



**ANALISIS RASIO KEUANGAN PADA SUB-SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI SEBELUM &
SESUDAH PANDEMI COVID-19 PERIODE 2019-2023**

Skripsi

Dibuat Oleh:

Silmi Rosullina
021120148

**FAKULTAS EKONOMI & BISNIS
UNIVERSITAS PAKUAN
BOGOR**

JULI 2023



**ANALISIS RASIO KEUANGAN PADA SUB-SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI SEBELUM &
SESUDAH PANDEMI COVID-19 PERIODE 2019-2023**

Skripsi

Diajukan sebagai salah satu syarat dalam mencapai gelar Sarjana Manajemen
Program Studi Manajemen pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan
Bogor

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
(Towaf Totok Irawan, Ph.D., S.E., M.E)

Ketua Program Studi
(Prof. Dr. Yohanes Indrayono, Ak., M.M., CA)

**ANALISIS RASIO KEUANGAN PADA SUB-SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI SEBELUM &
SESUDAH PANDEMI COVID-19 PERIODE 2019-2023**

Skripsi

Telah diseminarkan dan dinyatakan lulus
Pada hari: Senin, 29 Juli 2024

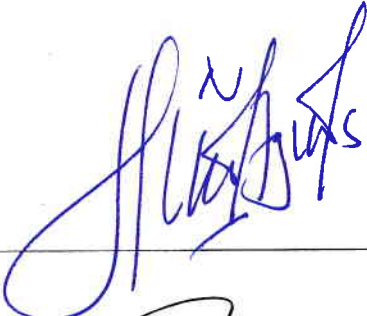
Silmi Rosullina
0211 20148

Menyetujui,


Ketua Penguji Sidang
(Hj. Nina Agustina, S.E., M.E)

Ketua Komisi Pembimbing
(Oktori Kiswati Zaini, S.E., M.M)

Anggota Komisi Pembimbing
(Fitra Syafaat, S.E., M.M)


27/8/24


29/8/24


27/8/24

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Silmi Rosullina
NPM : 021120148
Judul Skripsi : Analisis Rasio Keuangan Pada Sub-Sektor Transportasi Yang
Terdaftar Di BEI Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19
Periode 2019-2023

Dengan ini saya menyatakan bahwa Paten dan Hak Cipta dari produk skripsi di atas adalah benar karya saya dengan arahan dari komisi pembimbing dan belum diajukan dalam bentuk apapun kepada perguruan tinggi manapun.

Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan Daftar Pustaka di bagian akhir skripsi ini.

Dengan ini saya melimpahkan Paten, Hak Cipta dari karya tulis saya kepada Universitas Pakuan.

Bogor, Mei 2024



Silmi Rosullina
021120148

© Hak Cipta milik Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan, tahun 2024

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan atau menyebutkan sumbernya. Pengutipan karya untuk kepentingan pendidikan, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik, atau tinjauan suatu masalah, dan pengutipan tersebut tidak merugikan kepentingan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan.

Dilarang mengumumkan dan atau memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis dalam bentuk apapun tanpa seizin Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan.

ABSTRAK

SILMI ROSULLINA. 021120148. Analisis Rasio Keuangan Pada Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023. Di bawah bimbingan: OKTORI KISWATI ZAINI dan FITRA SYAFAAT. 2024.

Pandemi Covid-19 masuk ke Indonesia pada awal Maret 2020 yang berasal dari Kota Wuhan, Provinsi Hubei, Cina. Orang yang terkena virus ini akan mengalami gejala seperti sulit untuk bernapas, dada terasa sakit, kepala sakit, badan kaku sulit bergerak dan area wajah membiru. Selain itu, virus ini memberikan dampak pada sektor perekonomian yaitu restoran, hotel, pariwisata dan transportasi. Salah satu yang sangat berdampak adalah sektor transportasi. Hal ini terjadi karena kurangnya mobilitas masyarakat di luar ruangan serta adanya pemberlakuan pembatasan sosial berskala besar. Sehingga, hal ini dapat berdampak juga pada kinerja keuangan perusahaan sub-sektor transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah ada perbedaan kinerja keuangan yang diukur dengan menggunakan rasio keuangan pada sub-sektor transportasi sebelum & sesudah pandemi Covid-19.

