



## Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19

\*Anisa Kantata Sari<sup>1</sup>, Widhian Hardiyanti<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Universitas Stikubank Semarang, Indonesia

E-mail: [anisakantata98@gmail.com](mailto:anisakantata98@gmail.com)

Article Info	Abstract
<b>Article History</b> Received: 2022-11-22 Revised: 2022-12-20 Published: 2023-01-03	The Covid-19 pandemic has forced the government to implement a policy of massive regional lockdowns and social restrictions. This has an impact on the financial performance of companies engaged in the transportation sector. This study aims to find out how the condition of financial performance was before and after the Covid-19 pandemic in companies engaged in the transportation sector. Financial performance is measured using several ratios, namely liquidity ratios, solvency ratios, profitability ratios and market ratios. This type of research is descriptive quantitative research. The population in this study are all transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the 2018-2021 period. The sampling technique used purposive sampling method so that 24 companies were obtained as samples. Hypothesis testing was carried out using the Wilcoxon signed rank test. The results showed that in the liquidity ratio and profitability ratio there was a significant difference between the period before and after the Covid-19 case occurred in Indonesia. Meanwhile, in the solvency ratio and market ratio, there is no significant difference between the two periods.
<b>Keywords:</b> <i>Financial Performance; Covid-19 Pandemic; Transportation.</i>	

Artikel Info	Abstrak
<b>Sejarah Artikel</b> Diterima: 2022-11-22 Direvisi: 2022-12-20 Dipublikasi: 2023-01-03	Pandemi Covid-19 telah memaksa pemerintah untuk melakukan kebijakan penguncian wilayah dan pembatasan sosial secara masif. Hal tersebut berdampak pada kinerja keuangan perusahaan yang bergerak pada sektor transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kondisi kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi covid-19 pada perusahaan yang bergerak di sektor transportasi. Kinerja keuangan diukur dengan menggunakan beberapa rasio, yaitu rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas dan rasio pasar. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif deskriptif. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2021. Teknik pengambilan sampel dengan menggunakan metode purposive sampling sehingga diperoleh 24 perusahaan sebagai sampel. Pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan wilcoxon signed rank test. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada rasio likuiditas dan rasio profitabilitas terdapat perbedaan yang signifikan di antara periode sebelum dan periode sesudah kasus covid-19 terjadi di Indonesia. Sedangkan, pada rasio solvabilitas dan rasio pasar, tidak terdapat perbedaan yang signifikan di antara kedua periode tersebut.
<b>Kata kunci:</b> <i>Kinerja Keuangan; Pandemi Covid-19; Transportasi.</i>	

### I. PENDAHULUAN

Pandemi penyakit corona virus (Covid-19) pertama kali muncul di Indonesia pada tahun 2020. Covid-19 pertama di Indonesia dilaporkan pada 2 Maret 2020 melibatkan dua warga negara Indonesia yang tertular virus tersebut saat warga negara Jepang berkunjung ke Indonesia. Covid-19 merupakan kelas virus tertentu yang diketahui mempengaruhi sistem pernapasan. Pada 31 Desember 2019, Covid-19 ditemukan pertama kali di kota Wuhan, China. Pada 11 Maret 2020, Gejala infeksi virus ini hampir mirip dengan influenza biasa, seperti demam tinggi dengan suhu di atas 38 derajat, kemudian batuk, badan pegal-pegal dan mudah lelah, sakit kepala, batuk kering, saluran pernafasan sesekali sesak nafas,

dan yang paling parah gagal napas bisa dialami oleh penderitanya. Menurut para ahli, virus corona mungkin membutuhkan waktu hingga 14 hari untuk masa inkubasi (Health.kompas.com, 2020). Hiper mobilitas budaya kita disalahkan atas penyebaran cepat virus Covid-19, yang dalam hitungan minggu menyebabkan epidemi global. (Musselwhite et al., 2020).

