

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di penghujung tahun 2019 dunia digemparkan oleh kasus meruaknya virus corona varian baru dari kota Wuhan, kota terpadat di Provinsi Hubei Daerah Tiongkok Tengah. Virus ini dengan cepat menyebar dengan status pandemi karena sudah menjadi wabah global yang merusak tatanan kehidupan seluruh umat manusia di dunia. Virus ini secara resmi diberi nama COVID-19 oleh Tedros Adhanom Ghebreyesus selaku Direktur Jenderal Badan Kesehatan Dunia (WHO). Pandemi COVID-19 tidak hanya mempengaruhi kesehatan manusia tapi juga berdampak terhadap perekonomian global maupun nasional. Krisis COVID-19 yang sedang berlangsung telah berdampak drastis pada perusahaan dan melumpuhkan perekonomian di seluruh dunia (Lähdeaho & Hilmola, 2020). Berdasarkan Shang Yunfeng (dekan universitas *Zhejiang Yuexiu*) pandemi menyebabkan dampak fiskal jangka pendek dan dampak ekonomi jangka panjang pada negara-negara di seluruh dunia. Pandemi juga dapat mengakibatkan penurunan pendapatan pajak dan peningkatan pengeluaran, yang menyebabkan tekanan fiskal, terutama di negara-negara berpenghasilan menengah ke bawah di mana kendala fiskal lebih tinggi, dan sistem perpajakan masih memerlukan perbaikan. Selain itu, gangguan transportasi, penutupan tempat kerja, pembatasan perdagangan dan perjalanan, serta penutupan perbatasan darat merupakan penyebab perlambatan ekonomi akibat pandemi ini.

Pandemi COVID-19 telah membawa dampak yang cukup berat untuk industri transportasi terutama sektor penerbangan dari skala nasional sampai skala global. Virus COVID-19 saat ini menjadi *game changer* terbesar dalam hal kehancuran baik bagi industri penerbangan maupun pariwisata. Dalam seratus tahun terakhir, industri penerbangan mengalami pertumbuhan yang berkelanjutan dan belum pernah terjadi sebelumnya, bahkan ketika menghadapi bencana global sebelumnya, seperti serangan teroris pada tahun 2001 dan krisis keuangan global pada tahun 2008. Industri penerbangan

mengambil alih 50 tahun untuk mencapai pencapaian satu miliar penumpang pada tahun 1987 dan kemudian mengalami pertumbuhan eksponensial dalam waktu kurang dari dua dekade, melampaui dua miliar pada tahun 2005, tiga miliar pada tahun 2013, dan mencapai pencapaian 4,5 miliar penumpang pada tahun 2019 (O'Connell, 2019). Kombinasi apik antara harga tiket pesawat yang terjangkau dan pertumbuhan populasi masyarakat kelas menengah yang sejahtera telah banyak mengubah dinamika perjalanan internasional, sebagaimana dibuktikan oleh fakta bahwa pangsa pasar industri penerbangan melonjak menjadi 58% pada tahun 2019, 14% lebih tinggi dibandingkan angka 20 tahun yang lalu. (UNTWO, 2020). Akan tetapi, sejak munculnya COVID-19 hingga bulan Mei 2020, dalam jumlah penerbangan harian mengalami penurunan mencapai 80% sebagian negara bahkan menetapkan kebijakan untuk menghentikan penerbangan sama sekali (Leggett, 2020). Selain itu, pernyataan CEO *Emirates Airlines*, Sheikh Ahmed bin Saeed Al Maktoum yang dikutip oleh (Karina, 2021) mengungkapkan bahwa pendapatan perusahaan turun hingga 66% pada periode Maret 2020-Maret 2021 dan terpaksa memangkas 30% pekerjanya selama masa pandemi. Sama seperti yang dialami oleh *Emirates*, *Japan Airlines* juga mengalami kerugian besar yaitu sebesar 270 miliar yen atau setara dengan 2,61 miliar dollar Amerika, kerugian ini merupakan kerugian terbesar yang pernah mereka alami (Shimbun, 2020).

