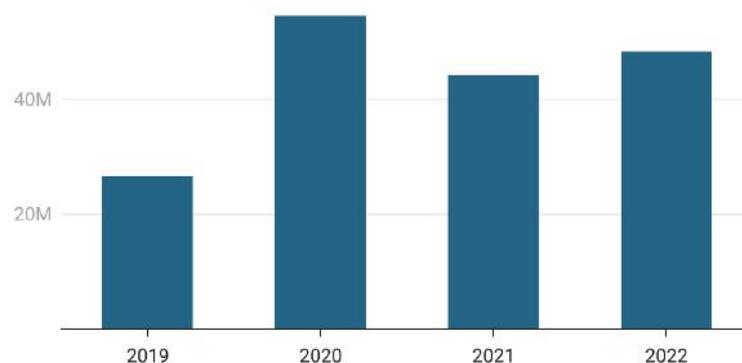
Mengutip dari data Badan Pusat Statistik, mengenai transportasi laut jumlah kedatangan dan keberangkatan penumpang pada tahun 2019 meningkat sebesar 16,43 persen dibandingkan dengan 2018, dan 15,89 persen dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Namun, pada tahun 2020 bila dibandingkan pada tahun 2019, jumlah kedatangan dan keberangkatan penumpang mengalami penurunan sangat drastis masing-masing sebesar 67,09 dan 67,08 persen. Penurunan jumlah penumpang ini merupakan dampak dari adanya pembatasan mobilitas masyarakat selama tahun 2020 akibat pandemi Covid-19. Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) berdampak besar pada transportasi laut, dikarenakan juga dengan adanya kebijakan untuk pembatasan kapasitas yang membuat pihak penyedia transportasi diharuskan untuk mengurangi jumlah penumpang guna memberantas rantai penyebaran Covid-19.

Sementara itu pada transportasi udara dalam penerbangan domestik, jumlah penerbangannya rata-rata menurun sejak 2020. Pada Juni 2020, penumpang yang berangkat dari Soekarno-Hatta sebanyak 174.352 turun sangat drastis

sebesar 89 persen dibandingkan Januari 2020. Untuk mengatasi pandemi Covid-19, beberapa maskapai penerbangan memanfaatkan pesawat yang menganggur bahkan menggunakan kompartemen kosong untuk mengangkut barang. Dan bila mengubah pesawat penumpang yang menganggur menjadi pesawat kargo, kapasitas kargo dapat meningkat sebesar 63 persen untuk penerbangan domestik. (baketrans.dephub.go.id, 2021).

Tetapi pada saat memasuki tahun 2021 rata-rata pendapatan perusahaan transportasi mulai mengalami kenaikan sebesar 30 persen dari 2,3 miliar menjadi 3 miliar jika dibandingkan dengan tahun 2020, dan diikuti juga dengan kenaikan laba bersih yang sangat drastis imbas dari dimulainya vaksinasi Covid-19 di tahun 2020 sehingga kebijakan pemerintah mulai melonggar demi pemulihan ekonomi pasca pandemi, sehingga sektor transportasi mulai pulih dengan dimulainya kembali mobilitas masyarakat.

Posisi Rata-Rata Liabilitas



Source: Laporan Keuangan IDXTRANS (diolah) • Created with Datawrapper

Sumber: Laporan Keuangan IDXTRANS (diolah)

Gambar 1.2
Posisi Rata-Rata Liabilitas Perusahaan Transportasi

Pada posisi liabilitas perusahaan transportasi ketika memasuki masa pandemi di tahun 2020 mengalami kenaikan yaitu sebesar 105 persen, hal ini disebabkan menurunnya pendapatan perusahaan ketika pandemi sehingga perusahaan membutuhkan dana untuk tetap membiayai kegiatan operasionalnya dengan menambah hutangnya. Pada tahun 2022 liabilitas perusahaan transportasi mengalami penurunan sebesar 11 persen jika dibandingkan dengan tahun 2020, ini disebabkan oleh kebijakan pemerintah yang memulai kembali aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat sehingga perusahaan-perusahaan transportasi dapat beroperasi kembali dan dapat membayar kewajibannya.