Faktor politik, sosial, dan ekonomi semuanya terkena dampak pandemi Covid-19 di berbagai bidang, termasuk kawasan industri. Laju pertumbuhan ekonomi di wilayah ini dipengaruhi oleh wabah Covid-19. Pada kuartal kedua tahun 2020, banyak negara mengalami kejatuhan ekonomi, bahkan ada yang mengalami resesi. Negara-negara tersebut antara lain Jerman,

Prancis, Italia, Jepang, Hong Kong, Singapura, dan Filipina (Junaedi, 2020). Akibat virus corona, ekonomi mengalami pertumbuhan negatif atau resesi selama dua kuartal berturut-turut. Transportasi, manufaktur, jasa, pariwisata, dan sektor ekonomi lainnya, semuanya menderita akibat undang-undang karantina (penguncian wilayah) dan pembatasan pergerakan manusia. Wabah Covid-19 telah mengakibatkan penurunan pendapatan bagi badan usaha di subsektor transportasi yang menyediakan transportasi darat, laut, dan udara, yang menyebabkan kinerja keuangan berbagai industri Indonesia mengalami stagnasi. Pemerintah memberlakukan penguncian wilayah, seperti Pembatasan Berskala Besar dan pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat sebagai upaya memutus rantai penularan Covid-19. Bimbingan belajar, bekerja (WFH), dan acara ibadah wajib yang harus dilakukan di rumah digunakan untuk menegakkan aturan (Wielechowski et al., 2020). Penyebaran wabah Covid-19 yang cepat tentunya berdampak besar bagi perekonomian Indonesia (Aditia et al., 2020).

Pandemi Covid-19 juga berdampak pada transportasi darat, salah satunya Pendapatan PT Blue Bird Tbk pada tahun 2020. Menurut (cnbcindonesia.com, 2020) angkutan taksi juga menunjukkan adanya perbedaan penghasilan dengan semester I tahun sebelumnya yang tetap membukukan laba bersih Rp 158,37 miliar, emiten manajemen taksi PT Blue Bird Tbk (BIRD) membukukan rugi bersih selama semester I 2020 mencapai Rp 93,67 miliar. Penurunan tersebut cukup signifikan menyusul pengajuan keuangan perusahaan yang tersedia untuk umum, pendapatan perusahaan taksi mencapai Rp 1,15 triliun, turun 40% dari Rp 1,91 triliun pada periode yang sama tahun sebelumnya. Pemerintah juga memberlakukan pembatasan layanan angkutan penyeberangan laut dengan membatasi jumlah penumpang sebanyak 50% dari seluruh kapasitas tempat duduk. Maret terjadi penurunan efisiensi transportasi laut sebesar 15%. Menurut Badan Pusat Statistik, ada 2,2 juta penumpang angkutan laut domestik yang berangkat pada Januari 2020, Turun 4,10% dari Desember 2019. Produk yang diangkut turun 3,70% menjadi 25,1 juta ton (Badan Pusat Statistik, 2020) Pandemi tentu berdampak negatif terhadap perjalanan udara, sejak awal tahun 2020, jumlah penerbangan harian menurun hingga 80%, dan di beberapa daerah, perjalanan bahkan ditunda seluruhnya (bbc.com, 2020). Menurut Badan Pusat Statistik, dari 3,7

juta pada tahun 2019 menjadi 1,7 juta pada tahun 2020, jumlah penumpang yang bepergian melalui jalur udara berkurang, turun sebesar 80,61%. (Dimas, 2021). Misalnya, PT Garuda Indonesia berdasarkan pada laporan keuangan semestrial I tahun 2020, kerugian disebabkan oleh penurunan pendapatan pada PT Garuda Indonesia akibat penurunan jumlah penumpang. Pada paruh pertama tahun 2020, pendapatan PT Garuda Indonesia sebesar US\$917,28 juta, turun 58,18% dari periode yang sama tahun 2019 sebesar \$2,19 miliar. Menurut kajian ICAO (2020), banyak maskapai telah memangkas jumlah kursi penumpang lebih dari 35% secara global. Pendapatan maskapai global turun US\$ 314 miliar atau sekitar 55% dari tahun 2019 karena pandemi Covid-19.

