

## ANALISIS KOMPARATIF KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN TRANSPORTASI & LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19 TAHUN 2018 – 2021

**Ni Nyoman Rianti Apriliasari , Siti Aisyah Hidayati**

Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis, Universitas Mataram

Correspondence		
Email: <a href="mailto:riantiapriliasari@icloud.com">riantiapriliasari@icloud.com</a>	No. Telp:	
Submitted 9 Maret 2024	Accepted 16 Maret 2024	Published 17 Maret 2024

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi & logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 dengan menggunakan rasio keuangan (*Current Ratio*, *Return On Asset*, *Debt to Equity Ratio*, *Receivable Turnover Ratio*, dan *Earnings Per Share*). Penelitian ini merupakan penelitian komparatif. Populasi dalam penelitian ini adalah 36 perusahaan transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Pengambilan sampel dilakukan dengan *purposive sampling* sehingga terpilih 17 perusahaan. Data yang digunakan adalah data sekunder berupa laporan keuangan tahunan yang dipublikasikan oleh masing-masing perusahaan. Data dianalisis menggunakan statistik deskriptif, uji beda dua rata-rata *Paired Sample T-Test* dan *Wilcoxon Sign Rank Test*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi & logistik sebelum dan saat covid-19 dilihat dari *Current Ratio*, *Return On Asset*, *Debt to Equity Ratio*, *Receivable Turnover Ratio*, dan *Earnings Per Share*.

Kata Kunci: Kinerja Keuangan, Pandemi Covid-19, Transportasi dan Logistik

### ABSTRACT

*The research aims to analyze the differences in financial performance of transportation & logistics companies before and during the covid-19 pandemic using financial ratios (Current Ratio, Return On Asset, Debt to Equity Ratio, Receivable Turnover Ratio, and Earnings Per Share). This research is a comparative study. The population in this study were 36 transportation & logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The sample was taken through purposive sampling so there 17 companies were selected. The data is applied in this research is secondary data as annual financial reports published by each company. Data analyzed use descriptive statics, Paired Sample T-Test and Wilcoxon Sign Rank Test. The results showed that there were no differences in the financial performance of transportation & logistics companies before and during covid-19 seen from the Current Ratio, Return On Asset, Debt to Equity Ratio, Receivable Turnover Ratio, and Earnings Per Share.*

*Keywords: Financial Performance, Covid-19 Pandemic, Transportation and Logistics*

## PENDAHULUAN

Kondisi pandemi covid-19 yang mewabah hampir diseluruh dunia telah membawa dampak bagi perekonomian diberbagai negara termasuk Indonesia. Mengacu pada data yang disampaikan lewat BPS bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2020 mengalami pertumbuhan negatif. Dalam situasi resesi ekonomi seperti ini diyakini bahwa tidak semua perusahaan akan mengalami penurunan kinerja, karena bisa jadi ada beberapa industri yang tidak terdampak atau bahkan mengalami peningkatan kinerja. Munculnya pandemi covid-19 merebak di Indonesia, menyebabkan masyarakat menjalankan gaya hidup baru di rumah saja (*stay at home life style*) serta keharusan menjaga jarak atau *physical distancing* telah memaksa banyak orang untuk membatasi kegiatannya. Kasus pertama penyebaran covid-19 di Indonesia diumumkan oleh Presiden Ir. Joko Widodo pada pada 2 Maret 2020. Dalam waktu singkat menyebar cepat ke berbagai wilayah Indonesia. Krisis kesehatan akibat pandemi

covid-19 tidak dapat dielakkan memberikan dampak yang luar biasa bagi Indonesia, tidak hanya kepada aspek kesehatan dan kemanusiaan, tetapi juga aspek sosial dan ekonomi. Kebijakan PSBB, *Work From Home (WFH)* dan protokol kesehatan yang mengurangi mobilitas manusia, barang, dan jasa mengakibatkan kegiatan ekonomi di berbagai sektor menurun tajam. Pandemi Covid-19 menyerang Indonesia pada awal tahun 2020 memaksa pemerintah Indonesia untuk menerapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Adanya PSBB maka perkantoran dan sebagian besar industri dilarang beroperasi untuk kurun waktu yang relatif lama sehingga menimbulkan kerugian secara ekonomi. Kerugian tersebut juga berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi perusahaan. Perusahaan adalah sebuah organisasi yang didirikan dengan tujuan untuk memperoleh laba (keuntungan), baik itu perusahaan besar atau pun perusahaan kecil. Pendiriannya diorientasikan untuk mendapatkan keuntungan (*profit oriented*) (Astuti et al., 2022).

Di Indonesia banyak sektor bisnis terkena dampak negatif pandemi covid-19, salah satunya adalah sektor transportasi yang merupakan sektor yang sangat terkait dengan perkembangan dan pembangunan perekonomian negara, pentingnya peranan sektor transportasi didalam kehidupan masyarakat didorong oleh peningkatan kebutuhan akan jasa angkutan bagi masyarakat untuk mobilitas dan pengangkutan barang ke berbagai daerah. Namun akibat pandemi covid-19 sektor ini mengalami tekanan yang cukup dalam. Merosotnya minat masyarakat untuk berpergian tentu memicu penurunan omzet usaha bidang transportasi yang berdampak pula pada kinerja dan performa perusahaan. Pandemi virus corona atau covid-19 membuat pemerintah sempat menerapkan pembatasan sosial berskala besar (PSBB), yang membuat mobilitas masyarakat turun drastis. Berdasarkan pemaparan Ketua Umum Kadin (Kamar Dagang dan Industri) Bidang Perhubungan Carmelita terdapat penurunan kinerja keuangan pada industri transportasi di Indonesia hingga sebesar 50% sebagai akibat dari ditutupnya bandara, stasiun, hingga terminal di banyak wilayah saat masa *social distancing* di Indonesia.

Beberapa alat analisis yang digunakan untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan antara lain analisis laporan keuangan komparatif, analisis, analisis laporan keuangan *common-size*, analisis rasio keuangan, analisis arus kas dan model valuasi (Brigham & Houston, 2018). Salah satu jenis alat ukur yang dapat digunakan dalam menganalisis keadaan keuangan perusahaan yaitu rasio keuangan. Analisis keuangan yang mencakup analisis rasio keuangan, analisis kelemahan dan kekuatan di bidang finansial akan sangat membantu dalam menilai prestasi manajemen masa lalu dan prospeknya di masa mendatang. Dengan analisis keuangan ini dapat diketahui kekuatan serta kelemahan yang dimiliki oleh seorang *business enterprise* (Sartono, 2017). Analisis rasio keuangan menjadi salah satu analisis yang sering digunakan dalam menilai dan mengukur kinerja keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu. Penggunaan rasio keuangan sebagai alat ukur kinerja keuangan memiliki sejumlah alasan penting yang menjadikannya alat yang sangat berharga dalam analisis keuangan perusahaan. Pertama, rasio keuangan memberikan gambaran cepat dan mudah dimengerti tentang kesehatan keuangan perusahaan. Perusahaan mengkonversi data keuangan yang kompleks menjadi angka-angka yang dapat dengan mudah dibandingkan dan dipahami oleh pemangku kepentingan, seperti investor, analis, dan manajemen perusahaan. Kedua, rasio keuangan memungkinkan perbandingan yang efektif, baik antara kinerja perusahaan dari waktu ke waktu maupun dengan pesaing dalam industri yang sama. Ini membantu dalam menilai posisi relatif perusahaan dalam pasar. Selain itu, rasio keuangan juga dapat digunakan sebagai indikator untuk mengidentifikasi masalah potensial atau tren yang memerlukan perhatian, seperti masalah likuiditas atau efisiensi operasional. Terakhir, rasio keuangan

membantu dalam pengambilan keputusan, memberikan wawasan tentang efektivitas kebijakan manajemen, dan membantu perusahaan dalam mengukur pencapaian tujuan keuangan. Analisis rasio melibatkan perbandingan dengan angka rata-rata industri, selain itu banyak perusahaan juga membandingkan perusahaan dengan sebagian pesaing utama di industri mereka. Rasio keuangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah rasio likuiditas, rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, rasio aktivitas, dan rasio nilai pasar (Brigham & Houston, 2018).

Rasio Likuiditas terdiri dari beberapa proksi yaitu *Current Ratio* (Rasio Lancar), *Quick Ratio* (Rasio Cepat), *Cash Ratio* (Rasio Kas), *Operating Cash Flow Ratio* (Rasio Arus Kas Operasional), dan *Working Capital Ratio* (Rasio Modal Kerja). Pada penelitian ini menggunakan proksi *Current Ratio* (CR) adalah alat pengukur kemampuan suatu usaha dalam membayar kewajiban jangka pendek seperti upah dan utang. Apabila nominalnya lebih dari 1, maka perusahaan memiliki aset lancar yang cukup untuk membayar kewajibannya. Namun apabila hasilnya di bawah 1, maka dapat dikatakan bahwa perusahaan tersebut sedang kesulitan membayar kewajiban tepat waktu karena asetnya tidak dapat menutupi utang. Dapat dikatakan bahwa *current ratio* adalah tolak ukur pengembangan perusahaan sebagai pertimbangan untuk berinvestasi. Tentunya apabila menjadi investor, kami tidak ingin menanamkan modal pada bisnis yang tidak berkembang. *Current ratio* mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar. Likuiditas perusahaan dianggap penting dalam menjaga kelangsungan operasional dan keberlanjutan perusahaan. *Current ratio* memberikan indikasi tentang sejauh mana perusahaan dapat memenuhi kewajiban jangka pendeknya, sehingga dapat digunakan sebagai proksi untuk mengukur tingkat likuiditas perusahaan tersebut. *Current ratio* hanya mempertimbangkan aset lancar perusahaan, seperti kas, piutang, dan persediaan, yang dianggap lebih likuid dan mudah dikonversi menjadi kas dalam jangka pendek. Dalam konteks kinerja keuangan perusahaan, fokus pada aset lancar dapat memberikan gambaran tentang kecukupan sumber daya perusahaan yang dapat digunakan dalam menghadapi kewajiban jangka pendek.