Fenomena pandemi Covid-19 mempengaruhi hampir semua sektor ekonomi yang ada di Indonesia sehingga menyebabkan perlambatan dalam pertumbuhan ekonomi. Hal ini diperparah lagi ketika Kementerian Perhubungan (Kemenhub) membuat kebijakan baru mengenai pembatasan sosial yang mengakibatkan mobilitas masyarakat turun drastis guna memberantas penyebaran Covid-19. Dengan begitu beberapa sektor ekonomi terkena dampak salah satunya pada sektor transportasi. Sektor transportasi terkena dampak sangat parah dengan mengingat kebijakan yang membatasi sosial dan mobilitas mengakibatkan pula turunnya jumlah penumpang dan berimbas pula pada turunnya pendapatan di beberapa perusahaan transportasi.

Tabel 1.1
Pergerakan Harga Saham Beberapa Perusahaan Transportasi

| Kode | Harga Saham | | | |
|-------------|-------------|------|------|------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| HELI | 178 | 264 | 303 | 224 |
| NELY | 143 | 170 | 258 | 372 |
| BIRD | 2005 | 1265 | 1389 | 1700 |
| TMAS | 12 | 25 | 124 | 226 |
| SMDR | 52 | 79 | 274 | 402 |

Pada tabel diatas merupakan pergerakan rata-rata pada harga saham dari beberapa perusahaan sektor transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia pada tiap tahunnya. Beberapa perusahaan tersebut rata-rata harga sahamnya mengalami kenaikan tiap tahunnya meskipun saat memasuki pandemi pada tahun 2019-2020, tetapi pada perusahaan Blue Bird Group (BIRD) terjadi penurunan rata-rata harga sahamnya saat mulai pandemi di tahun 2019-2020, hal ini dapat disebabkan karena adanya sentimen negatif terhadap perusahaan tersebut, mengingat pemerintah mulai memberlakukan kebijakan untuk mengurangi mobilitas masyarakat.

Memasuki tahun 2022 banyak kebijakan pemerintah yang mulai melonggar dan dimulainya kembali aktivitas ekonomi serta mobilitas masyarakat, hal ini berkat keberhasilan dari kebijakan pemerintah guna meminimalisir angka penyebaran Covid-19 dengan melakukan program vaksinasi kepada masyarakat. Dengan begitu banyak sektor-sektor perekonomian yang mulai bangkit serta memulai kembali aktivitas bisnisnya, termasuk juga pada sektor transportasi yang menjadi tonggak utama dari mobilitas masyarakat. Mengutip dari IDX Channel, saat akhir Desember 2022 ketika Presiden Joko Widodo telah mencabut masa penerapan pembatasan pergerakan masyarakat di

Indonesia, Menteri perhubungan mencatat, berdasarkan pada hasil pemantauan, mobilitas penumpang angkutan umum meningkat sebesar 71,09 persen bila dibandingkan dengan angkutan pada Natal dan Tahun Baru di tahun 2021 lalu dengan total 6,03 juta penumpang. Sementara itu pada transportasi darat, Kemenhub juga menyiapkan anggaran untuk beberapa proyek yang sedang dikerjakan pada tahun 2023, diantaranya yaitu finalisasi pembangunan LRT Jabodetabek, MRT Jakarta, Pelabuhan Patimban, Pelabuhan Anggrek, serta pembangunan beberapa bandar udara dan perbaikan pada terminal tipe A di beberapa daerah. Pada transportasi udara Presiden Direktur dari Lion Air Group, Daniel Putut Kuncoro Adi, optimis sektor penerbangan domestik dan internasional kembali pulih seperti sebelum pandemi, sehingga akan terus menambah jumlah armada pesawat hingga tahun 2023 mendatang. Pada transportasi laut, Kemenhub akan menerapkan pemenuhan kewajiban pelayanan publik angkutan tol laut tahun 2023 sebanyak 39 rute (Channel, 2023).