Pertumbuhan produk domestik bruto industri transportasi menurut kajian (Badan Pusat Statistik, 2021) menurun signifikan pada tahun 2020, dengan faktor minus 15,4%. Maskapai mengalami penurunan minus 53,8% pada kuartal keempat tahun 2020 menjadikan mereka industri transportasi yang paling terkena dampak negatif dari wabah Covid. Selain itu, pada triwulan IV/2020 angkutan sungai dan penyeberangan mengalami penurunan sebesar 12,2%, Selama pandemi Covid 19, bisnis transportasi menggunakan sejumlah strategi untuk menarik pelanggan dan mempertahankan stabilitas keuangan mereka, termasuk menawarkan promosi atau potongan harga tiket kepada pelanggan dan mengubah perusahaan transportasi khusus penumpang menjadi angkutan barang. Detak jantung perekonomian adalah industri transportasi. Tumbuh dan berkembangnya industri lain akan terhambat begitu sektor ini mulai mengalami disrupsi. Membatasi mobilitas manusia sama dengan mengerem ekonomi. Tanpa transportasi perdagangan akan tersendat, tidak ada penyerapan bahan bakar minyak (BBM), maka sektor pertambangan akan stagnan. Industri jasa tidak akan bisa tumbuh, karena sektor industri akan kehilangan jaringan distribusi konsumennya (Oeliesta, 2021).

Industri transportasi menjadi tidak stabil akibat pandemi Covid-19, sehingga perlu dilakukan penelitian analisis komparatif kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Dengan melihat laporan keuangan dapat diketahui apakah terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pengumuman perkara untuk pertama kalinya di Indonesia. Analisis kinerja keuangan menggunakan rasio likuiditas,

profitabilitas, solvabilitas, dan rasio pasar. Rasio likuiditas menurut Sutrisno (2017) adalah ukuran yang menilai kemampuan perusahaan untuk melunasi kewajiban segeranya. Menurut Hery (2017) mengatakan bahwa rasio solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aset perusahaan dibiayai dengan utang. Dengan kata lain rasio solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar beban utang yang harus ditanggung oleh perusahaan dalam rangka pemenuhan aset. Rasio yang dikenal sebagai rasio profitabilitas digunakan untuk menilai potensi keuntungan perusahaan. Keputusan dan kebijakan perusahaan tercermin dalam rasio profitabilitas ini, yang dapat digunakan untuk menilai seberapa baik manajemen bisnis menggunakan sumber dayanya untuk menghasilkan laba (Pitoyo et al., 2018). Rasio Pasar atau rasio yang digunakan di pasar modal, terkait dengan harga saham dan nilai buku perusahaan. Rasio pasar mengukur bagaimana investor melihat prospek masa depan perusahaan dan risiko yang terkait dengan investasi potensial. Rasio ini menjelaskan keadaan pasar saham dalam jangka waktu tertentu.

## II. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yang sebelumnya diolah dan dikumpulkan oleh organisasi atau pihak lain, menurut sumbernya. Laporan keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021 menjadi data sekunder dalam penelitian ini. Data dapat ditelusuri melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia di [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) untuk mendapatkan laporan keuangan. Jenis penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan kinerja keuangan badan usaha sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Pendekatan deskriptif dan metodologi kuantitatif yang digunakan dalam jenis penelitian ini konsisten dengan tujuan ini. "Populasi adalah semua elemen yang akan dijadikan sebagai wilayah generalisasi." Sugiyono (2020). Seluruh subjek yang diukur, atau unit kontrol, disebut sebagai elemen populasi. Semua bisnis terkait transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia antara tahun 2018 dan 2021 merupakan populasi penelitian. Sampel "merupakan bagian dari jumlah dan kualitas yang dimiliki oleh populasi." Sugiyono (2020). Purposive sampling digunakan untuk melakukan pengam-

bilan sampel, kriteria pemilihan sampel sebagai berikut:

1. Perusahaan transportasi terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode penelitian 2018-2021,
2. Perusahaan transportasi yang menggunakan Rupiah untuk membuat laporan keuangannya dan memiliki data atau informasi yang lengkap untuk perhitungan rasio.
3. Perusahaan transportasi yang mempublikasikan catatan keuangan yang telah diaudit antara tahun 2018-2021.