Rasio Profitabilitas terdiri dari beberapa proksi yaitu *Return On Asset* (Pengembalian atas Aset), *Return On Equity* (Pengembalian atas Ekuitas), *Return On Investment* (Pengembalian atas Investasi), *Gross Profit Margin* (Margin Laba Kotor), dan *Net Profit Margin* (Margin Laba Bersih). Pada penelitian ini menggunakan proksi *Return On Asset* (ROA) adalah metrik yang menunjukkan kemampuan Perusahaan dalam mengelola aset untuk meraih laba usaha. ROA adalah rasio yang paling umum digunakan untuk menilai kinerja Perusahaan dalam menghasilkan profit. ROA dapat dijadikan sebagai ukuran apakah Perusahaan memiliki prospek bisnis yang baik dimasa depan atau tidak. Perusahaan diharapkan dapat mengoptimalkan penggunaan asetnya untuk menghasilkan tingkat pengembalian yang tinggi. ROA memberikan gambaran tentang sejauh mana perusahaan dapat menghasilkan laba dari aset yang dimilikinya. ROA juga memberikan indikasi tentang pengembalian yang diperoleh oleh pemilik modal perusahaan. Pemilik modal mengharapkan pengembalian yang wajar atas investasi mereka. ROA dapat digunakan sebagai indikator pengembalian modal perusahaan, karena mengukur laba yang dihasilkan perusahaan relatif terhadap total aset yang digunakan. ROA dapat digunakan untuk membandingkan kinerja keuangan antara perusahaan dalam industri yang sama. Dalam analisis komparatif, ROA memberikan gambaran tentang sejauh mana perusahaan dapat menghasilkan laba dari aset yang dimiliki dibandingkan dengan pesaingnya. Hal ini dapat memberikan wawasan tentang keunggulan kompetitif perusahaan dalam penggunaan asetnya. ROA memberikan gambaran

tentang tingkat profitabilitas perusahaan dan kemampuan manajemen dalam mengelola risiko. Profitabilitas adalah faktor penting untuk kelangsungan dan pertumbuhan perusahaan. ROA dapat digunakan sebagai proxy untuk mengukur profitabilitas perusahaan dan mengevaluasi sejauh mana manajemen mampu menghasilkan laba yang menguntungkan dan mengelola risiko dengan baik.

Rasio solvabilitas terdiri dari beberapa proksi yaitu *Debt to Equity Ratio* (Rasio Utang terhadap Ekuitas), *Interest Coverage Ratio* (Rasio Cakupan Bunga), *Debt to Capital Ratio* (Rasio Utang terhadap Modal) dan *Debt to Assets Ratio* (Rasio Utang terhadap Aset). Pada penelitian ini menggunakan proksi *Debt to Equity Ratio* (DER) adalah sebuah rasio keuangan yang membandingkan jumlah hutang dengan ekuitas. Ekuitas dan jumlah hutang piutang yang digunakan untuk operasional perusahaan harus berada dalam jumlah yang proporsional. *Debt to Equity Ratio* atau rasio utang terhadap modal merupakan salah satu indikator yang penting untuk melihat kondisi kesehatan keuangan suatu perusahaan. Rasio ini dapat menunjukkan tingkat kemandirian finansial perusahaan berkaitan dengan utang. Para pemberi hutang atau investor biasanya akan lebih cenderung memilih perusahaan yang *Debt to Equity Ratio*-nya lebih kecil. DER memberikan gambaran tentang sejauh mana suatu entitas mengandalkan utang dalam pembiayaan operasionalnya. Semakin tinggi DER, semakin besar ketergantungan pada utang, yang bisa menunjukkan risiko yang lebih tinggi terkait pembayaran bunga dan kewajiban utang. DER dapat memberikan indikasi tentang kekuatan keuangan suatu entitas dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya. Rasio yang rendah menunjukkan bahwa entitas memiliki modal yang lebih besar dibandingkan dengan utangnya, sehingga memiliki kemampuan yang lebih baik untuk menghadapi risiko keuangan. Dengan adanya rasio utang terhadap modal yang kecil, bisa diartikan bahwa perusahaan tersebut memiliki kewajiban hutang yang kecil juga. Sehingga bisa menguntungkan para investor yang akan memberikan pinjaman. Sebaliknya, semakin tinggi rasio utang terhadap modal, maka semakin tinggi pula jumlah hutang atau kewajiban perusahaan untuk melunasi hutang yang harus dibayar baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

Rasio aktivitas terdiri dari beberapa proksi yaitu *Total Asset Turnover Ratio* (Rasio Perputaran Aset), *Fixed Asset Turnover Ratio* (Rasio Perputaran Aktiva Tetap), *Inventory Turnover Ratio* (Rasio Perputaran Persediaan), *Working Capital Turnover Ratio* (Rasio Perputaran Modal Kerja) dan *Receivable Turnover Ratio* (Rasio Perputaran Piutang), dan pada penelitian ini yaitu *Receivable Turnover Ratio* (RTR) adalah rasio perputaran piutang menurut Kasmir (2012:176), yaitu perputaran piutang adalah rasio yang dipakai untuk mengukur berapa lama penagihan piutang saat satu periode atau bahkan berapa kali dana yang tertanam dalam piutang. Secara umum bisa ketahu bahwa rasio piutang termasuk ke dalam rasio aktivitas, yang dapat digunakan mengukur seberapa efektivitas perusahaan tersebut dapat menagih kreditnya tersebut menjadi kas. Rasio piutang akan menunjukkan seberapa baik Anda mengelola piutang tersebut. Terbukti jika perusahaan tersebut memiliki nilai rasio perputaran piutangnya besar, maka bisa pahami jika perusahaan tersebut baik dan cepat dalam menagih utangnya. Rasio ini dapat membantu dalam mengelola likuiditas perusahaan dengan menunjukkan seberapa cepat piutang dapat diubah menjadi kas. Semakin tinggi rasio, semakin cepat perusahaan dapat mengonversi piutang menjadi kas yang dapat digunakan untuk memenuhi kewajiban atau membiayai operasional. Rasio Perputaran Piutang juga dapat memberikan wawasan tentang kebijakan kredit perusahaan. Jika rasio rendah, ini mungkin menunjukkan bahwa perusahaan memberikan kredit yang terlalu longgar atau memiliki masalah dengan piutang tak tertagih.

Rasio pasar terdiri dari beberapa proksi yaitu *Price Earnings Ratio* (Rasio Harga Saham terhadap Laba Bersih per Saham), *Divident Per Share* (Dividen Per Saham), *Divident Yield* (Imbal Hasil Dividen), *Dividen Payout Ratio* (Rasio Pembayaran Dividen), *Price to Book Value Ratio* (Rasio Harga terhadap Nilai Buku), dan *Earnings Per Share* (Laba per Lembar Saham). Pada penelitian ini yaitu *Earnings Per Share (EPS)* adalah rasio keuangan yang mengukur jumlah laba bersih yang diperoleh dalam setiap lembar saham yang beredar. Rasio ini adalah metrik penting bagi investor dan analis keuangan karena dapat memberikan gambaran tentang sejauh mana perusahaan menghasilkan keuntungan yang dapat dibagikan kepada pemegang sahamnya. EPS adalah representasi dari jumlah uang yang akan diterima oleh para pemegang saham atas setiap lembar saham yang mereka miliki. Biasanya pembagian dividen atau keuntungan saham dilakukan pada akhir tahun. Alasan mengapa menggunakan proksi *Earnings Per Share (EPS)* dalam menilai kinerja keuangan perusahaan adalah karena EPS memberikan gambaran yang lebih spesifik tentang pendapatan per saham yang dihasilkan oleh perusahaan. Dengan menggunakan EPS, investor dan analis dapat melihat seberapa efektif perusahaan dalam menghasilkan laba untuk setiap saham yang dimiliki oleh pemegang saham. EPS memberikan informasi langsung kepada pemegang saham tentang seberapa banyak pendapatan yang mereka dapatkan dari setiap saham yang mereka miliki. Hal ini memungkinkan pemegang saham untuk membandingkan kinerja keuangan perusahaan dengan investasi mereka.

