

KEMAMPULABAAN INDUSTRI TERDAMPAK SEBELUM DAN SELAMA PANDEMI COVID-19: UJI BEDA ANTAR SEKTOR DI BURSA EFEK INDONESIA

Cahyo Indraswono, Julianto Agung Saputro, Nimas Kurnia Utami

cahyo@stieykpn.ac.id

STIE YKPN Yogyakarta

ABSTRAK

Kemampulabaan perusahaan merupakan pondasi utama dalam bisnis. Tanpa adanya laba yang cukup bisnis tidak dapat berjalan secara sempurna. Beberapa kondisi yang memungkinkan perusahaan memperoleh laba sangat tergantung dari kondisi perekonomian suatu Negara. Kondisi pandemi COVID-19 membawa banyak perubahan hingga saat ini. Kondisi pandemi mengharusnya perubahan pola hidup menjadi fokus pada kesehatan. Hal ini tentunya juga berdampak pada beberapa sektor perusahaan yang lain. Penelitian ini menguji kemampulabaan perusahaan pada sektor Kesehatan, Manufaktur dan Transportasi-Logistik. Pemilihan sektor ini didasarkan pada analisa kondisi dan situasi selama pandemi yang merupakan sektor terdampak.

Hasil penelitian mengungkapkan bahwa sebelum dan selama pandemi sektor kesehatan mengalami perbedaan yang signifikan yaitu mengalami kenaikan laba. Sektor manufaktur dan Transportasi-Logistik mengalami perbedaan signifikan yaitu mengalami penurunan laba. Berdasarkan hasil uji beda pada ketiga sektor tersebut secara signifikan terdapat perbedaan antar ketiga sektor tersebut.

Kata kunci: Kemampulabaan, NPM, ROA, Pandemi COVID-19, Uji beda

1. PENDAHULUAN

Pandemi COVID-19 melanda dunia sejak Desember 2019. Pandemi ini menjadi bencana dan krisis ekonomi di seluruh dunia. Akibatnya, krisis ekonomi terjadi di seluruh negara dengan mencatatkan pertumbuhan ekonomi dunia negatif 4,3% secara rata-rata (United Nations, 2020). Pada laporan yang sama, 130 juta populasi penduduk berada pada kemiskinan ekstrim akibat krisis ekonomi ini (United Nations, 2020). Ekonomi dunia berkontraksi serius karena beberapa sektor lumpuh dan sebagiannya melambat. Beberapa sektor yang paling terdampak diantaranya sektor perdagangan internasional, sektor pariwisata, sektor transportasi, dan sektor manufaktur dengan bahan baku impor.

Krisis ekonomi akibat pandemi COVID-19 menyebabkan pertumbuhan (y-o-y) -5,32 (kuartal 2) dan -3,49 (kuartal 3) di Indonesia (BPS RI, 2021). Pada akhir tahun, pertumbuhan ekonomi tahunan (y-o-y) 2,07% sepanjang tahun 2020 (BPS RI, 2021). Pertumbuhan ini menjadi justifikasi atas dampak krisis yang melemahkan aktivitas ekonomi. Setiap sektor terdampak variatif bergantung pada karakteristik bisnis dan sektoralnya (Damuri & Hirawan, 2020). Karakteristik bisnis yang dimaksud adalah tentang produksi, interaksi antar elemen bisnis, dan kelembagaan. Sedangkan, karakteristik sektoral merupakan pola hubungan antar sektor, struktur modal, dan tenaga kerja.

Kebijakan penanganan pandemi berubah begitu cepat di Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 diterbitkan untuk menertibkan aktivitas masyarakat sebagai respon atas lonjakan kasus infeksi virus corona. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 mengatur tentang kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diberlakukan di seluruh Indonesia. PSBB menjadi kebijakan pembatasan aktivitas yang komprehensif bagi aktivitas bisnis, terutama di bidang layanan jasa, manufaktur, pariwisata, perdagangan (pusat perbelanjaan), dan rumah makan yang biasanya mengumpulkan banyak orang salam satu tempat. Aktivitas layanan publik juga dibatasi mulai dari sekolah, ibadah, dan kantor layanan pemerintah (Sumarni, 2020). Pembatasan aktivitas sosial (*physical and social distancing*) masyarakat akhirnya berdampak pada aktivitas ekonomi secara agregat. Masyarakat **mengalami penurunan pendapatan dan sebagian besar terjadi pemecatan karena penurunan omset perusahaan** (Yamali & Putri, 2020). Pandemi COVID-19 menyebabkan beberapa dampak buruk di Indonesia, diantaranya:

- a) Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) telah mencapai $\geq 1,5$ juta pekerja sedangkan lebih dari 7 juta pekerja dirumahkan atau bekerja bergilir sehingga pendapatan pekerja menurun (Fahrika & Roy, 2020).
- b) *Purchasing Managers Index (PMI) Manufacturing Indonesia* menurun hingga 45,3% pada Maret 2020 (Wuryandani, 2020).
- c) Nilai impor menurun 3,7% pada triwulan I tahun 2020 (Budiyanti, 2020).
- d) Inflasi kuartalan mencapai 2,96% *year-on-year(yoy)* pada bulan Maret 2020 yang dikontribusikan dari harga emas dan komoditas pangan (Fahrika & Roy, 2020).
- e) Transportasi udara dibatalkan untuk rute internasional dan domestik guna mencegah penyebaran infeksi virus COVID-19 sehingga mengakibatkan penurunan pendapatan di subsektor transportasi udara. Secara keseluruhan, Modjo (2020) menyebutkan bahwa kerugian yang dialami subsektor transportasi udara mencapai 207 miliar rupiah sepanjang bulan Januari-Maret tahun 2020. Batalnya penerbangan tersebut sebanyak 12.703 pada 15 bandara pada bulan Januari-Maret 2020 (Yamali & Putri, 2020).
- f) Penempatan (okupansi) perhotelan menurun hingga 50% yang terjadi pada 6 ribu hotel. Hal tersebut menyebabkan hilangnya devisa pariwisata dan pendapatan pajak daerah (Yamali & Putri, 2020).

Sektor kesehatan dan kegiatan sosial menjadi sektor dengan pertumbuhan yang paling tinggi dan cenderung meningkat (BPS RI, 2021). Sektor kesehatan memiliki andil besar dalam penanganan kasus positif COVID-19 melalui rumah sakit baik milik pemerintah maupun swasta. Pertumbuhan sektor kesehatan merupakan akibat dari permintaan jasa dan produk kesehatan yang terus meningkat selama pandemi (Modjo, 2020). Sektor kesehatan tumbuh pesat tidak hanya pada proses pelayanan kesehatan, akan tetapi layanan pemeriksaan dan administrasi kesehatan seperti *rapid-test* dan *swab-test* juga meningkatkan output sektoral secara signifikan.

Sektor kesehatan memberikan sumbangsih pertumbuhan ekonomi paling besar. *Output* sektor jasa kesehatan memang yang paling besar berkontribusi, akan tetapi produktivitas ini didanai oleh kebijakan fiskal (Muhyiddin, 2020). Artinya, *output* yang dihasilkan bersumber dari intervensi fiskal bukan dari pertumbuhan aktivitas ekonomi masyarakat. Defisit fiskal yang menunjang sektor kesehatan ditutup oleh utang luar negeri yang semakin bertambah (Muhyiddin, 2020). Oleh karena itu, pertumbuhan ekonomi tersebut dipengaruhi oleh intervensi fiskal pemerintah melalui subsidi dan bantuan sosial.

Sektor terdampak lainnya adalah sektor manufaktur yang tumbuh -2,93% tahun 2020 (BPS RI, 2021). Sektor manufaktur tumbuh negatif karena menurunnya daya beli masyarakat. Hal ini dapat dilihat dari pertumbuhan ekonomi dengan pendekatan pengeluaran yang menyebutkan bahwa konsumsi masyarakat tumbuh negatif yaitu -5,52% pada kuartal II 2020 lalu (Bank Indonesia, 2020). Penurunan daya beli dan konsumsi masyarakat secara konstan menyebabkan tarikan permintaan melemah. Sektor manufaktur berkontraksi negatif sehingga menyebabkan produktivitas dan output menurun.