Dalam penelitian ini digunakan statistik deskriptif dan uji normalitas untuk menganalisis data. Jika data berdistribusi normal, uji beda rata-rata dilakukan dengan menggunakan uji-t sampel berpasangan; namun, jika data tidak berdistribusi normal, Uji Beda Wilcoxon akan digunakan sebagai uji alternatif. Pengujian hipotesis sebagai berikut:

1.  $H_a$  diterima jika  $t$  hitung  $< t$  tabel 0,05.
2.  $H_a$  ditolak jika  $t$  hitung  $> t$  tabel 0,05.
3. Tidak terdapat perbedaan jika Asymp. Sig. (2-tailed)  $> 0,05$ .
4. Terdapat perbedaan jika Asymp. Sig. (2-tailed)  $< 0,05$ .

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Hasil

Tabel 1. Hasil Uji Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR_Sebelum	44	.079	11.722	2.00639	2.601609
CR_Sesudah	44	.025	7.198	1.42214	1.623881
DER_Sebelum	44	-6.738	11.928	.63011	2.478579
DER_Sesudah	44	-90.298	21.901	-1.21248	14.224295
ROA_Sebelum	44	-.319	.251	-.00232	.104675
ROA_Sesudah	44	-.303	2.072	.02314	.332594
PER_Sebelum	44	3533.333	2115.385	-23.79691	629.084639
PER_Sesudah	44	-56.159	198.198	7.04227	38.115696
Valid N (listwise)	44				

Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif pada tabel 1, terdapat perbedaan rata-rata rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas dan rasio pasar pada perusahaan sector transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebelum dan sesudah pandemi covid-19 diumumkan. Nilai rata-rata rasio profitabilitas (ROA) dan rasio pasar (PER)

mengalami kenaikan. Sementara itu, nilai rata-rata rasio likuiditas (CR) dan rasio solvabilitas (DER) menurun. Variabel *Current Ratio* (CR) yang digunakan untuk menghitung rasio likuiditas sebelum Covid-19 memiliki standar deviasi 2.601.609, nilai rata-rata 2.006,39, nilai maksimum 11.722, dan nilai minimum 0,079. Setelah pandemi covid 19 dengan nilai standar deviasi 1.623.881, nilai rata-rata 1.422,14, nilai maksimal 7.198, dan nilai minimal 0,025. Variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) yang digunakan untuk menghitung Rasio Solvabilitas sebelum pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 2.478.579, rata-rata 0.630,11, maksimal 11.928 dan minimal -6.738. Variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) yang digunakan untuk menghitung Rasio Solvabilitas setelah pandemi Covid-19 memiliki nilai standar deviasi 14.224.295, nilai rata-rata -1.212,48, nilai maksimal 21.901 dan nilai minimal -90.298.

Rasio profitabilitas menggunakan variabel *Return on Assets* (ROA) dengan nilai rata-rata -0.002.32, nilai maksimal 0.251, nilai minimal -0.319, dan standar deviasi 0.104 sebelum pandemi Covid-19. Setelah pandemi Covid-19 variabel *Return on Assets* (ROA) yang digunakan untuk menghitung rasio profitabilitas memiliki nilai rata-rata 0.023.14, nilai maksimal 2.072, nilai minimal -0,303 dan standar deviasi 0,332,594. Variabel data *Price Earning Ratio* (PER) yang digunakan untuk rasio pasar sebelum pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 629.084.639, nilai mean -23.796,91, nilai maksimal 2115.385 dan nilai minimum -3533.333. Setelah adanya wabah Covid-19, Rasio Pasar menggunakan *Price Earning Ratio* (PER) dengan standar deviasi 38.115.696, mean nilai 7.042,27, nilai maksimal 198.198, dan nilai minimal -56.159.

**Tabel 2.** Hasil Uji Normalitas

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
CR_Sebelum	.270	44	.000	.691	44	.000
CR_Sesudah	.266	44	.000	.746	44	.000
DER_Sebelum	.258	44	.000	.731	44	.000
DER_Sesudah	.387	44	.000	.281	44	.000
ROA_Sebelum	.202	44	.000	.882	44	.000
ROA_Sesudah	.322	44	.000	.403	44	.000
PER_Sebelum	.429	44	.000	.308	44	.000
PER_Sesudah	.250	44	.000	.689	44	.000

a. Lilliefors Significance Correction

Uji Kolmogorov-Smirnov akan digunakan untuk memeriksa normalitas sebelum menggunakan Paired Samples T-Test. Berdasarkan

temuan uji normalitas untuk masing-masing variabel menunjukkan nilai Asymp Sig. (2-tailed)  $0,000 < 0,05$ . Ini berarti bahwa data pada setiap variabel tidak berdistribusi normal. Uji beda Wilcoxon Signed-Rank akan digunakan untuk menguji hipotesis penelitian karena data tidak terdistribusi secara teratur.

