

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Bursa Efek Indonesia (BEI) adalah lembaga pemerintahan yang melaksanakan aktivitas pasar modal di Indonesia. Bursa Efek Indonesia (BEI) menjadi wadah dalam melakukan transaksi jual beli surat-surat berharga bagi penjual dan pembeli yang ingin melakukan transaksi di pasar modal. Sebelum resmi menjadi Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 1977 pasar modal diberi nama oleh Presiden Soeharto yaitu Bursa Efek Jakarta (BEJ). Kemudian pada tahun 1989 muncul ke publik bursa efek lain yaitu Bursa Efek Surabaya (BES). Akhirnya, pada 30 November 2007 bursa efek sebelumnya yang telah berdiri yaitu Bursa Efek Jakarta (BEJ) dan Bursa Efek Surabaya (BES) diresmikan nama nya menjadi Bursa Efek Indonesia (BEI) yang masih berdiri hingga sekarang. Dalam mengklasifikasikan saham dan laporan keuangan perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), saham dan laporan keuangan perusahaan diklasifikasikan menjadi 11 sektor yaitu (idx.co.id, 2022): Industri, Infrastruktur, Properti dan *Real Estate*, Teknologi, Transportasi dan Logistik, Keuangan, Energi, Bahan Pokok, Konsumer Siklis (*Consumer Cyclical*s), Konsumer Non-Siklis (*Consumer Non-Cyclical*s), dan Kesehatan.

Pada sektor transportasi dan logistik memiliki 30 perusahaan terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) yang menginput hasil laporan keuangannya secara rutin setiap Triwulan I, Triwulan II, Triwulan III, dan laporan keuangan setiap tahunnya. Berikut rincian perusahaan terdaftar pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) (idx.co.id, 2022):

Tabel 1. 1 Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)

No.	Nama Perusahaan	Kode Perusahaan	Tanggal <i>Initial Public Offering</i> (IPO)
1.	PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk.	AKSI	13 Juli 2001

No.	Nama Perusahaan	Kode Perusahaan	Tanggal Initial Public Offering (IPO)
2.	PT Adi Sarana Armada Tbk.	ASSA	12 November 2012
3.	PT Blue Bird Tbk.	BIRD	05 November 2014
4.	PT Berlian Laju Tanker Tbk.	BLTA	26 Maret 1990
5.	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk.	BPTR	09 Juli 2018
6.	PT AirAsia Indonesia Tbk.	CMPP	08 Desember 1994
7.	PT Dewata Freightinternational Tb	DEAL	11 November 2018
8.	PT Pelayaran Nasional Ekalya Purn	ELPI	08 Agustus 2022
9.	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	GIAA	11 Februari 2011
10.	PT Hasnur Internasional Shipping	HAIS	01 SePTember 2021
11.	PT Habco Trans Maritima Tbk.	HATM	26 Juli 2022
12.	PT Jaya Trishindo Tbk.	HELI	27 Maret 2018
13.	PT Armada Berjaya Trans Tbk.	JAYA	21 Februari 2019
14.	PT Krida Jaringan Nusantara Tbk.	KJEN	01 Juli 2019
15.	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk.	LRNA	15 April 2014
16.	PT Mitra International Resources Tbk.	MIRA	30 Janurari 1997
17.	PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	NELY	11 Oktober 2012
18.	PT Prima Globalindo Logistik Tbk.	PPGL	20 Juli 2020
19.	PT Putra Rajawali Kencana Tbk.	PURA	22 Januari 2020
20.	PT Utama Radar Cahaya Tbk.	RCCC	02 Agustus 2022
21.	PT Steady Safe Tbk.	SAFE	15 Agustus 1994
22.	PT Satria Antaran Prima Tbk.	SAPX	03 Oktober 2018
23.	PT Sidomulyo Selaras Tbk.	SDMU	12 Juli 2011
24.	PT Samudera Indonesia Tbk.	SMDR	05 Juli 1999
25.	PT Express Transindo Utama Tbk.	TAXI	02 November 2012
26.	PT Temas Tbk.	TMAS	07 SePTember 2003
27.	PT Trimuda Nuansa Citra Tbk.	TNCA	28 Juni 2018
28.	PT Transkon Jaya Tbk.	TRJA	27 Agustus 2020
29.	PT Guna Timur Raya Tbk.	TRUK	23 Mei 2018
30.	PT WEH Transportasi Indonesia Tb	WEHA	31 Mei 2007