Permasalahan sektor manufaktur lainnya adalah penerapan PSBB yang menuntut seluruh lini bisnis menerapkan bekerja dari rumah (*work from home*). Kebijakan bekerja dari rumah menyebabkan banyak perusahaan manufaktur tidak mampu mengelola operasional dengan efisien (Kusumastuti, 2020). Penurunan daya beli masyarakat dan produktivitas menyebabkan terjadinya pengurangan karyawan dalam jumlah besar. Pada kuartal I 2020 saja, sebanyak 5,23 juta orang di sektor manufaktur mengalami pemutusan hubungan kerja (PHK) (Modjo, 2020). Permasalahan PHK ini menjadi masalah sosial dan ekonomi yang semakin membesar. Penurunan pendapatan dan daya beli semakin banyak sehingga mengakibatkan siklus ekonomi dan keterkaitan antar sektor melambat bahkan terhenti.

Sektor dengan dampak paling parah adalah sektor transportasi & logistik. Laporan BPS menyebutkan sektor transportasi & logistik tumbuh negatif 15,06% (BPS RI, 2021). Selain itu, Laporan Organisasi Angkutan Darat juga menyebutkan bahwa sektor transportasi & logistik tumbuh negatif yaitu -30,84% (Organisasi Angkutan Darat, 2020). Selanjutnya, Laporan Organisasi Angkutan Darat juga menyebutkan di subsektor logistik terjadi penurunan omset sebesar 41,30% hingga lebih dari 50%. Sektor transportasi & logistik mendapat dampak yang paling besar karena berbagai kebijakan mulai dari PSBB, bekerja dari rumah, belajar dari rumah, pembatasan perdagangan internasional, dan penutupan transportasi dalam berbagai mode transportasi.

Sektor transportasi menjadi dampak lanjutan atas melambatnya perdagangan internasional. Perlambatan perdagangan Internasional ini membawa dampak serius bagi perusahaan transportasi & logistik Indonesia. Sepanjang 2020, penurunan permintaan *container* mencapai 20%, *bulk cargo* 40%, dan *dirty tanker* 45% (Arifin, 2020). Meskipun demikian, sektor transportasi & logistik dapat bertahan di beberapa subsektor seperti pengiriman retail, kurir, dan pengiriman berbasis *platform online* (Taufik & Ayuningtyas, 2020). Penutupan pusat perbelanjaan dan pasar menyebabkan transaksi online tumbuh pesat. Hal ini membawa konsekuensi adanya pertumbuhan pengiriman barang skala retail berbasis *online* (Taufik & Ayuningtyas, 2020). Maka dari itu, secara akumulatif kontraksi sektor transportasi & logistik tidak terlampau dalam.

Penelitian ini bertujuan menganalisis perubahan kemampuan perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi & logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kemampuan adalah kemampuan perusahaan untuk memperoleh laba dan potensi untuk memperoleh penghasilan pada masa yang akan datang. Kemampuan juga diartikan sebagai profitabilitas yang biasanya diukur dengan *return on assets* (ROA), *return on investement* (ROI), *net profit margin* (NPM), dan *earn per share* (EPS) (Suriyanti, 2017). Oleh karena itu, kemampuan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah profitabilitas perusahaan yang diukur sebagaimana penjelasan diatas.

Analisis profitabilitas ini dilakukan pada ketiga sektor atau jenis perusahaan dipilih karena mewakili dampak pandemi COVID-19 yang beragam dari dampak peningkatan atau penurunan profitabilitas. Parameter profitabilitas perusahaan dipilih

sebagai ukuran dampak pandemi COVID-19 karena profitabilitas menunjukkan kemampuan untuk tetap menghasilkan laba.

1.1 RUMUSAN MASALAH

Dampak pandemi COVID-19 terjadi hampir seluruh sektor ekonomi. Dampak ini dialami beragam oleh berbagai jenis kelompok perusahaan dari dampak positif maupun negatif. Maka dari itu, penelitian ini tersusun atas beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan terdaftar di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19?
2. Apakah terdapat perbedaan profitabilitas perusahaan manufaktur terdaftar di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19?
3. Apakah terdapat perbedaan profitabilitas perusahaan transportasi & logistik terdaftar di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19?
4. Apakah terdapat perbedaan profitabilitas ketiga jenis perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi & logistik terdaftar di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19?

2. TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), krisis adalah keadaan suram (dalam ekonomi, moral, dan sebagainya) atau secara lebih rinci diartikan sebagai keadaan tidak stabil dan berbahaya yang mempengaruhi individu, kelompok, dan masyarakat. Krisis diartikan sebagai kondisi ekonomi yang tidak stabil berbahaya bagi kelangsungan hidup masyarakat pada aktivitas konsumsi, produksi, dan distribusi di bidang ekonomi (Yamali & Putri, 2020). Krisis ekonomi menyebabkan kondisi tidak stabil dalam proses pemenuhan kebutuhan manusia, misalnya produksi terhambat sehingga stok barang terbatas. Krisis ekonomi disebabkan oleh berbagai hal, baik oleh fenomena alam (bencana dan pandemi), fenomena politik (perang dunia), fenomena ekonomi (krisis nilai tukar dan perbankan), dan fenomena sosial (krisis moral dan budaya) (Ezizwita & Sukma, 2021).

Penyebab dari krisis ekonomi dapat dilihat dari berbagai hal. Krisis ekonomi diakibatkan oleh beberapa faktor, misalnya seperti yang terjadi pada Krisis Moneter 1998 dan Krisis Keuangan 2008. Keduanya terjadi akibat kondisi keuangan global yang bergejolak sehingga berdampak pada penurunan (krisis) nilai tukar dan krisis moneter di Indonesia (Sari, Syam, & Ulum, 2012). Krisis ekonomi menyebabkan proses produksi, pasar, investasi di bidang ekonomi, dan perputaran keuangan tidak berjalan dengan baik. Dampak krisis tersebut kemudian mempengaruhi aktivitas ekonomi di seluruh lapisan masyarakat, antara lain kelangkaan bahan baku perusahaan manufaktur karena pengaruh nilai tukar yang lemah, pemecatan tenaga kerja, dan kelangkaan barang-barang konsumsi (Jhingan, 2012). Kondisi krisis ekonomi ini memberikan dampak yang berbeda di setiap negara. Hal ini ditentukan oleh faktor keuangan pemerintah (rasio utang dan likuiditas), kondisi moneter (simpanan masyarakat dan kredit swasta), dan ketergantungan terhadap luar negeri (ekspor impor) (Stiglitz, 2000).

Krisis ekonomi kembali terulang pada tahun 2020 yang diakibatkan oleh pandemi COVID-19. Dampak dari pandemi ini salah satunya seluruh negara harus menutup akses transportasi dan membatasi mobilitas manusia, sehingga mengakibatkan ekonomi terganggu (Hadiwardoyo, 2020). Pada awal Maret 2020, Pemerintah Indonesia melaksanakan kebijakan *social distancing* (jaga jarak sosial, menghindari kerumunan) dan *physical distancing* (jaga jarak antar orang minimal 1,8 meter) yang tertuang dalam kebijakan PSBB. Akibatnya, mobilitas manusia menurun secara drastis sehingga

menurunkan aktivitas di sektor bisnis transportasi. Akibat ini dapat dilihat dari penurunan jumlah penumpang pada berbagai mode transportasi mulai pesawat terbang, kereta api komuter, bus, angkutan kota, taksi, taksi *online*, bajaj, hingga ojek dan ojek *online* (Yudhistira, Diawati, & Suprayogi, 2020).

Perusahaan bus antar kota sudah tidak lagi mengoperasikan armadanya hingga 80% sejak pertengahan Maret 2020 (Yudhistira, Diawati, & Suprayogi, 2020). Sebanyak 44 rute dari Jakarta ke kota-kota di Jawa dibatalkan selama bulan April (Yudhistira, Diawati, & Suprayogi, 2020). Selain itu, banyak pesawat yang tidak lagi dioperasikan di subsektor transportasi udara. Sementara itu, sopir taksi dan ojek *online* juga terkena dampak penurunan penumpang hingga 80% dan memilih untuk libur operasi atau pulang kampung (Hadiwardoyo, 2020).

