

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

*Coronavirus Disease 2019* (Covid-19) pertama kali dilaporkan di Wuhan China pada Desember 2019, penyebaran virus corona dari manusia ke manusia menjadi sumber transmisi utama sehingga penyebaran menjadi lebih agresif. Dalam kurun waktu yang singkat, Covid-19 sudah mewabah setidaknya pada 69 negara di dunia termasuk Indonesia. Pada awal bulan Maret tahun 2020 pemerintah mengkonfirmasi kasus positif Covid-19 di Indonesia yang terdeteksi pertama kali dari dua orang warga negara Indonesia yang positif tertular dari seorang warga negara Jepang. Pemerintah dengan sigap memberlakukan kebijakan untuk meminimalisir penyebaran Covid-19 yaitu PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar). Kebijakan tersebut akhirnya menunjukkan capaian yang positif di mana dalam beberapa pekan terjadi penurunan kasus yang signifikan mencapai 59%. Selain itu, pemerintah memberikan anjuran kepada seluruh warga negara Indonesia untuk menjalankan protokol yang telah ditetapkan. Pemerintah juga menetapkan kebijakan untuk proses belajar mengajar dan bekerja dilakukan secara daring.

Presiden Joko Widodo secara resmi telah menetapkan wabah virus corona (Covid-19) sebagai endemi. Penetapan tersebut tertuang dalam Keputusan Presiden (Keppres) Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non Alam Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) Sebagai Bencana Nasional, yang ditanda tangani dan ditetapkan. pada 13 April 2020 (Arifin, 2020).

Seluruh dunia tentunya merasakan pengaruh dari adanya wabah penyakit yang melanda dewasa ini. Terutama di Indonesia yang terdampak secara signifikan yaitu beberapa sektor penggerak ekonomi, salah satunya yaitu sektor transportasi LSDP (Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan). Kebijakan pembatasan yang dilakukan oleh pemerintah untuk menekan angka penyebaran virus corona menyebabkan sektor transportasi tumbuh minus atau berkontraksi di tahun 2020. Menjaga mobilitas sekaligus mengendalikan penularan virus menjadi tantangan serius bagi sektor transportasi di tengah pandemi.

Dalam upaya menekan penyebaran Covid-19, pemerintah memberlakukan kebijakan pada layanan transportasi LSDP yang berupa pemangkasan jumlah penumpang sebesar 50% dari total tempat duduk atau tempat tidur yang tersedia, akibatnya penumpang transportasi LSDP mengalami penurunan jumlah yang banyak. Pandemi COVID-19 telah mengakibatkan cash flow perusahaan moda transportasi LSDP terganggu. Kinerja moda transportasi laut per Maret 2020 mengalami penurunan sekitar 15% dan diperkirakan kondisi ini makin menurun hingga beberapa bulan ke depan akibat penurunan distribusi (Hasan, 2021).

Sektor transportasi menjadi sektor yang paling parah terkena dampak pandemi Covid-19. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) dilaporkan perekonomian Indonesia pada triwulan II-2020 mengalami kontraksi sebesar 5,32%, dan kontraksi terdalam terjadi pada sektor transportasi dan pergudangan yang memberikan kontribusi sebesar 3,57% terhadap PDB. Hal ini menyebabkan transportasi nasional secara keseluruhan mengalami

penurunan yang sangat drastis sehingga merugikan banyak perusahaan yang bergerak di bidang transportasi (Azka dalam Fahlefi et al., 2020)