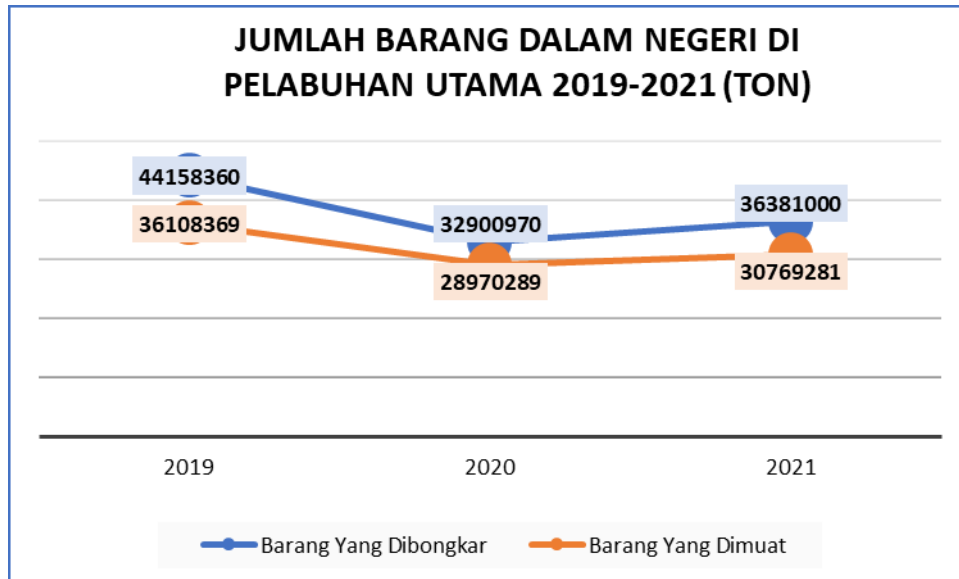
Sumber: IDX 2022 Data telah diolah penulis (2022)

1.2 Latar Belakang Penelitian

Covid-19 adalah wabah yang muncul pertama kali di Wuhan, China pada tahun 2019. Karena penyebarannya yang cepat dan menyebar ke seluruh dunia pada tanggal 11 Maret 2020, *World Health Organization* (WHO) menetapkan Covid-19 menjadi virus global (Ghiffari, 2020). Menurut data dari Kementerian Kesehatan Republik Indonesia (Kemenkes RI) hingga per tahun 2022 terdapat 6.439.292 kasus Covid-19 di Indonesia, 97,3% dinyatakan sembuh, 158.165 atau sebanyak 2,5% dinyatakan meninggal dunia dan 16.943 atau sebanyak 0,3% masih dinyatakan positif covid-19.

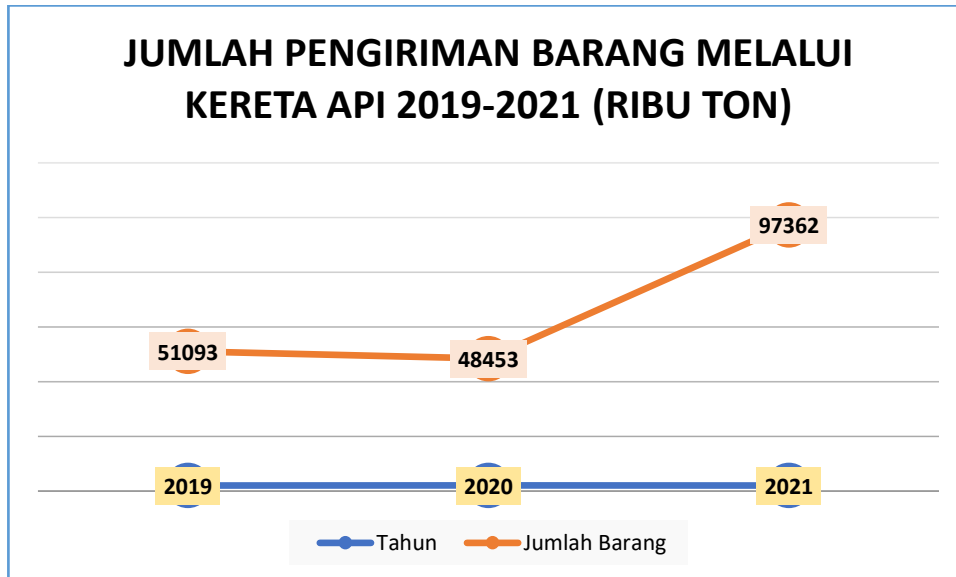
Ketika Covid-19 semakin cepat menyebar luas di berbagai daerah di Indonesia, pemerintah mengeluarkan kebijakan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) di seluruh daerah di Indonesia. Penerapan PSBB ini diharapkan akan dapat memutus rantai penyebaran Covid-19 secara cepat di Indonesia. Penerapan PSBB memberikan dampak yang buruk bagi beberapa sektor perekonomian di Indonesia, terutama sektor transportasi dan logistik. Karena dalam penerapan PSSB melarang masyarakat untuk bepergian keluar rumah dan berpergian ke luar kota hingga beberapa fasilitas umum sempat dihentikan operasinya untuk mengurangi kasus positif Covid-19 di Indonesia (Khofifah, 2022).