Penelitian ini merupakan penelitian statistik deskriptif komparatif, dengan menghitung rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 untuk dibandingkan nantinya. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan metode *purposive sampling*, yang mana data yang diteliti sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa rasio keuangan pada sub-sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 periode 2019-2023 dengan variabel rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, rasio aktivitas dan rasio nilai pasar. Yang masing-masing diukur dengan *Current Ratio*, *Debt to Assets Ratio*, *Return on Assets*, *Total TurnOver* dan *Price Earning Ratio*. Data yang telah diuji menghasilkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan sebelum & sesudah pandemi Covid-19.

Kata kunci: likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, aktivitas, nilai pasar

PRAKATA

Puji dan syukur atas segala petunjuk, pertolongan, kasih sayang dan ridha Allah SWT, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul “Analisis Rasio Keuangan Pada Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023” yang mana penelitian ini dilakukan guna memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan tugas akhir serta untuk memperoleh gelar Strata 1 di Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan.

Penelitian ini terdiri dari 5 bab, yang mana bab 1 membahas mengenai sejarah terjadinya pandemi Covid-19 sehingga dapat berdampak pada kinerja keuangan perusahaan. Bab 2 menjelaskan mengenai suatu dasar pengetahuan manajemen, analisis laporan keuangan, kinerja keuangan, analisis rasio keuangan, jenis rasio keuangan, statistik deskriptif, uji *normalitas*, uji *wilcoxon*, uji *t-test*, serta membahas mengenai kerangka pemikiran yang sesuai dengan penelitian ini sehingga dapat terbentuklah sebuah hipotesis. Bab 3 membahas mengenai jenis penelitian, sumber penelitian, lokasi penelitian, serta metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini. Bab 4 membahas mengenai hasil penelitian apakah terdapat perbedaan atau tidak sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Dan bab 5 membahas mengenai kesimpulan dan saran dalam interpretasi hasil sebelumnya.

Penulis berharap penelitian ini dapat menjadi bahan pembelajaran atau bahan referensi untuk pembaca, investor dan peneliti selanjutnya. Dalam menyelesaikan skripsi ini pastinya penulis menghadapi berbagai rintangan baik pada saat perencanaan, pelaksanaan, maupun penulisan hasil. Namun, akhirnya penulis berhasil melalui segala hambatan tersebut berkat dukungan, saran, dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Kepada kedua orang tua saya Wawang Anwar Saepuloh dan Ida Farida atas kasih sayangnya yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan baik secara moral maupun secara material yang mungkin tidak dapat terbalaskan.
2. Kakak-kakak saya Elin Muawalin, Resna Alwana, Riki Chaniago dan Jamaludin yang selalu memberi semangat dan saran yang tentunya baik untuk saya dapat melakukan penelitian ini. Serta guyonan untuk melepaskan rasa penat saya.
3. Adik-adik saya Muhammad Zikry Mukhlashin dan Fima Maulida Januar yang selalu memberikan keceriaan di setiap harinya, sehingga dapat mengobati rasa stres saya.
4. Keponakan saya Syakila Haflasea yang selalu memberikan tawa karena perilakunya, sehingga menjadi pelengkap dari semuanya.
5. Bapak Towaf Totok Irawan, Ph.D., S.E., M.E., selaku Dekan Fakultas Ekonomi & Bisnis Universitas Pakuan.