Oleh karena itu, penulis ingin melakukan penelitian ini karena akan mengkaji adakah terdapat perbedaan pada kinerja keuangan perusahaan transportasi saat pandemi dan sesudah pandemi, karena saat memasuki pandemi pendapatan pada sektor transportasi mengalami penurunan yang drastis, dan mendorong para perusahaan untuk mengelola asetnya agar tetap dapat menghasilkan pendapatan. Dalam kinerja keuangan akan tergambar kondisi keuangan perusahaan dalam melakukan aktivitas ekonominya, dan untuk memastikan agar perusahaan tersebut terus berjalan, tentunya diperlukan

adanya aliran uang yang masuk maupun yang keluar. Dengan fenomena pandemi Covid-19 yang melumpuhkan khususnya sektor transportasi membuat pendapatan perusahaan menurun sangat drastis, sehingga diperlukan manajemen keuangan yang kuat untuk dapat mengelola segala aspek keuangan agar perusahaan dapat tetap berjalan.

Menurut Amir et al (2022), kinerja keuangan dapat dipahami sebagai tingkat yang dicapai dalam kurun waktu tertentu dengan cara membandingkannya dengan kemampuan perusahaan, hasil dari standar yang dicapai perusahaan, sasaran serta target yang telah ditetapkan sebagai dasar dari tujuan perusahaan. Lebih jelasnya lagi seperti yang disampaikan oleh Priyanto (2023) bahwa kinerja keuangan adalah kondisi keuangan suatu perusahaan yang dapat diukur dengan berbagai alat analisis tertentu, salah satunya yaitu pemeriksaan laporan keuangan perusahaan. Kinerja keuangan juga dapat dipahami menjadi gambaran dari keberhasilan suatu perusahaan dengan melihat pada hasil yang diperoleh dalam berbagai kegiatan operasi perusahaan. Dengan kata lain, kinerja keuangan menggambarkan posisi keuangan perusahaan yang mampu dianalisis dengan menggunakan alat analisis keuangan guna mengetahui seberapa baik atau seberapa buruknya posisi dari keuangan tersebut, yang ditunjukkan oleh kinerjanya selama periode waktu tertentu.

Analisis rasio keuangan adalah proses membagi akun-akun dalam laporan keuangan terdiri dari bagian informasi yang lebih kecil dan menunjukkan hubungan antara data kuantitatif dan non-kuantitatif yang signifikan. Tujuan dari analisis ini untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam tentang

situasi keuangan, yang sangat penting untuk membuat keputusan yang tepat (Hartati, 2022). Begitu pula yang dijelaskan oleh Sofyan (2019), analisis laporan keuangan menggunakan perhitungan rasio yaitu untuk menilai posisi keuangan yang lalu, saat ini, dan masa depan perusahaan. Dapat diambil kesimpulan bahwa analisis dari rasio keuangan adalah analisis perbandingan akun-akun laporan keuangan untuk melihat hubungannya guna mengetahui kondisi keuangan perusahaan.

Guna mengevaluasi kinerja keuangan pada penelitian ini, menggunakan beberapa alat ukur pada penelitian ini khususnya dengan menggunakan indikator-indikator rasio keuangan yaitu rasio profitabilitas yang diukur dengan menggunakan *Return on Assets* (ROA) serta *Net Profit Margin* (NPM), rasio likuiditas yang diukur menggunakan *Current Ratio* (CR) serta *Quick Ratio* (QR), rasio aktivitas yang diukur dengan *Total Asset Turnover* (TATO) serta *Fixed Asset Turnover* (FAT), rasio solvabilitas diukur menggunakan *Debt To Asset Ratio* (DAR) serta *Debt To Equity Ratio* (DER), rasio pasar yang diukur menggunakan *Price Book Value* (PBV) serta *Price Earning Ratio* (PER).

Menurut penelitian Laely (2022) Terdapat perbedaan yang signifikan pada ROA dan NPM, hal ini dikarenakan bertambahnya jumlah aktiva perusahaan dan penurunan laba bersih yang direalisasikan serta penurunan jumlah barang yang dijual sehingga selanjutnya terjadi penurunan laba bersih setelah bunga dan pajak. Sementara menurut penelitian Rossi (2023) Perbedaan pada ROA dan NPM tidak ada karena perusahaan dapat mengelola aktiva dengan baik dan memperoleh profit, ini berdampak pada kenaikan penjualan perusahaan.