Pandemi Covid-19 memberikan dampak terhadap sektor transportasi dan logistik hal ini dapat dilihat pada transportasi dan pengiriman barang melalui darat, laut, dan juga udara. Akibat pemberlakuan PSBB pemerintah memberikan instruksi untuk melakukan penutupan jalan pada wilayah yang terdeteksi sebagai zona merah Covid-19, sehingga pengiriman barang menjadi terbatas karena banyak akses jalan yang ditutup oleh pemerintah sebagai cara untuk memutus rantai penyebaran Covid-19 di Indonesia. Pada transportasi laut dan udara pemerintah menerapkan aturan berupa pembatasan penumpang dimana kapasitas penumpang paling banyak hanya 50% dari jumlah kapasitas tempat duduk (Yulianingtyas, 2022).



Gambar 1. 1 Grafik Pengiriman Barang Dalam Negeri Di Pelabuhan Utama
Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) data telah diolah penulis (2022)

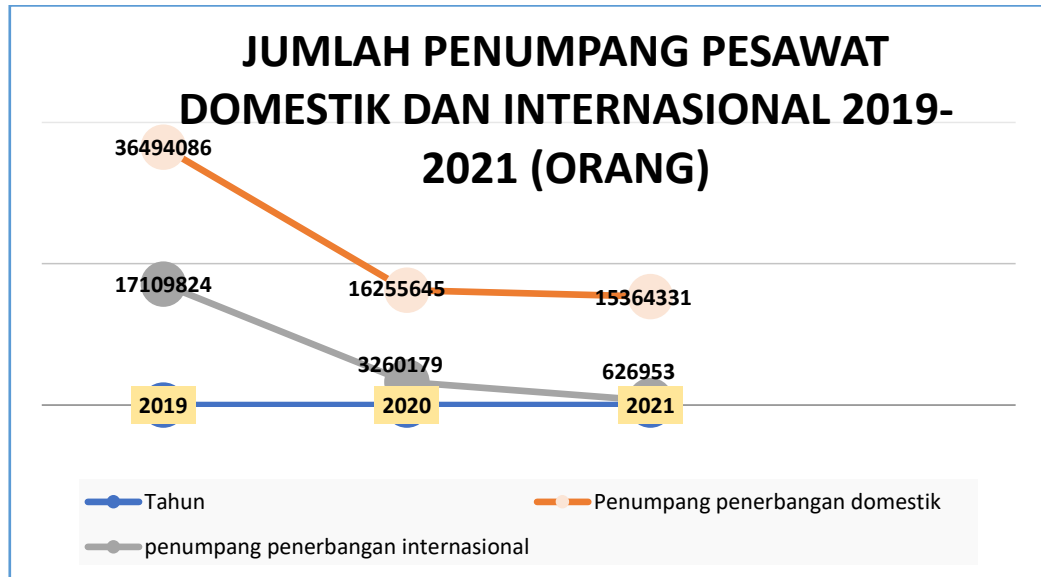
Berdasarkan Gambar 1.1 menjelaskan grafik pengiriman barang dalam negeri melalui pelabuhan utama dari tahun 2019-2021. Dimana pada gambar tersebut menunjukkan penurunan jumlah pengiriman barang di dalam negeri yang signifikan pada tahun 2019 pada barang yang dibongkar sebanyak 44.158.360 ton dan barang yang dimuat sebanyak 36.108.369 ton kemudian turun di tahun 2020 pada barang yang dibongkar sebanyak 32.900.970 ton dan barang yang dimuat sebanyak 28.970.289 ton . Pada tahun 2021 mulai menunjukkan kenaikan pada barang yang dibongkar sebanyak 36.381.000 ton dan barang yang dimuat menjadi hanya sebanyak 30.769.281 ton. Covid-19 berdampak pada pengiriman barang melalui pelabuhan. Data pengiriman barang melalui pelabuhan dalam negeri diklasifikasikan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) berdasarkan 6 pelabuhan yaitu Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Balikpapan, dan Makassar.



