

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan menganalisis perbedaan kinerja ROA, CR, DER, dan TATO sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Penelitian menggunakan data sekunder dari 14 perusahaan yang memenuhi kriteria penelitian dengan kurun waktu 2017 – 2022. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, disimpulkan sebagai berikut.

1. Tidak terdapat perbedaan *Return on Asset* (ROA) sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI.
2. Tidak terdapat perbedaan *Current Ratio* (CR) sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI.
3. Tidak terdapat perbedaan *Debt to Equity Ratio* (DER) sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI.
4. Tidak terdapat perbedaan *Total Asset Turnover Ratio* (TATO) sebelum dan saat pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI.

Perusahaan sektor transportasi dan logistik sebelum pandemi memang tidak berprestasi, dibuktikan dengan beberapa perusahaan yang mempunyai laba yang menurun bahkan merugi pada tahun 2017 – 2019. Kemungkinan menurunnya laba

pada perusahaan penerbangan disebabkan oleh menurunnya pengguna maskapai penerbangan, akibat harga tiket yang tinggi. PT Garuda Indonesia Tbk. (GIAA) menyebutkan jumlah penumpang pada tahun 2019 menurun 20,6% dibandingkan tahun sebelumnya (Wareza, 2019). Penurunan jumlah penumpang disebabkan adanya penyesuaian harga oleh pihak maskapai. Menurut Agiesta (2019), terdapat beberapa faktor penyebab mahalnya harga tiket pesawat, yaitu

- a. Harga avtur domestik yang lebih tinggi dibandingkan harga avtur internasional. Harga avtur menyumbang 45% dari biaya operasional maskapai penerbangan, sehingga pihak maskapai harus menaikkan harga tiket untuk mengimbangi beban operasional.
- b. Nilai tukar rupiah terhadap dolar AS dan harga avtur yang dibayar dalam valuta asing.

Transportasi darat juga mengalami penurunan kinerja keuangan akibat adanya taksi *online* yang menawarkan kemudahan dan tarif yang lebih murah. Hal ini mempengaruhi kinerja BIRD dan TAXI sebagai penyedia layanan taksi konvensional. Sejak tahun 2016, pendapatan BIRD mengalami penurunan. Berbeda dengan BIRD yang masih mencatatkan keuntungan, TAXI justru merugi (Wareza, 2017). Tidak hanya BIRD dan TAXI, persaingan dengan transportasi berbasis *online* turut menjadi pemicu meruginya bisnis PT Eka Sari Lorena Transport Tbk. (LRNA). LRNA mencatatkan penurunan pendapatan per Juni 2017 sebesar 14,08% dan mencatat kerugian sebesar Rp 17,66 miliar (rhs, 2017).

## 5.2. Saran

Adapun saran yang dapat dipertimbangkan untuk penelitian selanjutnya antara lain:

1. Penelitian selanjutnya dapat menggunakan sampel dari sektor industri lainnya atau memperluas sampel penelitian.
2. Penelitian selanjutnya dapat menambah variabel penelitian lainnya yang dapat mendukung penelitian.
3. Penelitian berikutnya dapat melakukan pengujian dengan membedakan subsektor *transportation* dan subsektor *logistics & deliveries*.