6. Ibu Dr. Retno Martanti Endah Lestari L, S.E., M.Si., CMA., CAPM., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik & Kemahasiswaan.
7. Bapak Dr. Asep Alipudin, S.E., M.Ak., selaku Wakil Dekan Bidang SDM & Keuangan.
8. Bapak Prof. Dr. Yohanes Indrayono, Ak., M.M., CA., selaku Ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi & Bisnis Universitas Pakuan.
9. Ibu Dr. Tutus Rully, S.E., M.M., selaku Asisten Ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi & Bisnis Universitas Pakuan.
10. Ibu Oktori Kiswati Zaini, S.E., M.M., selaku Ketua Komisi Pembimbing.
11. Bapak Fitra Syafaat, S.E., M.M., selaku Anggota Komisi Pembimbing.
12. Ibu Hj. Nina Agustina, S.E., M.E dan Bapak Edi Jatmika, S.E., M.Si., selaku Dosen Penguji Sidang Skripsi.
13. Ibu Yudhia Mulya, S.E., M.M., Bapak Ramlan, S.E., M.M., Ibu Nina Sri Indrawati, S.E., M.M., Bapak Drs. Nugroho Arimuljarto, M.M., Bapak Hasrul, S.E., M.M., Bapak Dr. Herdiyana, S.E., M.M., Bapak Dicky Firmansyah, S.Si., M.M., Bapak Satsangkaryon, Ak., M.M., ACP., Bapak Nizar Kamil, Ir. M.M., Bapak Chaerudin Manaf, S.E., M.M., Bapak Dion Achmad Armadi, S.E., M.Si., Bapak Bayu Dwi Prasetyo, S.E., M.M., Bapak Arie Wibowo, S.P., M.M., Bapak Aditya Prima Yudha, S.Pi., M.M., Ibu Ellyn Octaviani, S.E., M.M., dan Bapak Arief Tri Hardiyanto, Ak., MBA., CMA., CCSA., CA., CESP., QIA., selaku Dosen Program Studi Manajemen yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan pengalaman kepada saya selama berkuliah di Universitas Pakuan.
14. Lisa, Diva dan Belin yang selalu menemani saya suka maupun duka, sehingga menjadi penyemangat saya dalam melakukan penyusunan proposal penelitian ini.
15. Teman-teman kelas D yang tidak dapat disebutkan satu persatu atas kebersamaan dan dukungannya selama kuliah.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini banyak persamaan judul dari penelitian sebelumnya yaitu sama-sama meneliti terkait rasio keuangan perusahaan transportasi, tapi pada penelitian ini penulis menggunakan periode sebelum & sesudah pandemi Covid-19. Serta skripsi ini dapat membantu investor dalam mengalokasikan dananya kepada perusahaan, apalagi setelah terjadinya pandemi Covid-19. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak terutama untuk pengembangan ilmu pengetahuan.

Bogor, Juli 2023

Penulis

DAFTAR ISI

JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI Error! Bookmark not defined.

LEMBAR PENGESAHAN & PERNYATAAN TELAH DISIDANGKAN .. Error!
Bookmark not defined.

