

**Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan
Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI**

Sivia Ayu Nugrahini¹, Shelfi Malinda², Yuliani³

^{1,2,3} Universitas Sriwijaya, Palembang, Indonesia

nugrahinisiviaayu@gmail.com, shelfimalinda@unsri.ac.id, yulianisyapril@unsri.ac.id

ABSTRACT

This study aims to analyze the effect of the Covid-19 pandemic on financial performance as seen from the dimensions of liquidity proxied by CR, activity proxied by TATO, solvency proxied by DER, and profitability proxied by ROA. The sample of this study were 25 companies in the transportation and logistics sector which fulfilled the sampling using purposive sampling technique. The data used is in the form of financial reports and daily new case data and Covid-19 death cases. The analysis technique of this research uses panel data regression analysis. The results showed that the Covid-19 pandemic, which was measured based on new cases (new cases) and death cases (new deaths), only had an effect on total asset turnover while the others had no effect. This shows that the increasing number of new cases and deaths from the Covid-19 pandemic has resulted in a decrease in the value of total asset turnover, where the turnover of assets to generate income has decreased. As it is known that during the pandemic several government policies were implemented so that from the point of view of users of transportation services it decreased. Even so, logistics and goods delivery services have actually increased. So this does not affect the condition of liquidity, solvency, profitability of companies in the transportation and logistics sector.

Keywords: Financial performance, Current ratio (CR), Debt to Equity ratio (DER), Total asset turnover (TATO), Return on Assets (ROA), Covid-19.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pandemi Covid-19 terhadap kinerja keuangan dilihat dari dimensi likuiditas yang diproksikan dengan CR, aktivitas yang diproksikan dengan TATO, solvabilitas yang diproksikan dengan DER, dan profitabilitas yang diproksikan dengan ROA. Sampel penelitian ini adalah 25 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang memenuhi kriteria penarikan sampel dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Data yang digunakan berupa laporan keuangan dan data kasus baru harian serta kasus kematian Covid-19. Teknik analisis penelitian ini menggunakan analisis regresi data panel. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pandemi Covid-19 yang diukur berdasarkan kasus baru (*new cases*) dan kasus kematian (*new deaths*) hanya berpengaruh terhadap *total asset turnover* sementara yang lainnya tidak berpengaruh. Hal ini menunjukkan bahwa semakin meningkatnya kasus baru dan kasus kematian pandemi Covid-19 menyebabkan turunnya nilai *total asset turnover*, dimana perputaran *asset* untuk menghasilkan pendapatan semakin menurun. Seperti yang diketahui bahwa pada masa pandemi diberlakukan beberapa kebijakan pemerintah sehingga dari sisi pengguna jasa transportasi menurun. Meskipun demikian untuk jasa logistik dan pengiriman barang justru mengalami peningkatan. Sehingga

hal ini tidak mempengaruhi kondisi likuiditas, solvabilitas, profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik.

Kata kunci: Kinerja keuangan, *Current ratio* (CR), *Debt to Equity ratio* (DER), *Total asset turnover* (TATO), *Return on Assets* (ROA), Covid-19.

PENDAHULUAN

Kinerja Keuangan merupakan gambaran kondisi keuangan perusahaan yang diukur menggunakan alat-alat analisis keuangan, sehingga dapat diketahui baik atau tidak suatu perusahaan dalam mengelola keuangan bisnisnya selama satu periode tertentu (M. J. F. Esomar & Christianty, 2021). Selain itu kinerja keuangan juga dapat mencerminkan prestasi kerja suatu perusahaan (Lumenta *et al.*, 2021). Sehingga penting bagi perusahaan untuk melakukan penilaian kinerja keuangan secara rutin untuk menjaga keberlangsungan bisnis dan target bisnis yang ingin dicapai.

Kinerja keuangan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor baik internal maupun eksternal, di antaranya struktur modal atau keputusan pendanaan (Nguyen & Nguyen, 2020), kebijakan dividen (Raed, 2020), makro (Siswanti *et al.*, 2015) dan fenomena global. Fenomena global yang baru saja melanda penduduk dunia dan mempengaruhi keberlangsungan bisnis perusahaan secara masif adalah fenomena Covid-19.

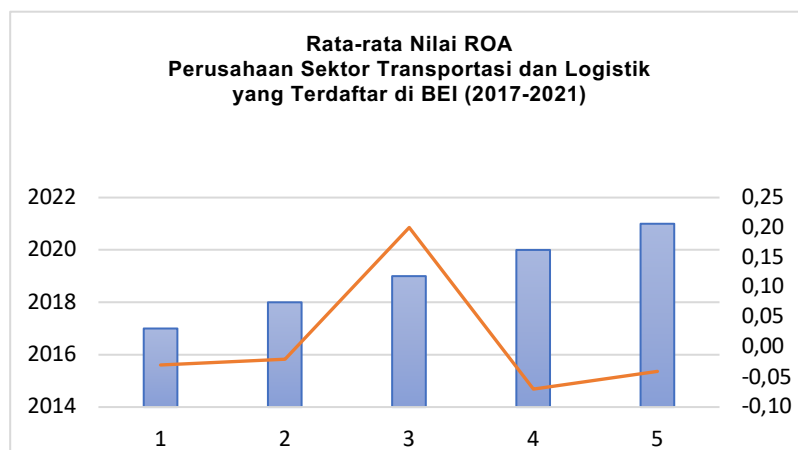
Covid-19 merupakan virus yang berasal dari Wuhan negara China, muncul pertama kali pada tanggal 31 Desember 2019, yang dilaporkan oleh WHO (Rababah *et al.*, 2020). Menurut Direktorat Jenderal Pencegahan dan Pengendalian Penyakit dari Kementerian Kesehatan Indonesia virus Corona pertama kali memasuki Indonesia pada tanggal 2 Maret 2020 dengan kasus 2 orang yang positif. Pada 9 April 2020, penyebaran Covid-19 sudah memasuki 34 provinsi dan tertinggi tingkat penyebarannya berada pada provinsi DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Jawa Tengah.

Munculnya fenomena penyebaran virus corona di Indonesia mendorong pemerintah untuk membuat beberapa kebijakan dalam upaya menangani penyebaran virus corona. Kebijakan tersebut secara langsung memberi dampak positif dalam penanganan penyebaran Covid-19 namun juga memberi dampak negatif bagi pertumbuhan ekonomi dan bisnis di Indonesia (Yamali & Putri, 2020)

Akibat adanya pandemi Covid-19 beberapa perusahaan mengambil keputusan dalam perubahan jumlah pegawai. Berdasarkan data yang diambil dari (Badan Pusat Statistik, 2020) terdapat 35% perusahaan yang memilih untuk mengurangi jumlah pegawai, 62,29% perusahaan yang memilih untuk tidak mengurangi ataupun menambah jumlah pegawai, dan 2,15% yang memilih untuk menambah pegawai. Adanya pandemi Covid-19 data *update* per tanggal 30 Agustus 2020 (Kemnaker, 2020) terdapat 2.175.928 pekerja yang terdampak pandemi Covid-19 dan di antaranya 386.877 pekerja terkena PHK, 1.155.630 pekerja dirumahkan, dan 633.421 pekerja yang kehilangan usaha atau bangkrut.

Pengaruh Covid-19 juga terlihat pada penurunan pendapatan perusahaan di berbagai sektor. Berdasarkan data analisis hasil survei dampak Covid-19 terhadap pelaku usaha (Badan Pusat Statistik, 2020) bahwa terdapat tiga sektor usaha tertinggi

persentasenya yang mengalami penurunan pendapatan yaitu 92,47% sektor akomodasi dan makan minum, 90,34% pada sektor transportasi dan pergudangan, serta 90,90% jasa lainnya. Penurunan pendapatan pada sektor transportasi dan logistik disebabkan karena berkurangnya aktivitas di luar rumah, baik di dalam kota maupun di luar kota yang membuat permintaan jasa transportasi berkurang 85% (Badan Pusat Statistik, 2020). Selain itu kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik juga mengalami penurunan dari sebelum adanya Covid-19. Grafik di bawah ini menjelaskan data penurunan kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik.



