

**Comparative Analysis Of Financial Performance In The Normal And Pandemic Covid-19 Era  
(Empirical Study On Transportation Companies Listed On The Indonesia Stock Exchange)**

**Analisis Komparasi Kinerja Keuangan Pada Era Normal Dan Pandemi Covid-19  
(Studi Empiris Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia)**

Wahyu Jantriu<sup>1</sup> , Denny Mahendra<sup>2</sup>

Prodi Manajemen Universitas DHARMA AUB SURAKARTA

Email: [wjantriu@gmail.com](mailto:wjantriu@gmail.com)<sup>1</sup> , [dennymahendr@gmail.com](mailto:dennymahendr@gmail.com)<sup>2</sup>

**ABSTRACT**

The target of this research is to conduct testing and obtain empirical evidence of comparisons of financial performance in the Normal Era and during the Covid-19 situation in transportation business units listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2018-2021. The secondary data used was obtained from the official website [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id). Purposive Sampling is a technique in obtaining samples with predetermined criteria. The final sample was filtered by 17 transportation companies from a population of all transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange. Descriptive Statistic Test, Data Normality, Independent Samples t-test and ANOVA become test tools for analysis in this research. The research results show that there is no significant difference between Return On Assets (ROA), Debt To Equity Ratio (DER), Current Ratio (CR) and Total Assets Turnover (TATO) in the normal era and the Covid-19 period in registered transportation companies. on the Indonesia Stock Exchange.

Keywords: Return On Assets (ROA), Debt To Equity Ratio (DER), Current Ratio (CR), Total Assets Turnover (TATO), Covid-19 Pandemic ABSTRACT

**ABSTRAK**

Sasaran riset ini untuk melakukan pengujian dan memperoleh bukti empiris perbandingan kinerja keuangan pada Era Normal dan saat situasi Covid-19 pada unit usaha transportasi yang ada di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2018-2021. Data sekunder yang dipakai didapatkan dari laman situs resmi [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id). *Purposive Sampling* menjadi teknik di dalam mendapatkan sampel dengan kriteria yang sudah ditentukan. Sampel *final* tersaring 17 perusahaan transportasi dari populasi seluruh perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Uji *Descriptive Statistic*, Normalitas Data, *Independent Samples t-test* dan Anova menjadi alat uji untuk analisis dalam riset ini. Perolehan hasil riset tidak ada perbedaan yang signifikan antara *Return On Assets (ROA)*, *Debt To Equity Ratio (DER)*, *Current Ratio (CR)* dan *Total Assets Turnover (TATO)* pada era normal dan kurun waktu covid-19 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Kata Kunci : *Return On Assets (ROA)*, *Debt To Equity Ratio (DER)*, *Current Ratio (CR)*, *Total Assets Turnover (TATO)*, *Pandemic Covid-19*

**PENDAHULUAN**

Virus Covid-19 muncul di China tepatnya kota Wuhan bertepatan tanggal 31 Desember 2019 dan WHO selaku organisasi kesehatan tingkat dunia mengkonfirmasi bahwa virus corona sebagai wabah penyakit global yang bertepatan pada tanggal 11 Maret 2020 (Huang et al., 2020). Sebaran virus Covid-19 mempengaruhi ketidakstabilan di bermacam zona bisnis di Indonesia. Pemerintah mengeluarkan kebijakan

pembatasan kegiatan sosial turunnya perkembangan ekonomi pada kuartal II 2020 ialah minus 5,32% (sumber informasi: BPS). Unit usaha Transportasi menjadi salah satu yang terdampak dari pandemik covid-19. Permulaan Maret 2020 pemerintah Indonesia menetapkan kebijakan *jaga jarak fisik, jarak sosial*, pembatasan perjalanan, sampai *lockdown wilayah dengan level yang berbeda-beda*..

PT Kereta Api Indonesia merupakan salah satu industri yang alami dampak tersebut. Pemasukan tahun 2019 sebesar Rp 26. 25 triliun tahun 2020 turun sar Rp18, 07 triliun ataupun mencapai 31, 16%( Sugeng Sumariyadi, 2021). Penelitian beritasatu. com melaporkan kalau PT Garuda Indonesia menutup penerbangan ke China dan sebagian rute ke Hongkong, Singapura serta ke Arab Saudi (Sugiarti, 2020). Bersumber pada Badan Statistik jumlah penumpang angkutan udara menurun 3, 7 juta tahun 2019 jadi 1, 7 juta tahun 2020,( Dimas Jarot Bayu, 2021). Pandemi covid 19 menimbulkan pemasukan maskapai penerbangan global menyusut sebesar US\$ 314 miliar atau kurang lebih 55% dibanding tahun 2019. Maskapai kawasan Asia Pasifik mengalami penyusutan pemasukan sebesar US\$ 113 miliar pada tahun 2020 ataupun sebesar 50% dibanding tahun 2019 ( Haryanto, 2020).

Riset dari (Susmita D. I, Nida P. R, 2022) dengan judul “Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi di BEI di era normal dan di situasi Pandemi Covid- 19“ memberikan gambaran hasil uji yaitu tidak adanya perbedaan yang berarti antara rasio solvabilitas, rasio likuiditas, serta rasio aktivitas serta adanya perbedaan yang berarti antara rasio profitabilitas (ROA dan ROE) saat era normal dan situasi pandemi Covid- 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di BEI.