2.1. Profitabilitas Perusahaan

Krisis ekonomi akibat pandemi COVID-19 menuntut perusahaan untuk mengelola biaya dan pendapatan agar tetap dapat bertahan. Profit merupakan elemen penting dalam kegiatan operasional perusahaan untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan pada masa mendatang (Brigham & Houston, 2006). Setiap perusahaan mengharapkan profit yang maksimal. Profit atau laba merupakan alat ukur utama kesuksesan suatu perusahaan. Profit menjadi tujuan utama perusahaan baik oleh prinsipal (pemilik modal) maupun agen (manajemen) sebagai bentuk kompensasi yang semestinya diperoleh dari aktivitas usaha perusahaan (Indraswono, 2015). Profitabilitas adalah hasil akhir dari sejumlah kebijakan dan keputusan yang oleh perusahaan (Hantono, Faktor yang Mempengaruhi Profitabilitas pada Perusahaan Properti dan Real Estate yang Terdaftar di BEI Periode 2012-2015, 2018).

Hasanah, Jubaedah, dan Astuti (2018), profitabilitas adalah rasio kemampuan perusahaan dalam semua modal yang dimiliki dalam rangka menghasilkan profit dalam satu periode. Sedangkan menurut Kieso, Weygandt, and Warfield (2014), profitabilitas merepresentasikan kemampuan perusahaan dalam mengelola keuangan dan seluruh sumber daya yang ada seperti aktiva, penjualan, modal, dan sekuritas lainnya untuk menciptakan laba. Terakhir, profitabilitas juga dapat diartikan sebagai hasil akhir aktivitas perusahaan berupa profit dari sejumlah kebijakan dan strategi yang dilakukan oleh perusahaan (Walker, 2001).

Beberapa pendapat ahli tersebut, peneliti menyimpulkan bahwa profitabilitas adalah kemampuan perusahaan dalam mengelola dan menggunakan seluruh sumber daya yang ada untuk menghasilkan laba maksimal. Profitabilitas dapat diukur menjadi beberapa rasio bergantung pada tujuan pengukurannya. Setidaknya, profitabilitas terbagi menjadi beberapa rasio berikut:

- a. *Net Profit Margin* (NPM): suatu rasio yang mengukur kemampuan perusahaan mengelola dan mengoptimalkan penjualan untuk menghasilkan profit maksimal (Indraswono, 2021). NPM adalah perbandingan antara laba bersih setelah pajak dengan total penjualan perusahaan. NPM menjadi rasio penting yang digunakan perusahaan untuk mengukur laba bersih yang dihasilkan atas penjualan yang dilakukan (Brigham & Houston, 2006). Rasio ini merepresentasikan nilai laba bersih perusahaan berdasarkan total penjualan bersih.

$$NPM = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Total penjualan}}$$

- b. *Return On Assets* (ROA): rasio untuk menghitung kemampuan perusahaan mengelola dan mengoptimalkan sejumlah aktiva atau aset yang dimiliki untuk menghasilkan profit maksimal (Indraswono, 2021). ROA digunakan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam mendayagunakan aset untuk memperoleh profit maksimum. Selain itu, ROA juga merupakan ukuran pengembalian atas kepemilikan aset sehingga kreditor dan investor dapat memperkirakan pengembalian deviden dari nilai investasi atau pinjaman yang diberikan. ROA merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat perolehan laba terhadap aset yang digunakan dalam menghasilkan laba tersebut (Brigham & Houston, 2006). Rasio ini dinyatakan dengan rumus sebagai berikut:

$$ROA = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Total aktiva}}$$

- c. *Return On Equity* (ROE): rasio yang menunjukkan tingkat pengembalian atas modal yang dimiliki perusahaan terhadap perolehan laba bersih dalam satu periode (Indraswono, 2021). ROE menjadi rasio penting terutama bagi pemegang saham atau investor karena merupakan gambaran kemampuan perusahaan dalam mengelola modal untuk menghasilkan laba sehingga dapat dikembalikan kepada pemegang saham dalam bentuk deviden. Oleh karena itu, ROE mampu memperlihatkan pengelolaan modal dan investasi dari pemegang saham untuk mendapatkan keuntungan bagi perusahaan (Brigham & Houston, 2006).

$$ROE = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Total modal}}$$

- d. *Earn Per Share* (EPS): rasio yang merepresentasikan keuntungan yang diperoleh untuk setiap lembar saham yang diterbitkan oleh perusahaan. EPS merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengelola per lembar saham untuk mendapatkan laba bagi perusahaan (Weetman, 2006). Oleh karena itu, pemegang saham dan calon pemegang saham pada umumnya sangat memperhatikan EPS sebelum menentukan investasi atau pembelian saham karena EPS menentukan pengembalian dalam setiap lembar saham yang investor beli (Brigham & Houston, 2006). EPS merupakan suatu indikator keberhasilan suatu perusahaan.

$$EPS = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Jumlah lembar saham beredar}}$$

2.2. Pengembangan Hipotesis

Penelitian tentang dampak pandemi COVID-19 terhadap profitabilitas perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi & logistik merupakan analisis mikro ke dalam aktivitas bisnis perusahaan. Hipotesis umum penelitian ini bahwa terdapat perubahan profitabilitas perusahaan sebelum dan selama pandemi COVID-19. Perubahan profitabilitas yang ditimbulkan beragam dari dampak positif, dampak negatif, dan bahkan tidak berdampak.

Sektor kesehatan adalah kumpulan perusahaan yang beroperasi di bidang layanan kesehatan. Profitabilitas perusahaan sektor kesehatan sangat bergantung pada permintaan terhadap layanan kesehatan. Sedangkan, permintaan layanan kesehatan

merupakan respon alamiah apabila terjadi perubahan kondisi alam dan kondisi kesehatan masyarakat seperti pandemi saat ini (Hidayah, 2020). Perusahaan kesehatan memiliki indeks saham 1,195 sebelum pandemi COVID-19 (Indonesia Stocks Exchange, 2019). Akan tetapi, hal ini meningkat selama pandemi COVID-19. Perusahaan kesehatan mendapat kenaikan omset dan laba akibat tingginya permintaan akan layanan jasa kesehatan (Umar & Tjong, 2021). Pandemi COVID-19 ini mendorong masyarakat untuk lebih banyak menggunakan jasa kesehatan sehingga profitabilitas perusahaan kesehatan terus meningkat (Hidayah, 2020). Oleh karena itu, perusahaan kesehatan mengalami kenaikan indeks saham hingga mencapai 1,600 selama pandemi COVID-19 Tahun 2020 (Indonesia Stocks Exchange, 2020).

H1: Terdapat perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan terdaftar di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Sektor manufaktur adalah kumpulan perusahaan yang menjalankan operasi pengolahan bahan baku menjadi barang jadi. Hal ini disebabkan tipe operasional perusahaan manufaktur merupakan produksi barang, sehingga perusahaan manufaktur mengharuskan operasional untuk menghadirkan banyak tenaga manusia dalam satu tempat (Kusumastuti, 2020). Pandemi COVID-19 membatasi kerumunan tenaga kerja dan menciptakan kondisi yang buruk bagi perusahaan di sektor manufaktur. Perusahaan manufaktur mengalami penurunan kinerja akibat pembatasan fisik dan mobilitas sehingga omset terus menurun (Winarno, Hidayati, & Darmawati, 2015). Pandemi COVID-19 ini menciptakan kondisi bisnis yang kurang menguntungkan bagi sektor manufaktur. Hal ini dapat dilihat salah satunya melalui penurunan indeks saham yang sebelum pandemi COVID-19 lebih dari 1,600 tahun 2019 (Indonesia Stocks Exchange, 2019). Akan tetapi, indeks saham perusahaan manufaktur menurun hingga dibawah 1,200 selama pandemi COVID-19 tahun 2020 (Indonesia Stocks Exchange, 2020). Sektor manufaktur mengalami penurunan kemampuan menghasilkan laba (profitabilitas) akibat kondisi yang ditimbulkan Pandemi COVID-19.