Gambar 1. Nilai Rata-rata ROA Perusahaan Transportasi dan Logistik

Sumber: Laporan Keuangan 2017 - 2021

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa pada tahun 2017 - 2021 nilai rata-rata *return on asset* (ROA) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI berfluktuasi. Nilai *return on asset* (ROA) digunakan untuk melihat tingkat kesanggupan suatu perusahaan dalam mengelola aset untuk menghasilkan laba (Toto Prihadi, 2019). Pada tahun 2017 nilai rata-rata ROA mencapai -0,03 dan mengalami kenaikan pada tahun 2018 sebesar -0,02 dan ditahun 2019 terjadi peningkatan kembali hingga nilainya positif sebesar 0,02. Pada tahun 2020 dimana Covid-19 masuk ke Indonesia nilai ROA turun drastis jauh dari 3 tahun sebelumnya yaitu -0,07, dan ditahun 2021 nilai ROA mulai naik kembali hingga -0,04.

Beberapa penelitian terdahulu menjelaskan pengaruh Covid-19 terhadap kinerja keuangan di berbagai sektor. Seperti hasil penelitian Hu & Zhang, (2021) yang meneliti dampak Covid-19 terhadap perusahaan yang ada di dunia yang menunjukkan nilai ROA negatif terhadap kasus kumulatif dengan tingkat signifikan 5%, hal ini mengartikan rata-rata ROA perusahaan menurun akibat meroketnya kasus kumulatif. Kemudian hasil regresi menggunakan kasus baru menunjukkan hubungan negatif terhadap ROA perusahaan, dengan tingkat signifikan 1%. Disimpulkan bahwa regresi menggunakan kasus kumulatif dan kasus baru mengonfirmasi bahwa pandemi Covid-19 berpengaruh negatif terhadap kinerja perusahaan.

Kemudian penelitian yang dilakukan oleh Naufa & Muizzuddin, (2021) yang mengkaji apakah Covid-19 berdampak pada harga saham perbankan dan apakah ada kebijakan dari pemerintah Indonesia dan regulator yang dapat mengurangi dampaknya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Covid-19 berdampak negatif pada harga saham perbankan. Meskipun demikian, kebijakan tersebut dapat mengurangi dampak negatifnya menjadi tidak signifikan terhadap harga. Oleh karena itu, sangat penting untuk mengukur kelemahan Covid-19 dengan memberikan kebijakan yang relevan.

Sementara Xu & Jin, (2022) melakukan penelitian mengenai dampak Covid-19 pada kinerja keuangan dan kepemilikan kas perusahaan agribisnis makanan Cina. Hasil penelitian menunjukkan Covid-19 tidak berdampak signifikan pada kinerja keuangan dan tingkat memegang kas perusahaan agribisnis pangan. Selain itu selama krisis kinerja keuangan perusahaan BUMN mengalami

peningkatan, sedangkan pada kinerja keuangan dan tingkat kepemilikan kas perusahaan swasta mengalami pengurangan. Kemudian pandemi berdampak negatif pada kinerja keuangan di daerah berisiko tengah ke atas, sementara pada kinerja keuangan di daerah berisiko rendah berdampak positif, serta berdampak negatif pada perusahaan dengan kas *leverage* tinggi daripada perusahaan dengan *leverage* rendah.

Berdasarkan fenomena empiris dan perbedaan-perbedaan hasil penelitian sebelumnya maka penelitian ini akan menganalisis lebih lanjut "Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI".

METODE PENELITIAN

Penelitian ini berfokus pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018 hingga 2021. Mengingat luasnya pembahasan yang dapat dilakukan pada kinerja keuangan, maka perlu dibuat batasan. Sehingga pengukuran pada variabel kinerja keuangan penelitian ini menggunakan empat dimensi yakni rasio likuiditas dibatasi dengan *current ratio* (Xu & Jin, 2022), (Wild *et al.*, 2008), (Eguene F & Louis C, n.d.), rasio solvabilitas dibatasi dengan *debt to equity ratio* (Gaisani *et al.*, 2021) (Toto Prihadi, 2019), rasio aktivitas dibatasi dengan *total asset turnover* seperti yang dilakukan oleh (Laela & Hendratno, 2019) (Toto Prihadi, 2019), dan rasio profitabilitas dibatasi dengan *return on asset* seperti yang dilakukan oleh (Hu & Zhang, 2021), (Toto Prihadi, 2019). Kemudian untuk pengukuran variabel Covid-19 pada penelitian ini diproksikan dengan *new case* dan *new deaths* seperti penelitian yang dilakukan oleh (Naufa & Muizzuddin, 2021) dan (Hu & Zhang, 2021). Penelitian ini bersifat kausalitas, yaitu penelitian dengan karakteristik masalah pengaruh antara dua variabel atau lebih dengan proses penganalisaan data yang berupa data kuantitatif.

Jenis data yang digunakan adalah data kuantitatif yang merupakan data sekunder yakni berupa laporan keuangan tahunan perusahaan serta data Covid-19 (*new case*, *new deaths*) periode 2018 hingga 2021. Sampel penelitian ini adalah 25

perusahaan sektor transportasi dan logistik yang memenuhi kriteria penarikan sampel dengan menggunakan teknik *purposive sampling*.

Teknik analisis pada penelitian ini menggunakan analisis regresi data panel untuk mengetahui pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen. Data panel merupakan data dari beberapa individu sama yang akan diamati dalam jangka periode waktu tertentu (Ahmaddien & Susanto, 2021). Langkah- langkah proses yang dilakukan yaitu uji statistik deskriptif, uji estimasi model, uji model regresi, uji asumsi klasik, dan yang terakhir uji hipotesis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif akan memberikan gambaran terkait data-data pada sampel penelitian yang terdiri dari jumlah sampel penelitian (N), nilai minimum (*minimum*), nilai maksimum (*maximum*), rata-rata (*mean*) dan standar deviasi (*std. deviation*) dari variabel penelitian yaitu Covid-19 (*new cases* dan *new deaths*) dan kinerja keuangan (*current ratio*, *debt to equity ratio*, *total asset turnover*, *return on asset*).

Tabel 1. Statistik Deskriptif

	NC	ND	CR	DER	TATO	ROA	SIZE
Mean	1065698.	36023.50	1.852048	-0.283474	0.672216	-0.011452	27.04168
Maximum	3519592.	121956.0	12.03646	21.90116	2.567402	2.071767	32.66773
Minimum	0.000000	0.000000	0.025076	-90.29808	0.079778	-0.659067	24.39557
Std. Dev	1456180.	50683.68	2.377092	9.662404	0.557735	0.259130	1.786045

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Dari hasil analisis statistik deskriptif pada tabel 1, maka terdapat kesimpulan yang diambil adalah sebagai berikut:

1. *Current ratio* (CR) memiliki nilai minimum 0,025 terdapat pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk (CMPP) ditahun 2021 yang merupakan perusahaan sub sektor transportasi, dan nilai maksimum 12,03 terdapat pada perusahaan PT. Krida Jaringan Nusantara Tbk (KJEN) ditahun 2018 yang merupakan perusahaan sub sektor logistik dan pengiriman. Kemudian nilai rata - rata CR pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar pada BEI periode 2018 - 2021 adalah sebesar 1,85, jika dibandingkan dengan nilai rata- rata industri menurut (Kasmir & Jakfar, 2012) adalah sebesar 200%, maka nilai rata - rata CR masih di bawah standar rata - rata industri. Sehingga dapat diartikan bahwa perusahaan pada sektor transportasi dan logistik memiliki kemampuan yang kurang baik dalam menutupi utang jangka pendeknya yang segera jatuh tempo. Berdasarkan tabel statistik di atas nilai standar deviasi variabel CR adalah 2,37 lebih besar daripada nilai rata - ratanya 1,85, hal ini menunjukkan bahwa sebaran data pada variabel ini bervariasi.
2. *Debt to equity ratio* (DER) memiliki nilai minimum -90,29 terdapat pada perusahaan PT. Sidomulyo Selaras Tbk. (SDMU) ditahun 2021 yang merupakan

perusahaan sub sektor logistik dan pengiriman, nilai maksimum 21,90 pada perusahaan PT Sidomulyo Selaras Tbk. (SDMU) 2020. Kemudian nilai rata - rata DER pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar pada BEI periode 2018 - 2021 adalah sebesar - 0,28. Nilai DER dikatakan baik jika memiliki rasio kurang dari 100% atau satu kali ($<1x$), maka hasil tersebut mengidentifikasi bahwa nilai rata - rata DER perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2021 baik. Berdasarkan tabel statistik di atas nilai standar deviasi pada variabel DER adalah 9,66 lebih besar daripada nilai rata - ratanya - 0,28, hal ini menunjukkan bahwa sebaran data pada variabel ini bervariasi.