**Tabel 1. 1 Rata-Rata *Current Ratio (CR)*, *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Receivable Turnover Ratio (RTR)*, dan *Earnings Per Share (EPS)* Pada Perusahaan Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2021**

Variabel	Tahun			
	Sebelum Covid-19		Saat Covid-19	
	2018	2019	2020	2021
<b>CR (x)</b>	1,16	1,40	1,56	1,87
<b>ROA (%)</b>	4,19	-2,82	2,12	3,73
<b>DER (x)</b>	1,55	0,64	0,86	1,31
<b>RTR (Hari)</b>	94	96	174	243
<b>EPS (Rp)</b>	60.298,70	56.748,60	34,77	972,72

Sumber: data diolah

utang-utang tersebut. Nilai DER di atas 100% atau 1, maka kondisi perusahaan masuk dalam kategori warning. Nilai DER di atas 200% atau 2, maka kondisi perusahaan sudah beresiko tinggi. Perusahaan yang memiliki rasio DER di atas 200% sangat rawan dengan berbagai macam resiko. Selama empat tahun, tahun 2018 dan tahun 2021 kondisi perusahaan masuk dalam kategori warning dan tahun 2019 dan 2020 masuk ke dalam kategori sehat. DER yang baik harus dibawah angka 1 atau di bawah 100%. Yang artinya semakin rendah rasio DER akan semakin bagus kondisi fundamental perusahaan. Dimana rendahnya rasio ini menunjukkan besarnya utang perusahaannya lebih kecil dibandingkan besaran aset yang dimilikinya. Sehingga nantinya jika utang gagal dibayarkan perusahaan masih memiliki dana untuk melunasi kewajiban dan dapat meneruskan operasional perusahaan sebagaimana mestinya. Kemudian rasio aktivitas yang diproksikan oleh *Receivable Turnover Ratio (RTR)* mengalami peningkatan disetiap tahunnya. Sebelum pandemi covid-19 rata-rata RTR pada tahun 2018 sebanyak 94 hari kemudian di tahun 2019 menjadi 96 hari. Peningkatan dari tahun

2018 ke 2019 sebanyak 2 hari. Kemudian disusul pada saat covid-19 rata-rata RTR kembali mengalami peningkatan pada tahun 2020 yaitu 174 hari. Pada tahun 2021 RTR mengalami peningkatan lagi sebesar 69 hari sehingga menjadi 243 hari. Semakin lama perputaran hari pada piutang, semakin buruk kondisi keuangan perusahaan. Ini menunjukkan bahwa perusahaan menghadapi kesulitan dalam mengumpulkan piutangnya dengan cepat. Jika perputaran hari piutang terlalu lama, dapat menyebabkan masalah likuiditas dan mempengaruhi arus kas perusahaan. Perusahaan mungkin menghadapi risiko yang lebih tinggi terkait dengan piutang macet atau tunggakan pembayaran dari pelanggan. Selanjutnya rasio pasar yang diprosikan dengan *Earning Per Share (EPS)* mengalami fluktuatif sebelum dan saat pandemi covid-19. Sebelum pandemi covid-19 EPS pada tahun 2018 sebesar Rp60.298,70 kemudian turun di tahun 2019 menjadi Rp56.748,60 kemudian disusul saat pandemi covid-19 tahun 2020 juga mengalami penurunan yang sangat drastis sebesar Rp34,77 dan mengalami peningkatan pada tahun 2021 sebesar Rp972,72.

Meskipun demikian, kinerja perusahaan masih dapat dikatakan baik dalam masa pandemi. Penelitian oleh Ibrahim et al., (2021) dalam penelitian tersebut menunjukkan bahwa variabel *Quick ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Return on Equity* dan *Total Asset Turnover* tidak terdapat perbedaan yang signifikan perusahaan subsektor rokok yang terdaftar di BEI antara sebelum dengan saat terjadinya pandemi covid-19. Penelitian Lumenta et al., (2021) dalam penelitian tersebut menunjukkan bahwa kinerja keuangan semua perusahaan transportasi yang diteliti mengalami penurunan pada tahun 2020 yaitu pada saat pandemi covid-19 terjadi, dan kinerja keuangan perusahaan transportasi sebelum covid-19 lebih baik dibandingkan saat terjadinya pandemi covid-19. Mengacu pada uraian diatas dan hasil penelitian terdahulu yang telah disampaikan maka terdapat *research gap* penelitian antara penelitian yang satu dengan penelitian yang lainnya. Terdapat kesimpulan yang berbeda-beda mengenai kinerja keuangan perusahaan antara sebelum dan saat pandemi covid-19. Atas dasar permasalahan dan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait perbandingan kinerja keuangan perusahaan dengan mengambil judul **“ANALISIS KOMPARATIF KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN TRANSPORTASI & LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19 TAHUN 2018 – 2021**

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan bentuk penelitian komparatif. Penelitian komparatif adalah penelitian yang membandingkan satu atau lebih variabel mandiri dengan dua atau lebih populasi, sampel, atau waktu yang berbeda (Sugiyono, 2018). Penelitian ini membandingkan kinerja keuangan perusahaan sebelum dan saat pandemi covid-19 (Studi Pada Perusahaan Transportasi & Logistik Yang Terdaftar di BEI). dimana akan dilakukan perbandingan kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) sebelum dan saat pandemi covid-19.

Lokasi penelitian ini menggunakan data dari Bursa Efek Indonesia berupa data sekunder melalui akses media internet web [www.idx.com](http://www.idx.com) dan website resmi masing-masing Perusahaan dengan rentang waktu dimulai dari tanggal 8 September 2023 s/d selesai.

**Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian**

Kegiatan	Bulan					
	Sept	Okt	Nov	Des	Jan	Feb
Penyusunan Draft						

Penyusunan Proposal						
Ujian Seminar Proposal						
Pengolahan dan Analisis Data						
Sidang Skripsi						
Revisi						

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sampel survey dimana penelitian ini mengamati sebagian elemen atau sampel. Dalam penelitian ini survey yang dimaksud merupakan survey kepustakaan dengan cara pengumpulan data melalui buku, catatan, atau dokumen berupa jurnal, skripsi, laporan keuangan, dan referensi yang berkaitan dengan masalah penelitian. Pada penelitian ini pengumpulan data dilakukan melalui laporan tahunan masing-masing perusahaan tahun 2018-2021.

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdapat dari objek/subjek yang memiliki kriteria tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk mendapatkan sebuah hasil riset (Sugiyono, 2015:80). Populasi pada penelitian ini adalah 36 perusahaan subsektor transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2018-2021. Perusahaan yang tergolong kedalam kategori populasi perusahaan ini dapat diketahui.

Sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2014). Teknik sampling pada dasarnya dibedakan menjadi dua probability dan nonprobability sampling. Probability sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur populasi untuk menjadi anggota sampel. Teknik probability sampling meliputi, simple random sampling, proportionate stratified sampling random, dan sampling. Teknik nonprobability sampling adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberikan kesempatan atau peluang yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dijadikan sampel. Teknik sampling yang digunakan pada penelitian ini yaitu purposive sampling. Purposive sampling yaitu teknik sampling yang digunakan oleh peneliti jika peneliti mempunyai pertimbangan-pertimbangan tertentu dalam pengambilan sampelnya (Sugiyono, 2014). Teknik ini dipilih karena, adanya beberapa pertimbangan yaitu faktor waktu, tenaga, dan biaya yang terbatas. Dengan teknik ini, peneliti dapat menentukan sampel berdasarkan tujuan tertentu, tetapi tetap mematuhi syarat-syarat yang berlaku. Adapun pertimbangan ataupun kriteria yang digunakan dalam penelitian, yaitu sebagai berikut:

**Tabel 3. 2 Kriteria Pengambilan Sampel**

No	Kriteria	Jumlah	Total
1	Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) saat tahun 2018 – 2021.	36	36
2	Perusahaan transportasi yang tidak menerbitkan laporan keuangan secara konsisten saat tahun 2018 – 2021.	(19)	17
	<b>Total Perusahaan yang dijadikan sampel</b>	<b>17</b>	<b>17</b>

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik studi dokumentasi. Teknik dokumentasi merupakan pengambilan data yang tersedia berupa surat,

catatan harian, laporan, dan foto. Kemudian melakukan pencatatan terhadap data-data yang diperlukan pada perusahaan sektor transportasi & logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2021. Data-data yang diperlukan berupa laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang diperoleh dari [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan website resmi masing-masing perusahaan.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif. Data kuantitatif yang digunakan terkait dengan variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini seperti *Current Ratio* (CR), *Return On Asset* (ROA), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Receivable Turnover Ratio* (RTR), dan *Earnings Per Share* (EPS) pada laporan keuangan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018 – 2021. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data Sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung dari perusahaan dan dalam bentuk sudah jadi serta sudah dipublikasikan. Data tersebut diperoleh dari situs resmi Bursa Efek Indonesia (BEI).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perbedaan kinerja keuangan Perusahaan transportasi dan logistic sebelum dan saat pandemi covid-19 2018-2021 yang dimana periode sebelum pandemi covid-19 yaitu tahun 2018-2019 dan periode saat pandemi covid-19 yaitu tahun 2020-2021. Jumlah Perusahaan transportasi dan logistik yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah 17 perusahaan yaitu Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELY), Mineral Sumber Daya Mandiri Tbk. (AKSI), Blue Bird Tbk. (BIRD), Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP), Garuda Indonesia (Persero) Tbk. (GIAA), Eka Sari Lorena Transport Tbk. (LRNA), Mitra International Resources (MIRA), Mitra Investindo Tbk. (MITI), Sidomulyo Selaras Tbk. (SDMU), Samudera Indonesia Tbk. (SMDR), Express Transindo Utama Tbk. (TAXI), Temas Tbk. (TMAS), WEHA Transportasi Indonesia Tb (WEHA), Jaya Trishindo Tbk. (HELI), Indomobil Multi Jasa Tbk. (IMJS), dan Adi Sarana Armada Tbk. (ASSA).