LEMBAR PERNYATAAN HAK CIPTA.....iv

LEMBAR HAK CIPTA.....v

ABSTRAK vi

PRAKATA..... vii

DAFTAR ISI ix

DAFTAR TABEL xiii

DAFTAR GAMBAR xiv

DAFTAR LAMPIRAN xiv

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1. Latar Belakang 1

1.2. Identifikasi Masalah 8

1.3. Rumusan Masalah 8

1.4. Tujuan Penelitian 8

1.5. Kegunaan Penelitian 9

1.5.1. Kegunaan Teoritis 9

1.5.2. Kegunaan Praktis 9

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 11

2.1. Manajemen Keuangan 11

2.1.1. Pengertian Manajemen Keuangan 11

2.1.2. Fungsi Manajemen Keuangan 11

2.1.3. Tujuan Manajemen Keuangan 12

2.2. Analisis Laporan Keuangan 12

2.2.1. Pengertian Analisis Laporan Keuangan 12

2.2.2. Tujuan Analisis Laporan Keuangan 13

2.3. Kinerja Keuangan 13

2.4. Analisis Rasio Keuangan 13

| | |
|--|-----------|
| 2.5. Jenis - Jenis Rasio Keuangan | 14 |
| 2.5.1. Rasio Likuiditas | 14 |
| 2.5.2. Rasio Solvabilitas | 15 |
| 2.5.3. Rasio Profitabilitas..... | 16 |
| 2.5.4. Rasio Aktivitas..... | 17 |
| 2.5.5. Rasio Nilai Pasar..... | 18 |
| 2.6. Formula Statistik | 19 |
| 2.6.1. Statistik Deskriptif..... | 19 |
| 2.6.2. Uji Komparatif..... | 20 |
| 2.6.2.1. Uji Normalitas | 20 |
| 2.6.2.2. Uji <i>t-Test (Paired Sample Test)</i> | 20 |
| 2.6.2.3. Uji <i>Wilcoxon</i> | 21 |
| 2.7. Peneliti Terdahulu..... | 22 |
| 2.8. Kerangka Pemikiran | 37 |
| 2.9. Hipotesis | 39 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 41 |
| 3.1. Jenis Penelitian | 41 |
| 3.2. Objek, Unit Analisis dan Lokasi Penelitian..... | 41 |
| 3.3. Jenis dan Sumber Data Penelitian | 41 |
| 3.4. Operasional Variabel | 41 |
| 3.5. Metode Penarikan Sampel..... | 42 |
| 3.6. Metode Pengumpulan Data | 44 |
| 3.7. Metode Analisis Data | 44 |
| 3.7.1. Analisis Statistik Deskriptif | 44 |
| 3.7.2. Uji Komparatif..... | 44 |
| 3.7.2.1. Uji Normalitas | 45 |
| 3.7.2.2. Uji <i>t-Test</i> | 45 |
| 3.7.2.3. Uji <i>Wilcoxon</i> | 45 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN & PEMBAHASAN | 47 |
| 4.1. Gambaran Umum Bursa Efek Indonesia..... | 47 |
| 4.1.1. Perkembangan Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di.. | 47 |
| 4.2. Kondisi/Fakta Dari Variabel Yang Diteliti Pada Lokasi Penelitian..... | 48 |

| | |
|--|----|
| 4.2.1. <i>Current Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023 | 48 |
| 4.2.2. <i>Debt to Assets Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023 | 49 |
| 4.2.3. <i>Return on Assets</i> Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023 | 51 |
| 4.2.4. <i>Total Assets Turnover</i> Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023 | 52 |
| 4.2.5. <i>Price Earning Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023 | 53 |
| 4.3. Analisis Data..... | 55 |
| 4.3.1. Analisis Statistik Deskriptif Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 55 |
| 4.3.1.1. <i>Current Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 55 |
| 4.3.1.2. <i>Debt to Assets Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 55 |
| 4.3.1.3. <i>Return on Assets</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 56 |
| 4.3.1.4. <i>Total Assets Turnover</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 56 |
| 4.3.1.5. <i>Price Earning Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 56 |
| 4.3.2. Uji Normalitas Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 57 |
| 4.3.2.1. <i>Current Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 57 |
| 4.3.2.2. <i>Debt to Assets Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 58 |
| 4.3.2.3. <i>Return on Assets</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 58 |
| 4.3.2.4. <i>Total Assets Turnover</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 59 |
| 4.3.2.5. <i>Price Earning Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 60 |
| 4.3.3. Uji <i>t-Test</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 61 |
| 4.3.3.1. <i>Debt to Assets Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 61 |
| 4.3.3.2. <i>Total Assets Turnover</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 61 |
| 4.3.3.3. <i>Price Earning Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 62 |
| 4.3.4. Uji <i>Wilcoxon</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 62 |
| 4.3.4.1. <i>Current Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 62 |
| 4.3.4.2. <i>Return on Assets</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 63 |
| 4.4. Pembahasan | 63 |
| 4.4.1. <i>Current Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19..... | 63 |
| 4.4.2. <i>Debt to Assets Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 64 |