3. *Total asset turnover* (TATO) memiliki nilai minimum 0,079 terdapat pada perusahaan PT. Express Transindo Utama Tbk. (TAXI) ditahun 2021 yang merupakan perusahaan sub sektor transportasi, dan nilai maksimum 2,56 pada perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk. (CMPP) ditahun 2019 yang merupakan perusahaan sub sektor transportasi. Kemudian nilai rata - rata TATO pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar pada BEI periode 2018 - 2021 adalah sebesar 0,67, jika dibandingkan dengan nilai rata - rata industri menurut (Kasmir & Jakfar, 2012) sebesar 3 kali maka nilai tersebut mengidentifikasi bahwa perusahaan dalam mengelola aktiva untuk menghasilkan pendapatan secara rata - rata kurang baik atau dapat dikatakan perusahaan kurang efisien dalam menggunakan aktiva perusahaan untuk meningkatkan pendapatan. Nilai standar deviasi pada variabel TATO adalah sebesar 0,55 lebih kecil daripada nilai rata - ratanya 0,67, maka diartikan bahwa sebaran data kurang bervariasi.
4. *Return on asset* (ROA) memiliki nilai minimum -0,65 terdapat pada perusahaan PT. Express Transindo Utama Tbk. (TAXI) 2018 yang merupakan perusahaan sub sektor transportasi. Nilai maksimum 2,07 pada perusahaan PT. Express Trasindo Utama Tbk. (TAXI) 2021 yang merupakan perusahaan sub sektor transportasi. Kemudian nilai rata - rata ROA pada perusahaan sektor transportasi dan logistik sebesar - 0,01, mengidentifikasi bahwa kontribusi total aset terhadap laba bersih perusahaan masih cenderung kurang baik jika dibandingkan dengan nilai rata - rata industri sebesar 20% menurut (Alexander, 2022). Nilai standar deviasi pada variabel ROA adalah 0,25 lebih besar daripada nilai rata - ratanya - 0,01. Hal ini menunjukkan bahwa sebaran data pada variabel ini bervariasi.
5. Kedua, ukuran variabel Covid-19 yang terdiri dari NC dan ND. Hasil statistik deskriptif menunjukkan bahwa nilai rata-rata *new cases* sebesar 1.065.698 dan *new deaths* sebesar 36.023. Selain itu untuk nilai rata - rata pada *new cases* dan *new deaths* adalah senilai 0 dikarenakan penelitian ini dilakukan pada periode 2 tahun sebelum terjadi pandemi Covid-19.

Estimasi Model Regresi Data Panel

Dalam metode estimasi regresi data panel menurut (Ahmaddien & Susanto, 2021) terdapat tiga jenis model yang dapat digunakan, antara lain *Common Effect* atau *Pooled Least Square*, *Fixed Effect Model*, *Random Effect Model*. Peneliti akan

mengestimasi seluruh persamaan ke dalam ketiga masing-masing model regresi tersebut.

Uji Model Regresi Data Panel

Setelah dilakukannya estimasi model dilanjutkan dengan pemilihan model terbaik yang akan digunakan dalam penelitian. Pemilihan model terbaik akan diuji terdahulu menggunakan uji chow, uji hausman, uji *lagrange multiplier*. Berikut ini dibawah ini penjelasan mengenai hasil uji model regresi disetiap persamaan.

Tabel 2. Hasil Uji Model Regresi Data Panel

Persamaan	Uji Chow	Uji Hausman	Uji LM	Model Terpilih
NC ND terhadap CR	0,00 < 0,05 (fem)	1,00 > 0,05 (rem)	0,00 < 0,05 (rem)	REM
NC ND terhadap DER	0,93 > 0,05 (cem)	1,00 > 0,05 (rem)	0,06 > 0,05 (cem)	CEM
NC ND terhadap TATO	0,00 < 0,05 (fem)	1,00 > 0,05 (rem)	0,00 < 0,05 (rem)	REM
NC ND terhadap ROA	0,01 < 0,05 (fem)	1,00 > 0,05 (rem)	0,08 > 0,05 (cem)	CEM

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

1. Berdasarkan uji chow yang telah dilakukan, nilai probabilitas *chi-square* < 0,05, artinya model terpilih adalah *fixed effect model*. Selanjutnya uji hausman menunjukkan nilai probabilitas > 0,05, artinya model terpilih adalah *random effect model*. Kemudian berdasarkan Uji *lagrange multiplier* menunjukkan nilai *breusch-pagan* < 0,05, artinya model terpilih adalah *random effect model*.
2. Berdasarkan uji chow yang telah dilakukan, nilai probabilitas *chi-square* > 0,05, artinya model terpilih adalah *common effect model*. Selanjutnya uji hausman menunjukkan nilai probabilitas > 0,05, artinya model terpilih adalah *random effect model*. Kemudian berdasarkan uji *lagrange multiplier*, nilai *breusch-pagan* > 0,05, artinya model terpilih adalah *common effect model*.
3. Berdasarkan uji chow yang telah dilakukan, nilai probabilitas *chi-square* < 0,05, artinya model terpilih adalah *fixed effect model*. Selanjutnya uji hausman menunjukkan nilai probabilitas > 0,05, artinya model terpilih adalah *random effect model*. Kemudian berdasarkan uji *lagrange multiplier*, nilai *breusch-pagan* < 0,05, artinya model terpilih adalah *random effect model*.
4. Berdasarkan uji chow yang dilakukan, nilai probabilitas *chi-square* < 0,05, artinya model terpilih adalah *fixed effect model*. Selanjutnya uji hausman menunjukkan, nilai probabilitas > 0,05, artinya model terpilih adalah *random effect model*. Kemudian berdasarkan uji *lagrange multiplier*, nilai *breusch-pagan* > 0,05,

artinya model terpilih adalah *common effect model*.

Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik pada metode *Ordinar least square* (OLS) yang dipakai hanya multikolinearitas dan heteroskedastisitas saja yang diperlukan (Basuki & Prawoto, 2015). Uji normalitas tidak dilakukan karena pada dasarnya tidak merupakan syarat BLUE (*Best Linier Unbias Estimator*) dan beberapa pendapat tidak mengharuskan syarat ini sebagai sesuatu yang wajib dipenuhi. Selanjutnya untuk uji autokorelasi hanya terjadi pada data *time series*. Pengujian autokorelasi pada data yang tidak bersifat *time series* akan sia-sia semata atau tidaklah berarti (Basuki & Prawoto, 2015)

Kemudian untuk metode *Generalized Least Square* (GLS) tidak melakukan uji normalitas karena, menurut (Ajija, 2011) uji normalitas hanya dilakukan apabila penelitian memiliki jumlah observasi kurang dari 30 untuk mengetahui apakah *error term* mendekati data yang berdistribusi normal. Selain itu metode GLS juga tidak melakukan uji heteroskedastisitas karena merupakan bentuk estimasi yang dibuat untuk mengatasi sifat heteroskedastisitas (R *et al.*, 2019). Kemudian untuk uji autokorelasi tidak dilakukan karena autokorelasi hanya terjadi pada data *time series*, pengujian autokorelasi pada data yang tidak bersifat *time series* akan tidaklah berarti (Basuki & Prawoto, 2015). Sehingga pada metode *Generalized Least Square* (GLS) hanya memakai uji multikolinieritas.