Gambar 1. 2 Grafik Pengiriman Barang Melalui Kereta Api

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) data telah diolah penulis (2022)

Berdasarkan Gambar 1.2 dapat menjelaskan grafik pengiriman barang melalui kereta api di Indonesia dalam ribuan ton. Pada tahun 2019 pengiriman barang dapat dikirim sebanyak 51.093 ton barang, kemudian sempat mengalami penurunan pada tahun 2020 yaitu sebanyak 48.453 ribu ton dan mengalami peningkatan signifikan di tahun 2021 yaitu sebanyak 97.362 ribu ton barang yang dapat dikirim. Data pengiriman barang melalui kereta api diklasifikasikan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) berdasarkan pulau yaitu Jawa dan Sumatera.



Gambar 1. 3 Grafik Penumpang Transportasi Pesawat
Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) data telah diolah penulis (2022)

Tidak hanya berdampak pada transportasi darat tetapi Covid-19 juga berdampak terhadap transportasi udara yaitu pesawat terbang. Berdasarkan Gambar 1.3 menjelaskan bahwa pada tahun 2019 pada penerbangan internasional terdapat 17.109.824 juta penumpang, sedangkan pada penerbangan domestik terdapat 36.494.086 juta penumpang. Kemudian, pada tahun 2020 mengalami penurunan yang cukup signifikan yaitu pada penerbangan internasional terdapat 3.260.179 juta penumpang, sedangkan pada penerbangan domestik terdapat 16.255.645 juta penumpang. Pada tahun 2021 semakin mengalami penurunan penumpang yaitu sebanyak 626.953 ribu penumpang internasional dan 15.364.331 juta penumpang domestik.

Penurunan penumpang berdampak pada pemasukan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Sebagai contoh, PT Kereta Api Indonesia mendapatkan pemasukan di tahun 2019 sebesar Rp 26,35 triliun dan mengalami penurunan sebesar Rp 8.18 triliun pada tahun 2020 PT Kereta Api Indonesia mendapatkan pemasukan sebesar Rp 18,07 triliun atau mencapai penurunan

sebesar 31,16% (Wahyu dan Denny, 2021). Menurut Haryanto (2020) penerbangan global mengalami penyusutan yang sangat signifikan akibat Covid-19 karena kebanyakan negara di seluruh dunia menutup penerbangan baik secara domestik maupun penerbangan internasional.

Penurunan jumlah penumpang menjadi dampak dari pemberlakuan aturan pemerintah yang mewajibkan masyarakat untuk melakukan kegiatan dari rumah seperti kerja, sekolah, hingga kegiatan keagamaan. Akibat pemberlakuan kebijakan pemerintah tersebut, maka perusahaan transportasi dan logistik mengalami penurunan kinerja keuangan. Kinerja keuangan penting bagi perusahaan untuk memberikan informasi kepada pihak terkait seperti investor. Kinerja keuangan dapat diukur menggunakan rasio keuangan untuk memprediksi keadaan di masa yang akan datang sehingga perusahaan dapat mengambil langkah yang tepat untuk mendapatkan keuntungan (Indiraswari, 2022).