Data keuangan yang digunakan dalam penelitian ini diambil dari website masing-masing Perusahaan transportasi dan situs Bursa Efek Indonesia. Data yang diambil berupa rasio keuangan seperti likuiditas yang diukur menggunakan proksi *Current Ratio* (CR), rasio profitabilitas yang diukur dengan proksi *Return On Asset* (ROA), rasio solvabilitas diukur dengan proksi *Debt to Equity Ratio* (DER), rasio aktivitas yang diukur dengan proksi *Receivable Turnover Ratio* (RTR), dan rasio paasar diukur dengan proksoi *Earnings Per Share* (EPS). Kemudian dilakukan analisis deskriptif serta uji hipotesis untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi sebelum dan saat pandemi covid-19.

Pada tabel 4.1 Rata-rata *Return On Asset* (ROA) sebelum pandemi sebesar -2,27 dan rata-rata saat pandemi sebesar 2,55. Pada tabel 4.1 menunjukkan ROA sebelum pandemi bernilai negatif. *Return on Assets* (ROA) perusahaan negatif, ini menunjukkan bahwa perusahaan mengalami kerugian atau menghasilkan laba bersih yang lebih rendah daripada total aset yang dimilikinya. Artinya, perusahaan tidak efisien dalam menggunakan asetnya untuk menghasilkan laba, bahkan mungkin mengalami kerugian yang signifikan. Namun seiring berjalannya waktu ketika pandemi, *Return on Assets* (ROA) yang positif menunjukkan bahwa perusahaan berhasil menghasilkan laba bersih yang cukup besar dibandingkan dengan total aset yang dimilikinya. Artinya, perusahaan efisien dalam menggunakan asetnya untuk menghasilkan keuntungan. ROA yang positif mengindikasikan bahwa perusahaan memiliki

kinerja keuangan yang baik. Ini bisa menjadi tanda bahwa perusahaan mampu menghasilkan laba yang cukup untuk memberikan keuntungan kepada pemegang saham dan memperkuat posisinya di tengah-tengah adanya pandemi covid-19.

Pada tabel 4.1 rata-rata nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) sebelum pandemi sebesar 1,01 artinya DER di atas 1 atau di atas 100% menunjukkan bahwa perusahaan memiliki lebih banyak utang daripada ekuitas. Ini berarti bahwa perusahaan lebih bergantung pada utang untuk mendanai operasinya daripada pada modal sendiri yang diinvestasikan oleh pemilik Perusahaan. DER yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan memiliki tingkat risiko yang lebih tinggi dalam hal pembayaran bunga dan pokok utang. Nilai rata-rata DER saat pandemi sebesar 0,76 artinya perusahaan memiliki ketergantungan yang lebih rendah pada utang untuk mendanai operasinya. Ini bisa menunjukkan kestabilan keuangan, karena perusahaan tidak memiliki beban utang yang terlalu besar yang harus dibayar. DER perusahaan sebesar 76% atau 0,76 x (kali), yang menunjukkan bahwa penggunaan utang perusahaan sebesar 76% dibandingkan total ekuitas pemegang saham.

Pada tabel 4.1 rata-rata nilai *Receivable Turnover Ratio* (RTR) sebelum pandemi sebesar 95 hari dan nilai rata-rata saat pandemi sebesar 208 hari. Artinya perputaran piutang sebelum pandemi lebih cepat dibandingkan pada saat pandemi. Perusahaan dapat mengumpulkan piutangnya dalam waktu yang relatif singkat. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kebijakan yang efektif dalam mengelola piutangnya dan memiliki hubungan yang baik dengan pelanggan dalam hal pembayaran. Pada saat pandemi perputaran piutang semakin lama yaitu 208 hari, ini artinya perputaran piutang yang lambat meningkatkan risiko piutang macet, di mana piutang tidak tertagih dan menjadi tidak dapat dipulihkan. Ketidakpastian ekonomi yang disebabkan oleh pandemi dapat membuat pelanggan lebih berhati-hati dalam pengeluaran dan pembayaran, yang dapat mengakibatkan penundaan dalam pembayaran piutang.

Pada tabel 4.1 rata-rata nilai *Earnings Per Share* (EPS) sebesar 5,30 dan saat pandemi sebesar -15,07 artinya EPS sebelum pandemi lebih besar daripada saat pandemi covid-19. EPS positif adalah indikator kesehatan keuangan perusahaan. EPS yang positif sebelum pandemi ini menunjukkan bahwa pendapatan yang dihasilkan oleh perusahaan cukup besar untuk menutupi semua biaya, termasuk biaya operasional, bunga, pajak, dan lain-lain, serta menghasilkan laba yang tersisa untuk dibagikan kepada pemegang saham.

### Analisis Statistik Deskriptif

Perhitungan statistik deskriptif dilakukan dengan dua kelompok data yaitu data sebelum pandemi covid-19 dan data saat pandemi covid-19. merupakan tabel data statistik deskriptif dari perhitungan variabel penelitian yang telah diolah dari nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata, dan standar deviasi.

Berdasarkan perhitungan statistik deskriptif dari tabel 4.2 menunjukkan bahwa hasil dari variabel *current ratio* sebelum adanya pandemi covid-19 memiliki nilai minimum 0.06, nilai maksimum 3.14, serta nilai rata-rata 0.9688 dan standar deviasi 0.77463. *Current ratio* saat pandemi covid-19 memiliki nilai minimum 0.03, nilai maksimum 3.73, serta nilai rata-rata 1.0800 dan standar deviasi 0.92907. Berdasarkan nilai rata-rata tersebut dapat dikatakan bahwa *current ratio* saat pandemi mengalami peningkatan dibandingkan dengan *current ratio* sebelum pandemi. Hal ini menunjukkan bahwa *current ratio* saat pandemi lebih baik daripada *current ratio* sebelum pandemi covid-19.

Berdasarkan perhitungan statistik deskriptif dari tabel 4.2 menunjukkan bahwa hasil dari variabel *return on asset* sebelum adanya pandemi covid-19 memiliki nilai minimum -76.89, nilai maksimum 15.19, serta nilai rata-rata -2.2682, dan standar deviasi 20.09988. *Return on asset* saat pandemi covid-19 memiliki nilai minimum -40.49, nilai maksimum 45.60, serta nilai rata-rata 2.5547 dan standar deviasi 16.12659. Berdasarkan nilai rata-rata *return on asset* saat pandemi lebih besar dibandingkan *return on asset* sebelum pandemi. Hal ini berarti *return on asset* saat pandemi lebih baik dari pada *return on asset* sebelum pandemi covid-19.

Berdasarkan perhitungan statistik deskriptif dari tabel 4.2 menunjukkan bahwa hasil dari variabel *debt to equity ratio* sebelum adanya pandemi covid-19 memiliki nilai minimum -2.62, nilai maksimum 6.30, serta nilai rata-rata 1.0065, dan standar deviasi 2.01239. *Debt to equity ratio* saat pandemi covid-19 memiliki nilai minimum -2.79, nilai maksimum 5.53, serta nilai rata-rata 0.7647 dan standar deviasi 1.83599. Berdasarkan nilai rata-rata *debt to equity ratio* sebelum pandemi lebih besar dibandingkan *debt to equity ratio* saat pandemi. Hal ini berarti *debt to equity ratio* sebelum pandemi lebih baik dari pada *debt to equity ratio* saat pandemi covid-19.

Berdasarkan perhitungan statistik deskriptif dari tabel 4.2 menunjukkan bahwa hasil dari variabel *receivable turnover ratio* sebelum adanya pandemi covid-19 memiliki nilai minimum 3.00, nilai maksimum 324.00, serta nilai rata-rata 95.2941, dan standar deviasi 104.40532. *Receivable turnover ratio* saat pandemi covid-19 memiliki nilai minimum 7.00, nilai maksimum 1217.00, serta nilai rata-rata 208.4118 dan standar deviasi 373.05882. Berdasarkan nilai rata-rata *receivable turnover ratio* saat pandemi lebih besar dibandingkan *receivable turnover ratio* sebelum pandemi. Hal ini berarti *receivable turnover ratio* saat pandemi lebih baik dari pada *receivable turnover ratio* sebelum pandemi covid-19.