Maka dapat disimpulkan, pada penelitian ini uji asumsi klasik yang dipakai yakni, multikolinearitas dan heteroskedastisitas. Berikut di bawah ini pemaparan mengenai masing-masing uji:

Hasil Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah di dalam model regresi ditemukan adanya korelasi antara variabel bebas (Law, 2018). Berikut di bawah ini hasil dari uji multikolinieritas:

Tabel 3. Hasil Uji Multikolinieritas

	CR	DER	TATO	ROA	NC	ND	SIZE
CR	1.000000	0.050735	0.168377	0.351255	-0.002647	0.000956	-0.384597
DER	0.050735	1.000000	0.100329	0.043129	-0.194461	-0.195945	0.071293
TATO	0.168377	0.100329	1.000000	0.076100	-0.111959	-0.107972	-0.088357
ROA	0.351255	0.043129	0.076100	1.000000	0.139167	0.142113	-0.201875
NC	-0.002647	-0.194461	-0.111959	0.139167	1.000000	0.999526	0.017671
ND	0.000956	-0.195945	-0.107972	0.142113	0.999526	1.000000	0.016860
SIZE	-0.384597	0.071293	-0.088357	-0.201875	0.017671	0.016860	1.000000

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Tabel 3 Hasil uji multikolinieritas di atas mengindikasikan bahwa terdapat multikolinieritas pada pasangan variabel bebas *new cases* (NC) dan *new deaths* (ND), yaitu sebesar 0,999 lebih besar daripada 0,8. Menyikapi persoalan tersebut, peneliti

akan melakukan pemisahan pada variabel independennya dalam model persamaan regresi, seperti yang dilakukan oleh (Febby, 2022).

Hasil Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas dilakukan untuk mendeteksi adanya ketidaksamaan *variance* dari residual model regresi satu pengamatan ke pengamatan yang lain (Ghozali, 2018). Berikut dibawah ini hasil dari uji heteroskedastisitas:

a. *New cases* dan *new deaths* terhadap *return on asset*

Tabel 4. Hasil Uji Heteroskedastisitas Cross-section

	Value	df	Probability
Likelihood ratio	468.7254	25	0.0000

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas di atas, menunjukkan bahwa nilai *probability* < 0,05 pada *Cross-section Heteroskedasticity LR Test*, mengartikan terdapat masalah heteroskedastisitas. Maka pengujian dilanjutkan dengan *Panel period Heteroskedasticity LR Test* dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 5. Hasil Uji Heteroskedastisitas Period

	Value	Df	Probability
Likelihood ratio	57.54078	25	0.0002

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas di atas, menunjukkan bahwa nilai *probability* < 0,05 pada *Panel period Heteroskedasticity LR Test*, mengartikan terdapat masalah heteroskedastisitas.

b. *New cases* dan *new deaths* terhadap *debt to equity ratio*

Tabel 6. Hasil Uji Heteroskedastisitas Cross-section

	Value	df	Probability
Likelihood ratio	535.4779	25	0.0000

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas di atas, menunjukkan bahwa nilai *probability* < 0,05 pada *Cross-section Heteroskedasticity LR Test*, mengartikan terdapat masalah heteroskedastisitas. Maka pengujian dilanjutkan dengan *Panel period Heteroskedasticity LR Test* dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 7. Hasil Uji Heteroskedastisitas Period

	Value	Df	Probability
Likelihood ratio	128.8419	25	0.0000

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas di atas, menunjukkan bahwa nilai *probability* < 0,05 pada *Panel period Heteroskedasticity LR Test*, terdapat masalah heteroskedastisitas. Peneliti melakukan uji *robustness test* dalam menangani masalah heteroskedastisitas agar menghasilkan model yang *robust* atau *resistance* terhadap *outlier* (Rahman & Widodo, 2018). Tindakan ini juga dilakukan oleh peneliti lain yaitu (Wardani *et al.*, 2021), (Atamia *et al.*, 2021).

Hasil Regresi Data Panel

Berdasarkan adanya masalah multikolinieritas dan masalah heteroskedastisitas pada persamaan penelitian, berikut di bawah ini untuk hasil regresi data panel yang telah dilakukan :

$$CR = 16.393 + 7.339NC - 0.538Size + \varepsilon_t \quad TATO = 3.152 - 4.093NC - 0.090Size + \varepsilon_t$$

$$CR = 16.395 + 3.647ND - 0.538Size + \varepsilon_t \quad TATO = 3.156 - 1.134ND - 0.090Size + \varepsilon_t$$

$$DER = -5.7017 - 6.3424NC + 0.2473Size + \varepsilon_t \quad ROA = 0.0200 - 3.7548NC - 0.0001Size + \varepsilon_t$$

$$DER = -5.6997 - 1.8126ND + 0.2472Size + \varepsilon_t \quad ROA = 0.0217 - 1.0039ND - 0.0002Size + \varepsilon_t$$

Analisis Uji Hipotesis

Koefisien Determinasi

Tabel 8. Hasil Uji R²

Variabel	CR	DER	TATO	ROA
	R ²	R ²	R ²	R ²
NC	0,08	0,06	0,07	-0,02
ND	0,08	0,06	0,07	-0,02

Sumber: Data sekunder diolah eviws (2023)

1. Pada persamaan pertama dan kedua, besarnya koefisien determinasi (*R Square*) sebesar 0.08 artinya variabel independen bersama kontrol secara bersama-sama berpengaruh terhadap CR sebesar 8% sisanya dipengaruhi dengan variabel lain di luar penelitian.
2. Pada persamaan ketiga dan keempat, besarnya koefisien determinasi (*R Square*) sebesar 0.06 artinya variabel independen dan kontrol secara bersama-sama berpengaruh terhadap DER sebesar 6% sisanya dipengaruhi dengan variabel lain di luar penelitian.
3. Pada persamaan kelima dan keenam, besarnya koefisien determinasi (*R Square*) sebesar 0.07 artinya variabel independen dan kontrol secara bersama-sama berpengaruh terhadap TATO sebesar 7% sisanya dipengaruhi dengan variabel lain di luar penelitian.
4. Pada persamaan ketujuh dan kedelapan, besarnya koefisien determinasi (*R Square*) sebesar -0.02 artinya variabel independen dan kontrol secara bersama-sama berpengaruh terhadap ROA sebesar -2% sisanya dipengaruhi dengan variabel lain di luar penelitian.

Hasil Uji F

Tabel 9. Hasil Uji F

Variabel	CR	DER	TATO	ROA
	Prob F	Prob F	Prob F	Prob F
NC	0,01	0.00	0,02	0.69
ND	0,01	0.00	0,02	0.72

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

1. Hasil uji f *current ratio* yang dipengaruhi oleh *new cases* dengan *firm size* sebagai variabel *control* menunjukkan (probabilitas f *stastistic*) $0,01 < 0,05$ artinya ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel NC dan SIZE terhadap CR. Kemudian hasil uji f *current ratio* yang dipengaruhi oleh *new deaths* dengan *firm size* sebagai variabel *control* menunjukkan (probabilitas f *stastistic*) $0,01 < 0,05$ artinya ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel ND dan SIZE terhadap CR
2. Hasil uji f *debt to equity ratio* yang dipengaruhi oleh *new cases* dengan *firm size* sebagai variabel *control* menunjukkan (probabilitas f *stastistic*) $0,00 < 0,05$ artinya ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel NC dan SIZE terhadap DER. Kemudian hasil uji f *debt to equity ratio* yang dipengaruhi oleh *new deaths* dengan *firm size* sebagai variabel *control* menunjukkan (probabilitas f *stastistic*) $0,00 < 0,05$ artinya ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel ND dan SIZE terhadap DER
3. Hasil uji f *total asset turnover* yang dipengaruhi oleh *new cases* dengan *firm size* sebagai variabel *control* menunjukkan (probabilitas f *stastistic*) $0,02 < 0,05$ artinya ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel NC dan SIZE terhadap TATO. Kemudian hasil uji f *total asset turnover* yang dipengaruhi oleh *new deaths* dengan *firm size* sebagai variabel *control* menunjukkan (probabilitas f *stastistic*) $0,02 < 0,05$ artinya ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel ND dan SIZE terhadap TATO.
4. Hasil uji f *return on assets* yang dipengaruhi oleh *new cases* dengan *firm size* sebagai variabel *control* menunjukkan (probabilitas f *stastistic*) $0.69 > 0,05$ artinya tidak ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel NC dan SIZE terhadap ROA. Kemudian hasil uji f *return on assets* yang dipengaruhi oleh *new deaths* dengan *firm size* sebagai variabel *control* menunjukkan (probabilitas f *stastistic*) $0.72 > 0,05$ artinya tidak ada pengaruh secara bersama-sama antara variabel ND dan SIZE terhadap ROA.

Hasil Uji T

Tabel 10. Pengaruh New Cases terhadap Current Ratio (CR)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	16.39342	4.920331	3.331772	0.0012
NC	7.34E-09	1.18E-07	0.062097	0.9506
SIZE	-0.538029	0.181621	-2.962374	0.0038

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Hasil uji T menunjukkan bahwa *new cases* Covid-19 tidak berpengaruh terhadap *current ratio* (CR). Hal ini dilihat dari nilai koefisien regresi NC sebesar 7,339 dengan tingkat signifikan sebesar $0,95 > 0,05$. Maka hasil regresi ini menolak H1.