Bersumber dari fenomena dan perbedaan penelitian di atas, peneliti akan melakukan penelitian mengenai perbandingan kinerja keuangan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yaitu dengan judul **“Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Masa Pandemi dan Sesudah Pandemi Covid-19 (Studi Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2019 - 2022)”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan pada latar belakang di atas, maka faktor yang digunakan untuk identifikasi masalah pada penelitian ini adalah perbedaan pada kinerja keuangan perusahaan di masa pandemi dan sesudah pandemi Covid-19 berdasarkan analisis rasio keuangan dengan *Return on Asset* (ROA) dan *Net Profit Margin* (NPM), kemudian *Current Ratio* (CR), dan *Quick Ratio* (QR), lalu *Total Asset Turnover* (TATO), dan *Fixed Asset Turnover* (FAT), kemudian *Debt To Asset Ratio* (DAR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER), dan juga *Price Book Value* (PBV) dan *Price Earning Ratio* (PER).

1.3 Pembatasan Masalah

Penulis membuat pembatasan ruang lingkup penelitian ini sehingga penelitian dapat dilakukan dengan lebih efisien.

1. Unsur laporan keuangan yang dijadikan subjek dalam penelitian ini adalah total aset, total ekuitas, kewajiban, pendapatan dan laba bersih.

2. Pada penelitian ini, ada sepuluh variabel yang akan digunakan untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan, yaitu *Return on Asset* (ROA), *Net Profit Margin* (NPM), *Current Ratio* (CR), *Quick Ratio* (QR), *Total Asset Turnover* (TATO), *Fixed Asset Turnover* (FAT), *Debt To Asset Ratio* (DAR) *Debt to Equity Ratio* (DER), *Price Book Value* (PBV) dan *Price Earning Ratio* (PER).
3. Objek dari penelitian ini merupakan perusahaan-perusahaan transportasi yang terdaftar di dalam Bursa Efek Indonesia.
4. Periode masa pandemi adalah saat munculnya wabah Covid-19 di kota Wuhan, Tiongkok pada bulan Desember 2019 dan saat ditetapkannya sebagai pandemi oleh Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) pada 11 Maret 2020.
5. Periode setelah pandemi adalah saat mulai melonggarnya aturan pemerintah mengenai mobilitas ditandai dengan dimulainya mobilitas masyarakat saat Natal dan Tahun Baru pada Desember 2021 dan dicabutnya kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) oleh pemerintah pada Desember 2022.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian pembatasan masalah yang sudah dijelaskan di atas, penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel ROA perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?

2. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel NPM perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?
3. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel CR perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?
4. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel QR perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?
5. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel TATO perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?
6. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel FAT perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?
7. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel DAR perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?
8. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel DER perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?
9. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel PBV perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?
10. Apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel PER perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah masa pandemi?

1.5 Tujuan Penelitian

Mengacu pada uraian rumusan masalah, tujuan pada penelitian ini yaitu:

1. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel ROA perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.

2. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel NPM perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.
3. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel CR perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.
4. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel QR perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.
5. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel TATO perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.
6. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel FAT perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.
7. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel DAR perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.
8. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel DER perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.
9. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel PBV perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.
10. Mengetahui apakah ada perbedaan yang signifikan dari variabel PER perusahaan transportasi masa pandemi dan setelah pandemi.

1.6 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat sebagai referensi tambahan untuk peneliti selanjutnya yang meneruskan penelitian dengan

topik serupa, termasuk mengamati kinerja keuangan perusahaan di masa pandemi dan sesudah pandemi.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini juga diharapkan mampu membantu untuk mengambil keputusan tentang pengembangan masa depan perusahaan. Selain itu, diharapkan bahwa penelitian ini akan bermanfaat bagi pihak eksternal, seperti investor yang akan melakukan investasi.