H2: Terdapat perbedaan profitabilitas perusahaan manufaktur terdaftar di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Sektor transportasi & logistik adalah kumpulan perusahaan yang menjalankan usahanya dengan mendistribusikan barang dan manusia sesuai tujuan (Arifin, 2020). Akan tetapi, perusahaan transportasi & logistik akan mengalami kendala jika barang dan manusia tidak dapat dimobilisasi, sebagaimana kondisi pandemi COVID-19 saat ini. Pandemi COVID-19 menciptakan kondisi yang tidak menguntungkan bagi sektor transportasi & logistik. Salah satu indikatornya adalah perusahaan transportasi & logistik memiliki indeks saham 1,100 (2019) sedangkan pada Tahun 2020 menurun hingga dibawah 0,900 (Indonesia Stocks Exchange, 2020). Perusahaan transportasi & logistik terbatas oleh adanya aturan penyekatan dan pembatasan mobilitas sosial sehingga permintaan dan omset perusahaan menurun (Hantono, 2020).

H3: Terdapat perbedaan profitabilitas perusahaan transportasi & logistik terdaftar di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Perubahan keadaan yang menguntungkan satu sektor dan merugikan sektor lainnya akan semakin memperlebar ketimpangan antar sektor (Damuri & Hirawan, 2020). Ketika sektor kesehatan diuntungkan karena kondisi Pandemi COVID-19, yang terlihat dari kenaikan indeks saham selama Tahun 2019 ke 2020 (Indonesia Stocks Exchange, 2020). Akan tetapi, sektor manufaktur dan transportasi & logistik merugi, sehingga indeks saham kedua jenis perusahaan tersebut mengalami penurunan selama Tahun 2020 (Indonesia Stocks Exchange, 2020). Oleh karena itu, ketimpangan antar kelompok

perusahaan kesehatan, perusahaan manufaktur, dan perusahaan transportasi logistik akan mengalami perbedaan sebelum dan selama pandemi COVID-19.

H4: Terdapat perbedaan profitabilitas ketiga jenis perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi logistik terdaftar di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19.

3. METODE PENELITIAN (12pt, bold)

3.1 Sampel dan Data Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian dengan metode kuantitatif. Metode kuantitatif adalah penelitian sistematis yang menggunakan model-model matematika dan statistika untuk menjabarkan fenomena. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan deskriptif untuk menjelaskan hasil perhitungan kuantitatif sehingga penjelasan terkait hasil dapat diuraikan (Collis & Hussey, 2014).

Unit analisis penelitian ini adalah perusahaan yang dilihat dari laporan keuangan. Data diperoleh di Bursa Efek Indonesia (BEI) melalui *website* idx.co.id. Data sekunder dari laporan keuangan perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi & logistik di BEI diolah dengan metode statistik kuantitatif untuk melihat perubahan rata-rata akibat dampak pandemi COVID-19 dan *mean difference* antar perusahaan yang diteliti.

3.2 Sampel dan Data Penelitian

Populasi data pada penelitian ini adalah seluruh perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi & logistik yang tercatat di BEI. Populasi perusahaan kesehatan sebanyak 21 perusahaan, populasi perusahaan manufaktur sebanyak 50 perusahaan, dan populasi perusahaan transportasi & logistik sebanyak 27 perusahaan. Sampel yang digunakan sebesar populasi yang tercantum yaitu 98 perusahaan. Data yang digunakan adalah data dalam 2 runtut waktu (*time series*) yaitu sebelum pandemi COVID-19 (2019) dan selama pandemi COVID-19 (2020). Data dengan individu dalam dua periode waktu disebut data panel (Collis & Hussey, 2014).

Data sekunder dikumpulkan berdasarkan informasi daftar perusahaan yang terklasifikasi perusahaan properti di BEI melalui *website* <https://www.idx.co.id/data-pasar/data-saham/daftar-saham/>. Fokus pengumpulan data adalah laporan posisi keuangan dan laporan laba rugi. Laporan posisi keuangan digunakan untuk menghitung profitabilitas dengan rasio *Return On Assets* (ROA). Sedangkan, laporan laba rugi digunakan untuk menghitung *Net Profit Margin* (NPM).

3.3 Jenis dan Definisi Operasional Variabel

Data panel dari laporan keuangan direkapitulasi untuk diolah secara statistik menggunakan IBM SPSS 16. Penelitian ini mengukur perbedaan profitabilitas tiga sektor perusahaan sebelum dan selama pandemi pada tahun 2020, sehingga data yang digunakan dalam kurun waktu dari 2019 sampai 2020. Variabel dalam penelitian ini dijelaskan dalam tabel berikut:

Tabel 4.1 Definisi Operasional Variabel

SEKTOR	DATA TAHUN 2019	DATA TAHUN 2020	PROFITABILITAS
Kesehatan	Laba Bersih (<i>t-1</i>) Pendapatan (<i>t-1</i>) Total Aset (<i>t-1</i>)	Laba Bersih (<i>t</i>) Pendapatan (<i>t</i>) Total Aset (<i>t</i>)	1. <i>Net Profit Margin</i> $= \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Pendapatan}} \times$
Manufaktur	Laba Bersih (<i>t-1</i>) Pendapatan (<i>t-1</i>) Total Aset (<i>t-1</i>)	Laba Bersih (<i>t</i>) Pendapatan (<i>t</i>) Total Aset (<i>t</i>)	100% Dan
Transportasi & Logistik	Laba Bersih (<i>t-1</i>) Pendapatan (<i>t-1</i>) Total Aset (<i>t-1</i>)	Laba Bersih (<i>t</i>) Pendapatan (<i>t</i>) Total Aset (<i>t</i>)	2. <i>Return On Assets</i> $= \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times$ 100%

Profitabilitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah NPM dan ROA. NPM dipilih sebagai variabel untuk menganalisis perbedaan profitabilitas sebelum dan selama pandemi COVID-19. NPM merupakan ukuran yang tepat untuk melihat perbedaan profitabilitas selama krisis karena NPM mengukur rasio laba bersih terhadap penjualan (Sari, Syam, & Ulum, 2012). Selama masa pandemi, NPM dapat berubah dalam waktu singkat merespon kondisi di tengah pandemi COVID-19. Sedangkan, ROA merupakan rasio laba bersih terhadap aset yang dimiliki. Perusahaan akan cepat mengalami perubahan laba. Aset berperan memberikan dukungan terhadap perolehan laba dan mempertahankan kinerja selama masa pandemi COVID-19 (Winarno, Hidayati, & Darmawati, 2015). Apabila terjadi krisis yang berdampak negatif, maka aset dapat menjadi cadangan untuk mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan. Disamping itu, apabila krisis berdampak positif maka aset dapat dialihkan untuk meningkatkan kapasitas perusahaan dalam memperoleh laba.

3.3 Metode Dan Teknik Analisis

Penelitian ini menggunakan analisis *One Way ANOVA* yaitu menganalisis statistik deskriptif dan *mean difference* (perbedaan rata-rata) antar kelompok data (Gujarati & Porter, 2013). Teknik analisis data terdiri dari beberapa tahap yaitu uji normalitas, uji homogenitas, statistik deskriptif, dan *mean difference*.

3.3.1 Uji Normalitas Data

Data berdistribusi normal merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi sebelum melakukan Uji *One Way ANOVA*. Uji normalitas bertujuan untuk menguji dan memastikan data memiliki distribusi normal. Ada dua cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis grafik dan uji statistik. Pada penelitian ini, uji normalitas data menggunakan pendekatan uji statistik *Kolmogorov-Smirnov Test*. Residual berdistribusi normal jika memiliki nilai signifikansi >0,05.

3.3.2 Uji Homogenitas Data

Setelah uji normalitas, maka tahap selanjutnya adalah melakukan uji homogenitas. Uji homogenitas digunakan untuk mengetahui apakah populasi sampel penelitian adalah homogen atau sebaliknya. Uji homogenitas varians kelompok menggunakan analisis varian satu arah (*One Way ANOVA*). Kaidah yang digunakan adalah menguji homogenitas varians antar kelompok jika signifikansi (*Significance level*)

> 0.05 maka varian antar kelompok homogen. Sebaliknya, jika signifikansi (*Significance level*) < 0.05 maka varian antar kelompok tidak homogen.