Tabel 11. Pengaruh *New Deaths* terhadap *Current Ratio* (CR)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	16.39485	4.920258	3.332111	0.0012
ND	3.65E-07	3.40E-06	0.107392	0.9147
SIZE	-0.538278	0.181610	-2.963920	0.0038

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Hasil uji T menunjukkan bahwa *new deaths* Covid-19 tidak berpengaruh terhadap *current ratio* (CR). Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien regresi ND sebesar 3,647 dengan tingkat signifikan sebesar $0,91 > 0,05$. Hasil regresi ini menolak H2.

Tabel 12. Pengaruh *New Cases* terhadap *Debt to Equity Ratio* (DER)

Variable	Coefficient	Std. Error	z-Statistic	Prob.
C	-5.701727	1.244703	-4.580794	0.0000
NC	-6.34E-08	5.63E-08	-1.126193	0.2601
SIZE	0.247299	0.045916	5.385945	0.0000

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Hasil uji T menunjukkan bahwa *new cases* Covid-19 tidak berpengaruh terhadap *debt to equity ratio* (DER). Hal ini dilihat dari nilai koefisien regresi NC sebesar - 6.3424 dengan tingkat signifikan sebesar $0,26 > 0,05$. Maka hasil regresi ini menolak hipotesis H3.

Tabel 13. Pengaruh *New Deaths* terhadap *Debt to Equity Ratio* (DER)

Variable	Coefficient	Std. Error	z-Statistic	Prob.
C	-5.699753	1.244920	-4.578408	0.0000
ND	-1.81E-06	1.62E-06	-1.120049	0.2627
SIZE	0.247141	0.045924	5.381546	0.0000

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Hasil uji T menunjukkan bahwa *new death* Covid-19 tidak berpengaruh terhadap *debt to equity ratio* (DER). Hal ini dilihat dari nilai koefisien regresi ND sebesar - 1.8126 dengan tingkat signifikan sebesar $0,26 > 0,05$. Maka hasil regresi ini menolak hipotesis 4.

Tabel 14. Pengaruh *New Cases* terhadap *Total Asset Turnover* (TATO)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.151784	1.320109	2.387518	0.0189
NC	-4.09E-08	1.98E-08	-2.065148	0.0416
SIZE	-0.090081	0.048709	-1.849378	0.0674

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Hasil uji T menunjukkan bahwa *new cases* Covid-19 berpengaruh negatif terhadap *total asset turnover* (TATO). Hal ini dilihat dari nilai koefisien regresi NC sebesar - 4,093 dengan tingkat signifikan sebesar $0,04 < 0,05$. Maka regresi ini menerima H5.

Tabel 15. Pengaruh *New Deaths* terhadap *Total Asset Turnover* (TATO)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.156159	1.320638	2.389874	0.0188
ND	-1.13E-06	5.70E-07	-1.989383	0.0495
SIZE	-0.090345	0.048726	-1.854143	0.0668

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Hasil uji T menunjukkan bahwa *new death* Covid-19 berpengaruh negatif terhadap *total asset turnover* (TATO). Hal ini dilihat dari nilai koefisien regresi ND sebesar - 1,134 dengan tingkat signifikan sebesar $0,04 < 0,05$. Maka regresi ini menerima H6.

Tabel 16. Pengaruh *New Cases* terhadap *Return on Asset* (ROA)

Variable	Coefficient	Std. Error	z-statistic	Prob.
C	0.020047	0.095563	0.209782	0.8338
NC	-3.75E-09	4.32E-09	-0.868419	0.3852
SIZE	-0.000112	0.003525	-0.031662	0.9747

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Hasil uji T menunjukkan bahwa *new cases* Covid-19 tidak berpengaruh terhadap *return on asset* (ROA). Hal ini dilihat dari Koefisien regresi NC sebesar -3,75 dengan tingkat signifikan sebesar $0,38 > 0,05$. Maka hasil regresi ini menolak H7.

Tabel 17. Pengaruh New Deaths terhadap Return on Asset (ROA)

Variable	Coefficient	Std. Error	z-Statistic	Prob.
C	0.021638	0.095721	0.226054	0.8212
ND	-1.00E-07	1.24E-07	-0.806736	0.4198
SIZE	-0.000180	0.003531	-0.050878	0.9594

Sumber: Data sekunder diolah eviews (2023)

Hasil uji T menunjukkan bahwa *new deaths* Covid-19 tidak berpengaruh terhadap *return on asset* (ROA). Hal ini dilihat dari nilai koefisien regresi ND sebesar - 1.0039 dengan tingkat signifikan sebesar $0,41 > 0,05$. Maka hasil regresi ini menolak H8.

Pembahasan Hasil Penelitian

Hasil penelitian dari persamaan regresi *new cases* terhadap *current ratio* di atas menunjukkan bahwa *new cases* terdapat pengaruh yang sangat kecil yaitu sebesar 8% terhadap *current ratio* (CR) dengan dikontrol oleh variabel ukuran perusahaan namun terbukti tidak signifikan. Selanjutnya apabila dilihat secara parsial dari nilai koefisien regresi NC sebesar 7,339 dengan tingkat signifikan sebesar $0,95 > 0,05$, mengartikan bahwa peningkatan kasus baru Covid-19 tidak berpengaruh secara signifikan terhadap likuiditas perusahaan (CR).Kemudian untuk hasil penelitian persamaan regresi *new deaths* terhadap *current ratio* menunjukkan bahwa *new deaths* terdapat pengaruh yang sangat kecil yaitu sebesar 8% terhadap *current ratio* (CR) dengan dikontrol oleh variabel ukuran perusahaan namun terbukti tidak signifikan. Begitu pun apabila dilihat secara parsial berdasarkan nilai koefisien regresi ND sebesar 3,647 dengan tingkat signifikan sebesar $0,91 > 0,05$, mengartikan bahwa peningkatan kasus kematian Covid-19 tidak berpengaruh secara signifikan terhadap likuiditas perusahaan (CR). Sehingga sesuai dengan kriteria pengambilan keputusan bahwa hipotesis 1 dan hipotesis 2 ditolak pada penelitian ini.

Sebenarnya hasil penelitian ini mengidentifikasi bahwa Covid-19 mempengaruhi keadaan rasio likuiditas (CR) ke arah yang positif namun dengan pengaruh yang sangat kecil. Ketika kasus baru dan kasus kematian Covid-19 meningkat maka terjadi peningkatan yang kecil pada *current ratio*. Nilai *current ratio* semakin tinggi maka semakin kecil tingkat risiko kegagalan suatu perusahaan dalam menutup kewajiban jangka pendeknya (Toto Prihadi, 2019). Dalam hal ini diartikan bahwa perusahaan masih mampu menutupi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aktiva lancar selama pandemi Covid-19. Pada hasil penelitian Amalia *et al.*, (2021) *current ratio* di perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia menunjukkan hasil bahwa, tidak terdapat perbedaan yang signifikan saat pandemi . Hal ini mungkin disebabkan karena tidak semua perusahaan mengalami permasalahan pada rasio lancarnya. Berdasarkan analisis penelitian (Amalia *et al.*, 2021)dari total 34 perusahaan sub sektor transportasi tidak semuanya mengalami penurunan saat pandemi Covid-19, namun terdapat juga perusahaan yang mengalami kenaikan pada rasio lancarnya, yakni sebanyak 15 perusahaan. Maka hal

ini yang mengakibatkan pandemi Covid-19 tidak terlalu membawa dampak besar bagi perusahaan transportasi bila ditinjau dari nilai *current rationya*.