Kinerja perusahaan yang baik berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan yang dapat dilihat dari laporan keuangan perusahaan. Semakin baik kinerja keuangan perusahaan maka semakin baik juga kinerja perusahaan yang dapat menjadi informasi bagi pihak investor terkait. Kinerja keuangan dapat diukur menggunakan rasio keuangan yang meliputi variabel rasio profitabilitas, rasio likuiditas, rasio aktivitas, dan rasio solvabilitas. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Prasetya, 2021) bahwa terdapat peningkatan dan penurunan kinerja keuangan perusahaan pada sektor farmasi dengan menguji pada rasio likuiditas yang dihitung menggunakan *current ratio*, rasio solvabilitas yang dihitung menggunakan *debt to equity ratio* dan rasio profitabilitas yang dihitung menggunakan *return on assets*. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Putri *et al.*, (2014) bahwa hasil dari perhitungan rasio likuiditas dengan perhitungan menggunakan *current ratio*, rasio solvabilitas menggunakan perhitungan *debt to equity ratio* dan rasio aktivitas dengan menggunakan perhitungan *total asset turnover* menunjukkan hasil aktivitas yang baik sehingga dapat dikatakan bahwa dalam menghasilkan keuntungan perusahaan memiliki kemampuan yang sangat baik. Pada penelitian yang dilakukan oleh Untu *et*

al., (2021) pada perusahaan telekomunikasi yang terdaftar di BEI menunjukkan hasil bahwa tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan saat pandemi Covid-19 berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan rasio likuiditas, rasio profitabilitas, dan rasio aktivitas. Sedangkan untuk rasio solvabilitas ditemukan perbedaan yang signifikan terhadap perbedaan kinerja keuangan perusahaan pada sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19. Jannah R *et al.*, (2021) melakukan penelitian pada perusahaan PT BNI Syariah Tbk. dengan menggunakan perhitungan pada *Return On Assets* (ROA) yang menunjukkan hasil bahwa kinerja keuangan PT BNI Syariah Tbk. tidak mengalami peningkatan yang signifikan dari sebelum pandemi Covid-19 ke saat terjadi pandemi Covid-19. Berdasarkan Analisa pada penelitian Prasetya (2021), Putri *et al.*, (2014), Untu *et al.*, (2021), dan Jannah R *et al.*, (2021) maka penelitian ini akan menggunakan variabel-variabel dari rasio keuangan yaitu rasio profitabilitas yaitu dengan menggunakan perhitungan pada *Return On Assets* (ROA), rasio likuiditas yaitu dengan menggunakan perhitungan pada *Current Ratio* (CR), rasio aktivitas yaitu dengan menggunakan perhitungan pada *Total Assets Turnover* (TATO), dan rasio solvabilitas dengan menggunakan perhitungan pada *Debt To Equity Ratio* (DER).

Variabel pertama adalah rasio profitabilitas, Fernos (2017) menjelaskan bahwa rasio profitabilitas adalah rasio yang digunakan untuk mencari keuntungan yang diperoleh perusahaan. Pengukuran rasio profitabilitas dilakukan dengan membandingkan laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi. Perhitungan rasio profitabilitas dalam penelitian ini menggunakan *Return On Asset* (ROA). Karena dengan menggunakan perhitungan ROA maka dapat menilai laba bersih, mengukur tingkat efektivitas manajemen dalam mengelola aset yang dimiliki, dan ROA juga menunjukkan hasil aktiva yang digunakan perusahaan. Semakin tinggi tingkat *return on assets* perusahaan maka akan semakin besar laba bersih yang dimiliki oleh perusahaan. ROA juga digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen dalam mengatur aset perusahaan dalam memperoleh keuntungan. Hal ini dapat dilihat berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Sucipto (2022) pada PT Telekomunikasi

Indonesia (persero) Tbk. bahwa PT Telekomunikasi Indonesia dapat memanfaatkan pengembalian aset dengan baik saat pandemi Covid-19 dengan melihat berdasarkan perhitungan hasil ROA yang meningkat dari sebelum dan saat terjadi Covid-19. Sedangkan penelitian lain yang dilakukan oleh Sucipto (2022) pada PT Waskita Karya (Persero) Tbk. menunjukkan bahwa terjadi penurunan aset perusahaan pada saat terjadinya Covid-19 hal ini menunjukkan bahwa saat terjadi Covid-19 perusahaan tidak dapat mengoptimalkan aset perusahaan dibandingkan sebelum terjadinya Covid-19. Menurut Suhartini (2022) menyatakan bahwa hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan perbedaan kinerja keuangan yang signifikan pada sebelum dan saat Covid-19 dengan dihitung menggunakan *Return On Assets* (ROA).