Penelitian yang dilakukan (Fenca F Lahallo, Frits G J Rupilele, 2021) dengan judul “ Perbandingan Likuiditas dan Profitabilitas Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19“ dalam luarannya menunjukkan nilai variabel proksi NPM sebesar 0,001 yang berarti ada perbedaan yang nyata nilai ROA sebesar 0,001 yang berarti ada perbedaan yang nyata, nilai ROE 0,027 yang berarti ada perbedaan yang nyata sebelum dan saat pandemic covid19. Penelitian yang dilakukan (Susmita Dian Indiraswari, Nida Putri Rahmayanti, 2022) dengan judul “ Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi di BEI Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19“ dalam penelitiannya menunjukkan hasil bahwa Tidak terdapatnya perbedaan yang signifikan antara rasio solvabilitas, rasio likuiditas, dan rasio efektivitas sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 dan terdapatnya perbedaan yang signifikan antara rasio profitabilitas (ROA) & (ROE) sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di BEI.

Bersumber pada fenomena dan kesenjangan penelitian diatas, periset tertarik untuk melaksanakan riset mengenai komparasi kinerja keuangan pada unit perusahaan transportasi yang tercatat di Bursa Efek

Indonesia dengan dua situasi berbeda yaitu dengan judul “Analisis Komparasi Kinerja Keuangan Pada Era Normal dan Pandemi Covid-19 ( Studi Empiris Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia)”.

## TINJAUAN PUSTAKA

Kinerja keuangan jadi tolak ukur apakah covid-19 berpengaruh signifikan pada kinerja keuangan ataupun tidak. Bisa dianalisis dengan rasio-rasio keuangan ialah rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, rasio likuiditas serta rasio aktivitas. Mengacu pada referensi Fahmi (2018:142) ,bahwa Kinerja keuangan merupakan suatu *tool* analisis yang dilakukan untuk melihat daya kelola suatu perusahaan telah melakukan fungsi manajemen keuangan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar. Menilai kinerja keuangan perusahaan, memerlukan informasi relevan berkaitan dengan aktivitas perusahaan pada periode waktu tertentu dimana salah satunya menunjang kinerja suatu perusahaan sedang dalam kondisi baik atau tidak baik dengan melihat analisis kinerja keuangan. Kinerja keuangan dapat dianalisis dengan rasio-rasio keuangan yaitu, rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, rasio likuiditas dan rasio aktivitas.

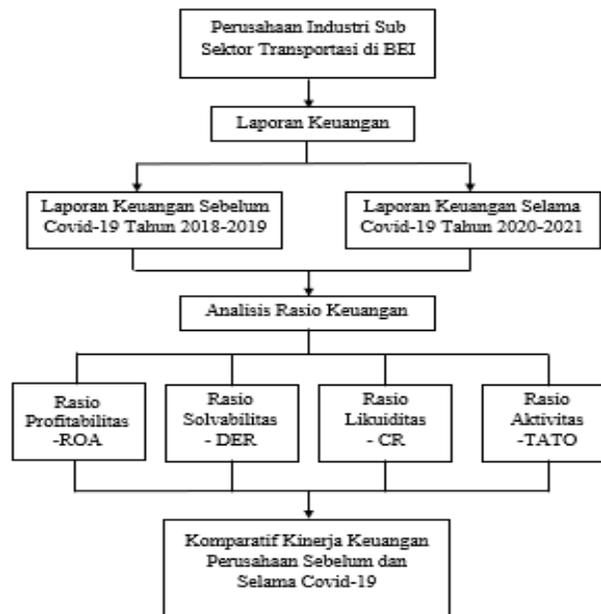
Rasio Profitabilitas merupakan rasio yang berguna dalam memperhitungkan daya kelola perusahaan dalam mencari keuntungan (Kasmir 2016: 196). Perusahaan yang labanya lebih besar dari total asetnya dikatakan kinerja keuangannya baik. Rasio solvabilitas berguna untuk menghitung besaran aktiva perusahaan dapat dibayar dengan hutang. Semakin kecil nilai rasio ini perusahaan dikatakan baik. Rasio Likuiditas ialah rasio untuk menilai keahlian perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Dikatakan baik bila perusahaan bisa melunasi hutang jangka pendek tepat waktu serta tidak terdapat efek gagal bayar. Rasio aktivitas berguna mengukur efektivitas perusahaan dalam memakai aktiva yang ada . Dikatakan baik bila dalam pemakaian aktiva setara dengan aktifitas operasional.

## RUMUSAN MASALAH

- a. Apakah terdapat perbedaan yang berarti profitabilitas yang diproksikan dengan (ROA) pada perusahaan transportasi pada era normal dan sewaktu covid-19 ?
- b. Apakah ada perbedaan yang berarti solvabilitas yang diproksikan dengan (DER) pada perusahaan transportasi pada era normal dan sewaktu covid-19 ?
- c. Apakah ada perbedaan yang berarti likuiditas yang diproksikan dengan (CR) pada perusahaan transportasi pada era normal dan sewaktu covid-19 ?