Berdasarkan perhitungan statistik deskriptif dari tabel 4.2 menunjukkan bahwa hasil dari variabel *earnings per share* sebelum adanya pandemi covid-19 memiliki nilai minimum -224.96, nilai maksimum 154.50, serta nilai rata-rata 5.2953, dan standar deviasi 73.33861. *Earnings per share* saat pandemi covid-19 memiliki nilai minimum -238.20, nilai maksimum 66.50, serta nilai rata-rata -15.0671 dan standar deviasi 65.62463. Berdasarkan nilai rata-rata *earnings per share* sebelum pandemi lebih besar dibandingkan *earnings per share* saat pandemi. Hal ini berarti *earnings per share* sebelum pandemi lebih baik dari pada *earnings per share* saat pandemi covid-19.

### Uji Normalitas Data

Uji Normalitas digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui apakah uji beda yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan uji parametrik atau non parametrik. Jika nilai signifikansi  $> 0.05$ , maka berdistribusi normal dan menggunakan uji parametrik yaitu uji *Paired Sample T-Test*. Sedangkan, jika nilai signifikansi  $< 0.05$ , maka data tidak berdistribusi normal dan menggunakan uji non parametrik yaitu uji *Wilcoxon sign rank-test*. Menurut Quraisy (2022) uji normalitas yang efektif dan valid digunakan untuk sampel berjumlah kecil yaitu uji *Shapiro Wilk*. Uji normalitas data yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Shapiro Wilk* karena sampel dalam penelitian ini berjumlah kecil. Adapun hasil dari uji *Shapiro Wilk* yaitu:

Berdasarkan tabel 4.3 uji normalitas melalui uji *Shapiro Wilk*, dapat diketahui bahwa data rasio CR dan DER masing-masing menunjukkan bahwa ke kedua rasio tersebut baik sebelum maupun saat covid-19 berdistribusi normal karena nilai signifikansi  $> 0,05$ . Namun data ROA, RTR, dan EPS baik sebelum maupun selama covid-19 tidak berdistribusi normal karena nilai signifikansi  $< 0,05$ . Oleh karena itu, rasio CR dan DER akan diuji menggunakan

uji *Paired Sample T Test*, sedangkan untuk rasio ROA, RTR, dan EPS akan diuji menggunakan uji *Wilcoxon Signed Rank Test*.

### **Perbandingan kinerja keuangan sebelum dan selama pandemi covid-19 ditinjau dari *Current Ratio* (CR)**

Pada rasio likuiditas yang diproksikan dengan *Current Ratio* (CR), hasil penelitian menunjukkan bahwa perbandingan rata-rata CR Perusahaan transportasi dan logistik sebelum pandemi covid-19 sebesar 0,97 sedangkan nilai rata-rata CR saat pandemi covid-19 sebesar 1,08. Dari nilai rata-rata menunjukkan adanya kenaikan CR saat pandemi covid-19 sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan selama pandemi covid-19 pada *Current Ratio* (CR). Namun hasil uji hipotesis *Current Ratio* menunjukkan nilai Sig. (2-tailed) adalah 0,665. Karena nilai Sig. 0,665 > 0,05 maka sesuai kriteria keputusan H0 diterima dan Ha ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan secara signifikan pada rasio likuiditas yang diukur menggunakan proksi *current ratio* sebelum dan selama adanya pandemi covid-19.

*Current Ratio* (CR) adalah rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancar (Sartono, 2017). CR dianggap penting karena mencerminkan kemampuan perusahaan untuk bertahan dalam menghadapi kewajiban jangka pendek dan kebutuhan keuangan sehari-hari. Pandemi covid-19 memberikan tantangan yang belum pernah terjadi sebelumnya bagi industri transportasi dan logistik (Gustyana & Ghiffany, 2023). Pembatasan pergerakan, penurunan permintaan, dan ketidakpastian ekonomi secara umum telah mempengaruhi operasional dan kinerja keuangan perusahaan di sektor ini. Secara teoritis, selama periode krisis ekonomi seperti pandemi covid-19, perusahaan cenderung mengalami tekanan likuiditas karena penurunan pendapatan dan arus kas. Namun, dalam konteks perusahaan transportasi dan logistik, terdapat faktor-faktor yang dapat menjaga likuiditas relatif stabil (Damayanti et al., 2023).

Salah satu faktor utama adalah adanya permintaan yang tetap untuk layanan transportasi barang penting seperti logistik medis dan distribusi bahan makanan. Ini membantu perusahaan tetap mendapatkan pendapatan dan arus kas stabil. Selain itu, langkah-langkah proaktif yang dilakukan oleh perusahaan untuk mengelola likuiditas dengan mengurangi biaya operasional atau mencari sumber pendanaan tambahan.

Cadangan keuangan atau perencanaan risiko yang matang sebelum pandemi merupakan salah satu faktor tidak adanya penurunan kinerja keuangan pada Perusahaan logistik. Sebagaimana diketahui bahwa disamping meningkatnya pembelian secara online, namun terdapat juga hambatan-hambatan yang dapat mengakibatkan menurunnya kinerja keuangan mayoritas perusahaan di berbagai sektor. Pengelolaan risiko yang efektif dan ketersediaan cadangan keuangan juga dapat memungkinkan perusahaan untuk tetap menjaga CR pada tingkat yang memadai bahkan selama periode krisis ekonomi (Damayanti et al., 2023).

Sektor transportasi & logistik merupakan salah satu sektor yang paling terdampak, dengan laporan dari BPS mencatat pertumbuhan negatif sebesar 15,06% pada tahun 2021. Data dari Organisasi Angkutan Darat juga menunjukkan bahwa sektor ini mengalami penurunan signifikan sebesar -30,84% pada tahun 2020. Lebih lanjut, laporan dari Organisasi Angkutan Darat juga mengungkapkan bahwa subsektor logistik mengalami penurunan omset mencapai 41,30% hingga lebih dari 50%. Berbagai kebijakan seperti PSBB, kebijakan bekerja

dan belajar dari rumah, pembatasan perdagangan internasional, serta penutupan transportasi dalam berbagai mode juga turut berkontribusi terhadap dampak yang sangat besar pada sektor transportasi & logistik ini. Sejalan dengan itu, pada waktu yang bersamaan terjadi peningkatan pembelian online. Hal tersebut menjadi faktor mengapa tidak adanya perbedaan signifikan antara sebelum dan setelah pandemi, karena disamping adanya penurunan di saat yang bersamaan juga terdapat peningkatan pada faktor lainnya (Indraswono et al., 2022).

Di beberapa negara, pemerintah memberikan dukungan dan insentif kepada perusahaan, termasuk di sektor transportasi dan logistik, untuk membantu melewati masa sulit ini. Bantuan ini dapat membantu perusahaan dalam menjaga likuiditas dan mencegah penurunan CR yang signifikan. Dalam konteks analisis kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik, hasil yang menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan dalam CR antara periode sebelum dan selama pandemi covid-19 menunjukkan bahwa sebagian besar perusahaan dalam industri ini mampu mempertahankan stabilitas likuiditas bahkan dalam menghadapi krisis ekonomi yang serius. Faktor-faktor seperti permintaan yang stabil untuk layanan penting dan manajemen keuangan yang cermat berpengaruh untuk mempertahankan tingkat likuiditas yang memadai. Hal ini menunjukkan pentingnya pengelolaan risiko yang efektif, cadangan keuangan yang cukup, dan dukungan regulasi dalam menjaga stabilitas keuangan perusahaan dalam menghadapi situasi ekonomi yang tidak pasti.

Hasil penelitian ini dikuatkan dengan hasil penelitian terdahulu oleh Damayanti et al., (2023) yang menunjukkan hasil bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan saat covid-19. Hasil penelitian lain juga menunjukkan hasil serupa, oleh Gustyana & Ghiffany (2023) bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan semasa covid-19.

### 1.1.1 Perbandingan kinerja keuangan sebelum dan selama pandemi covid-19 ditinjau dari *Return On Assets* (ROA)

Pada rasio profitabilitas yang diprosikan dengan *Return On Asset* (ROA), hasil penelitian menunjukkan bahwa perbandingan rata-rata ROA perusahaan transportasi dan logistik sebelum pandemi covid-19 sebesar -2,27 sedangkan nilai rata-rata ROA saat pandemi covid-19 sebesar 2,55. Dari nilai rata-rata menunjukkan adanya kenaikan ROA saat pandemi covid-19 sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan selama pandemi covid-19 pada *Return On Asset* (ROA). Namun, hasil uji hipotesis menggunakan *Wilcoxon Signed Ranks Test* diatas, diketahui nilai Asymp. Sig (2-tailed) yaitu 0,492. Karena nilai  $0,492 > 0,05$  maka sesuai kriteria keputusan dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Artinya tidak ada perbedaan secara signifikan dari aspek *Return On Asset* sebelum dan selama adanya pandemi Covid-19.

*Return on Asset* (ROA) adalah rasio yang mengukur efisiensi perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari penggunaan asetnya. ROA menunjukkan seberapa efektif perusahaan dalam menghasilkan laba dari total aset yang dimiliki. Pandemi covid-19 telah menyebabkan gangguan yang signifikan terhadap kegiatan ekonomi global. Perusahaan di berbagai sektor menghadapi tekanan untuk mengurangi biaya, menyesuaikan model bisnis, dan menghadapi fluktuasi dalam permintaan pasar (Damayanti et al., 2023).