Variabel kedua adalah rasio likuiditas, menurut Kristanti (2017) rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan jangka pendek perusahaan seperti kewajiban jangka pendek yang sudah jatuh tempo disebut rasio likuiditas. Untuk memperhitungkan rasio likuiditas dapat menggunakan *Current Ratio* (CR). *Current Ratio* digunakan untuk mengukur kewajiban jangka pendek yang akan jatuh tempo dengan menggunakan perbandingan aset lancar dan hutang lancar yang dimiliki oleh perusahaan untuk memberikan informasi terkait tingkat keamanan aset yang dimiliki perusahaan. Pada Penelitian yang dilakukan oleh Grysia (2022) bahwa pada saat terjadi Covid-19 rasio lancar perusahaan mengalami pertumbuhan yang tidak baik. Sedangkan pada penelitian yang dilakukan oleh Siswati (2021) bahwa terdapat perbedaan pada hasil *current ratio* pada saat sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Bahri *et al.*, (2021) menjelaskan bahwa bahwa rasio likuiditas pada perusahaan PT Indosat Ooredoo Tbk. mengalami kondisi yang kurang baik akibat terjadinya Covid-19.

Variabel ketiga adalah rasio aktivitas, Khairunnisa (2019) berpendapat bahwa rasio aktivitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa efisien perusahaan dalam memanfaatkan sumber dayanya dan seberapa efektif penggunaan sumber daya yang dimiliki oleh perusahaan. Rasio ini digunakan untuk mengukur perputaran aktiva yang digunakan oleh perusahaan. Perhitungan untuk rasio aktivitas

dapat menggunakan *Total Assets Turnover*. *Total Assets Turnover* digunakan untuk mengukur jumlah penjualan perusahaan dari tiap hasil aktiva yang didapatkan dengan membandingkan penjualan dan total asset perusahaan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Ismiyatus *et al.*, (2021) menyatakan bahwa kinerja keuangan perusahaan lebih baik saat terjadi pandemi dibandingkan sebelum pandemi. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Tulung dan Jessica (2021) menyatakan bahwa terdapat perbedaan kinerja keuangan pada sebelum dan saat terjadi Covid-19 dengan menggunakan perhitungan pada *total assets turnover*. Penelitian yang dilakukan oleh Pradana (2021) menunjukkan hasil bahwa tidak ada perbedaan secara signifikan pada nilai *total asset turnover* pada sebelum dan saat terjadinya Covid-19.

Variabel keempat adalah rasio solvabilitas, menurut Chairul dan Rustyana (2018) rasio solvabilitas adalah rasio yang digunakan oleh perusahaan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar aktiva perusahaan. Salah satu jenis perhitungan rasio solvabilitas adalah *debt to equity ratio*. *Debt to equity ratio* adalah jenis perhitungan dari rasio solvabilitas yang digunakan untuk mengukur besarnya hutang yang dimiliki perusahaan dengan modal perusahaan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Nur *et al.*, (2022) menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada kinerja keuangan yang diukur menggunakan *debt to equity ratio*. Sedangkan, menurut penelitian yang dilakukan oleh Prasetya (2021) bahwa menunjukkan adanya peningkatan dan penurunan kinerja keuangan yang diukur menggunakan *debt to equity ratio*. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Maramis *et al.*, (2021) pada PT Garuda Indonesia Tbk. dan PT Air Asia Indonesia Tbk. menunjukkan hasil bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan pada sebelum dan saat terjadinya Covid-19.

Dari berbagai faktor variabel pada uraian diatas penulis ingin memfokuskan penelitian pada perbedaan kinerja keuangan perusahaan sebelum pandemi dan saat pandemi Covid-19 dengan menggunakan variabel-variabel rasio keuangan. Variabel rasio keuangan yang digunakan adalah rasio profitabilitas, rasio likuiditas, rasio rasio aktivitas, dan rasio solvabilitas dengan berfokus menggunakan perhitungan pada

Return On Assets (ROA), Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), dan Total Assets Turn Over (TATO). Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data sekunder, yaitu laporan keuangan dan laporan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Oleh karena itu, penelitian ini berjudul “Perbedaan Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Terjadinya Pandemi Covid-19 Pada Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan fenomena yang ada dan latar belakang yang telah dibahas bahwa sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu sektor yang terdampak akibat munculnya Covid-19 di Indonesia. Penurunan jumlah penumpang dan pengiriman barang pada sektor transportasi dan logistik menjelaskan bahwa masyarakat Indonesia masih membutuhkan transportasi umum untuk melakukan aktivitas berpergian keluar rumah dan melakukan pengiriman barang antar kota. Sektor transportasi dan logistik di Indonesia juga kian hari semakin menunjukkan perkembangan dan semakin pulih kembali dari Covid-19 yang menyebabkan keterpurukan bagi semua sektor industri di Indonesia. Semakin berkembangnya perusahaan pada sektor transportasi dan logistik akan memberikan keuntungan bagi penumpang dan juga perusahaan. Karena semakin banyak penumpang yang menggunakan jasa transportasi dan logistik maka kinerja keuangan perusahaan akan menunjukkan pertumbuhan yang semakin baik.