Perusahaan yang termasuk ke dalam sub sektor transportasi antara lain (1) Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk, (2) Adi Sarana Armada Tbk, (3) Blue Bird Tbk, (4) Berlian Laju Tanker Tbk, (5) Batavia Prosperindo Trans Tbk, (6) Airasia Indonesia Tbk, (7) Dewata Freightinternational Tbk, (8) Pelayaran Nasional Ekalya Purn, (9) Garuda Indonesia (Persero) Tbk, (10) Hasnur Internasional Shipping, (11) Habco Trans Maritima Tbk, (12) Jaya Trishindo Tbk, (13) Armada Berjaya Trans Tbk, (14) Krida Jaringan Nusantara Tbk, (15) Eka Sari Lorena Transport Tbk, (16) Mitra International Resources, (17) Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, (18) Prima Globalindo Logistic Tbk, (19) Putra Rajawali Kencana Tbk, (20) Utama Radar Cahaya Tbk, (21) Steady Safe Tbk, (22) Satria Antaran Prima Tbk, (23) Sidomulyo Selaras Tbk, (24) Samudera Indonesia Tbk, (25) Express Transindo Utama Tbk, (26) Temas Tbk, (27) Trimuda Nuansa Citra Tbk, (28) Transkon Jaya Tbk, (29) Guna Timur Raya Tbk, (30) WEHA Transportasi Indonesia Tbk.

Sepanjang semester 1 tahun 2020, terjadi penurunan jumlah penumpang dari seluruh jenis transportasi pada Mei 2020. Kerugian terbesar dirasakan maskapai penerbangan dikarenakan jumlah penumpang baik domestik maupun internasional mengalami penurunan sebesar 50% pada Mei 2020. Penumpang domestik mencapai 87.000 penumpang dan penumpang internasional mencapai 11.700 penumpang. Jumlah tersebut mengalami penurunan masing-masing sebesar 89,6% dan 55% dibandingkan bulan April 2020 (Aldin, 2020).

PT Garuda Indonesia Tbk merupakan salah satu perusahaan sektor transportasi yang mengalami pukulan telak akibat pandemi Covid-19. Pada semester 1 tahun 2020, Garuda Indonesia membukukan rugi bersih sebesar Rp. 10,47 triliun. Berbeda dengan capaian pada tahun 2019 yang mampu menghasilkan laba sebesar Rp. 354,48 miliar. Dalam laporan keuangan semester 1 tahun 2020 tercatat pendapatan sebesar US\$ 917,28 juta mengalami penurunan sebesar 58,18% dari pendapatan pada semester 1 tahun 2019 yaitu sebesar US\$ 2,19 miliar. Penyebab utama penurunan pendapatan yang tajam ini adalah turunnya pendapatan dari penerbangan berjadwal yang merupakan kontributor terbesar. Semester 1 tahun 2020 pendapatan dari penerbangan berjadwal tercatat sebesar US\$ 750,25 juta dan mengalami penurunan sebesar 59,55% dibandingkan semester 1 tahun 2019. Meski demikian, pada semester 1 tahun 2020 terjadi peningkatan pendapatan pada penerbangan tak berjadwal atau *charter* mencapai US\$ 21,54 juta melonjak hingga 392,5% dibandingkan semester 1 tahun 2019. Komponen terbesar berasal dari beban operasional penerbangan, di mana pada semester 1 tahun 2020 mencapai US\$ 945,58 juta turun sebesar 23,49%. Begitu pula dengan beban pemeliharaan dan perbaikan pada semester 1 tahun 2020 sebesar US\$ 224,42 juta dan mengalami penurunan hanya 7,54% dari US\$ 242,72 juta.

PT Blue Bird Tbk tercatat mengalami kerugian sebesar Rp. 93,67 miliar sepanjang semester 1 tahun 2020 akibat pandemi Covid-19. Sedangkan pada semester 1 tahun 2019 perseroan mampu menghasilkan keuntungan bersih senilai Rp. 158,37 miliar yang berarti profitabilitasnya menurun hingga 159,15%. Berdasarkan laporan keuangan PT Blue Bird Tbk kerugian sejalan

dengan pendapatan bersih yang hanya Rp. 1,15 triliun pada semester 1 tahun 2020 dan mengalami penurunan sebesar Rp. 1,91 triliun pada semester 1 tahun 2019. Penurunan pendapatan terbesar dialami oleh segmen bisnis taxi, di mana sepanjang semester 1 tahun 2020 mencapai Rp. 865,74 miliar. Jumlah ini turun tajam 43,09% dibandingkan dengan tahun 2019 yang mencapai Rp. 1,52 triliun.