Periode pandemi covid-19 telah dianggap sebagai tantangan bagi profitabilitas perusahaan. Penurunan permintaan, penutupan bisnis, dan pembatasan perjalanan telah berdampak pada pendapatan dan laba perusahaan. Meskipun industri transportasi dan logistik

mengalami dampak yang signifikan, beberapa perusahaan telah menunjukkan ketahanan dan kemampuan untuk beradaptasi dengan perubahan pasar. Perusahaan yang menerapkan strategi untuk mengoptimalkan operasi, mengurangi biaya, dan menyesuaikan model bisnis memiliki kemungkinan yang lebih baik untuk menghadapi kondisi yang sulit (Risminana & Suhendro, 2024).

Sebagaimana merujuk pada hasil penelitian oleh Susetyo dan Putera (2022) bahwa secara keseluruhan perusahaan mengalami kenaikan kinerja yang cukup baik dari periode 2018 hingga 2021. Namun secara parsial pada saat pandemi covid-19 terjadi, perusahaan terdampak dan mengalami penurunan kinerja. Hal ini terlihat pada penurunan PER, EPS, ROA, ROE, dan DER.

Di beberapa negara, pemerintah memberikan stimulus dan dukungan kepada perusahaan, termasuk di sektor transportasi dan logistik. Langkah-langkah ini membantu beberapa perusahaan mempertahankan profitabilitas, misalnya dengan menyediakan bantuan keuangan atau insentif pajak (Simanjuntak et al., 2023). Dalam konteks analisis kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik, hasil yang menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan dalam *Return on Asset* (ROA) antara periode sebelum dan selama pandemi covid-19 dapat diinterpretasikan sebagai indikasi dari ketahanan dan adaptabilitas perusahaan dalam menghadapi tantangan ekonomi yang tak terduga. Meskipun pandemi telah menimbulkan tekanan signifikan pada profitabilitas perusahaan secara umum, beberapa perusahaan dalam industri transportasi dan logistik berhasil menjaga atau bahkan meningkatkan efisiensi penggunaan aset untuk menghasilkan laba (Silalahi et al., 2023).

Faktor-faktor seperti strategi adaptasi yang efektif, pengelolaan biaya yang cermat, dan dukungan dari kebijakan pemerintah berkontribusi untuk menjaga profitabilitas perusahaan dalam menghadapi ketidakpastian pasar yang tinggi. Hal ini menunjukkan pentingnya fleksibilitas dan inovasi dalam menjawab perubahan lingkungan bisnis yang cepat, serta peran penting dari manajemen keuangan yang proaktif dalam menjaga kesehatan finansial perusahaan (Gustyana & Ghiffany, 2023).

Hasil penelitian ini dikuatkan dengan hasil penelitian terdahulu oleh Damayanti et al., (2023) yang menunjukkan hasil bahwa *Return on Asset* (ROA) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan selama covid-19. Hasil penelitian lain juga menunjukkan hasil serupa, oleh Gustyana & Ghiffany (2023) bahwa *Return on Asset* (ROA) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan selama covid-19. Relevan dengan penelitian-penelitian di atas, penelitian oleh Simanjuntak et al., (2023) juga menunjukkan hasil bahwa *Return on Asset* (ROA) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan selama covid-19. Sejalan dengan penelitian ini, Rimiana dan Suhendro (2024) serta Silalahi et al., (2023) juga menunjukkan hasil serupa bahwa *Return on Asset* (ROA) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan selama covid-19.

### **Perbandingan kinerja keuangan sebelum dan selama pandemi covid-19 ditinjau dari *Debt to Equity Ratio* (DER)**

Pada rasio solvabilitas yang diproksikan dengan *Debt to Equity Ratio* (DER), hasil penelitian menunjukkan bahwa perbandingan rata-rata DER perusahaan transportasi dan logistik sebelum pandemi covid-19 sebesar 1,01 sedangkan nilai rata-rata DER saat pandemi covid-19 sebesar 0,76. Dari nilai rata-rata menunjukkan adanya penurunan DER saat pandemi covid-19 sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan

transportasi dan logistik sebelum dan selama pandemi covid-19 pada *Debt to Equity Ratio* (DER). Namun, hasil uji hipotesis *Debt to Equity Ratio* menunjukkan nilai Sig. (2-tailed) adalah 0,539. Karena nilai Sig.  $0,539 > 0,05$  maka sesuai kriteria keputusan  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan secara signifikan pada rasio solvabilitas yang diukur menggunakan proksi *Debt to Equity Ratio* sebelum dan selama adanya pandemi covid-19.

*Debt to Equity Ratio* (DER) adalah rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan membiayai asetnya melalui hutang dibandingkan dengan modal sendiri. DER mencerminkan struktur modal perusahaan dan tingkat ketergantungan perusahaan terhadap pinjaman. Struktur modal yang tepat dapat mempengaruhi kinerja dan stabilitas keuangan perusahaan. Tingginya DER dapat meningkatkan potensi keuntungan perusahaan, tetapi juga meningkatkan risiko keuangan karena kewajiban yang harus dilunasi (Silalahi et al., 2023).

Sektor transportasi & logistik merupakan salah satu sektor yang paling terdampak, dengan laporan dari BPS mencatat pertumbuhan negatif sebesar 15,06% pada tahun 2021. Data dari Organisasi Angkutan Darat juga menunjukkan bahwa sektor ini mengalami penurunan signifikan sebesar -30,84% pada tahun 2020. Lebih lanjut, laporan dari Organisasi Angkutan Darat juga mengungkapkan bahwa subsektor logistik mengalami penurunan omset mencapai 41,30% hingga lebih dari 50%. Berbagai kebijakan seperti PSBB, kebijakan bekerja dan belajar dari rumah, pembatasan perdagangan internasional, serta penutupan transportasi dalam berbagai mode juga turut berkontribusi terhadap dampak yang sangat besar pada sektor transportasi & logistik ini. Sejalan dengan itu, pada waktu yang bersamaan terjadi peningkatan pembelian online. Hal tersebut menjadi faktor mengapa tidak adanya perbedaan signifikan antara sebelum dan setelah pandemi, karena disamping adanya penurunan di saat yang bersamaan juga terdapat peningkatan pada faktor lainnya (Indraswono et al., 2022).

Selama periode pandemi covid-19, banyak perusahaan yang meningkatkan penggunaan hutang untuk menjaga likuiditas dan mendukung operasional. Penambahan hutang ini dapat membantu perusahaan dalam mempertahankan operasional atau mengambil peluang bisnis yang muncul selama krisis, tetapi juga meningkatkan risiko solvabilitas perusahaan. Sebagaimana merujuk pada hasil penelitian oleh Susetyo & Putera (2021) bahwa secara keseluruhan perusahaan mengalami kenaikan kinerja yang cukup baik dari periode 2018 hingga 2021. Namun secara parsial pada saat pandemi covid-19 terjadi, perusahaan terdampak dan mengalami penurunan kinerja. Hal ini terlihat pada penurunan PER, EPS, ROA, ROE, dan DER.

Hasil penelitian ini dikuatkan dengan hasil penelitian terdahulu oleh Andriana et al., (2022) yang menunjukkan hasil bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan semasa covid-19. Hasil penelitian lain juga menunjukkan hasil serupa, oleh Gustyana & Ghiffany (2023) bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan semasa covid-19.

### 1.1.2 Perbandingan kinerja keuangan sebelum dan selama pandemi covid-19 ditinjau dari *Receivable Turnover Ratio* (RTR)

Pada rasio aktivitas yang diprosikan dengan *Receivable Turnover Ratio* (RTR), hasil penelitian menunjukkan bahwa perbandingan rata-rata RTR perusahaan transportasi dan logistik sebelum pandemi covid-19 sebesar 95 hari sedangkan nilai rata-rata RTR saat

pandemi covid-19 sebesar 208 hari. Dari nilai rata-rata menunjukkan adanya kenaikan RTR saat pandemi covid-19 sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan selama pandemi covid-19 pada *Receivable Turnover Ratio* (RTR). Namun, hasil uji hipotesis menggunakan *Wilcoxon Signed Ranks Test* diatas, diketahui nilai Asymp. Sig (2-tailed) yaitu 0,244. Karena nilai  $0,244 > 0,05$  maka sesuai kriteria keputusan dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Artinya tidak ada perbedaan secara signifikan dari aspek *Receivable Turnover Ratio* sebelum dan selama adanya pandemi Covid-19.

*Receivable Turnover Ratio* (RTR) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa cepat perusahaan mengumpulkan piutangnya dari pelanggan. Rasio ini mencerminkan efisiensi dalam manajemen piutang perusahaan. Efisiensi dalam pengelolaan piutang sangat penting untuk likuiditas dan profitabilitas perusahaan. Semakin cepat perusahaan dapat mengumpulkan piutang, semakin baik untuk arus kas dan kinerja keuangan secara keseluruhan (Hussain et al., 2024).