3.3.3 Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan variabel-variabel dalam penelitian ini. Alat analisis yang digunakan adalah rata-rata (*mean*), standar deviasi, minimum, dan maksimum untuk mendeskripsikan variabel penelitian. Untuk analisis dampak pandemi COVID-19, analisis statistik deskriptif dilakukan dalam dua runtut waktu yaitu sebelum pandemi COVID-19 (2019) dan selama pandemi COVID-19 (2020).

3.3.4 Analisis Uji Beda Dua Sampel (*Paired Simple Test*)

Analisis uji beda merupakan pengujian *mean* antara dua kelompok sampel data yang mendapatkan perlakuan berbeda (Nuryadi, Astuti, Utami, & Budiantara, 2017). Uji beda dapat menggunakan metode *Paired Simple Test* yang mengestimasi dua kelompok data. *Paired Simple Test* memiliki dasar pengambilan keputusan pada *standard error* 0,05 (5%). Dua kelompok sampel data dinilai berbeda signifikan jika nilai sig. (2-tailed) $< 0,05$ (Algifari, 2017). Oleh karena itu, uji hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Hipotesis 1: Terdapat perbedaan profitabilitas Perusahaan Kesehatan sebelum dan selama pandemi COVID-19.
H1 Terdukung: *Paired Simple Test* Sig. $< 0,05$ terdapat perbedaan Profitabilitas Perusahaan Kesehatan sebelum dan selama pandemi COVID-19.
H1 Tidak Terdukung: *Paired Simple Test* Sig. $> 0,05$ tidak terdapat perbedaan Profitabilitas Perusahaan Kesehatan sebelum dan selama pandemi COVID-19.
- 2) Hipotesis 2: Terdapat perbedaan profitabilitas Perusahaan Manufaktur sebelum dan selama pandemi COVID-19.
H2 Terdukung: *Paired Simple Test* Sig. $< 0,05$ terdapat perbedaan Profitabilitas Perusahaan Manufaktur sebelum dan selama pandemi COVID-19.
H2 Tidak Terdukung: *Paired Simple Test* Sig. $> 0,05$ tidak terdapat perbedaan Profitabilitas Perusahaan Manufaktur sebelum dan selama pandemi COVID-19.
- 3) Hipotesis 3: Terdapat perbedaan profitabilitas Perusahaan Transportasi-Logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19.
H3 Terdukung: *Paired Simple Test* Sig. $< 0,05$ terdapat perbedaan Profitabilitas Perusahaan Transportasi-Logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19.
H3 Tidak Terdukung: *Paired Simple Test* Sig. $> 0,05$ tidak terdapat perbedaan Profitabilitas Perusahaan Transportasi-Logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19.

3.3.5 Analisis Uji Beda *One Way ANOVA* (*Tukey*)

Analisis *One Way ANOVA* adalah jenis uji statistika parametrik yang bertujuan untuk mengetahui adanya *mean difference* antara lebih dari dua grup sampel (Nachrowi & Usman, 2006). *One Way* adalah perlakuan satu jalur pada analisis antar grup sampel. Perbedaan rata-rata (*mean difference*) pada kelompok data disimpulkan dan dibuktikan berdasarkan nilai signifikansi pada uji *Tukey HSD*. Dengan dasar penarikan kesimpulan sebagai berikut: Jika sig. $< 0,05$ maka *mean difference* (*mean difference*) signifikan. Jika sig. $> 0,05$ maka *mean difference* (*mean difference*) tidak signifikan.

- 4) Hipotesis 4: Terdapat perbedaan antar kelompok perusahaan Kesehatan, Manufaktur, dan Transportasi-Logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19

H4 Terdukung: *One Way ANOVA (Tukey)* Sig. < 0,05 terdapat perbedaan profitabilitas antar perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19.

H4 Tidak Terdukung: *One Way ANOVA (Tukey)* Sig. > 0,05 tidak terdapat perbedaan profitabilitas antar perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kriteria Pemilihan Sampel

Penelitian ini menguji perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik yang tercatat di IDX. Total perusahaan yang tercatat di IDX adalah sebanyak 741 perusahaan. Sedangkan, sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 100 perusahaan yang berada di sektor kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik.

Tabel 4.2 Proses Pemilihan Sampel

No.	Keterangan	Jumlah Per Sektor	Total
1	Perusahaan Terdaftar di IDX		741
2	Perusahaan Kesehatan	22	
3	Perusahaan Manufaktur	50	
4	Perusahaan Transportasi-Logistik	28	
5	Perusahaan yang dijadikan sampel		100

Sumber: *Indonesia Stock Exchange (2021)*

Pemilihan perusahaan kesehatan sebanyak 22 perusahaan sebagai sampel adalah karena perusahaan kesehatan diperkirakan mengalami perbedaan profitabilitas sebelum dan selama pandemi COVID-19. Perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan ini dikarenakan peningkatan permintaan terhadap layanan kesehatan selama pandemi COVID-19 sehingga profitabilitas perusahaan kesehatan akan meningkat. Perusahaan manufaktur dipilih karena diperkirakan mengalami perubahan profitabilitas selama pandemi COVID-19. Hal ini karena sektor manufaktur merupakan sektor yang paling banyak mengalami pemecatan karyawan karena permintaan akan barang menurun dan aktivitas produksi yang dibatasi oleh kebijakan PSBB. Sedangkan, perusahaan transportasi-logistik dipilih karena diperkirakan akan mengalami penurunan profitabilitas. Profitabilitas perusahaan transportasi-logistik akan menurun seiring dengan kebijakan pemberhentian rute transportasi baik darat, laut, maupun udara. Selain itu, kebijakan PSBB menyebabkan mobilitas manusia menurun drastis sehingga permintaan transportasi massal dalam kota juga menurun.

Uji Normalitas dan Uji Homogenitas

Sebelum analisis data dilakukan, uji normalitas dan uji homogenitas harus dilakukan. Uji normalitas bertujuan untuk menguji distribusi data. Data yang

berdistribusi normal akan dapat dianalisis dan dideskripsikan. Sedangkan, uji homogenitas bertujuan untuk mengetahui apakah data memiliki kesamaan varian (homogen) atau berbeda (heterogen). Uji normalitas yang telah jamak dilakukan adalah dengan menggunakan pendekatan kolmogorov-smirnov. Uji normalitas ini menggunakan dasar pengambilan keputusan signifikansi *Kolmogorov-Smirnov* > 0,05 maka data berdistribusi normal. Berikut adalah output uji normalitas dengan IBM SPSS 16 menggunakan metode kolmogorov-smirnov.

Tabel 4.3 Uji Normalitas Metode Kolmogorov-Smirnov

No.	Kelompok Sampel	Dasar Kesimpulan (Sig.)	Hasil Estimasi Nilai Sig.	Hasil
1	Kesehatan Sebelum Pandemi COVID-19	> 0,05	0,094	Lolos Uji
2	Kesehatan Selama Pandemi COVID-19	> 0,05	0,200	Lolos Uji
3	Manufaktur Sebelum Pandemi COVID-19	> 0,05	0,200	Lolos Uji
4	Manufaktur Selama Pandemi COVID-19	> 0,05	0,089	Lolos Uji
5	Transportasi-Logistik Sebelum Pandemi COVID-19	> 0,05	0,200	Lolos Uji
6	Transportasi-Logistik Selama Pandemi COVID-19	> 0,05	0,070	Lolos Uji

Sumber: Kalkulasi Penulis dengan IBM SPSS 16

Tabel 4.3 menunjukkan bahwa hasil uji normalitas menunjukkan signifikansi > 0,05 seluruh kelompok data baik Perusahaan Kesehatan, Manufaktur, dan Transportasi-Logistik Sebelum dan Selama Pandemi COVID-19. Dengan dasar tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa data penelitian ini terdistribusi normal atau memenuhi syarat uji normalitas.

Uji Homogenitas

Uji homogenitas menguji varian memiliki kesamaan atau berbeda. Kesamaan varian (homogen) berarti data yang dianalisis memiliki kesamaan pola sehingga dapat dilanjutkan analisis. Dasar pengambilan keputusannya adalah dengan analysis of variance (ANOVA). Melalui uji homogenitas dengan ANOVA, data dinilai homogen jika signifikansi > 0,05.