**Tabel 3.** Hasil Uji Beda Wilcoxon Signed Rank Variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return On Asset* (ROA), *Price Earning Ratio* (PER) Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19

	CR_Sebelum - CR_Sesudah	DER_Sebelum - DER_Sesudah	ROA_Sebelum - ROA_Sesudah	PER_Sebelum - PER_Sesudah
Z	-2.754 <sup>b</sup>	-1.552 <sup>c</sup>	-2.200 <sup>b</sup>	-.047 <sup>c</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	.006	.121	.028	.963

Berdasarkan hasil uji beda sign-wilcoxon menunjukkan terdapat perbedaan kinerja keuangan keuangan saat sebelum pandemi covid 19 dan sesudah pandemi covid 19 yang diukur menggunakan rasio keuangan *Current Ratio* (CR) dan *Return on Asset* (ROA), sedangkan untuk rasio keuangan *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Price Earning Ratio* (PER) tidak terdapat perbedaan dalam kinerja keuangan.

## B. Pembahasan

1. Perbedaan Kinerja Keuangan Variabel *Current Ratio* (CR) antara Sebelum dan Sesudah Pandemi Pada Sektor Transportasi

Berdasarkan output pengolahan data uji beda sign-wilcoxon yang disajikan pada tabel diatas, maka dapat dijelaskan bahwa untuk variabel *Current Ratio* (CR) nilai signifikansinya  $< 0,05$  yakni 0,006. Dari hasil tersebut maka  $H_0$  diterima, yaitu terdapat perbedaan yang nyata untuk variabel *current ratio* ketika pandemi belum terjadi dengan pada saat pandemi telah terjadi. Semakin besar rasio lancar, semakin mampu perusahaan membayar hutang jangka pendeknya. Namun, tidak selalu rasio lancar yang tinggi menggambarkan kondisi perusahaan yang baik. Sebaliknya, rasio lancar yang terlalu tinggi juga dapat mengindikasikan inefisiensi dalam pemanfaatan aset, terutama kas dan setara kas (IAI, 2019). Berdasarkan analisis

statistik deskriptif, sebelum pandemi Covid-19 nilai rata-rata variabel *Current Ratio* (CR) sebesar 2.006 dan setelah pandemi Covid-19 menjadi sebesar 1.422, maka dapat diartikan selama pandemi covid-19 terjadi di Indonesia perusahaan transportasi tidak mampu memaksimalkan keuntungannya dan tidak mampu mengelola aset lancarnya untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Hal ini berarti terjadi penurunan pada variabel *current ratio* ketika pandemi belum terjadi dengan pada saat pandemi telah terjadi. Penelitian ini sesuai dengan penelitian yang telah dilakukan oleh (Widyawati et al., 2022) dan (Devi et al., 2020) yang menyebutkan bahwa kinerja keuangan yang di ukur dengan *Current Ratio* (CR) menunjukkan perbedaan yang signifikan saat sebelum terjadi pandemi covid 19 dan sesudah pandemi covid 19 terjadi.

2. Perbedaan Kinerja Keuangan Variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) antara Sebelum dan Sesudah Pandemi Pada Sektor Transportasi