- d. Apakah ada perbedaan yang berarti aktivitas yang diproksikan dengan (TATO) pada perusahaan transportasi pada era normal dan sewaktu covid-19 ?
- e. Apakah ada perbedaan yang berarti kinerja keuangan dengan masing-masing proksi (ROA), (DER), (CR), (TATO) pada perusahaan transportasi saat era normal dan sewaktu covid-19 ?

### KERANGKA KONSEPTUAL



### HIPOTESIS

- H<sub>a1</sub> : Ada perbedaan yang berarti rasio profitabilitas pada era normal dan sewaktu covid-19.
- H<sub>a2</sub> : Ada perbedaan yang berarti rasio solvabilitas pada era normal dan sewaktu covid-19.
- H<sub>a3</sub> : Ada perbedaan yang berarti rasio likuiditas pada era normal dan sewaktu covid-19.
- H<sub>a4</sub> : Ada perbedaan yang berarti rasio aktivitas pada era normal dan sewaktu covid-19.
- H<sub>a5</sub> : Ada perbedaan berarti pada ROA, DER, CR ,TATO saat era normal dan sewaktu covid-19.

### METODE PENELITIAN

Lokasi pengujian ini adalah pada halaman resmi Indonesia Stock Exchange ialah [www.idx.com](http://www.idx.com) dan obyek analisis ini merupakan Data Laporan Keuangan Perusahaan Transportasi yang aktif memberikan publikasi laporan keuangan pada periode 2018- 2021.

Populasi di dalam riset ini ialah perusahaan transportasi yang listing pada IDX periode 2018-2020. Karakteristik sampel dengan kriteria tertentu mewakili penetapan data, maka digunakan *non probability sampling* dengan metode *purposive sampling*. (Sugiyono, 2013:122). Karakteristik sampel yang ditetapkan yaitu:

- a. Perusahaan Transportasi yang mempublikasikan laporan keuangan di BEI tahun 2018 – 2021.
- b. Perusahaan transportasi yang *listing* pada tahun 2018 – 2021.
- c. Perusahaan transportasi yang tidak mengalami *loss*, jika mengalami maksimal 1 tahun pada periode 2018 – 2021.

Tabel Data Perusahaan Yang Memenuhi Kriteria Penelitian

NO	KODE SAHAM	NAMA PERUSAHAAN
1.	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
2.	BIRD	Blue Bird Tbk
3.	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
4.	BPTR	Batavia Properindo Trans Tbk
5.	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk
6.	HAIS	Hasnur Internasional Shipping Tbk
7.	HELI	Jaya Trishindo Tbk
8.	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
9.	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk
10.	SAFE	Steady Safe Tbk
11.	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk
12.	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk
13.	TAXI	Express Transindo Utama Tbk
14.	TMAS	Temas Tbk
15.	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk
16.	TRJA	Transkon Jaya Tbk
17.	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk

Tabel  
Definisi Operasional Variabel

No.	Variabel	Indikator	Skala	Sumber
1.	Profitabilitas (Sunada, 2011:22)	$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$	Rasio	Laporan Keuangan
2.	Solvabilitas (Kasmir, 2023:155)	$DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}}$	Rasio	Laporan Keuangan
3.	Likuiditas (Kasmir, 2012:134-137)	$CR = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Hutang Lancar}}$	Rasio	Laporan Keuangan
4.	Aktivitas (Kasmir, 2017:185)	$TATO = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}}$	Rasio	Laporan Keuangan

## HASIL RISET

### 1. Analisis Statistik Deskriptif

Tabel.1

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA Sebelum Pandemi	34	,02	65,90	8,6653	15,07437
ROA Selama Pandemi	34	,02	207,18	11,2224	35,25524
DER Sebelum Pandemi	34	,12	794,00	80,6753	175,74606
DER Selama Pandemi	34	,12	567,00	88,0332	140,39994
CR Sebelum Pandemi	34	,24	1172,00	77,3500	204,50188
CR Selama Pandemi	34	,07	576,00	73,3471	127,38420
TATO Sebelum Pandemi	34	,19	2,51	,7524	,55625
TATO Selama Pandemi	34	,08	2,35	,5915	,53144
Valid N (listwise)	34				

- Hasil riset variabel dengan proksi ROA pada situasi normal mempunyai nilai terendah 0,02 dan tertinggi sebesar 65, 90 dengan rerata 8,6653 serta nilai *standard deviation* 15,07437.
- Hasil riset variabel dengan proksi ROA sewaktu covid-19 mempunyai nilai terendah 0,02 dan tertinggi 207,18 dengan rerata sebesar 11,2224 serta nilai *standard deviation* 35,25524.
- Hasil riset variabel dengan proksi DER situasi normal mempunyai nilai terendah 0,12 dan tertinggi 794,00 dengan rerata sebesar 80,6753 serta nilai *standard deviation* 175,74606.
- Hasil riset variabel proksi DER sewaktu covid-19 mempunyai nilai terendah 0,12 dan tertinggi 567,00 dengan rerata sebesar 88,0332 serta nilai *standard deviation* 140,39994.
- Hasil riset variabel proksi CR situasi normal mempunyai nilai terendah 0,24 dan tertinggi 1172,00 dengan rerata sebesar 77,3500 serta nilai *standard deviation* 204,50188.