Tabel 4.4 Uji Homogenitas dengan One Way ANOVA

Variabel	Dasar Kesimpulan (Sig.)	Hasil Estimasi (Sig.)	Kesimpulan
Profitabilitas	> 0,05	0,364	Lolos Uji

Sumber: Kalkulasi Penulis dengan IBM SPSS 16

Tabel 4.4 menunjukkan nilai signifikansi dari hasil estimasi dengan metode *One Way ANOVA* bahwa nilai sig. 0,364. Melalui dasar pengambilan keputusan bahwa sig. > 0,05 maka data dinilai homogen atau memenuhi syarat uji homogenitas karena 0,364 > 0,05. Maka dari itu, seluruh data penelitian ini telah memenuhi uji homogenitas.

Analisis Statistik Deskriptif

Penelitian ini menggunakan data sekunder dari laporan keuangan perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi logistik. Data diambil dari perusahaan yang terdaftar dan melakukan pelaporan keuangan di Bursa Efek Indonesia. Data laporan keuangan yang digunakan adalah total aset, nilai laba/rugi perusahaan, dan total pendapatan/penjualan. Data tersebut diambil dalam dua tahun yaitu 2019 (sebelum pandemi COVID-19) dan 2020 (selama pandemi COVID-19). Data tersebut kemudian diolah menggunakan Microsoft Excel untuk menghitung profitabilitas setiap perusahaan yaitu *net profit margin* (NPM) dan *return on assets* (ROA).

Analisis statistik deskriptif dihitung dengan *software* SPSS 16 untuk mengetahui *mean*, *standard error*, *standard deviation*, *minimum*, dan *maximum*. Data dikelompokkan berdasarkan jenis perusahaan, yaitu kelompok perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik. Data yang diestimasi dengan statistik deskriptif merupakan data yang telah normal dan homogen sebagaimana uji normalitas dan homogenitas sebelumnya.

Tabel 4.5 Statistik Deskriptif Profitabilitas Kelompok Perusahaan

Profitabilitas	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	Minimum	Maximum
Kesehatan	68	0.0682	0.06560	0.00795	-0.08	0.26
Manufaktur	128	0.0392	0.06013	0.00532	-0.10	0.18
Transportasi-Logistik	64	-0.0033	0.07784	0.00973	-0.24	0.15
Total	260	0.0363	0.07084	0.00439	-0.24	0.26

Sumber: Kalkulasi Penulis dengan IBM SPSS 16

Data yang dikumpulkan memperoleh statistik deskriptif sebagaimana tampak pada Tabel 4.5. Rata-rata (*Mean*) dari data menunjukkan bahwa perbedaan profitabilitas setiap kelompok perusahaan cukup tinggi. Perusahaan kesehatan memiliki *mean* 0,068 sehingga bernilai positif. Hal berbeda halnya dengan perusahaan transportasi-logistik yang bernilai minus yaitu -0,0033. Sedangkan perusahaan manufaktur bernilai positif rendah 0,0392. Pandemi COVID-19 menyebabkan adanya perubahan *mean* kelompok perusahaan. Perusahaan transportasi-logistik merupakan sektor bisnis yang paling terdampak hingga memperoleh nilai profitabilitas negatif. Sedangkan perusahaan kesehatan terdampak positif sehingga meningkatkan profitabilitasnya. Adapun perusahaan manufaktur terdampak pandemi COVID-19 akan tetapi masih mampu mempertahankan profitabilitasnya karena dampak yang ringan.

Selain secara rata-rata, persebaran kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba (profitabilitas) terjadi menyebar. Nilai minimum tertinggi terjadi pada perusahaan kesehatan sebesar -0,08. Sedangkan terendah profitabilitas perusahaan transportasi-logistik sebesar -0,24. Pada nilai maksimum, perusahaan kesehatan memiliki profitabilitas tertinggi sebesar 0,26. Sedangkan perusahaan transportasi-logistik memiliki nilai maksimum terendah yaitu sebesar 0,15. Persebaran data cukup merata yang terlihat pada nilai *mean* yang cenderung berada di tengah nilai minimum dan maksimum di masing-masing kelompok perusahaan. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa distribusi data profitabilitas kelompok perusahaan kesehatan cenderung tinggi,

perusahaan manufaktur cenderung sedang, dan perusahaan transportasi-logistik cenderung rendah.

Analisis Perbedaan Profitabilitas Perusahaan Sebelum dan Selama Pandemi COVID-19

Analisis uji beda digunakan untuk menguji profitabilitas kelompok perusahaan sebelum dan selama pandemi COVID-19. Metode *Paired Simple Test* (PST) digunakan untuk menguji profitabilitas kelompok perusahaan sebelum dan selama pandemi COVID-19. Metode ini dipilih karena hanya menguji dua kelompok sampel data. Metode PST menggunakan dasar pengambilan keputusan nilai sig. $< 0,05$ untuk memutuskan perbedaan antar kelompok sampel signifikan atau tidak (Algifari, 2017).

Perusahaan kesehatan (*healthcare*) merupakan perusahaan yang diprediksi dapat bertahan di tengah pandemi COVID-19 ini. Hal ini didasarkan pada perhitungan kebutuhan akan layanan jasa dan barang penunjang kesehatan yang terus meningkat selama pandemi (Hidayah, 2020). Akan tetapi, persoalan finansial ditengah pandemi ini sangat dinamis dan tidak dapat diprediksi. Persoalan finansial terutama berada pada pembiayaan pasien dan pengadaan alat-alat kesehatan. Permasalahan lainnya adalah kebijakan pemerintah dan koordinasi di bidang keuangan yang membuat operasional beberapa perusahaan terkendala.

Tabel 4.6 Analisis Uji Beda Metode PST Profitabilitas Perusahaan Kesehatan

Kelompok Perusahaan	N	Mean Difference (Selama-Sebelum)	Std. Error Mean	Sig.	Uji Hipotesis
Kesehatan	3 4	0,02457	0,00814	0,0 05	Hipotesis 1 Terdukung
Manufaktur	6 4	-0,03462	0,00726	0,0 00	Hipotesis 2 Terdukung
Transportasi-Logistik	3 2	-0,02538	0,00877	0,0 08	Hipotesis 3 Terdukung

Sumber: Kalkulasi Penulis dengan IBM SPSS 16

Perusahaan kesehatan mengalami peningkatan kemampuan menghasilkan laba (profitabilitas). Profitabilitas perusahaan kesehatan meningkat sebesar 0,02457 (selama-sebelum pandemi COVID-19). Kenaikan profitabilitas perusahaan kesehatan disebabkan oleh kenaikan permintaan layanan kesehatan selama pandemi COVID-19 (Umar & Tjong, 2021). Perbedaan profitabilitas ini signifikan berdasarkan nilai sig. Uji beda dengan metode PST. Nilai sig. 0,005 kurang dari *standard error* 5% ($< 0,05$). Oleh karena itu, profitabilitas perusahaan kesehatan terdapat perbedaan signifikan sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Hipotesis 1 Terdukung, terdapat perbedaan signifikan profitabilitas perusahaan kesehatan sebelum dan selama pandemi COVID-19. Hal ini ditunjukkan dari nilai signifikansi 0,005 ($< 0,05$). Perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan bernilai positif

dari hasil *mean difference* (selama-sebelum) yaitu sebesar 0,02457. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa perusahaan kesehatan yang terdaftar di IDX mengalami kenaikan profitabilitas sebesar 0,02457 dengan signifikansi 0,005 ($< 0,05$).

Berbeda halnya dengan perusahaan kesehatan, perusahaan manufaktur menghadapi dinamika yang beragam. Perusahaan manufaktur mengalami masalah karena kebijakan pembatasan sosial sehingga operasional berjalan sebagian secara bergiliran (Damuri & Hirawan, 2020). Disamping itu, banyaknya penurunan kemampuan ekonomi masyarakat, menyebabkan penurunan permintaan barang.