| | |
|--|-----------|
| 4.4.3. <i>Return on Assets</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 64 |
| 4.4.4. <i>Total Assets Turnover</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 65 |
| 4.4.5. <i>Price Earning Ratio</i> Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 66 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN | 67 |
| 5.1. Simpulan..... | 67 |
| 5.2. Saran..... | 67 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 69 |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | 75 |
| LAMPIRAN..... | 77 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 1.1 Laba Rugi Perusahaan Sub-sektor Transportasi Tahun 2019-2022..... | 5 |
| Tabel 2.1 Peneliti Terdahulu..... | 22 |
| Tabel 3.1 Operasional Variabel..... | 42 |
| Tabel 3.2 Daftar Perusahaan Sub-Sektor Transportasi di BEI Periode 2019-2022.... | 42 |
| Tabel 3.3 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2019-2022 Yang Tidak Termasuk Sampel | 43 |
| Tabel 4.1 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Termasuk Sebagai Sampel..... | 48 |
| Tabel 4.2 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 49 |
| Tabel 4.3 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 50 |
| Tabel 4.4 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 52 |
| Tabel 4.5 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 53 |
| Tabel 4.6 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 | 53 |
| Tabel 4.7 Hasil Uji Statistik Deskriptif CR Periode 2019 & 2023 | 55 |
| Tabel 4.8 Hasil Uji Statistik Deskriptif DAR Periode 2019 & 2023 | 55 |
| Tabel 4.9 Hasil Uji Statistik Deskriptif ROA Periode 2019 & 2023 | 56 |
| Tabel 4.10 Hasil Uji Statistik Deskriptif TATO Periode 2019 & 2023 | 56 |
| Tabel 4.11 Hasil Uji Statistik Deskriptif PER Periode 2019 & 2023 | 57 |
| Tabel 4.12 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov CR Periode 2019 & 2023 | 57 |
| Tabel 4.13 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov DAR Periode 2019 & 2023 | 58 |
| Tabel 4.14 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov ROA Periode 2019 & 2023..... | 59 |
| Tabel 4.15 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov TATO Periode 2019 & 2023 | 59 |
| Tabel 4.16 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov PER Periode 2019 & 2023 | 60 |
| Tabel 4.17 Hasil Uji t-Test DAR Periode 2019 & 2023..... | 61 |
| Tabel 4.18 Uji t-Test TATO Periode 2019 & 2023..... | 61 |
| Tabel 4.19 Uji t-Test PER Periode 2019 & 2023 | 62 |
| Tabel 4.20 Uji Wilcoxon CR Periode 2019 & 2023..... | 62 |
| Tabel 4.21 Uji Wilcoxon ROA Periode 2019 & 2023..... | 63 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 1.1 Keberangkatan Penumpang Dalam Negeri | 3 |
| Gambar 2.1 Rasio Keuangan Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19 | 39 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|----|
| Lampiran 1 Perkembangan Transportasi Nasional Februari 2022 | 77 |
| Lampiran 2 Keberangkatan Penumpang Dalam Negeri..... | 78 |
| Lampiran 3 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2019 | 78 |
| Lampiran 4 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2020 | 79 |
| Lampiran 5 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2021 | 80 |
| Lampiran 6 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2022 | 80 |
| Lampiran 7 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2023 | 80 |
| Lampiran 8 Hasil Perhitungan Current Ratio Periode 2019-2023 | 81 |
| Lampiran 9 Hasil Perhitungan Debt to Assets Ratio Periode 2019-2023 | 82 |
| Lampiran 10 Hasil Perhitungan Return on Assets Periode 2019-2023 | 84 |
| Lampiran 11 Hasil Perhitungan Total Assets Turnover Periode 2019-2023 | 86 |
| Lampiran 12 Hasil Perhitungan Price Earning Ratio Periode 2019-2023 | 88 |
| Lampiran 13 Hasil Uji Statistik Deskriptif Current Ratio Periode 2019-2023 | 90 |
| Lampiran 14 Hasil Uji Statistik Deskriptif Debt to Assets Ratio Periode 2019-2023 | 90 |
| Lampiran 15 Hasil Uji Statistik Deskriptif Return on Assets Periode 2019-2023..... | 91 |
| Lampiran 16 Hasil Uji Statistik Deskriptif Total Assets Turnover Periode 2019-2023 | 91 |
| Lampiran 17 Hasil Uji Statistik Deskriptif Price Earning Ratio Periode 2019-2023 | 91 |
| Lampiran 18 Hasil Uji Normalitas Current Ratio Periode 2019-2023 | 92 |
| Lampiran 19 Hasil Uji Normalitas Debt to Assets Ratio Periode 2019-2023..... | 92 |
| Lampiran 20 Hasil Uji Normalitas Return on Assets Periode 2019-2023 | 93 |
| Lampiran 21 Hasil Uji Normalitas Total Assets Turnover Periode 2019-2023 | 93 |
| Lampiran 22 Hasil Uji Normalitas Price Earning Ratio Periode 2019-2023..... | 94 |
| Lampiran 23 Hasil Uji t-Test Debt to Assets Ratio Periode 2019-2023 | 94 |
| Lampiran 24 Hasil Uji t-Test Total Assets Turnover Periode 2019-2023 | 95 |