- f. Hasil riset variabel proksi CR sewaktu covid-19 mempunyai nilai terendah 0,07 dan tertinggi 576,00 dengan rerata sebesar 73,3471 serta nilai *standard deviation* 127,38420.
- g. Hasil variabel dengan proksi TATO situasi normal mempunyai nilai terendah 0,19 dan tertinggi 2,51 dengan rerata sebesar 0,7524 serta nilai *standard deviation* 0,55625.
- h. Hasil riset variabel dengan proksi TATO sewaktu covid-19 mempunyai nilai terendah 0,08 dan tertinggi 2,35 dengan rerata 0,5915 serta nilai *standard deviation* 0,53144.

2. Uji Normalitas One-Samples Kolmogorov - Smirnov Test.

Tabel.2

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		ROA Sebelum Pandemi	ROA Selama Pandemi	DER Sebelum Pandemi	DER Selama Pandemi	CR Sebelum Pandemi	CR Selama Pandemi	TATO Sebelum Pandemi	TATO Selama Pandemi
N		34	34	34	34	34	34	34	34
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	,8721	,5942	2,2448	2,4827	2,0272	2,1599	,7524	,5915
	Std. Deviation	2,04483	2,15903	2,41534	2,85320	2,51885	2,59382	,55625	,53144
Most Extreme Differences	Absolute	,200	,153	,182	,159	,159	,124	,198	,202
	Positive	,104	,102	,182	,110	,159	,084	,198	,202
	Negative	-,200	-,153	-,107	-,159	-,133	-,124	-,156	-,188
Kolmogorov-Smirnov Z		1,189	,895	1,081	,930	,925	,722	1,153	1,180
Asymp. Sig. (2-tailed)		,130	,400	,210	,353	,359	,674	,140	,123

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

a. Uji Normalitas Variabel ROA

Hasil pada situasi normal sebelum covid-19 Asymp.Sig (2-tailed) 0,130 > 0,05 maka nilai residual terdistribusi normal. Hasil selama covid-19 Asymp.Sig (2-tailed) 0,400 > 0,05 maka nilai residual terdistribusi normal.

b. Uji normalitas variabel DER

Hasil pada situasi normal sebelum covid-19 Asymp.Sig (2-tailed) 0,210 > 0,05 maka nilai residual terdistribusi normal. Hasil selama covid-19 Asymp.Sig.(2-tailed) 0,353 > 0,05 maka nilai residual terdistribusi normal.

c. Uji normalitas variabel CR

Hasil pada situasi normal sebelum covid-19 Asymp.Sig (2-tailed) 0,359 > 0,05 maka nilai residual terdistribusi normal. Hasil selama covid-19 Asymp.Sig(2-tailed) 0,674 > 0,05 maka nilai residual terdistribusi normal.

d. Uji normalitas variabel TATO

Hasil pada situasi normal sebelum covid-19 Asymp.Sig (2-tailed) 0,140 > 0,05 maka nilai residual terdistribusi normal. Hasil selama covid-19 Asymp.Sig(2-tailed) 0,123 > 0,05 maka nilai residual terdistribusi normal.

3. Uji Independent Sample T-Test

Tabel.3

*Independent Sampel T-Test*

		T-Test for Equality of Means
		Sig. (2-tailed)
ROA	Equal variances assumed	0,699
DER	Equal variances assumed	0,849
CR	Equal variances assumed	0,923
TATO	Equal variances assumed	0,227

a. Uji *Independent Sample T-Test* ROA Pada Masa Normal Dan Sewaktu Covid-19

Uji *independent sample t-test* menghasilkan nilai signifikan 0,699 > 0,05 maka  $H_0$  dapat diterima dan  $H_{a1}$  ditolak yang berarti ROA mempunyai varian yang identik sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan yang berarti pada ROA yang tercatat di laporan keuangan Bursa Efek Indonesia pada masa normal dan sewaktu covid-19.

b. Uji *Independent Sample T-Test* DER Pada Situasi Normal Dan Selama Covid-19

Hasil analisis uji *independent sample t-test* menyatakan nilai signifikan 0,849 > 0,05 maka  $H_0$  diterima dan  $H_{a2}$  ditolak yang berarti DER mempunyai varian yang identik sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang berarti pada DER yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada situasi normal dan sepanjang covid-19

c. Uji *Independent Sample T-Test* CR Pada Masa Normal Dan Selama Covid-19

Hasil analisis uji *beda rata-rata* diperoleh nilai signifikan 0,923 > 0,05 maka  $H_0$  diterima dan  $H_{a2}$  ditolak yang berarti CR mempunyai varian yang identik sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang bermakna pada CR yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada situasi normal dan sepanjang covid-19.

d. Uji *Independent Sample T-Test* TATO Pada Situasi Normal Dan Selama Covid-19

Hasil analisis uji *comparison mean* diperoleh nilai signifikan  $0,227 > 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_{a2}$  ditolak yang berarti TATO mempunyai varian yang identik sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan berarti pada TATO yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada situasi normal dan sepanjang covid-19