Kerugian juga menghampiri maskapai penerbangan yang ada di Indonesia, *Indonesia National Air Carriers Association* mencatat bahwa dalam kurun waktu Februari-April 2020 maskapai penerbangan Indonesia telah mengalami kerugian sebesar US\$ 1,56 miliar atau setara Rp 23,4 triliun (CNBC Indonesia, 2020). Hal ini terlihat pada laporan keuangan yang dirilis PT Garuda Indonesia di Bursa Efek Indonesia, mereka mengakui dalam keterbukaan informasi, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA) mengalami kerugian sebesar US\$2,5 miliar atau Rp36,2 triliun pada tahun lalu akibat pandemi (Jelita, 2021).

Akan tetapi ketika industri transportasi sektor penerbangan buntung justru industri transportasi sektor logistik & pengantaran malah untung. Perusahaan

logistik dan pengantaran mengalami kelonjakan keuntungan karena virus corona meningkatkan transaksi daring melalui *e-commerce* serta barang-barang medis seperti masker, sarung tangan, obat-obatan, suplemen, dan lain-lain (Ouyang, 2020). Kebijakan *stay at home* dan pengurangan perjalanan mengubah perilaku pembelian konsumen dan meningkatkan permintaan layanan pengantaran. Penjualan *e-commerce* juga meningkat selama pandemi (Agrawal et al., 2020), tumbuh lebih dari 30% antara kuartal pertama dan kedua tahun 2020 (Palmer, 2020). Perubahan dalam rantai permintaan dan pasokan ini menghadirkan banyak tantangan logistik bagi industri (Papanikolaou & Schmidt, 2021). Menurut Fred Smith, *Chairman* dan CEO *FedEx*, Bisnis *FedEx* mengalami kemunduran di tengah pandemi namun juga terdapat peluang yang sangat besar (Tenn, 2020).

Sama halnya dengan yang terjadi secara global, industri transportasi sektor logistik dan pengantaran mengalami kenaikan keuntungan selama pandemi. Karena adanya kebijakan PPKM maka banyak masyarakat terpaksa melakukan transaksi daring. Masyarakat yang awalnya terpaksa untuk berbelanja daring, pada akhirnya justru menjadi lebih suka untuk berbelanja secara daring. Fenomena tersebut juga berdampak pada penggunaan jasa pengiriman perusahaan logistik meningkat tajam. Hal ini terbukti sesuai dengan informasi yang dilansir dari (Fitri, 2020), survei yang dilakukan *MarkPlus, Inc.* mencatat 78% responden menyatakan frekuensi penggunaan jasa pengiriman barang mengalami peningkatan. Sebanyak 39% mengakui peningkatan yang signifikan, 39% lainnya mengakui peningkatan lebih sedikit. Masih dari survei yang sama, ditemukan fakta bahwa 85,2% penggunaan jasa pengiriman barang ditujukan untuk mendukung pembelian di *e-commerce*. Bukan hanya *e-commerce* saja, sebanyak 50,8% responden menyatakan bahwa mereka menggunakan jasa perusahaan logistik untuk mengirim barang belanjaan yang mereka beli dari tempat belanja online di media sosial (Primadoc, 2022).

Menurut (Devi et al., 2020) menunjukkan hasil bahwa *Current Ratio* dan *Debt to Total Asset* tidak terdapat perbedaan serta *Return on Asset* dan *receivable turnover* terdapat perbedaan sebelum dan selama pandemi covid-

19. Berdasarkan (Daryanto et al., 2021) memberikan hasil penelitian yaitu *Return on Asset*, *retun on invested*, *Current Ratio*, *quick ratio*, *long term debt to capitalization*, *gross profit margin*, *net progit margin*, *Total Asset Turnover*, *inventory turnover*, dan *working capital* pada sebelum dan selama pandemi memiliki perbedaan yang dikarenakan dapat mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan. Karena perbedaan inilah peneliti ingin meneliti lebih jauh dengan mengambil judul penelitian **“Perbandingan Kinerja Keuangan Industri Sektor Transportasi Subsektor Penerbangan dengan Subsektor Logistik dan Pengantaran Selama Pandemi COVID-19 dan Masa Pemulihan Setelah COVID-19 Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan hal di atas, permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah performa kinerja keuangan perusahaan melalui likuiditas dengan *Current Ratio* selama pandemi dan masa pemulihan COVID-19 pada industri transportasi sektor penerbangan dan sektor logistik terdapat perbedaan?
2. Apakah performa kinerja keuangan perusahaan melalui solvabilitas dengan *Debt to Total Asset ratio* selama pandemi dan masa pemulihan COVID-19 pada industri transportasi sektor penerbangan dan sektor logistik terdapat perbedaan?
3. Apakah performa kinerja keuangan perusahaan melalui profitabilitas dengan *Return on Asset* selama pandemi dan masa pemulihan COVID-19 pada industri transportasi sektor penerbangan dan sektor logistik terdapat perbedaan?
4. Apakah performa kinerja keuangan perusahaan melalui aktivitas dengan *Total Asset Turnover* selama pandemi dan masa pemulihan COVID-19 pada industri transportasi sektor penerbangan dan sektor logistik terdapat perbedaan?