Hasil uji beda sign-wilcoxon yang di ukur menggunakan rasio keuangan *Debt to Equity Ratio* (DER) menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,121 yang berarti  $> 0.05$ . Dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak dengan begitu dapat diketahui tidak terdapat perbedaan yang signifikan terhadap rasio solvabilitas yang diukur dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio*. Namun, berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif, sebelum pandemi Covid-19 nilai rata-rata variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) sebesar 0,360, dan setelah pandemi Covid-19 sebesar -1,212. Dalam hal ini *Debt to Equity Ratio* dapat dikatakan mengalami penurunan akibat wabah Covid-19. Hutang atau komitmen perusahaan lebih besar dari modal sendiri, meskipun rasio *Debt to Equity Ratio* mengalami penurunan dibandingkan dengan sebelum adanya wabah Covid-19, tetapi hasil penelitian tidak menunjukkan adanya perbedaan yang nyata pada rasio ini ketika pandemi belum terjadi dengan pada saat sesudah pandemi terjadi karena ekuitas perseroan masih memiliki kemampuan yang kuat untuk menjamin kewajibannya. Penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Devi et al., (2020), Yulianingtiyas, (2022) dan Ambardi et al., (2021) yang

menyebutkan bahwa kinerja keuangan yang di ukur dengan *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan saat sebelum dan sesudah adanya pandemi Covid-19.

3. Perbedaan Kinerja Keuangan Variabel *Return on Asset* (ROA) antara Sebelum dan Sesudah Pandemi Pada Sektor Transportasi

Berdasarkan hasil uji sign-wilcoxon menunjukkan nilai signifikan pada rasio keuangan *Return on Asset* sebesar 0,028 yang berarti  $< 0.05$ . Hal ini berarti  $H_0$  diterima artinya terdapat perbedaan kinerja keuangan yang diukur menggunakan rasio keuangan *Return on Asset*. Dalam hal ini dapat dinyatakan bahwa terjadi penurunan pada masa pandemi Covid-19. Penurunan *Return on Asset* (ROA) terjadi karena setelah pandemi Covid-19 muncul, pemerintah menetapkan peraturan penguncian wilayah seperti pembatasan skala besar yang melarang masyarakat untuk berkumpul dan berpergian serta pemberlakuan pembatasan kegiatan di masyarakat seperti penyuluhan segala aktivitas yang harus dilakukan di kediaman masing-masing. Secara tidak langsung dengan diberlakukannya peraturan tersebut, mengakibatkan penurunan pendapatan pada perusahaan transportasi. Profitabilitas pasti akan terpengaruh juga jika laba perusahaan menurun akibat pendapatan yang lebih rendah. Sehingga dapat diketahui bahwa terjadi penurunan *Return on Asset* (ROA) ketika pandemi belum terjadi dengan pada saat pandemi telah terjadi. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Widyawati et al., (2022), Devi et al., (2020) dan Yulianingtiyas, (2022) yang menyebutkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan terhadap rasio ROA saat sebelum dan sesudah adanya pandemi Covid-19.

4. Perbedaan Kinerja Keuangan Variabel *Price Earning Ratio* (PER) antara Sebelum dan Sesudah Pandemi Pada Sektor Transportasi

Hasil uji beda sign wilcoxon menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan pada variabel *Price Earning Ratio* (PER) sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 yakni 0,963 yang berarti nilai tercatat  $> 0,05$ , maka dapat dikatakan  $H_0$  ditolak. Hal ini

berarti kalangan investor masih optimis untuk berinvestasi terhadap ekspansi lebih lanjut pada sektor ini. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Esomar & Christianty, 2021) yang menyebutkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan terhadap rasio PER saat sebelum terjadi pandemi Covid-19 dan sesudah pandemi Covid-19 terjadi.

#### IV. SIMPULAN DAN SARAN

##### A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan, tidak terdapat perbedaan yang mencolok antara rasio solvabilitas yang diukur dengan *Debt to Equity Ratio*, dan rasio pasar yang diukur dengan *Price Earnings Ratio*, sementara terdapat perbedaan yang terlihat antara rasio likuiditas, yang diukur dengan *Current Ratio*, dan rasio profitabilitas yang diukur dengan *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 terjadi di Indonesia. Baik rasio likuiditas (*current ratio*) maupun rasio profitabilitas (*return on assets*) mengalami penurunan antara waktu pengu- muman pandemi covid-19 dan sesudahnya, sedangkan rasio solvabilitas (*debt to equity*) dan rasio pasar (*price earning ratio*) meng- alami peningkatan. Dalam situasi wabah Covid-19 saat ini, perusahaan diharapkan mampu mempertahankan kinerja penting perusahaan agar tetap stabil dan terhindar dari kebangkrutan. Untuk peneliti selanjutnya disarankan untuk memperluas penelitian seperti memasukkan sector industri lain yang terkena dampak wabah Covid-19 dan variabel atau indikator lain sebagai variabel dalam penelitian agar diperoleh cakupan yang lebih luas.