4. Uji Anova

5. Tabel.4

**Descriptives**

Kinerja Keuangan

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum	Between-Component Variance
					Lower Bound	Upper Bound			
Sebelum Pandemi	34	167,4429	258,16572	44,27506	77,3647	257,5212	3,53	1199,48	
Selama Pandemi	34	173,1944	174,96125	30,00561	112,1475	234,2413	2,49	604,43	
Total	68	170,3187	218,89051	26,54437	117,3359	223,3015	2,49	1199,48	
Model									
Fixed Effects			220,52322	26,74237	116,9258	223,7115			
Random Effects				26,74237 <sup>a</sup>	-169,4753 <sup>a</sup>	510,1127 <sup>a</sup>			-1413,76881

<sup>a</sup>. Warning: Between-component variance is negative. It was replaced by 0.0 in computing this random effects measure.

a. Kinerja Keuangan Pada Masa Normal Sebelum Covid-19

Hasil uji analisis deskriptif kinerja keuangan pada masa normal sebelum covid-19 sebanyak 34 data dengan rata-rata 167,4429 , stantard deviasi 258,16572, standarr eror 44,27506, dengan nilai minimum 3,53 dan nilai maksimum 1199,48

b. Kinerja Keuangan Selama Covid-19

Hasil uji analisis deskriptif kinerja keuangan selama covid-19 sebanyak 34 data dengan rata-rata 173,1944 , standarddeviasition 174,96125 , standard eror 30,00561 , dengan nilai minimum 2,49 dan nilai maksimum 604,43.

Tabel.5

**Test of Homogeneity of Variances**

Kinerja Keuangan

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
,224	1	66	,637

Hasil test homogenitas varians kinerja keuangan menunjukkan homogen. Diperoleh F hitung sebesar 0,244 dengan penyebut (df1) sebesar 1 dan pembilang (df2) sebesar 66 pada signifikan  $0,637 > 0,05$  sehingga data homogen.

Tabel.6

## ANOVA

Kinerja Keuangan					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	562,350	1	562,350	,012	,915
Within Groups	3209612	66	48630,490		
Total	3210175	67			

Hasil uji anova nilai sig.  $0,915 > 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, hal ini mampu dikatakan bahwa kinerja keuangan yang meliputi ROA, DER, CR, TATO tidak terdapat perbedaan yang berarti sebelum dan sepanjang covid-19.

## PEMBAHASAN

## 1. Dampak Covid-19 terhadap profitabilitas kinerja keuangan perusahaan Transportasi

Riset ini menunjukkan bahwa hasil uji *independent sample t-test* ialah  $0,699 > 0,05$  sehingga  $H_0$  diterima serta  $H_{a1}$  ditolak yang berarti ROA memiliki varian yang sama sehingga dimaksud tidak ada perbedaan yang berarti pada profitabilitas kinerja keuangan perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia.

Hasil riset ini tidak relevan dengan riset ( Susmita D I, Nida P R 2022) yang menerangkan bahwa profitabilitas kinerja mengalami perbedaan pada situasi normal serta sepanjang covid-19, akan tetapi hasil riset ini sejalan dengan riset (Anggun Wulansari, Drs Ec Johannes Silalahi, MM 2021) yang menerangkan bahwa profitabilitas kinerja keuangan dengan proksi ROA tidak mengalami perbedaan berarti pada situasi normal serta sepanjang covid-19.

Melalui riset ini bisa dikatakan kalau profitabilitas perusahaan pada masa normal serta sepanjang covid-19 tidak mempunyai perbedaan berarti hal ini mempunyai maksud perusahaan masih normal dengan penjualan jasa layanan serta tidak mengalami peningkatan ataupun penyusutan penjualan jasa yang berarti sehingga sanggup mempertahankan stabilitas laba perusahaan.

## 2. Dampak Covid-19 Terhadap Solvabilitas Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi

Riset ini menyatakan bahwa hasil uji *independent sample t-test* sebesar  $0,849 > 0,05$  sehingga  $H_0$  diterima serta  $H_{a1}$  ditolak yang berarti DER memiliki varian yang sama sehingga diartikan tidak ada perbedaan yang berarti pada solvabilitas kinerja keuangan perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia.

Hasil riset ini sejalan dengan riset( Susmita Dian Indiraswari, Nida Putri Rahmayanti 2022),( Anggun Wulansari, Drs Ec Johannes Silalahi, MM 2021) yang menerangkan bahwa solvabilitas kinerja keuangan perusahaan tidak mengalami perbedaan pada situasi normal serta sepanjang covid- 19, hal ini

disebabkan daya dukung warga dalam menggunakan jasa transportasi yang normal walau ada batasan perjalanan pada waktu tertentu ,serta pengelolaan hutang jangka panjang dengan laba yang diperoleh dapat direncanakan dengan baik.