Peneliti kemudian berasumsi terhadap kemampuan perusahaan dalam menjaga likuiditasnya saat terjadinya pandemi Covid-19. Upaya yang dapat dilakukan perusahaan sektor transportasi dan logistik untuk menjaga dan menstabilkan kemampuan perusahaan dalam menutupi kewajiban jangka pendeknya dimasa pandemi adalah perusahaan melakukan efisiensi operasional, seperti perusahaan dapat mengoptimalkan rute pengiriman dan mengurangi biaya *overhead*-nya untuk meningkatkan produktivitas. Dalam hal ini bila menghasilkan pengeluaran yang lebih rendah dengan pendapatan tetap stabil maka nilai *current ratio* dapat terjaga. Selain itu beberapa perusahaan juga melakukan diversifikasi bisnis dengan memperluas pelayanan mereka ke bidang yang berkaitan dengan distribusi barang kesehatan atau logistik *e-commerce* yang mengalami pertumbuhan saat pandemi berlangsung. Tindakan diversifikasi ini mampu memberi sumber pendapatan dan dapat menjaga nilai *current ratio*. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Gustyana & Ghiffany, 2023)(Dian Indiraswari, 2020), (Ilahude *et al.*, 2021), (Roosdiana, 2020), (Amalia *et al.*, 2021), (M. J. F. Esomar & Christianty, 2021), (Kristanto, 2022). Namun penelitian ini tidak sejalan dengan (Felicia Hartanti Gunawan, 2021), (Daryanto & Rizki, 2021).

Hasil penelitian dari persamaan regresi *new cases* terhadap *debt to equity ratio* menunjukkan bahwa *new cases* terdapat pengaruh yang sangat kecil yaitu sebesar 6% terhadap *debt to equity ratio* (DER) dengan dikontrol oleh variabel ukuran perusahaan namun terbukti tidak signifikan. Selanjutnya apabila dilihat secara parsial berdasarkan nilai koefisien regresi NC sebesar - 6,34 dengan tingkat signifikan sebesar $0,26 > 0,05$, mengartikan bahwa peningkatan kasus baru Covid-19 tidak berpengaruh secara signifikan terhadap solvabilitas perusahaan (DER). Kemudian untuk persamaan regresi *new death* terhadap *debt to equity ratio* (DER) menunjukkan bahwa *new deaths* terdapat pengaruh yang sangat kecil yaitu sebesar 6% terhadap *debt to equity ratio* (DER) dengan dikontrol oleh variabel ukuran perusahaan namun terbukti tidak signifikan. Selanjutnya apabila dilihat secara parsial berdasarkan nilai koefisien regresi ND sebesar - 1,81 dengan tingkat signifikan sebesar $0,26 > 0,05$, mengartikan bahwa peningkatan kasus kematian Covid-19 tidak berpengaruh secara signifikan terhadap solvabilitas perusahaan (DER). Sehingga dapat disimpulkan sesuai dengan kriteria pengambilan keputusan bahwa hipotesis 3 dan hipotesis 4 ditolak pada penelitian ini.

Sebenarnya, hasil penelitian ini mengidentifikasi bahwa Covid-19 mempengaruhi keadaan rasio solvabilitas (DER) ke arah yang negatif namun dengan pengaruh yang sangat kecil. Ketika kasus baru dan kasus kematian Covid-19 meningkat maka terjadi penurunan yang kecil pada *debt to equity ratio*-nya. Nilai *debt to equity ratio* perusahaan semakin rendah maka semakin rendah juga risiko pada perusahaan tersebut (Laela & Hendratno, 2019). Sehingga dapat disimpulkan bahwa perusahaan sektor transportasi dan logistik selama pandemi masih dapat menutupi kewajiban jangka panjangnya menggunakan modal yang dimilikinya.

Peneliti kemudian berasumsi atas kemampuan perusahaan dalam menjaga *debt to equity ratio* tetap stabil saat pandemi. Meskipun perusahaan mengalami penurunan pada pengolahan aset yang menghasilkan laba, namun hal ini tidak secara

langsung dapat mempengaruhi *debt to equity ratio* perusahaan. Kemungkinan perusahaan sektor transportasi dan logistik tidak mengalami peningkatan pada hutang yang signifikan atau perubahan modal sendiri saat pandemi berlangsung, untuk menjaga terjadinya risiko di tengah pandemi. Alasan lain mungkin dikarenakan berkurangnya kepercayaan pihak calon pemberi pinjaman yang disebabkan oleh ketidakpastian kondisi keuangan suatu perusahaan ke depannya dalam menghadapi guncangan pandemi yang mengglobal ini. Dari faktor-faktor yang ada membuat suatu manajemen perusahaan lebih memilih untuk mengolah modal sendiri secara optimal. Hal ini sejalan dengan teori *packing order theory* bahwa perusahaan lebih suka pendanaan internal dibandingkan pendanaan eksternal (Sari *et al.*, 2017). Selain itu perusahaan transportasi dan logistik juga dapat melakukan tindakan dalam menghadapi situasi ekonomi seperti penghematan biaya. Perusahaan dapat mengurangi biaya operasionalnya dengan mengurangi jumlah karyawan, mengurangi jam kerja, dan menunda investasi, sehingga hal itu dapat membantu perusahaan mempertahankan *debt to equity ratio* yang relatif stabil.

Kenaikan nilai *debt to equity ratio* tidak selalu disebabkan oleh pandemi bisa jadi disebabkan oleh faktor lain di luar Covid-19. Hal ini dibuktikan dari nilai rata-rata DER perusahaan transportasi dan logistik periode 2018 – 2021. Pada tahun 2018 (0,4719), mengalami kenaikan ditahun 2019 (1,0444), kemudian mengalami penurunan ditahun 2020 (0,9782) dan mengalami penurunan kembali ditahun 2021 (-3,6284). Sejalan dengan penelitian (Gustyana & Ghiffany, 2023) bahwa hasil penelitiannya menunjukkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan Covid-19 terhadap *debt to equity ratio*. Hal ini dapat dilihat dari nilai rata-rata DER sebelum Covid-19 lebih tinggi daripada nilai rata-rata saat Covid-19, itu artinya *debt to equity ratio* perusahaan mengalami penurunan saat pandemi. Namun dengan tingkat signifikansi sebesar $0,520 > 0,05$ maka tidak ada perbedaan yang signifikan pada rasio solvabilitasnya. Disimpulkan bahwa perusahaan sektor transportasi dan logistik baik sebelum dan saat terjadinya Covid-19 perusahaan mampu mengelola hutang jangka panjang dan jangka pendek nya dengan baik dengan memanfaatkan laba yang diperoleh. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Dian Indiraswari, 2020), (Felicia Hartanti Gunawan, 2021), (Ilahude *et al.*, 2021), (Gustyana & Ghiffany, 2023). Namun penelitian ini tidak sejalan dengan (M. J. F. Esomar & Christianty, 2021), (Roosdiana, 2020), (Daryanto & Rizki, 2021), (Amalia *et al.*, 2021), (Kristanto, 2022).

Hasil penelitian dari persamaan regresi *new cases* terhadap *total asset turnover* menunjukkan bahwa *new cases* memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap *total asset turnover* (TATO). Hal ini dilihat dari nilai koefisien regresi NC sebesar - 4,093 dengan tingkat signifikan sebesar $0,04 < 0,05$. Kemudian untuk persamaan regresi *new deaths* terhadap *total asset turnover* menunjukkan bahwa *new death* memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap *total asset turnover* (TATO). Hal ini dilihat dari nilai koefisien regresi ND sebesar - 1,134 dengan tingkat signifikan sebesar $0,04 < 0,05$. Sehingga dapat disimpulkan sesuai dengan kriteria pengambilan keputusan bahwa hipotesis 5 dan hipotesis 6 diterima pada penelitian ini.