Selama periode pandemi covid-19, penurunan aktivitas bisnis dan pembatasan operasional dapat memperlambat pembayaran dari pelanggan. Hal ini dapat menyebabkan penurunan RTR karena perusahaan mengalami kesulitan dalam mengumpulkan piutang secara cepat (Tang et al., 2020). Sektor transportasi & logistik merupakan salah satu sektor yang paling terdampak, dengan laporan dari BPS mencatat pertumbuhan negatif sebesar 15,06% pada tahun 2021. Data dari Organisasi Angkutan Darat juga menunjukkan bahwa sektor ini mengalami penurunan signifikan sebesar -30,84% pada tahun 2020. Lebih lanjut, laporan dari Organisasi Angkutan Darat juga mengungkapkan bahwa subsektor logistik mengalami penurunan omset mencapai 41,30% hingga lebih dari 50%. Berbagai kebijakan seperti PSBB, kebijakan bekerja dan belajar dari rumah, pembatasan perdagangan internasional, serta penutupan transportasi dalam berbagai mode juga turut berkontribusi terhadap dampak yang sangat besar pada sektor transportasi & logistik ini. (Indraswono et al., 2022).

Perusahaan transportasi dan logistik menghadapi tantangan tambahan dalam pengelolaan piutang selama pandemi. Fluktuasi permintaan, penundaan pengiriman, dan gangguan dalam rantai pasokan dapat mempengaruhi waktu pembayaran dari pelanggan. Meskipun pandemi dapat menyebabkan penurunan RTR, perusahaan dapat mengambil langkah-langkah untuk meningkatkan efisiensi pengelolaan piutang. Ini termasuk penerapan proses pengelolaan piutang yang lebih efisien, pemantauan aktif terhadap piutang yang jatuh tempo, dan upaya untuk meningkatkan hubungan dengan pelanggan.

Sebagaimana merujuk pada hasil penelitian oleh (Susetyo & Putera, 2021) bahwa secara keseluruhan perusahaan mengalami kenaikan kinerja yang cukup baik dari periode 2018 hingga 2021. Namun secara parsial pada saat pandemi covid-19 terjadi, perusahaan terdampak dan mengalami penurunan kinerja. Hal ini terlihat pada penurunan PER, EPS, ROA, ROE, dan DER.

Hasil yang menunjukkan tidak adanya perbedaan yang signifikan dalam *Earnings Per Share* (EPS) antara periode sebelum dan selama pandemi covid-19 menunjukkan bahwa perusahaan transportasi dan logistik mengalami penurunan laba bersih yang proporsional dengan jumlah saham yang beredar selama krisis ekonomi ini (Tang et al., 2020). Meskipun pandemi dapat menyebabkan penurunan EPS, perusahaan dapat mengambil langkah-langkah untuk memperkuat kinerja keuangan dan meningkatkan nilai EPS di masa mendatang. Penting

bagi perusahaan untuk tetap fokus pada strategi jangka panjang, inovasi, dan adaptasi untuk menghadapi perubahan kondisi pasar dan memperbaiki kembali kinerja keuangan setelah masa krisis berlalu.

Hasil penelitian ini dikuatkan dengan hasil penelitian terdahulu oleh Damayanti et al., (2023) yang menunjukkan hasil bahwa *Earning per Share* (EPS) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan semasa covid-19. Relevan dengan itu, Hidayat et al., (2022) yang menunjukkan hasil bahwa *Earning per Share* (EPS) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan baik sebelum dan semasa covid-19.

## PENUTUP

### Simpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan kinerja keuangan Perusahaan transportasi dan logistic sebelum dan saat pandemi covid-19 dengan rasio (*Current Ratio*, *Return On Assets*, *Debt to Equity Ratio*, *Receivable Turnover Ratio*, dan *Earnings Per Share*). Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan mengenai kinerja keuangan Perusahaan transportasi dan logistik, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan kinerja keuangan Perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 ditinjau dari *Current Ratio*. Hal ini disebabkan oleh salah satu faktor utama adanya permintaan yang tetap untuk layanan transportasi barang penting seperti logistik medis dan distribusi bahan makanan. Hal tersebut menjadi faktor mengapa tidak adanya perbedaan signifikan antara sebelum dan saat pandemi, karena disamping adanya penurunan di saat yang bersamaan juga terdapat peningkatan pada faktor lainnya.
2. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan kinerja keuangan Perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 ditinjau dari *Return On Asset*. Sejalan dengan itu, pada waktu yang bersamaan terjadi peningkatan pembelian online. Hal tersebut menjadi faktor mengapa tidak adanya perbedaan signifikan antara sebelum dan setelah pandemi, karena disamping adanya penurunan di saat yang bersamaan juga terdapat peningkatan pada faktor lainnya.
3. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan kinerja keuangan Perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 ditinjau dari *Debt to Equity Ratio*. Selama periode pandemi covid-19, banyak perusahaan yang meningkatkan penggunaan hutang untuk menjaga likuiditas dan mendukung operasional. Penambahan hutang ini dapat membantu perusahaan dalam mempertahankan operasional atau mengambil peluang bisnis yang muncul selama krisis, tetapi juga meningkatkan risiko solvabilitas perusahaan. Pemerintah memberikan dukungan berupa penundaan pembayaran hutang atau program stimulus fiskal lainnya. Hal ini dapat memengaruhi perubahan DER selama periode pandemi. Hasil yang menunjukkan tidak adanya perbedaan yang signifikan dalam *Debt to Equity Ratio* (DER) antara periode sebelum dan selama pandemi covid-19 menunjukkan bahwa sebagian besar perusahaan dalam industri transportasi dan logistik berhasil mengelola struktur modal dengan baik selama masa krisis ekonomi ini.
4. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan kinerja keuangan Perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 ditinjau dari *Receivable Turnover Ratio*. Meskipun penurunan RTR memberikan ketidakpastian dan kesulitan dalam mengumpulkan piutang selama pandemi, perusahaan dapat mengambil langkah-langkah untuk meningkatkan efisiensi pengelolaan piutang dan mengurangi dampak negatifnya terhadap arus kas dan kinerja keuangan. Dalam menghadapi tantangan ini, penting bagi perusahaan untuk tetap

proaktif dalam mengelola piutang, memperkuat hubungan dengan pelanggan, dan menerapkan praktik terbaik dalam manajemen piutang untuk meminimalkan dampak dari fluktuasi pasar dan ketidakpastian ekonomi.

5. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan kinerja keuangan Perusahaan transportasi dan logistik sebelum dan saat pandemi covid-19 ditinjau dari *Earnings Per Share*. Meskipun pandemi dapat menyebabkan penurunan EPS, perusahaan dapat mengambil langkah-langkah untuk memperkuat kinerja keuangan dan meningkatkan nilai EPS di masa mendatang. Penting bagi perusahaan untuk tetap fokus pada strategi jangka panjang, inovasi, dan adaptasi untuk menghadapi perubahan kondisi pasar dan memperbaiki kembali kinerja keuangan setelah masa krisis berlalu. Pada waktu yang bersamaan terjadi peningkatan pembelian online. Hal tersebut menjadi faktor mengapa tidak adanya perbedaan signifikan antara sebelum dan setelah pandemi, karena disamping adanya penurunan di saat yang bersamaan juga terdapat peningkatan pada faktor lainnya.

### Keterbatasan dan Saran Penelitian

#### Keterbatasan

- a. Penelitian ini perlu kajian yang mendalam terhadap *Current Ratio*, *Return On Asset*, *Debt to Equity Ratio*, *Receivable Turnover Ratio*, dan *Earnings Per Share* karena dalam kondisi yang tidak normal ini kelima aspek tersebut tidak memiliki perbedaan dari kondisi yang normal.

#### Saran Penelitian

- a. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat menambah variabel indikator lain agar dapat memperluas cakupan penelitian dengan cara menambah indikator rasio-rasio keuangan lainnya sehingga menambah wawasan mengenai rasio keuangan.
- b. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan bisa menggunakan periode penelitian yang lebih lama pada sebelum dan pada saat masa pandemi covid-19. Sehingga diharapkan dampak covid-19 terhadap perbedaan kinerja keuangan menggunakan rasio keuangan bisa terlihat dengan lebih jelas dan detail dengan adanya laporan keuangan yang lebih banyak dan lengkap.
- c. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat melakukan penelitian lebih lanjut berkaitan dengan kinerja keuangan dengan meliti industri atau sektor lainnya sehingga wawasan mengenai kinerja keuangan sebelum dan saat pandemi dapat lebih luas dipahami.

### DAFTAR PUSTAKA

- Alcander, J., & Nuraini, A. (2022). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Sektor Industri Barang Konsumsi Yang Tercatat Di BEI. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Kesatuan*, 10(3), 401–416.  
<https://doi.org/10.37641/jiakes.v10i3.1323>
- Amelya, B., Nugraha, S. J., & Puspita, V. A. (2021). ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PTINDOFOOD CBP SUKSES MAKMUR TBK SEBELUM DAN SETELAH ADANYA PANDEMI COVID-19. *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen, Ekonomi, Dan Akuntansi)*, Vol. 5 No. 3, 534–551.
- Andriana, D., Septriani, Y., & Ferdawati. (2022). ANALISIS KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN SEKTOR CONSUMER CYCLICALS DAN SEKTOR TRANSPORTATION & LOGISTIC SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19. *Nominal Barometer Riset Akuntansi Dan Manajemen*, 11(2), 286–296.