### 3. Dampak Covid-19 Terhadap Likuiditas Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi

Riset yang dilakukan menunjukkan hasil uji independent sample t-test sebesar  $0,923 > 0,05$  sehingga  $H_0$  diterima serta  $H_{a1}$  ditolak yang berarti CR memiliki varian yang sama sehingga dimaksud tidak ada perbedaan yang berarti pada likuiditas kinerja keuangan industri transportasi di Bursa Efek Indonesia.

Hasil riset ini sejalan dengan riset ( Susmita D I, Nida P R 2022),( Anggun Wulansari, Drs Ec Johannes Silalahi, MM 2021),( Novita Amalia, Hesti Budiwati, Sukma Irdiana 2021) yang melaporkan bahwa solvabilitas kinerja keuangan perusahaan tidak mengalami perbedaan saat sebelum serta sepanjang covid-19.

Berdasarkan pada riset ini mampu dianalisis bahwa perusahaan tidak mengalami perubahan yang relevan pada penjualan yang sanggup pengaruhi laba, sehingga industri sanggup mengelola hutang jangka pendek dengan laba hasil penjualan tersebut.

### 4. Dampak Covid-19 Terhadap Aktivitas Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi

Riset ini menunjukkan bahwa hasil uji independent sample t- test sebesar  $0,227 > 0,05$  sehingga  $H_0$  diterima serta  $H_{a1}$  ditolak yang berarti TATO memiliki varian yang sama sehingga diartikan tidak ada perbedaan yang berarti pada likuiditas kinerja keuangan industri transportasi di Bursa Efek Indonesia.

Hasil riset ini tidak sejalan dengan riset ( Novita Amalia, Hesti Budiwati, Sukma Irdiana 2021), yang melaporkan bahwa perbedaan yang berarti pada kegiatan kinerja keuangan industri pada era normal serta sepanjang covid- 19, akan tetapi riset ini sejalan dengan riset ( Susmita Dian Indiraswari, Nida Putri Rahmayanti 2022) yang melaporkan bahwa tidak perbedaan yang berarti pada kegiatan kinerja keuangan industri saat situasi normal serta sepanjang covid- 19.

Aktivitas yang stabil dari aktivitas penjualan dan tidak mengalami peningkatan ataupun penyusutan penjualan dari saat sebelum serta sepanjang covid 19.

### 5. Dampak Covid-19 Terhadap Profitabilitas, Solvabilitas, Likuiditas, Aktivitas Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi

Hasil riset ini menunjukkan bahwa hasil uji analisis deskriptif kinerja keuangan saat sebelum covid-19 mempunyai nilai terendah 3,53 serta nilai tertinggi 1199,48 dengan nilai rata- rata 167, 4429 serta nilai standard deviation sebesar 258,16572 serta hasil uji analisis deskriptif kinerja keuangan sepanjang

covid-19 mempunyai nilai terendah 2,49 serta nilai tertinggi 604,43 dengan nilai rata-rata 173,1944 serta *standard deviation* 174,96125.

Uji *test of homogeneity of variances* menampilkan signifikansi segala ilustrasi sebesar  $0,637 > 0,05$  hingga bisa diartikan berdasarkan dengan kriteria pengujian bahwa  $H_0$  diterima, yang asumsinya bahwa kedua varian populasi merupakan homogen dapat diterima.

Uji ANOVA menampilkan nilai signifikan 0,915, yang berarti signifikansi  $0,915 > 0,05$  hingga  $H_0$  pula diterima yang maksudnya kinerja keuangan yang meliputi ROA, DER, CR, serta TATO secara serempak tidak terdapat perbedaan yang berarti yang saat situasi normal serta sepanjang covid-19. Model ini mungkin secara logika tidak dapat diterima, namun di riset ini lebih fokus terhadap uji beda secara parsial dari masing-masing variabel

Hasil riset ini sejalan dengan riset (Anggun Wulansari, Drs Ec Johannes Silalahi, Milimeter 2021) yang melaporkan kalau tidak ada perbedaan yang berarti kinerja keuangan yang meliputi profitabilitas, solvabilitas, likuiditas, serta kegiatan pada perusahaan transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia.

## IMPLIKASI MANAJERIAL

### 1. Implikasi Manajerial Terhadap Return On Assets (ROA)

Hasil dari uji independent sample t- test Group statistic saat situasi normal sebesar 8,66653 serta sepanjang covid-19 sebesar 11,2224, nampak nilai ROA bertambah sebesar 2,5571 yang maksudnya industri zona transportasi rata-rata sanggup melakukan peningkatan laba bersih (net income) sebesar 2,5571% dari historis aset yang dipunyai industri.

Lebih jelasnya tiap satu rupiah dari aset industri sanggup menciptakan laba bersih sebanyak 2,5571%. Sehingga menjadikan nilai ROA lebih besar, dan kinerja industri menjadi maksimal. Hal ini terkait dalam pemanfaatan aset untuk mencapai laba bersih.

Ada pula upaya buat mempertahankan serta membuat kecenderungan naik Return On Assets (ROA) yaitu:

- a. Melaksanakan pemeliharaan aset secara berkala.
- b. Memelihara aktivitas penjualan supaya normal ataupun bertambah, dengan metode melaksanakan inovasi produk ataupun pelayanan.
- c. Dilakukan evaluasi untuk meningkatkan kapasitas SDM yang ada sehingga produktifitas berjalan dengan optimal serta tujuan buat meningkatkan laba bersih terwujud.