Kinerja keuangan perusahaan dapat menjadi tolak ukur bagi setiap perusahaan dalam mengevaluasi hasil kegiatan dan kinerja yang telah dilakukan saat periode tertentu. Oleh karena itu berdasarkan latar belakang diatas, peneliti ingin mengkaji pengaruh Covid-19 terhadap kinerja keuangan perusahaan pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan menggunakan variabel-variabel rasio profitabilitas, rasio likuiditas, rasio aktivitas, dan rasio solvabilitas. Sehingga pertanyaan dan rumusan masalah yang dapat diambil dari penelitian ini yaitu:

1. Apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio profitabilitas sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2021 yang diukur menggunakan *return on asset*?
2. Apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio likuiditas sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2021 yang diukur menggunakan *current ratio*?
3. Apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio solvabilitas sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2021 yang diukur menggunakan *debt to equity ratio*?
4. Apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio aktivitas sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2021 yang diukur menggunakan *total assets turn over*?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan hasil dari rumusan masalah maka tujuan penelitian yang diinginkan penulis adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perbedaan rasio profitabilitas pada sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2021.
2. Untuk mengetahui perbedaan rasio likuiditas pada sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2021.
3. Untuk mengetahui perbedaan rasio solvabilitas pada sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2021.

4. Untuk mengetahui perbedaan rasio aktivitas pada sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2021.

1.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan pembahasan sebelumnya, penulis berharap dapat memberikan manfaat yang dibagi menjadi 2 aspek sebagai berikut:

1.5.1 Aspek Teoritis

Penelitian ini diharapkan memberikan pengetahuan mengenai kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) terkait dengan rasio likuiditas, rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, serta rasio aktivitas pada sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19. Penelitian ini juga dapat memberikan pengetahuan dan acuan bagi penelitian selanjutnya dengan menerapkan rasio likuiditas, rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, serta rasio aktivitas pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada sebelum dan saat terjadinya pandemi Covid-19.

1.5.2 Aspek Praktik

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi investor dalam mengambil keputusan dengan melihat analisa kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dan menjadi informasi serta evaluasi bagi pemerintah terkait penilaian pada kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik.

1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Sistematika penulisan tugas akhir diharapkan akan membantu penulis agar penulisan skripsi dapat tersusun secara sistematis. Tugas akhir terdiri dari 5 Bab yang terdiri dari, sebagai berikut:

a. BAB I

Pada bab ini menjelaskan Gambaran Umum Objek Penelitian, Latar Belakang Penelitian, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan Tugas Akhir.

b. BAB II

Pada bab ini berisikan teori, disertai penelitian terdahulu dan dilanjutkan dengan kerangka pemikiran penelitian dan hipotesis penelitian.

c. BAB III

Pada bab ini meliputi uraian tentang: Jenis Penelitian, Operasionalisasi Variabel, Populasi dan Sampel, Pengumpulan Data serta Teknik Analisis Data.

d. BAB IV

Pada bab ini berisikan hasil dan penelitian pembahasan yang diuraikan secara sistematis sesuai dengan perumusan masalah serta tujuan penelitian ini disajikan dalam sub judul tersendiri. Bab ini terdiri dari dua bagian, yaitu: bagian pertama menunjukkan hasil penelitian sedangkan bagian kedua menunjukkan pembahasan atau analisis dari hasil penelitian ini. Setiap aspek pembahasan sebaiknya dimulai dari hasil analisis data, setelah itu diinterpretasikan dan yang akan diikuti oleh penarikan kesimpulan. Pada pembahasan sebaiknya membandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya atau landasan teoritis yang relevan.

e. BAB V

Pada bab ini berisikan kesimpulan yang merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian, kemudian menjadi saran yang berkaitan dengan manfaat penelitian.