<https://doi.org/10.21831/nominal.v11i2.51928>

- Astuti, R., Kartawinata, B. R., Nurhayati, E., Tuhuteru, J., Mulatsih, L. S., Muliyani, A., Siska, A. J., Erziaty, R., Wicaksono, G., Nurmatias, N., Nugroho, H., Sugiarto, D., & Indriani, J. D. (2022). *MANAJEMEN KEUANGAN PERUSAHAAN*. CV WIDINA MEDIA UTAMA.
- Bayu, D. J. (2020, February 11). *Sektor Usaha Transportasi Paling Babak Belur Sepanjang 2020*. Katadata.Co.Id.
- Brigham, E. F., & Houston, J. . (2018). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan* (Edisi 14). Jakarta: Salemba Empat.
- Chen, L., Li, T., Jia, F., & Schoenherr, T. (2022). *The impact of governmental COVID-19 measures on manufacturers' stock market valuations: The role of labor intensity and operational slack*. 405–425.
- D. Agus, H., & Martono. (2012). *Manajemen Keuangan Edisi Kedua*. EKONISIA.
- Damayanti, D. A., Lestari, V. P., Sari, N. E., & Suranta, E. (2023). Analisis Perbedaan Kinerja Perusahaan Pada Sektor Perbankan Sebelum Dan Semasa Covid-19. *Prosiding SEMANIS : Seminar Nasional Manajemen Bisnis*, 1(1), 184–190.
- Farida, N. (2023). Strategi guru PAI dalam pembelajaran daring kelas 1 pada masa pandemi covid-19 di SDN Blabak 4 Kota Kediri. *Institut Agama Islam Tribakti IAIT Lirboyo Kediri, Januari*, 19–29. [http://repo.iai-tribakti.ac.id/541/3/BAB 2.pdf](http://repo.iai-tribakti.ac.id/541/3/BAB%202.pdf)
- Fitrianingsih, D., Kusmiyatun, K., & Kartikasari, T. (2022). Analisis Pengaruh Earning Per Share, Economic Value Added terhadap Return Saham Selama Pandemi Covid-19. *Jurnal Akuntansi, Keuangan, Dan Manajemen*, 3(3), 225–236. <https://doi.org/10.35912/jakman.v3i3.1112>
- Gustyana, T. T., & Ghiffany, V. A. (2023). Perbedaan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Terjadinya Pandemi Covid-19 pada Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *SEIKO : Journal of Management & Business*, 6(1), 252–259. <https://doi.org/10.37531/sejaman.v6i1.3632>
- Hilaliyah, I., Gurendrawati, E., & Handarini, D. (2022). Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Covid-19 pada Perusahaan yang Terdaftar di BEI. In *Perpajakan dan Auditing* (Vol. 2, Issue 3). <http://pub.unj.ac.id/journal/index.php/japaDOI:http://doi.org/XX.XXXX/JurnalAkuntansi,Perpajakan,danAuditing/XX.X.XX>
- Hussain, S., Ali, R., Abdul Latiff, A. R., Fahlevi, M., Aljuaid, M., & Saniuk, S. (2024). Moderating effects of net export and exchange rate on profitability of firms: a two-step system generalized method of moments approach. *Cogent Economics and Finance*, 12(1). <https://doi.org/10.1080/23322039.2024.2302638>
- Ibrahim, I. H., Sudaryanti, D., & Maslichah. (2021). *ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN SUB SEKTOR ROKOK YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19* (Vol. 10).
- Indraswono, C., Saputro, J. A., & Utami, N. K. (2022). Kemampuan Industri Terdampak Sebelum Dan Selama Pandemi Covid-19: Uji Beda Antar Sektor Di Bursa Efek

- Indonesia. *Jurnal Akuntansi Bisnis Dan Ekonomi*, 8(1), 2191–2210.  
<https://doi.org/10.33197/jabe.vol8.iss1.2022.947>
- Karlina, B., & Sanoyo, A. M. (2021). Pengaruh Cluster Emiten terhadap Return Saham JSX Berbasis Parameter Rasio Analisa Fundamental. *Jurnal Akuntansi, Keuangan, Dan Manajemen*, 2(4), 279–291. <https://doi.org/10.35912/jakman.v2i4.294>
- Lumenta, M., Gamaliel, H., & Latjandu, L. D. (2021). ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN TRANSPORTASI SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19. *Jurnal EMBA, Vol.9 No.3*, 341–354.
- Mantiri, J. N., & Tullung, J. E. (2022). ANALISIS KOMPARASI KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN FOOD AND BEVERAGE DI BURSA EFEK INDONESIA SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19 COMPARATIVE ANALYSIS OF FINANCIAL PERFORMANCE OF FOOD AND BEVERAGE COMPANIES ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE BEFORE AND DURING THE COVID-19 PANDEMIC. *907 Jurnal EMBA, 10(1)*, 907–916.
- Monoarfa, P. S. M., Murni, S., & Tulung, J. E. (2022). COMPARATIVE ANALYSIS OF THE FINANCIAL PERFORMANCE OF TRANSPORTATION SUB SECTOR COMPANIES LISTED ON THE IDX DURING THE COVID-19 PANDEMIC. In *365 Jurnal EMBA (Vol. 10, Issue 3)*.
- Mulyani, P., Atikah, S., & Dwi Astuti, B. R. (2022). ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN BADAN USAHA MILIK DESA (BUMDes) DI KABUPATEN BIMA. *Jurnal Riset Mahasiswa Akuntansi*, 2(3), 519–541.  
<https://doi.org/10.29303/risma.v2i3.286>
- Natasya, P., & T.Y, R. L. (2023). Perusahaan sektor transportasi : apakah ada pengaruh kinerja keuangan terhadap harga saham sebelum dan saat pandemi Covid 19 ? *Gema Wiralodra*, 14(1), 38–49.
- Prasetya, V. (2021). ANALISIS KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID 19 PADA PERUSAHAAN FARMASI YANG TERCATAT DI BURSA EFEK INDONESIA. *Jurnal Ilmiah Indonesia*, 5, 579–587.  
<https://doi.org/10.36418/cerdika.v1i5.92>
- Quraisy, A. (2022). Normalitas Data Menggunakan Uji Kolmogorov-Smirnov dan Saphiro-Wilk. *J-HEST Journal of Health Education Economics Science and Technology*, 3(1), 7–11. <https://doi.org/10.36339/jhest.v3i1.42>
- Rahmawati, U., & Kholilah. (2023). ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN SEBELUM DAN SELAMA COVID-19 PANDEMI. *Jurnal Aplikasi Akuntansi, Vol. 20. N(April)*, 171–184.
- Risminana, E., & Suhendro, S. (2024). PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS, DAN OPINI AUDIT TERHADAP KETEPATAN WAKTU PUBLIKASI LAPORAN KEUANGAN PERUSAHAAN SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19. *1192(14)*, 279–296.
- Sartono, A. (2017). *Manajemen Keuangan Teory dan Aplikasi (Edisi 4)*. BPFE.
- Silalahi, R. K. R., Yudianto, I., & Azhar, Z. (2023). ANALISIS KOMPARASI PENGARUH

KONDISI KEUANGAN PERUSAHAAN BUMN TERHADAP PENERIMAAN OPINI AUDIT GOING CONCERN SEBELUM DAN SELAMA PANDEMI COVID 19 TAHUN 2017 – 2022. *Jurnal Multidisiplin Indonesia*, 2(9), 2352–2395.  
<https://doi.org/10.58344/jmi.v2i9.458>

Simanjuntak, D. O., Silaban, A., & Gaol, M. B. L. (2023). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum Pandemi dan Saat Pandemi Covid-19 pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2020. *Journal Of Social Science Research Volume*, 3, 2522–2523. <https://doi.org/10.56244/manners.v6i1.657>

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D)*. Alfabeta.

Susetyo, Y., & Putera, A. D. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan LQ45. *Jkbn (Jurnal Konsep Bisnis Dan Manajemen)*, 7(2), 227–233.  
<https://doi.org/10.31289/jkbn.v7i2.5266>

Sutra, F. M., & Mais, R. G. (2019). *FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI FINANCIALDISTRESS DENGAN PENDEKATAN ALTMAN Z-SCOREPADA PERUSAHAAN PERTAMBANGAN YANGTERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA TAHUN 2015-2017. Vol.16 No. 01, 35.*

Tang, C., Chin, C., & Lee, Y. (2020). *Coronavirus disease outbreak and supply chain disruption: Evidence from Taiwanese firms in China. January.*

Umdiana, N., & Sari, D. L. (2020). Analisis Keputusan Pendanaan Terhadap Struktur Modal Melalui Trade Off Theory. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Universitas Pamulang*, 8(2), 143.  
<https://doi.org/10.32493/jiaup.v8i2.4779>

Wulansari, A. (2021). *Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Sekama Pandemi Covid-19 (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Listing Di BEI)*.

Zannah, A., & Azib. (2022). Analisis Perbandingan Return On Asset , Return On Equity , Debt to Equity Ratio , dan Earning Per Share Sebelum dan pada Saat Pandemi Covid-19. *Bandung Conference Series: Business and Management*, 2(1), 712–715.

<https://katadata.co.id/> diakses pada 8 September 2023

<https://www.idx.co.id/id> diakses pada 10 September 2023