| | |
|--|----|
| Lampiran 25 Hasil Uji t-Test Price Earning Ratio Periode 2019-2023 | 96 |
| Lampiran 26 Hasil Uji Wilcoxon Current Ratio Periode 2019-2023..... | 96 |
| Lampiran 27 Hasil Uji Wilcoxon Return on Assets Periode 2019-2023 | 97 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Akhir tahun 2019 dunia sedang digemparkan dengan adanya wabah virus yang sangat berbahaya bahkan dapat berkembang dan menyebar dengan cepat, wabah virus ini berawal dari wabah pneumonia yang terjadi di Kota Wuhan, Provinsi Hubei, Cina. Wabah tersebut terjadi di sebuah kluster pasar yang menjual berbagai jenis daging binatang, yang diduga berasal dari daging salah satu binatang yang dijual di pasar tersebut dan menginfeksi sebagian orang yang berada di pasar tersebut. Setelah diteliti, virus tersebut menyebar hingga ke negara lain. Penyebaran COVID-19 terjadi sangat cepat hingga pada akhir 2020 (Aeni, 2021).

Di Indonesia virus COVID-19 pertama masuk pada 2 Maret 2020 dengan jumlah dua kasus hingga pada akhir Maret 2020 kasus yang terkonfirmasi berjumlah 1.528 kasus dengan kematian berjumlah 136 kasus, sehingga hal ini menjadi kasus tertinggi di Asia Tenggara karena tingkat mortalitas COVID-19 di Indonesia sebesar 8,9%. Dalam kondisi saat ini, virus COVID-19 bukanlah suatu wabah yang dapat diabaikan atau dianggap sepele karena menurut analisis kedokteran virus ini cukup berbahaya dan mematikan (Sumarni, 2020).

Adapun gejala tinggi yang akan dialami ialah seperti sulit bernafas, dada terasa sakit, kepala sakit, badan kaku sulit bergerak, dan area wajah membiru (Shalihah dalam Sumarni, 2020).

Maka, untuk dapat menghambat penyebaran virus COVID-19 secara luas pemerintah Indonesia membuat kebijakan kepada seluruh daerah untuk membatasi aktivitas di luar ruangan dengan bekerja dari rumah, beribadah dari rumah, sekolah dari rumah, serta larangan perjalanan jarak jauh seperti larangan perjalanan ke luar negeri atau antar kota dan daerah. Hal ini dilakukan guna mencegah penyebaran virus COVID-19 agar tidak meluas ke seluruh daerah Indonesia.

Berdasarkan data dari kementerian kesehatan, telah tercatat bahwa pada tahun 2020 masyarakat Indonesia yang terpapar virus ini mencapai 743.198 jiwa yang terkonfirmasi positif, 22.138 jiwa meninggal, dan 611.097 dinyatakan sembuh. Namun, pada tahun 2021 Indonesia mengalami lonjakan kasus COVID-19 sebanyak 4.262.720 jiwa terkonfirmasi positif, dengan kematian mencapai 144.094 jiwa, dan 4.114.334 jiwa dinyatakan sembuh (Adam, 2020).

Lonjakan tersebut terjadi pada bulan Januari dan Juli, tetapi pada bulan Desember kasus COVID-19 mulai terkendali sehingga pada lonjakan yang telah terjadi akan menjadi pembelajaran untuk Indonesia dapat menangani hal ini dengan cepat agar Indonesia dapat mencapai ENDEMI COVID-19 pada tahun 2022 (Covid-19 Hotline, 2021).

Virus COVID-19 melonjak pada pertengahan 2020 hingga tahun 2021. Sehingga, untuk dapat mencegah penyebaran virus ini pemerintah menerapkan kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) di seluruh wilayah Indonesia. Hal ini guna memutus rantai penyebaran virus COVID-19 di Indonesia. Peraturan ini diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19) yang ditekan oleh Presiden Jokowi (Finaka et al, 2021).

Adanya pandemi ini menyebabkan beberapa dampak yang besar terutama pada perekonomian suatu negara. Menurut riset yang telah dilakukan oleh *International Monetary Fund (IMF)* pada 482 perusahaan menunjukkan bahwa terdapat 20% sektor perekonomian yang mengalami dampak negatif yang signifikan yaitu sektor yang beroperasi pada bidang restoran, hotel, pariwisata, dan transportasi. Salah satunya sektor yang sangat berdampak karena adanya COVID-19 adalah sektor transportasi (Ningtias & Jaeni, 2022).