##### B. Saran

Diharapkan untuk penelitian selanjutnya agar menambah variabel yang belum ada dalam penelitian ini, serta menambah jang- kauan sample agar penelitian selanjutnya dapat memberikan dampak yang lebih luas lagi.

#### DAFTAR RUJUKAN

Aditia, D., Nasution, D., Sains, F. S., Pembangunan, U., Budi, P., & Utara, U. S. (2020). DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PEREKONOMIAN. 5(2), 212-224.

Ambardi, H. N. (2021). DAMPAK PANDEMI TERHADAP KINERJA KEUANGAN EMITEN

RITEL DI BURSA EFEK INDONESIA. KREATIF: Jurnal Ilmiah Prodi Manajemen Universitas Pamulang, Vol. 9, No. 2, 28-35.

Badan Pusat Statistik. (2021). *Impor Menurut Moda Transportasi, 2019-2020*. 06100.2173.

<https://www.bps.go.id/publication.html?Publikasi%5BtahunJudul%5D=2020&Publikasi%5BkataKunci%5D=transportasi&Publikasi%5BcekJudul%5D=0&yt0=Tampilkan>

Junaedi, F. S. (2020). DAMPAK PERTUMBUHAN COVID-19 TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI NEGARA-NEGARA TERDAMPAK. SIMPOSIUM NASIONAL KEUANGAN NEGARA, 997.

Devi, S., Made, N., Warasniasih, S., Masdiantini, P. R., & Musmini, L. S. (2020). The Impact of COVID-19 Pandemic on the Financial Performance of Firms on the Indonesia Stock Exchange. 23(2), 226-242. <https://doi.org/10.14414/jebav.v23i2.2313>

Dimas Jarot Bayu. (2021). Penumpang Pesawat Internasional Sepanjang 2020 Turun80,61%Databoks.<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/02/02/penumpang-pesawat-internasional-sepanjang-2020-turun-8061>

Hery, (2017), Kajian Riset Akuntansi, PT. Grasindo Prasada, Jakarta.

ICAO (2020). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis.[https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID19/ICAO\\_Coronavirus\\_Econ\\_Impact.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf)

Ikatan Akuntansi Indonesia. (2019). Modul Level Dasar (CAFB) Manajemen Keuangan. Jakarta: Ikatan Akuntansi Indonesia.

Musselwhite, C., Avineri, E., & Susilo, Y. (2020). Editorial JTH 16-The Coronavirus Disease COVID-19 and implications for transport and health. *Journal of Transport & Health*, 16, 100853. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100853>

Oeliesta. (2021). Analisis pengaruh pandemi Covid-19 terhadap pertumbuhan ekonomi

- dengan uji statistik Mc Nemar. *Jurnal Paradigma Ekonomika*. 16(3), 503–516.
- Pitoyo, M. M., & Lestari, H. S. (2018). Pengaruh Likuiditas Terhadap Profitabilitas Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Manajemen Bisnis Kompetensi*.
- Sugiyono, (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Edisi Ke-2, Cetakan Ke-2. Bandung: CV.
- Sutrisno, (2017). *Manajemen Keuangan Teori, Konsep dan Aplikasi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Widyawati, N. L., Ningtyas, M. N., Islam, U., Maulana, N., & Ibrahim, M. (2018). Analysis of financial and share performance performance before and after the covid-19 pandemic on the indonesia stock exchange (idx). 2(Idx). <https://doi.org/10.32812/jibeka.v16i2.1029>
- Wielechowski, M., Czech, K., & Grzęda, Ł. (2020). Decline in mobility: Public transport in Poland in the time of the COVID-19 pandemic. *Economies*, 8(4), 1–24. <https://doi.org/10.3390/ECONOMIES8040078>
- Yulianingtiyas, E. T. (2022). Analisis kinerja keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebelum dan masa pandemi covid 19. 4(9), 3798–3805.