## 5.3. Keterbatasan Penelitian

Penelitian dilakukan terhadap perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Uji hipotesis dilakukan dengan uji beda secara menyeluruh pada perusahaan sektor transportasi dan logistik. Adanya pembagian sektor dan subsektor terbaru di Bursa Efek Indonesia, perusahaan sektor transportasi dan logistik dibagi menjadi dua subsektor, yakni subsektor *transportation* dan subsektor *logistics & deliveries*. Adapun perusahaan yang termasuk subsektor *transportation* adalah ASSA, BIRD, GIAA, LRNA, SAFE, TAXI, dan WEHA, sedangkan *logistics & deliveries* terdiri dari perusahaan dengan kode BLTA, MIRA, NELY, SDMU, SMDR, dan TMAS. Seharusnya pengujian dilakukan dengan mengklasifikasi kedua subsektor tersebut, sehingga pengujian dibedakan antara subsektor *transportation* dan subsektor *logistics & deliveries*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agiesta, F. S. (2019, May 30). *Penyebab Harga Tiket Pesawat Masih Selangit*. Merdeka.com. <https://www.merdeka.com/uang/4-penyebab-harga-tiket-pesawat-masih-selangit.html>
- Badan Pusat Statistik. (2022a). *Jumlah Penumpang Kereta Api*. bps.go.id
- Badan Pusat Statistik. (2022b). *Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara Utama*. bps.go.id
- Bursa Efek Indonesia. (2022). *Laporan Keuangan dan Tahunan*. idx.co.id
- Devia, E. A., & Sapariah, R. A. (2022). Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Sebelum Dan Selama Pandemi Covid-19. *Jurnal Akuntansi*, 9(1). [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)
- Esomar, M. J. F., & Christianty, R. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Jasa di BEI. *JKBM (JURNAL KONSEP BISNIS DAN MANAJEMEN)*, 7(2), 227–233. <https://doi.org/10.31289/jkbm.v7i2.5266>
- Fujianti, L. (2022). ANALISIS PERBEDAAN KINERJA KEUANGAN SEBELUM DAN MASA PANDEMI COVID 19 DI BERBAGAI SUB SEKTOR INDUSTRI MANUFAKTUR. *Jurnal Riset Bisnis*, 6(1), 41–53.
- Gaffar, A. L. A., Rabihatun, & Sumail, L. O. (2022). Adakah Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Farmasi Sebelum dan Selama Covid-19? *Jurnal Ekonomi*, 27(2), 279–295. <https://doi.org/10.24912/je.v27i2.1076>
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Universitas Diponegoro.
- Hantono. (2018). *Konsep analisa laporan keuangan dengan pendekatan rasio dan SPSS*. CV Budi Utama.
- Hery. (2016). *Analisis Laporan Keuangan Integrated and Comprehensive Edition*. Grasindo.
- Hidayat, W. W. (2018). *DASAR-DASAR ANALISA LAPORAN KEUANGAN* (F. Fabri, Ed.). Uwais Inspirasi Indonesia.
- Hilman, C., & Laturette, K. (2021). ANALISIS PERBEDAAN KINERJA PERUSAHAAN SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19. *Jurnal Akuntansi, Auditing, Dan Keuangan*.

- Hutabarat, F. (2020). *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan* (G. Puspitasari, Ed.). Desanta Muliavisitama.
- Margaretha, V. G., Manoppo, W. S., Pelleng, F. A. O., Administrasi, J. I., & Bisnis, A. (2021). Analisis Laporan Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT. ACE Hardware Indonesia Tbk. In *Productivity* (Vol. 2, Issue 2).
- Purnomo, R. A. (2016). *Analisis Statistik Ekonomi dan Bisnis dengan SPSS*. Wade Group.
- rhs. (2017, October 18). *Rugi Rp17,66 Miliar, Duh Bisnis Angkutan Bus Lorena Tak Bertenaga*. Okefinance.  
<https://economy.okezone.com/read/2017/10/18/278/1797785/rugi-rp17-66-miliar-duh-bisnis-angkutan-bus-lorena-tak-bertenaga>
- Sari, T. N., & Dura, J. (2022). *ANALISIS PERBEDAAN TINGKAT PROFITABILITAS SEBELUM DAN PASCA ERA NEW NORMAL STUDI PADA SEKTOR FARMASI DI BURSA EFEK INDONESIA*.  
<https://doi.org/10.32812/jibeka.v16i2.837>
- Sary, I. P. (2021). *ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN SEBELUM DAN SAAT PANDEMI COVID-19 (STUDI PADA SUB SEKTOR KESEHATAN YANG TERDAFTAR DI BEI)*.
- Subramanyam, K. (2014). *Financial Statement Analysis*. McGraw-Hill Education.
- Trikartika Gustyana, T., & Az-Zahra Ghiffany, V. (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>
- Violandani, D. S. (2021). *ANALISIS KOMPARASI RASIO KEUANGAN SEBELUM DAN SELAMA PANDEMI COVID-19 PADA PERUSAHAAN TERBUKA YANG TERDAFTAR PADA INDEKS LQ45*.
- Wareza, M. (2017, October 7). *Performa BIRD Turun Akibat Taksi Online*. Inilah.Com. <https://www.inilah.com/performa-bird-turun-akibat-taksi-online>
- Wareza, M. (2019, December 27). *Saat Tiket Pesawat Naik, Penumpang Garuda Anjlok 20%*. CNBC Indonesia.  
<https://www.cnbcindonesia.com/market/20191227150835-17-126072/saat-tiket-pesawat-naik-penumpang-garuda-anjlok-20>
- Widiastuti, A., & Jaeni. (2022). *Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Pandemic Covid-19 Pada Perusahaan Telekomunikasi Yang Tercatat Di Bursa Efek*

*Indonesia.*

*15(1),*

134–142.