PT Express Transindo Utama Tbk tercatat membukukan kerugian sebesar Rp. 43,44 miliar sepanjang semester 1 tahun 2020 dan mengalami penurunan sebesar 62,47% dibandingkan dengan kerugian yang dialami pada tahun 2019. Pada semester 1 tahun 2019 perseroan membukukan rugi bersih sebesar Rp. 115,78 miliar. Pada semester 1 tahun 2020 taksi Express mengantongi pendapatan dari bisnis taksi sebesar Rp. 13,68 miliar. Angka ini anjlok hingga 75,57% dibandingkan semester 1 tahun 2019 yang sebesar Rp. 56,03 miliar. Sepanjang semester 1 tahun 2020 perseroan melakukan pengurangan karyawan sebanyak 271 karyawan.

Setiap instansi tentunya mempunyai target agar memperoleh laba maksimal, apabila mampu mewujudkan target itu instansi dinilai memiliki performa perusahaan yang bagus. Financial performance menjadi hal yang paling krusial dalam suatu perusahaan karena kinerja keuangan dijadikan sebagai acuan untuk menentukan berhasil atau tidaknya suatu perusahaan. Seorang manajer keuangan diharuskan untuk mampu memastikan apakah perusahaan termasuk dalam kategori sehat memiliki kinerja perusahaan yang baik atau malah sebaliknya. Dalam menganalisa kinerja keuangan, seorang manajer keuangan dapat melakukannya dengan cara mengevaluasi kinerja di masa lalu kemudian memperkirakan kemungkinan untuk masa depan

perusahaan dan mengevaluasi kembali serta mengatur strategi guna mengembangkan kualitas kinerja keuangan di masa mendatang. Kinerja keuangan dijadikan sebagai penilai kondisi keuangan baik akumulasi dana maupun pendistribusian dana untuk waktu tertentu yang seringkali dihitung menggunakan indikator likuiditas, profitabilitas dan capital adequacy ratio.

Laporan financial performance ialah dokumen vital yang mampu menggambarkan kondisi perusahaan sekaligus membantu dalam pengukuran kinerja untuk masa terakhir. Sedangkan bagi para investor, kinerja keuangan dinilai bermanfaat guna mempertimbangkan apakah layak atau tidak untuk mempertahankan investasi pada perusahaan tersebut. Dengan memperbaiki kinerja yang ada mampu menambah peluang dilirik para calon penanam modal.

Hutabarat & Gita (2020) menyatakan analisa laporan keuangan ialah menilai kinerja perusahaan dengan tujuan untuk pembeda dengan instansi lain yang berkiprah di lingkup bidang sejenis. Hal ini bermanfaat untuk menilai apakah sudah beroperasi sesuai standar dan dijadikan sebagai parameter bagi para penanam modal serta berguna untuk membuat perbaikan apabila terdapat kekurangan guna memperbaiki kinerja perusahaan.

Menurut (Mutiah dalam Darmawan, 2020) financial statement merupakan hasil yang mengemukakan tentang kegiatan perusahaan serta kondisi keuangan termasuk didalamnya empat komponen utama dalam periode tertentu. Financial statement menjadi bahan pokok dalam melakukan kegiatan analisa financial statement. Hasil yang didapat dari financial performance tersebut, baru akan dilakukan perhitungan rasio keuangannya.

Analisa rasio finansial yang umumnya dipakai oleh para penanam modal diantaranya adalah rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio aktivitas dan rasio profitabilitas (Novitasari et al., 2022). Jenis-jenis rasio yang ditampilkan tidak berlaku khusus untuk satu jenis industri saja sehingga memungkinkan untuk menggunakan rasio yang berbeda dikarenakan struktur laporan keuangan yang juga berbeda. Jadi apabila di dalam penelitian ini tidak ditemukan rasio finansial lain bukan berarti rasio tersebut tidak penting, melainkan dalam penelitian ini peneliti berfokus untuk menganalisis tiga rasio keuangan yaitu Rasio Likuiditas (*Current Ratio*), Rasio Solvabilitas (*Debt to Equity Ratio*), dan Rasio Profitabilitas (*Return On Assets, Return On Equity*).