Perusahaan manufaktur mengalami penurunan kemampuan menghasilkan laba (profitabilitas). Profitabilitas perusahaan manufaktur menurun selama pandemi COVID-19 sebesar -0,03462. Penurunan profitabilitas perusahaan manufaktur ini disebabkan oleh penurunan daya beli konsumen selama pandemi COVID-19 sehingga permintaan terhadap produk manufaktur menurun. Selain itu, produktivitas perusahaan manufaktur menurun yang diakibatkan oleh pembatasan aktivitas tenaga kerja pada bagian produksi (Muhyiddin, 2020). Perbedaan profitabilitas manufaktur signifikan berdasarkan nilai sig. uji beda dengan metode PST. Nilai sig. 0,000 kurang dari *standard error* 5% ($< 0,05$). Oleh karena itu, profitabilitas perusahaan manufaktur terdapat perbedaan signifikan sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Hipotesis 2 Terdukung, terdapat perbedaan signifikan profitabilitas perusahaan manufaktur sebelum dan selama pandemi COVID-19. Hal ini ditunjukkan dari nilai signifikansi 0,000 ($< 0,05$). Perbedaan profitabilitas perusahaan manufaktur bernilai negatif dari hasil *mean difference* (selama-sebelum) yaitu sebesar -0,03462. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa perusahaan manufaktur yang terdaftar di IDX mengalami penurunan profitabilitas sebesar -0,03462 dengan signifikansi 0,000 ($< 0,05$).

Selanjutnya, kondisi perusahaan transportasi-logistik merupakan perpaduan antara menurunnya kinerja transportasi dan pertumbuhan subsektor logistik. Penurunan kinerja transportasi karena pembatasan sosial sehingga banyak perusahaan transportasi terhenti. Disamping itu, perusahaan logistik semakin bergeliat akibat pembatasan sosial yang mengharuskan pengiriman barang (Arifin, 2020). Hasil kalkulasi *mean difference* ini akan bergantung pada seberapa besar dominasi antara perusahaan transportasi dan perusahaan logistik.

Perusahaan transportasi-logistik mengalami penurunan kemampuan menghasilkan laba (profitabilitas). Profitabilitas perusahaan transportasi-logistik menurun selama pandemi COVID-19 sebesar -0,02538. Penurunan profitabilitas perusahaan transportasi-logistik ini disebabkan oleh pemberhentian seluruh mode transportasi jarak jauh baik darat, laut, maupun udara. Selain itu, transportasi dalam kota juga mengalami penurunan karena pemberlakuan kebijakan bekerja dan belajar dari rumah sehingga pengguna transportasi massal dalam kota menurun drastis (Yudhistira, Diawati, & Suprayogi, 2020). Perbedaan profitabilitas transportasi-logistik signifikan berdasarkan nilai sig. uji beda dengan metode PST. Nilai sig. 0,008 kurang dari *standard error* 5% ($< 0,05$). Oleh karena itu, profitabilitas perusahaan transportasi-logistik terdapat perbedaan signifikan sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Hipotesis 3 Terdukung, terdapat perbedaan signifikan profitabilitas perusahaan transportasi-logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19. Hal ini ditunjukkan dari nilai signifikansi 0,008 ($< 0,05$). Perbedaan profitabilitas perusahaan manufaktur bernilai negatif dari hasil *mean difference* (selama-sebelum) yaitu sebesar -0,02538. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa perusahaan transportasi-logistik yang terdaftar di IDX mengalami penurunan profitabilitas sebesar -0,02538 dengan signifikansi 0,000 ($< 0,05$).

Analisis kedua adalah analisis antar kelompok perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19. Analisis ini dilakukan dengan metode *One Way ANOVA*, yaitu membandingkan profitabilitas antar kelompok perusahaan sebelum dan selama pandemi COVID-19. Dasar pengampilan keputusan dengan metode *One Way ANOVA* adalah pada *output ANOVA* uji F (simultan) terdapat nilai sig. $< 0,05$. Selain itu secara rinci, perbedaan antar kelompok perusahaan dapat dilihat dari *output multiple comparisons* dengan metode *One Way ANOVA*. Dasar pengambilan keputusan *multiple comparisons* juga dengan nilai sig. $< 0,05$. Jika uji F dan *multiple comparisons* menghasilkan nilai sig. $< 0,05$ maka terdapat perbedaan signifikan antar kelompok perusahaan.

Tabel 4.7 Uji Beda Simultan Antar Kelompok Perusahaan dengan Metode *One Way ANOVA*

Analisis	N	Between Groups	Within Groups	Sig.	Uji Hipotesis
Perbedaan Keseluruhan	130	0,170	1,129	0,000	Hipotesis 4 Terdukung

Sumber: Kalkulasi Penulis dengan IBM SPSS 16

Tabel 4.7 menunjukkan uji F (simultan) *One Way ANOVA* dengan total data yang diobservasi 130 sampel perusahaan. Nilai sig. 0,000 ($< 0,05$) menunjukkan bahwa secara keseluruhan (simultan) terjadi perbedaan antar kelompok perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik. Oleh karena itu, kesimpulan uji F ini adalah terdapat perbedaan antar kelompok perusahaan secara simultan antara perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik.

Tabel 4.8 Mean Difference Antar Kelompok Perusahaan Kesehatan, Manufaktur, dan Transportasi-Logistik dengan Metode *One Way ANOVA*

Kelompok Perusahaan	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.
Kesehatan - Manufaktur	0,02899*	0,00995	0,011
/Kesehatan - Transportasi-Logistik	0,07147*	0,01154	0,000
Manufaktur - Transportasi-Logistik	0,04248*	0,01015	0,000

Sumber: Kalkulasi Penulis dengan IBM SPSS 16

Secara rinci, perbedaan profitabilitas antar kelompok perusahaan yang diteliti tampak pada Tabel 4.8. Perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan dengan perusahaan manufaktur sebesar 0,02899 (kesehatan-manufaktur). Perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan dan perusahaan manufaktur ini terbukti signifikan karena memiliki nilai sig. 0,011 ($< 0,05$). Perusahaan kesehatan memiliki profitabilitas yang semakin naik sedangkan profitabilitas perusahaan manufaktur semakin menurun. Hal ini menyebabkan perbedaan profitabilitas kedua kelompok perusahaan semakin besar. Oleh karena itu,

terdapat perbedaan signifikan antara profitabilitas perusahaan kesehatan dengan profitabilitas perusahaan manufaktur sebelum dan selama pandemi.

Berikutnya, perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan dengan perusahaan transportasi-logistik sebesar 0,07147 (kesehatan – transportasi-logistik). Perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan dan perusahaan transportasi-logistik bahkan lebih besar dari perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan dan perusahaan manufaktur (0,02899). Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan transportasi-logistik merupakan kelompok perusahaan yang paling terdampak negatif atas pandemi COVID-19. Melalui Tabel 4.8, perbedaan profitabilitas perusahaan kesehatan dan perusahaan transportasi-logistik ini terbukti signifikan karena memiliki nilai sig. 0,000 ($< 0,05$). Perusahaan kesehatan memiliki profitabilitas yang semakin naik sedangkan profitabilitas perusahaan transportasi-logistik semakin menurun. Hal ini menyebabkan perbedaan profitabilitas kedua kelompok perusahaan semakin besar. Oleh karena itu, terdapat perbedaan signifikan antara profitabilitas perusahaan kesehatan dengan profitabilitas perusahaan transportasi-logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Terakhir, perbedaan profitabilitas perusahaan manufaktur dengan perusahaan transportasi-logistik sebesar 0,04248 (manufaktur – transportasi-logistik). Perbedaan profitabilitas perusahaan manufaktur dan perusahaan transportasi-logistik dinilai signifikan karena memiliki nilai sig. 0,000 ($< 0,05$). Perusahaan manufaktur mengalami penurunan profitabilitas akan tetapi profitabilitas perusahaan transportasi-logistik menurun lebih besar dari perusahaan manufaktur. Hal ini menyebabkan perbedaan profitabilitas kedua kelompok perusahaan juga terjadi. Oleh karena itu, terdapat perbedaan signifikan antara profitabilitas perusahaan manufaktur dengan profitabilitas perusahaan transportasi-logistik sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Nilai sig. Uji F dan *multiple comparisons* menunjukkan nilai yang sama yaitu $< 0,05$. Oleh karena itu, Hipotesis 4 Terdukung yaitu terjadi perbedaan signifikan pada profitabilitas antara perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik yang tercatat di IDX.