<http://journal.stekom.ac.id/index.php/kompak>□page134

Widyawati, N. L., & Ningtyas, M. N. (2022). ANALYSIS OF FINANCIAL AND SHARE PERFORMANCE PERFORMANCE BEFORE AND AFTER THE COVID-19 PANDEMIC ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE (IDX). *Jurnal Ilmiah Bisnis Dan Ekonomi Asia*.  
<https://doi.org/10.32812/jibeka.v16i2.1029>



## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Data Sampel Penelitian

<b>No.</b>	<b>Nama Perusahaan</b>	<b>Kode</b>	<b>Tanggal Pencatatan</b>
1	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	AKSI	13 Jul 2001
2	Adi Sarana Armada Tbk.	ASSA	12 Nov 2012
3	Blue Bird Tbk.	BIRD	05 Nov 2014
4	Berlian Laju Tanker Tbk	BLTA	26 Mar 1990
5	AirAsia Indonesia Tbk.	CMPP	08 Des 1994
6	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	GIAA	11 Feb 2011
7	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	LRNA	15 Apr 2014
8	Mitra International Resources	MIRA	30 Jan 1997
9	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	NELY	11 Okt 2012
10	Steady Safe Tbk	SAFE	15 Agt 1994
11	Sidomulyo Selaras Tbk.	SDMU	12 Jul 2011
12	Samudera Indonesia Tbk.	SMDR	05 Jul 1999
13	Express Transindo Utama Tbk.	TAXI	02 Nov 2012
14	Temas Tbk.	TMAS	09 Jul 2003
15	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	WEHA	31 Mei 2007

**Lampiran 2. Data Penelitian Tahun 2017 - 2022**

<b>PERUSAHAAN</b>	<b>TAHUN</b>	<b>ROA</b>	<b>CR</b>	<b>DER</b>	<b>TATO</b>
AKSI	2017	0,128	2,829	0,389	1,221
AKSI	2018	0,096	1,427	1,504	1,160
AKSI	2019	0,015	1,493	1,502	1,663
AKSI	2020	0,010	1,436	1,801	1,749
AKSI	2021	0,088	1,787	1,111	1,738
AKSI	2022	0,128	1,506	1,061	1,322
ASSA	2017	0,031	0,428	2,355	0,511
ASSA	2018	0,035	0,467	2,569	0,459
ASSA	2019	0,019	0,526	2,624	0,480
ASSA	2020	0,012	0,437	2,593	0,587
ASSA	2021	0,026	0,898	2,417	0,844
ASSA	2022	0,001	0,862	1,942	0,808
BIRD	2017	0,066	1,769	0,322	0,645
BIRD	2018	0,066	1,743	0,321	0,607
BIRD	2019	0,043	1,246	0,373	0,545
BIRD	2020	-0,022	1,940	0,385	0,282
BIRD	2021	0,001	2,418	0,282	0,337
BIRD	2022	0,053	1,519	0,288	0,521
BLTA	2017	-0,110	0,717	1,676	0,319
BLTA	2018	0,076	0,616	1,463	0,349
BLTA	2019	-0,013	0,546	1,199	0,297
BLTA	2020	-0,012	0,506	1,367	0,278
BLTA	2021	0,084	1,326	1,193	0,280
BLTA	2022	0,118	1,151	0,937	0,308
GIAA	2017	-0,057	0,513	3,014	1,110
GIAA	2018	0,001	0,554	3,803	1,000
GIAA	2019	0,001	0,348	5,183	1,026
GIAA	2020	-0,230	0,125	-6,553	0,138
GIAA	2021	-0,580	0,053	-2,177	0,186
GIAA	2022	0,599	0,477	-5,062	0,337
LRNA	2017	-0,150	1,394	0,213	0,415
LRNA	2018	-0,096	1,650	0,164	0,328
LRNA	2019	-0,023	2,280	0,159	0,412
LRNA	2020	-0,159	0,799	0,240	0,240
LRNA	2021	-0,111	1,006	0,246	0,293
LRNA	2022	-0,095	0,746	0,316	0,414
MIRA	2017	-0,054	2,423	0,635	0,325
MIRA	2018	0,002	4,691	0,430	0,401