Rasio likuiditas ialah rasio yang dipergunakan dalam pengukuran guna mengetahui kesanggupan instansi untuk menutup pinjaman jangka pendek. Untuk mengukur rasio ini peneliti menggunakan *Current Ratio* atau rasio lancar. *Rasio Lancar* merupakan skala yang biasa dipakai untuk menghitung seberapa besar kesanggupan suatu instansi untuk memenuhi pinjaman jangka pendeknya sesuai waktu tenggang yang disepakati. Apabila *Rasio Lancar* suatu instansi bernilai lebih dari 1 kali berarti perusahaan tersebut dikategorikan layak karena mampu melunasi hutang lancarnya. Namun sebaliknya, apabila nilai *Rasio Lancar* bernilai kurang dari 1 kali maka kesanggupan instansi tersebut dalam menutup pinjaman lancarnya diragukan.

Rasio solvabilitas ialah rasio yang biasa dipakai untuk menghitung seberapa besar pinjaman suatu instansi. Untuk mengukur rasio ini peneliti menggunakan *Debt to Equity Ratio* atau rasio utang terhadap ekuitas. Rasio utang terhadap ekuitas ialah ukuran yang digunakan dalam menganalisis komparasi antara total pinjaman dengan modal. Sehat atau tidaknya suatu

instansi bisa dilihat berdasarkan analisa rasio utang terhadap ekuitas. Para kreditor atau penanam modal sering kali memihak pada instansi yang memiliki rasio yang cenderung rendah, karena aset yang ditanamkan masih aman apabila terjadi kebangkrutan. Semakin besar *rasio utang terhadap modal* semakin besar pula pinjaman yang wajib dilunasi.

Rasio profitabilitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang dapat diukur dengan *Return On Assets* dan *Return On Equity*. *Return On Asset* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari total aset yang dimiliki. Semakin tinggi *Return On Asset* suatu perusahaan menunjukkan semakin baik pula kinerja perusahaan tersebut. Sedangkan *Return On Equity* adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba berdasarkan modal sendiri. Semakin tinggi *Return On Equity* mencerminkan bahwa instansi berhasil menghasilkan keuntungan berdasarkan modal sendiri.

Berdasarkan latar belakang diatas peneliti tertarik mengkaji penelitian yang berjudul **“Analisis Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”**

## **B. Perumusan Masalah**

1. Apakah terdapat perbedaan pada Current Ratio perusahaan sub sektor transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19 ?
2. Apakah terdapat perbedaan pada Debt to Equity Ratio perusahaan sub sektor transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19 ?

3. Apakah terdapat perbedaan pada Return On Assets perusahaan sub sektor transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19 ?
4. Apakah terdapat perbedaan pada Return On Equity perusahaan sub sektor transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19 ?
5. Bagaimana rata-rata kinerja keuangan perusahaan sub sektor transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19 ?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat perbedaan pada Current Ratio perusahaan sub sektor transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat perbedaan pada Debt to Equity perusahaan transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat perbedaan pada Return On Assets perusahaan transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19.
4. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat perbedaan pada Return On Equity perusahaan sub sektor transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19.
5. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana rata-rata kinerja keuangan perusahaan sub sektor transportasi pada sebelum dan saat pandemi Covid-19

#### **D. Kegunaan Penelitian**

##### **1. Manfaat teori**

Diharapkan dengan hasil penelitian ini dapat berguna sebagai bahan referensi dan pertimbangan bagi peneliti selanjutnya yang akan mengkaji penelitian sejenis khususnya tentang kinerja keuangan.

##### **2. Manfaat praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi perusahaan sebagai bahan evaluasi dalam menjalankan usahanya pasca pandemi.