C. Batasan Masalah

Batasan masalah yang terdapat pada penelitian ini adalah:

1. Perusahaan manufaktur pada sektor transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2021-2022
2. Perusahaan manufaktur sektor transportasi yang mengungkapkan baik keuangan dan non keuangan pada web perusahaan.
3. Perusahaan manufaktur sektor transportasi dengan menggunakan sub sektor penerbangan, logistik, dan pengantaran.
4. Perusahaan yang dengan konsisten menyajikan laporan tahunan periode 2021-2022.
5. Laporan tahunan perusahaan dengan nominal rupiah.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai yaitu :

1. Untuk menganalisis dan mengetahui kinerja keuangan melalui likuiditas dengan *Current Ratio* pada perusahaan sektor transportasi subsektor penerbangan dengan subsektor logistik dan pengantaran selama dan setelah Pandemi COVID-19.
2. Untuk menganalisis dan mengetahui kinerja keuangan melalui solvabilitas dengan *Debt to Total Asset* pada perusahaan sektor transportasi subsektor penerbangan dengan subsektor logistik dan pengantaran selama dan setelah Pandemi COVID-19.
3. Untuk menganalisis dan mengetahui kinerja keuangan melalui profitabilitas dengan *Return on Asset* pada perusahaan sektor transportasi subsektor penerbangan dengan subsektor logistik dan pengantaran selama dan setelah Pandemi COVID-19.
4. Untuk menganalisis dan mengetahui kinerja keuangan melalui aktivitas dengan *Total Asset Turnover* pada perusahaan sektor transportasi subsektor penerbangan dengan subsektor logistik dan pengantaran selama dan setelah Pandemi COVID-19.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah diharapkan dapat memberikan manfaat sumbangan pemikiran dalam mendukung pengembangan konsep dan teori yang sudah ada dan memperluas pengetahuan dibidang akuntansi keuangan mengenai Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi pada Sub Sektor Penerbangan, Logistik, dan Pengantaran Selama dan Masa Pemulihan Pandemi COVID-19.

2. Manfaat Praktis

Kegunaan dari hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan pengaruh positif bagi pihak yang berkepentingan dan yang membutuhkan, yaitu:

a. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan mampu memenuhi pengetahuan dan pengalaman mengenai akuntansi keuangan khususnya mengenai Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi pada Sub Sektor Penerbangan, Logistik, dan Pengantaran Selama dan Masa Pemulihan Pandemi COVID-19. Serta sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program studi S1 Prodi Akuntansi Fakultas Ekonomi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Gentiaras.

b. Bagi Perusahaan

Penelitian ini sebagai bahan informasi untuk memberikan masukan atau saran mengenai Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Perusahaan Sektor Transportasi pada Sub Sektor Penerbangan, Logistik, dan Pengantaran Selama dan Masa Pemulihan Pandemi COVID-19.

c. Bagi Pembaca

Penelitian ini menjadi bahan referensi untuk pengembangan penelitian selanjutnya khususnya dalam Perbandingan Kinerja

Keuangan Perusahaan Perusahan Sektor Transportasi pada Sub Sektor Penerbangan, Logistik, dan Pengantaran Selama dan Masa Pemulihan Pandemi COVID-19.

d. Bagi Investor

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai salah satu pertimbangan bagi investor dalam melakukan keputusan investasi pada masa pandemi.