MIRA	2019	-0,009	1,588	0,498	0,373
MIRA	2020	-0,057	1,171	0,472	0,274
MIRA	2021	-0,044	1,098	0,483	0,284
MIRA	2022	-0,117	0,461	0,551	0,315
NELY	2017	0,058	6,038	0,081	0,425
NELY	2018	0,111	6,038	0,120	0,498
NELY	2019	0,099	5,782	0,142	0,474
NELY	2020	0,077	6,723	0,139	0,406
NELY	2021	0,093	3,848	0,124	0,361
NELY	2022	0,193	4,072	0,119	0,474
SAFE	2017	-0,166	0,537	-2,205	0,000
SAFE	2018	-0,059	0,195	-6,738	0,232
SAFE	2019	0,026	0,133	-7,940	0,504
SAFE	2020	-0,055	0,112	-5,674	0,447
SAFE	2021	0,003	0,084	-5,376	0,539
SAFE	2022	0,038	0,141	-5,686	0,935
SDMU	2017	-0,098	1,071	0,732	0,267
SDMU	2018	-0,085	1,039	0,885	0,284
SDMU	2019	-0,166	0,580	3,254	0,488
SDMU	2020	-0,244	0,302	21,901	0,502
SDMU	2021	-0,058	0,289	-90,298	0,488
SDMU	2022	0,019	1,188	41,648	0,567
SMDR	2017	0,020	1,129	0,924	0,732
SMDR	2018	0,012	1,095	0,956	0,804
SMDR	2019	-0,116	1,268	1,096	0,848
SMDR	2020	-0,004	1,294	1,375	0,855
SMDR	2021	0,168	1,448	1,172	0,812
SMDR	2022	0,284	2,044	0,784	0,998
TAXI	2017	-0,245	0,846	7,154	0,152
TAXI	2018	-0,659	0,311	-3,171	0,190
TAXI	2019	-0,576	0,291	-2,056	0,280
TAXI	2020	-0,219	0,275	-1,468	0,089
TAXI	2021	2,072	7,198	0,197	0,080
TAXI	2022	-0,204	7,684	0,190	0,040
TMAS	2017	0,018	0,507	1,853	0,686
TMAS	2018	0,012	0,430	1,653	0,818
TMAS	2019	0,031	0,528	1,761	0,769
TMAS	2020	0,014	0,454	2,169	0,696
TMAS	2021	0,172	1,142	1,628	0,832
TMAS	2022	0,321	1,762	0,979	1,108
WEHA	2017	0,168	0,426	0,968	0,461

WEHA	2018	0,010	0,402	1,167	0,482
WEHA	2019	0,017	0,516	0,775	0,542
WEHA	2020	-0,152	0,369	0,872	0,319
WEHA	2021	-0,043	0,423	1,050	0,420
WEHA	2022	0,068	1,537	0,482	0,629



### Lampiran 3. Hasil Pengujian dengan IBM Statistics 26

#### 1. Statistik Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA SEBELUM	42	-0,659	0,168	-0,03621	0,157116
ROA SAAT	42	-0,580	2,072	0,05324	0,366847
CR SEBELUM	42	0,133	6,038	1,39071	1,539260
CR SAAT	42	0,053	7,684	1,52645	1,823193
DER SEBELUM	42	-7,940	7,154	0,75731	2,535323
DER SAAT	42	-90,298	41,648	-0,70905	16,046821
TATO SEBELUM	42	0,000	1,663	0,56148	0,329690
TATO SAAT	42	0,040	1,749	0,55076	0,395875
Valid N (listwise)	42				

#### 2. Uji Normalitas

##### a. Variabel *Return on Asset*

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
		ROA SEBELUM	ROA SAAT
N		42	42
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	-0,03621	0,05324
	Std. Deviation	0,157116	0,366847
	Most Extreme Differences		
Test Statistic	Absolute	0,202	0,256
	Positive	0,127	0,256
	Negative	-0,202	-0,185
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,000 <sup>c</sup>	0,000 <sup>c</sup>

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

**b. Variabel *Current Ratio***

**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		CR SEBELUM	CR SAAT
N		42	42
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	1,39071	1,52645
	Std. Deviation	1,539260	1,823193
	Most Extreme Differences		
	Absolute	0,236	0,260
	Positive	0,236	0,260
	Negative	-0,207	-0,209
Test Statistic		0,236	0,260
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,000 <sup>c</sup>	0,000 <sup>c</sup>

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

**c. Variabel *Debt to Equity Ratio***

**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		DER SEBELUM	DER SAAT
N		42	42
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0,75731	-0,70905
	Std. Deviation	2,535323	16,046821
	Most Extreme Differences		
	Absolute	0,276	0,371
	Positive	0,142	0,371
	Negative	-0,276	-0,334
Test Statistic		0,276	0,371
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,000 <sup>c</sup>	0,000 <sup>c</sup>

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

**d. Variabel Total Asset Turnover Ratio**

**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		TATO SEBELUM	TATO SAAT
N		42	42
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0,56148	0,55076
	Std. Deviation	0,329690	0,395875
Most Extreme Differences	Absolute	0,187	0,155
	Positive	0,187	0,155
	Negative	-0,091	-0,099
Test Statistic		0,187	0,155
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,001 <sup>c</sup>	0,013 <sup>c</sup>

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.

**3. Uji Hipotesis (Wilcoxon Signed Rank Test)**

Test Statistics <sup>a</sup>				
	ROA SAAT - ROA SEBELUM	CR SAAT - CR SEBELUM	DER SAAT - DER SEBELUM	TATO SAAT - TATO SEBELUM
Z	-0,982 <sup>b</sup>	-0,144 <sup>c</sup>	-0,806 <sup>c</sup>	-0,045 <sup>c</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,326	0,886	0,420	0,964

- a. Wilcoxon Signed Ranks Test
- b. Based on negative ranks.
- c. Based on positive ranks.