5. KESIMPULAN

Pengujian perbedaan profitabilitas perusahaan dalam penelitian ini didasari oleh kondisi pandemi COVID-19 yang menyebabkan terjadinya penurunan pertumbuhan ekonomi. Uji beda profitabilitas perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik merupakan analisis untuk membuktikan bahwa pandemi COVID-19 merubah kemampuan perusahaan dalam menghasilkan profit. Oleh karena itu, kesimpulan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Profitabilitas perusahaan kesehatan mengalami perbedaan signifikan sebelum dan selama pandemi COVID-19 berupa peningkatan profitabilitas pada rasio NPM dan ROA.
2. Profitabilitas perusahaan manufaktur mengalami perbedaan signifikan sebelum dan selama pandemi COVID-19 berupa penurunan profitabilitas pada rasio NPM dan ROA.
3. Profitabilitas perusahaan transportasi-logistik mengalami perbedaan signifikan sebelum dan selama pandemi COVID-19 berupa penurunan profitabilitas pada rasio NPM dan ROA.
4. Profitabilitas antar perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik mengalami perbedaan signifikan sebelum dan selama pandemi COVID-19 yang dinilai dengan rasio NPM dan ROA.

Penelitian ini membuktikan bahwa terdapat perbedaan signifikan profitabilitas antar kelompok perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik yang tercatat di IDX sebelum dan selama pandemi COVID-19. Perusahaan kesehatan terbukti mengalami peningkatan profitabilitas secara signifikan. Hal ini terjadi akibat layanan kesehatan yang terus meningkat permintaannya selama pandemi COVID-19. Berbeda hal perusahaan kesehatan, perusahaan manufaktur mengalami penurunan profitabilitas secara signifikan selama pandemi COVID-19. Perusahaan transportasi-logistik mengalami perbedaan profitabilitas yang signifikan selama pandemi COVID-19.

Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini bertujuan mengukur profitabilitas (NPM dan ROA) perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik sebelum dan selama Pandemi COVID-19. Penelitian ini telah membuktikan bahwa kondisi pandemi COVID-19 merubah profitabilitas perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik. Akan tetapi, penelitian ini memiliki keterbatasan yang tidak dapat ditemukan dan dijelaskan, sehingga dapat dikembangkan pada penelitian selanjutnya. Keterbatasan penelitian tersebut antara lain: 1) Karena keterbatasan waktu, maka penelitian ini hanya menganalisis dan membandingkan profitabilitas tiga kelompok perusahaan yang tercatat di IDX yaitu perusahaan kesehatan, manufaktur, dan transportasi-logistik. 2) Karena keterbatasan waktu, maka penelitian ini hanya menggunakan dua rasio profitabilitas yaitu *Net Profit Margin* (NPM) dan *Return On Assets* (ROA).

Abstraksi

Kemampulabaan perusahaan merupakan pondasi utama dalam bisnis. Tanpa adanya laba yang cukup bisnis tidak dapat berjalan secara sempurna. Beberapa kondidi yang memungkinkan perusahaan memperoleh laba sangat tergantung dari kondisi perekonomian suatu Negara.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Algifari. (2017). Analisis Regresi Untuk Bisnis dan Ekonomi. Yogyakarta: BPFE.
- [2]. Arifin, M. D. (2020). Impacts of Coronavirus Covid-19 on The Global Shipping and Maritime Industry in Indonesia and How to Overcome The Coronavirus Outbreak Based on WHO and IMO Recommendations. *Jurnal Sistem Perkapalan*, 1-22.
- [3]. Bank Indonesia. (2020). Bersinergi Membangun Optimisme Pemulihan Ekonomi. Jakarta: Bank Indonesia.
- [4]. Blanchard, O., & Johnson, D. R. (2017). *Makroekonomi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- [5]. BPS RI. (2021). *Berita Resmi Statistik: Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan IV-2020*. Jakarta: Badan Pusat Statistika Republik Indonesia.
- [6]. Brigham, E., & Houston, J. (2006). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan* (Penerjemah Ali Akbar Yulianto). Jakarta: Penerbit Salemba Empat.

- [7]. Budiyan, E. (2020). Dampak Virus Corona Terhadap Sektor Perdagangan dan Pariwisata Indonesia. *Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual dan Strategis Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI*, Vol. XII No. 4.
- [8]. Collis, J., & Hussey, R. (2014). *Business Research: A Practical Guide for Undergraduate & Postgraduate Student*. London: Saffron House.
- [9]. Damuri, Y. R., & Hirawan, F. B. (2020). Mengukur Dampak Covid-19 pada Pertumbuhan Ekonomi dan Perdagangan Indonesia 2020. *CSIS Commentaries*, DMRU-015 26 March 2020.
- [10]. Ezizwita, & Sukma, T. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Bisnis Kuliner dan Strategi Beradaptasi di Era New Normal. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Dharma Andalas*, Volume 23 No 1 Halaman 51-63.
- [11]. Fahrika, A. I., & Roy, J. (2020). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Perkembangan Makro Ekonomi di Indonesia dan Respon Kebijakan yang Ditempuh. *Jurnal INOVASI*, Vol. 16 No. 2 Hal. 206-213.
- [12]. Febriyanti, Y. V. (2018). Analisis Rasio Keuangan Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Real Estate dan Properti yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Penelitian Ekonomi dan Akuntansi*, Volume III No. 3.
- [13]. Febriyanto. (2018). Keputusan Diversifikasi Portofolio Investasi Di Era MEA. *Jurnal Ilmiah Keuangan dan Perbankan*, Volume 1 No 2.
- [14]. Fiqha, A. (2018). Analisis Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Beroperasinya Perusahaan Digital Berbasis Aplikasi Online: Studi Empiris Pada Perusahaan Sektor Transportasi, Retail Trade, dan Perbankan di Indonesia. *Skripsi Universitas Islam Indonesia*, -.
- [15]. Gujarati, D. N., & Porter, D. C. (2013). *Dasar-Dasar Ekonometrika Edisi 5 Buku 1*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- [16]. Hadiwardoyo, W. (2020). Kerugian Ekonomi Nasional Akibat Pandemi Covid-19. *BASKARA Journal of Business & Entrepreneurship*, Volume 2 No. 2 Hal. 83-92.
- [17]. Hantono. (2018). Faktor yang Mempengaruhi Profitabilitas pada Perusahaan Properti dan Real Estate yang Terdaftar di BEI Periode 2012-2015. *Jurnal Manajemen Bisnis dan Inovasi*, Vol. 5 No. 1 Hal. 1-14.
- [18]. Hantono. (2020). Pengaruh Likuiditas, Leverage, dan Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Pada Periode 2014-2018. *Journal of Accounting & Management Innovation*, Vol. 4 No. 1.
- [19]. Hasanah, A. F., Jubaedah, S., & Astuti, A. D. (2018). Penentuan Pertumbuhan Laba Perusahaan Properti dan Real Estate di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Kajian Akuntansi*, Vol. 2 No. 2 Hal 134-144.
- [20]. Hidayah, N. (2020). Strategi Rumah Sakit Merespon Pandemi Covid-19 di Era New Normal. *Jurnal Kesehatan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta*, Vol. 3 No. 11 Hal. 23-55.
- [21]. Husnan, S. (2005). *Dasar-Dasar Teori Portofolio dan Analisis Sekuritas (Edisi Keempat)*. Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- [22]. Indonesia Stocks Exchange. (2019). *IDX Quarterly Statistics 4th Quarter 2019*. Jakarta: Indonesia Stocks Exchange.
- [23]. Indonesia Stocks Exchange. (2020). *IDX Statistics*. Jakarta: Indonesia Stocks Exchange.

- [24]. Indraswono, C. (2015). Pengaruh Struktur Kepemilikan Institusional, Ukuran Perusahaan, dan Legal Origin Terhadap Manajemen Laba. *Jurnal Akuntansi Bisnis*, Vol. XIII No. 26.
- [25]. Indraswono, C. (2017). Pengaruh Proporsi Kepemilikan Institusional Industri Manufaktur Indonesia Terhadap Discretionary Accruals Model Jones Modifikasi Dengan Ukuran Perusahaan Sebagai Variabel Pemoderasi. *Jurnal MODUS*, Vol. 29 No. 2.