### 2. Implikasi Manajerial Terhadap Debt To Equity Ratio (DER)

Hasil dari uji independent sample t- test Group statistic pada situasi normal sebesar 80, 6753% serta sepanjang covid- 19 sebesar 88, 0332%, nampak nilai DER bertambah sebesar 7, 3579%. Nilai ideal rasio DER ialah kurang dari 1 atau kurang dari 100%, semakin kecil rasio DER maka semakin baik. Untuk menurunkan Debt To Equity Ratio (DER) ialah perusahaan harus menekan hutang dibawah nilai ekuitas, upaya yang dapat dicoba selaku berikut:

- a. Memenuhi kebutuhan modal memakai laba ditahan serta depresiasi.
- b. Menerbitkan saham baru.

### 3. Implikasi Manajerial Terhadap Current Ratio( CR)

Hasil dari uji independent sample t- test Group statistic sebelum covid- 19 sebesar 77, 3500 serta sepanjang covid- 19 sebesar 73, 3471, nampak nilai CR menyusut sebesar 3, 9529. Semakin besar nilai perbandingan, menjadi besar dana kas mengendap ataupun menganggur dan akan mempengaruhi profitabilitas.

Upaya buat merendahkan nilai Current Ratio( CR) ialah:

- a. Mengalokasikan dana kas buat menambah aset dalam bentuk peralatan perusahaan yang mendukung operasional dan produksi.
- b. Pengendalian SDM dalam rangka untuk mengoptimalkan produktifitas aset yang ada
- c. Mengalokasikan dana untuk menambah inovasi sistem di sesuatu perusahaan. Misalnya inovasi sistem *accounting* sistem informasi, sistem marketing yang sesuai dengan masa digital.

### 4. Implikasi Manajerial Terhadap Total Assets Turnover( TATO)

Hasil dari uji independent sample t- test Group statistic era normal sebelum covid- 19 sebesar 0, 7524 serta sepanjang covid- 19 sebesar 0, 5915, nampak nilai TATO menyusut sebesar 0, 1609. Semakin besar perputaran aset, akan menjadi efektif pula industri dalam mencetak pemasukan dari hasil pemanfaatan asetnya.

Upaya buat mempertahankan ataupun meningkatkan nilai TATO ialah:

- a. Meningkatkan penjualan, misalnya dengan metode memperluas zona pemasaran ataupun dengan berinovasi ke sistem dengan sentuhan teknologi modern era digital.
- b. Menjualan aset yang telah berusia ataupun tidak layak.

## PENUTUP

## KESIMPULAN

Maksud dari riset ini yaitu untuk mengetahui serta menganalisis kesenjangan kinerja keuangan saat pada situasi normal serta sepanjang covid- 19 pada unit usaha transportasi yang tercatat di Bursa Efek

Indonesia. Kinerja keuangan pada riset ini meliputi ( ROA) *Return On Asset*, ( DER), *Debt to Equity* ( CR) *Current Ratio*, ( TATO) *Total Asset Turnover*. Alat uji di dalam riset ini ialah uji *deskriptif statistic* uji normalitas, uji beda *independent sample t- test*, serta uji bersama yang memakai uji ANOVA.

Hasil riset yang telah dianalisis dan yang sudah dilakukan pembahasan, maka dapat diambil sebagai berikut:

1. Perbedaan yang berarti tidak ditemui pada proksi ROA pada situasi era normal serta sepanjang covid-19.
2. Perbedaan yang berarti tidak ditemui pada proksi DER pada situasi era normal serta sepanjang covid-19
3. Perbedaan yang berarti tidak ditemui pada proksi CR pada situasi era normal serta sepanjang covid-19
4. Perbedaan yang berarti tidak ditemui pada proksi TATO pada situasi era normal serta sepanjang covid-
5. Perbedaan yang berarti tidak ditemui pada kinerja keuangan yang terdiri dari ROA, DER, CR, serta TATO secara serempak pada situasi normal dan sepanjang covid-19.

#### KETERBATASAN

Riset ini memiliki keterbatasan dalam proses penggalan data, sehingga bisa dijadikan untuk bahan pertimbangan untuk peneliti berikutnya dalam melaksanakan riset yang lebih baik. Keterbatasan riset ini diantaranya:

1. Peneliti hanya terbatas dengan data sekunder yang merupakan laporan data rutin tahunan yang tercatat di Bursa Efek Indonesia.
2. Peneliti terbatas dengan periode yang diambil, hanya 4 tahun dari tahun 2018- 2019 sebelum covid- 19 serta 2020- 2021 sepanjang covid- 19.
3. Peneliti hanya terbatas dengan pengambilan 17 sampel perusahaan transportasi.
4. Peneliti cuma berfokus pada 4 variabel dengan proksi tertentu sebagai berikut Profitabilitas diwakili (ROA), Solvabilitas diwakili (DER), Likuiditas diwakili (CR), Aktivitas diwakili ( TATO), sehingga buat periset berikutnya peneliti dapat meningkatkan variabel tersebut.