Hasil penelitian ini mengidentifikasi bahwa ketika kasus baru dan kasus kematian Covid-19 di Indonesia meningkat, maka menyebabkan nilai *total asset turnover* menjadi menurun. Hal tersebut disebabkan oleh terganggunya pengelolaan aset yang dapat menghasilkan pendapatan perusahaan saat pandemi. Faktor tidak optimalnya pengelolaan aset ini disebabkan oleh berkurangnya permintaan jasa terutama pada perusahaan transportasi. Hal ini terjadi akibat dari dampak negatif kebijakan pemerintah dalam upaya memutus penyebaran virus Covid-19 seperti menjaga jarak, pembatasan berinteraksi sosial, *lockdown*, PSBB (Tuwu, 2020), sehingga aktivitas operasional perusahaan bermasalah dan mengakibatkan aktiva perusahaan tidak berputar secara optimal selama pandemi Covid-19 (Gustyana & Ghiffany, 2023). Padahal kinerja keuangan yang baik yaitu perusahaan yang mampu mengelola aktivasinya dengan lancar dan dapat menghasilkan pendapatan secara optimal (Brigham & Houston, 2012). Suatu perusahaan apabila memiliki perputaran aset yang tidak lancar menandakan bahwa perusahaan tersebut memiliki aset yang berlebihan karena tidak digunakan secara maksimal untuk menghasilkan pendapatan (Amalia *et al.*, 2021). Apabila dilihat dari nilai rata-rata TATO periode 2018 - 2021 : tahun 2018 nilai *total asset turnover* sebesar (0,7166), mengalami kenaikan pada tahun 2019 menjadi (0,8154), dan ketika Covid-19 masuk ke Indonesia nilai *total asset turnover* mengalami penurunan (0,5642) dari tahun sebelumnya, dan ditahun 2021 (0,5927) kembali meningkat namun sangat kecil. Hal ini mengartikan bahwa ditahun Covid-19 masuk ke Indonesia nilai-rata TATO mengalami penurunan dari tahun sebelumnya kemudian naik sedikit ditahun 2021, terjadi demikian kemungkinan perusahaan sudah melakukan adaptasi terhadap kondisi lingkungan, evaluasi, dan menyusun strategi untuk menghadapi Covid-19.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Gustyana & Ghiffany,(2023), dapat dilihat hasil uji statistik deskriptif pada perusahaan sektor transportasi dan logistik menunjukkan nilai rata-rata TATO mengalami penurunan saat pandemi dengan tingkat signifikansi sebesar $0,031 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sektor transportasi dan logistik tidak efektif dalam memanfaatkan dan memaksimalkan aset yang dimiliki perusahaan untuk menghasilkan pendapatan. Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Kristanto, 2022), (Daryanto & Rizki, 2021), (Gustyana & Ghiffany, 2023), (Amalia *et al.*, 2021). Namun penelitian ini tidak sejalan dengan (Felicia Hartanti Gunawan, 2021), (Ilahude *et al.*, 2021)

Hasil penelitian persamaan regresi *new cases* terhadap *return on asset* menunjukkan bahwa *new cases* terdapat pengaruh yang sangat kecil yaitu sebesar --2% terhadap *return on Asset* (ROA) dengan dikontrol oleh variabel ukuran perusahaan namun terbukti tidak signifikan. Selanjutnya apabila dilihat secara parsial dari koefisien regresi NC sebesar -3,75 dengan tingkat signifikan sebesar $0,3 > 0,05$, mengartikan bahwa peningkatan kasus baru Covid-19 tidak berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas (ROA) perusahaan.

Kemudian untuk hasil penelitian persamaan regresi *new deaths* terhadap *return on asset* menunjukkan bahwa *new deaths* terdapat pengaruh yang sangat kecil yaitu sebesar -02% terhadap *return on Asset* (ROA) dengan dikontrol oleh variabel ukuran perusahaan namun terbukti tidak signifikan. Selanjutnya apabila dilihat secara parsial dari nilai koefisien regresi ND sebesar -1,00 dengan tingkat signifikan

sebesar $0,41 > 0,05$, mengartikan bahwa peningkatan kasus kematian Covid-19 tidak berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas perusahaan. Sehingga dapat disimpulkan sesuai dengan kriteria pengambilan keputusan bahwa hipotesis 7 dan hipotesis 8 ditolak pada penelitian ini.

Sebenarnya, hasil penelitian ini mengidentifikasi bahwa Covid-19 mempengaruhi keadaan rasio profitabilitas (ROA) ke arah yang negatif namun dengan pengaruh yang sangat kecil. Ketika kasus baru dan kasus kematian Covid-19 meningkat maka terjadi penurunan yang kecil pada *return on asset* nya. Nilai *return on asset* apabila semakin tinggi maka semakin baik perusahaan tersebut mengelola total asetnya untuk menghasilkan laba bersih (Toto Prihadi, 2019). Maka dapat diartikan perusahaan sektor transportasi dan logistik tidak terpengaruh dalam mengelola aset perusahaan untuk menghasilkan laba bersih selama pandemi. Apabila dilihat dari nilai rata-rata ROA periode 2018 – 2021 perusahaan transportasi dan logistik, pada tahun 2018 nilai rata-rata perusahaan (- 0,037), tahun 2019 (- 0,005), tahun 2020 (- 0,0627), dan tahun 2021 (0,0584). Berdasarkan data tersebut dapat diartikan bahwa rata-rata nilai ROA terjadi fluktuasi selama periode 2018 – 2021. Pada tahun 2018 sebelum pandemi masuk ke Indonesia nilai rata-rata perusahaan mengalami minus, kemudian ditahun 2019 mengalami kenaikan. Ketika pandemi masuk ke Indonesia ditahun 2020 nilai rata-rata mengalami penurunan kembali dengan angka minus dan mengalami kenaikan kembali ditahun 2021 dengan angka positif. Kesimpulan yang dapat diambil bahwa Covid-19 tidak begitu membawa dampak yang begitu besar pada perusahaan transportasi dan logistik. Pada tahun 2021 nilai rata-rata mengalami kenaikan, kemungkinan hal tersebut terjadi karena perusahaan sudah melakukan penyesuaian lingkungan dan sudah melakukan strategi-strategi dalam menghadapi pandemi Covid-19 sehingga dapat meningkatkan laba bersih perusahaan.

Pada dasarnya kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah menimbulkan dampak negatif pada operasional perusahaan, terutama perusahaan sub sektor transportasi dengan dibuktikan adanya penurunan permintaan pada jasa transportasi sebesar 85% selama pandemi (Badan Pusat Statistik, 2020). Namun berbeda untuk perusahaan sub sektor logistik, permintaan jasa pada perusahaan sub sektor logistik atau pengiriman justru mengalami peningkatan saat pandemi. Terbukti dengan adanya peningkatan 24,28% pada triwulan III 2020 dibandingkan triwulan sebelumnya (Badan Pusat Statistik, 2021). Hal ini disebabkan maraknya penjualan *online e-commerce* yang begitu meningkat saat pandemi berlangsung, sehingga dari pengelolaan aset perusahaan tersebut masih dapat berjalan menghasilkan laba. Hal ini yang menyebabkan tidak signifikannya pengaruh negatif Covid-19 terhadap rasio profitabilitas. Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Gustyana & Ghiffany, 2023), (Ilahude *et al.*, 2021), (Roosdiana, 2020), (Ilhami & Thamrin, 2021). Namun penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian dari (Felicia Hartanti Gunawan, 2021), (Dian Indiraswari, 2020), (M. Esomar, 2021), (Daryanto & Rizki, 2021), (Kristanto, 2022).

KESIMPULAN DAN SARAN

Setelah melewati serangkaian langkah pengolahan data, pengujian, analisis, dan pembahasan, maka penulis dapat mencapai kesimpulan mengenai masalah yang telah dijelaskan sebelumnya dalam bab-bab sebelumnya. Kesimpulan yang dapat ditarik oleh penulis adalah bahwa *new cases* dan *new deaths* berpengaruh negatif signifikan terhadap *total asset turnover* (TATO). *New cases* dan *new deaths* tidak berpengaruh terhadap *current ratio* (CR) meskipun menunjukkan arah hubungan yang positif. *New cases* dan *new deaths* tidak berpengaruh terhadap *debt to equity ratio* (DER) dan *return on asset* (ROA) meskipun menunjukkan arah hubungan yang negatif.