#### SARAN

Luaran dari riset ini, bisa dijadikan referensi pembandingan oleh berbagai *stakeholder* terutama yang berkaitan permasalahan mencari perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi saat sebelum serta sepanjang Covid- 19. Anjuran dari periset sebagai berikut:

1. Tidak ada beda yang berarti pada ROA pada masa normal serta sepanjang covid-19, menjadi pertimbangan kebijakan manajemen dalam mempertahankannya strateginya sehingga perusahaan

- transportasi wajib memelihara aset secara berkala, menjaga aktifitas penjualan supaya normal, melaksanakan penilaian buat meningkatkan SDM yang bertujuan menaikkan laba bersih.
2. Tidak adanya perbedaan yang berarti pada DER pada situasi normal serta sepanjang covid-19. Nilai DER yang baik bila dibawah angka satu, sehingga buat mempertahankan rasio tersebut perusahaan wajib menekan nilai hutang dibawah nilai ekuitas hal ini mampu membagikan nilai DER yang normal ataupun apalagi lebih rendah. Upaya yang bisa dilakukan ialah penuhi kebutuhan modal memakai laba ditahan serta depresiasi serta menerbitkan saham baru.
  3. Tidak adanya perbedaan yang berarti pada CR pada situasi normal serta sepanjang covid- 19. Semakin besar nilai rasio , maka semakin besar kemungkinan dana kas mengendap ataupun menganggur serta mampu mempengaruhi profitabilitas. Upaya untuk hal tersebut bisa dilakukan mengalokasikan dana guna menaikkan aset dalam bentuk peralatan, menamah SDM, serta berinovasi pada sistem perusahaan yang mana semua itu untuk menunjang produktifitas industri.
  4. Tidak adanya perbedaan yang berarti pada TATO pada situasi normal serta selama covid- 19, maka untuk mempertahankan nilai TATO ataupun meningkatkan nilai TATO yang rendah perusahaan wajib meningkatkan volume penjualan serta penjualan aset yang telah tidak layak digunakan.
  5. Terkait Keterbatasan penelitian ini, periset berikutnya diharapkan untuk mengembangkan variabel dan memperpanjang periode riset sehingga bisa memberikan data yang terkini serta optimal.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, N., Budiman, H., & Irdiana, S. (2021). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19 ( Studi Kasus Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di BEI). *Progress Conference*, 4(1), 290–296.
- Amalia, N., Budiwati, H., & Irdiana, S. (2021). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19. *Proceedings Progress Conference*, 4(1), 290–296.
- Fahmi, I. (2018). *Pengantar Manajemen Keuangan*. CV Alfabeta.
- Harahap, S. S. (2015). *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Raja Grafindo Persada.
- Hery. (2016). *Akuntansi Dasar 1 & 2*. PT Grasindo.
- I.G.N, S. (2018). *Analisis Kinerja Keuangan Dengan Metode Altman Z-Score*. PT Ace Hardware Indonesia Tbk.
- Indiraswari, S. D., & Rahmayanti, N. P. (2022). Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan

Transportasi Di Bei Sebelum Dan Sesudah Pandemi Covid-19. *Al-KALAM JURNAL KOMUNIKASI, BISNIS DAN MANAJEMEN*, 9(1), 21. <https://doi.org/10.31602/al-kalam.v9i1.5109>

Kasmir. (2016). *Analisis Laporan Keuangan* (PT Raja Gr).

Kinerja, A., Sebelum, K., Saat, D. A. N., Rumondor, C. G., Saerang, I. S., & Maramis, J. B. (2022). *C . G . Rumondor ., I. S . Saerang ., J. B . Maramis PADA PT. ANGKASA PURA 1 ( PERSERO ) BANDAR UDARA SAM RATULANGI MANADO ANALYSIS OF FINANCIAL PERFORMANCE BEFORE AND DURING THE COVID-19 PANDEMIC IN PT. ANGKASA PURA 1 ( PERSERO ) SAM RATULANGI AIRPOR*. 10 (1), 1535–1544.

Lahallo, F., & Rupilele, F. G. J. (2022). Perbandingan Likuiditas dan Profitabilitas Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. *Jurnal Jendela Ilmu*, 2(2), 34–40. <https://doi.org/10.34124/ji.v2i2.95>

Lumenta, M., Gamaliel, H., & Latjandu, L. D. (2021). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19. *Emba*, 9(3), 341–354.

Munawir, S. (2007). *Analisis Laporan Keuangan*. Liberty.

R Velarosdela. (2021). *Kilas Balik Kronologi Munculnya Kasus Pertama Covid-19 Di Indonesia*. Kompas.Com.

Statistik, B. P. (2021). *Impor Menurut Moda Transportasi 2019-202*. 17 Desember.

Wulansari, A., & Silalahi, D. E. J. M. (2021). Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum Dan Selama Masa Pandemi Covid – 19 (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Listing Di BEI). *Repository Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya*. <http://repository.untag-sby.ac.id/id/eprint/11554>

Yulianingtiyas, E. T. (2022). Analisis kinerja keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebelum dan masa pandemi covid 19. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 4(9), 3798–3805. <https://doi.org/10.32670/fairvalue.v4i9.1554>

[www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)