Berdasarkan analisis dan kesimpulan dari penelitian mengenai pengaruh pandemi Covid-19 terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI, maka saran yang direkomendasikan dalam penelitian ini adalah: Penelitian selanjutnya disarankan untuk menambahkan faktor lainnya seperti tingkat inflasi dan suku bunga, serta menggunakan variabel kontrol lain seperti umur perusahaan (*firm x*). Penelitian selanjutnya disarankan menganalisis pada sektor lain yang jumlah sampelnya lebih besar dan atau seluruh perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmaddien, I., & Susanto, B. (2021). *Eviews 9 Analisis Regresi Data Panel* (1st ed.). Ideas Publishing.
- Ajija, S. R. (2011). *Cara cerdas menguasai EViews*. Penerbit Salemba Empat.
- Alexander, T. (2022). *Analisis Laporan Keuangan* (Aldila (ed.)). Andi Yogyakarta.
- Amalia, N., Budiwati, H., & Irdiana, S. (2021). *Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19 (Studi Kasus Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di BEI)*. 4(1), 290–296.
- Atamia, N. A., Susanti, Y., & Handajani, S. S. (2021). Perbandingan Analisis Regresi Robust Estimasi-S dan Estimasi-M dengan Pembobot Huber dalam Mengatasi Outlier. *Prosiding Seminar Nasional Matematika*, 4, 673–679. <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/prisma/>
- Badan Pusat Statistik. (2020). Analisis Hasil Survei Dampak Covid-19 terhadap Pelaku usaha. *Analisis Hasil Survei Dampak COVID-19 Terhadap Pelaku Usaha*, vi+ 22 halaman.
- Basuki, A. T., & Prawoto, N. (2015). Analisis Komposisi Pengeluaran Publik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dalam Mendukung Good Governance Dalam Memasuki MEA (Studi Empiris Propinsi Di Indonesia Tahun 2010-2014). *Snema, c*, 1–19. <http://fe.unp.ac.id/>
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2012). *Dasar Dasar Manajemen Keuangan* (S. Empat (ed.); 11th ed.).

- Daryanto, W. M., & Rizki, M. I. (2021). *Financial performance analysis of construction company before and during covid-19 pandemic in indonesia*. 24(4), 99–108.
- Dian Indiraswari, S. (2020). *Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transporasi Di BEI Sebelum Dan Sesudah Pandemi Covid – 19*. 9(1), 21–36.
- Eguene F, B., & Louis C, G. (n.d.). *Financial Management Theory and Practice* (7th ed.). Liz Widdicombe.
- Esomar, M. (2021). Analisa Dampak Covid-19 terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Pembiayaan di Indonesia. *Jurnal Bisnis, Manajemen, Dan Ekonomi*, 2(2), 22–29. <https://doi.org/10.47747/jbme.v2i2.217>
- Esomar, M. J. F., & Christianty, R. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Jasa di BEI. *Jkbn (Jurnal Konsep Bisnis Dan Manajemen)*, 7(2), 227–233. <https://doi.org/10.31289/jkbn.v7i2.5266>
- Febby, M. (2022). *Pengaruh Covid-19 Terhadap Kinerja Perusahaan Sektor Keuangan*.
- Felicia Hartanti Gunawan. (2021). Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan sektor Makanan Dan Minuman sebelum Covid-19 Dan Pada Masa Covid-19. *Media Akuntansi Dan Perpajakan Indonesia*, 3(1), 19–36. <https://journal.uc.ac.id/index.php/mapi/article/view/2096/1652>
- Gaisani, M. P., Fahmi, I., & Sasongko, H. (2021). The Effect of Covid-19 on The Financial Performance of Indonesia's Livestock Industry. *Jurnal Manajemen Dan Agribisnis*, 18(3), 229–239. <https://doi.org/10.17358/jma.18.3.229>
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS* (9th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- 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*. 6(1), 252–259. <https://doi.org/10.37531/sejaman.v6i1.3632>
- Hu, S., & Zhang, Y. (2021). COVID-19 pandemic and firm performance: Cross-country evidence. *International Review of Economics and Finance*, 74(2020), 365–372. <https://doi.org/10.1016/j.iref.2021.03.016>
- Ilahude, P. A., Maramis, J. B., Untu, V. N., Kinerja, A., Sebelum, K., Saat, D. A. N., Pandemi, M., Manajemen, J., & Ekonomi, F. (2021). *Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan Saat Masa Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Telekomunikasi Yang Terdaftar di BEI*. 9(4), 1144–1152.
- Ilhami, & Thamrin, H. (2021). Analisis Dampak Covid 19 Terhadap Kinerja Keuangan Perbankan Syariah Di Indonesia. *Jurnal Tabarru': Islamic Banking and Finance*, 4(1), 37–45. [https://doi.org/10.25299/jtb.2021.vol4\(1\).6068](https://doi.org/10.25299/jtb.2021.vol4(1).6068)
- Kasmir, & Jakfar. (2012). *Studi Kelayakan Bisnis* (edisi revi). kencana prenada media grub.

- Kemnaker. (2020). *Ringkasan Pendataan Pekerja Terdampak Pandemi Covid-19 Data Update per Tanggal 30 Agustus 2020*.
- Kristanto, A. K. (2022). *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Consumer Cyclicals Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19*. 11(2).
- Laela, R. H., & Hendratno. (2019). Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio Dan Total Asset Turnover Terhadap Return on Asset yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017. *Jurnal Akuntansi, Audit Dan Sistem Informasi Akuntansi*, 3(1), 120–131.
- Law, S. H. (2018). *Applied Panel Data Analysis; Short Panels*. Universitas Putra Malaysia Press.
- Lumenta, M., Gamaliel, H., Latjandu, L. D., Lumenta, M., Gamaliel, H., & Ratulangi, U. S. (2021). *Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19*. 9(3), 341–354.
- Naufa, A. M., & Muizzuddin. (2021). *The Covid-19, Banking Stock Price, and Policy in Indonesia*. 2(2), 21–41.
- Nguyen, H. T., & Nguyen, A. H. (2020). The impact of capital structure on firm performance: Evidence from Vietnam. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 7(4), 97–105. <https://doi.org/10.13106/JAFEB.2020.VOL7.NO4.97>
- Rababah, A., Al-Haddad, L., Sial, M. S., Chunmei, Z., & Cherian, J. (2020). Analyzing the effects of Covid-19 pandemic on the financial performance of Chinese listed companies. *Journal of Public Affairs*, 20(4). <https://doi.org/10.1002/pa.2440>
- Raed, K. (2020). Dividend Policy and Companies' Financial Performance. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 7(10), 531–542. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2020.vol7.no10.531>
- Rahman, M. B., & Widodo, E. (2018). Perbandingan Metode Regresi Robust Estimasi Least Trimmed Square , Estimasi Scale , dan Estimasi Method Of Moment. *Prosiding Seminar Nasional Matematika*, 1, 426–433.
- Roosdiana. (2020). *Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Kinerja Perusahaan Property dan Real Estat e yang terdaftar di BEI*. 4(2), 133–141.
- Sari, N. K., Fadah, I., & Sukarno, H. (2017). Determinan Struktur Modal Bank. *EKUITAS (Jurnal Ekonomi Dan Keuangan)*, 17(1), 71. <https://doi.org/10.24034/j25485024.y2013.v17.i1.2227>
- Siswanti, I., Sukoharsono, E. G., & Prowanta, E. (2015). The Impact of Macro Economics on Firm Values and Financial Performance as an Intervening Variable: An Empirical Study of LQ-45 Banking Industries in Indonesia. *GATR Global Journal of Business Social Sciences Review*, 3(1), 88–94. [https://doi.org/10.35609/gjbssr.2015.3.1\(12\)](https://doi.org/10.35609/gjbssr.2015.3.1(12))
- Statistik, B. P. (2021). *Statistik Muda BPS Purbalingga*.

<https://jatengdaily.com/2021/sektor-ekspedisi-kian-bersemi-saat-pandemi/>

- Toto Prihadi. (2019). Analisis Laporan Keuangan Konsep & Aplikasi. In *Pt Gramedia*. PT.Gramedia Pustaka Utama.
- Tuwu, D. (2020). Kebijakan Pemerintah Dalam Penanganan Pandemi Covid-19. *Journal Publicuho*, 3(2), 267. <https://doi.org/10.35817/jpu.v3i2.12535>
- Wardani, I. K., Susanti, Y., & Subanti, S. (2021). Pemodelan Indeks Kedalaman Kemiskinan Di Indonesia Menggunakan Analisis Regresi Robust. *Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Sains & Teknologi (SNAST) 2021*, 15–23.
- Wild, J. J., Subramanyam, K. R., & Halsey, R. F. (2008). *Financial Statement Analysis* (8th ed.). Salemba Empat.
- Xu, J., & Jin, Z. (2022). Exploring the Impact of the Covid-19 Pandemic on Firms' Financial Performance and Cash Holding: New Evidence from China's Agri-food Sector. *Agronomy*, 12(8). <https://doi.org/10.3390/agronomy12081951>
- Yamali, F. R., & Putri, R. N. (2020). Dampak Covid-19 Terhadap Ekonomi Indonesia. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 4(2), 384. <https://doi.org/10.33087/ekonomis.v4i2.179>