Dengan adanya anjuran untuk tidak melakukan mobilitas di luar rumah membuat dampak terhadap laporan laba rugi setiap sektor transportasi, sehingga hal itu membuat kinerja keuangan suatu perusahaan tidak stabil dikarenakan menurunnya minat masyarakat untuk memakai transportasi umum serta menjadi salah satu pemicu turunnya omset pada bidang transportasi ini. Pergerakan atau mobilitas manusia pada dasarnya hanyalah kegiatan turunan (sekunder) yang dibangkitkan oleh kegiatan-kegiatan primer, sehingga untuk dapat mengatur tatanan transportasi pada saat pandemi COVID-19, Menteri Perhubungan mengeluarkan peraturan Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran COVID-19 (Gaus et al, 2020).

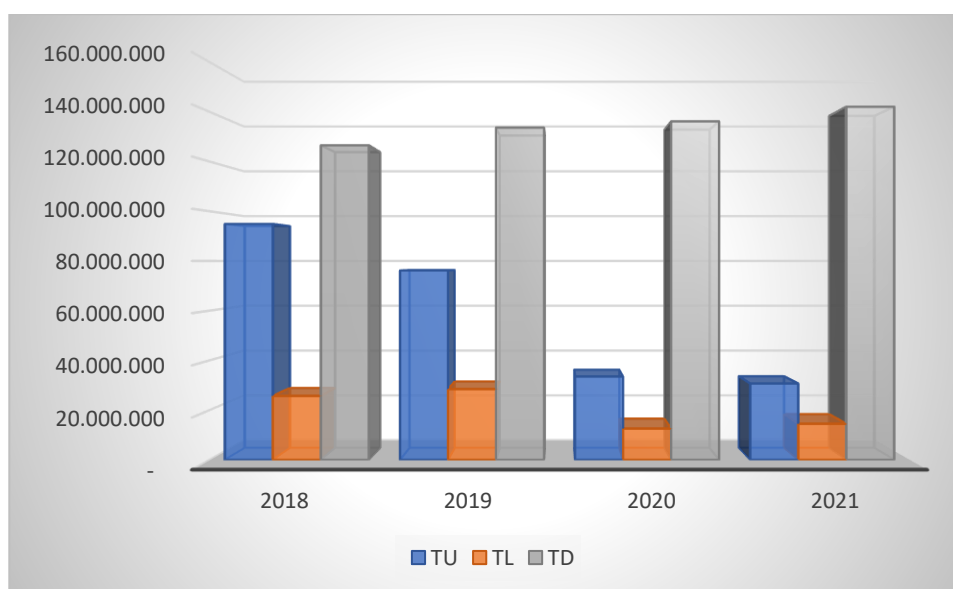
Namun, pada akhir tahun 2022 pemerintah secara resmi mengumumkan pencabutan kebijakan PPKM. Yang didasari dengan kajian yang telah dilakukan oleh pemerintah selama kurang lebih 10 bulan dengan pertimbangan-pertimbangan serta berdasarkan angka-angka yang ada. Pencabutan ini dilakukan karena beberapa bulan terakhir, pandemi Covid-19 semakin terkendali. Yang di mana pencabutan ini tertuang dalam Instruksi Mendagri Nomor 50 dan 51 Tahun 2022 (Sri, 2022).

Sehingga hal tersebut dapat dikatakan bahwa Indonesia sedang dalam pemulihan dari pandemi COVID-19, meskipun pemerintah belum menyatakan Indonesia telah bebas dari COVID-19. Tetapi, kegiatan di luar ruangan sudah dapat dilakukan secara normal meskipun kegiatan tersebut dilakukan secara bertahap dan terbatas, akhirnya dengan berjalannya waktu pemerintah mulai melonggarkan kegiatan tersebut dapat dilakukan 100% di luar ruangan.

Pandemi COVID-19 secara resmi dinyatakan berakhir pada 21 Juni 2023 yang di mana tercantum dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia (Keppres) Nomor 17 Tahun 2023 tentang Penetapan Berakhirnya Status Pandemi *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19) di Indonesia (Humas RI, 2023).

Efek dari selama pandemi ternyata dapat mengancam seluruh mata pencaharian semua orang karena banyaknya kegiatan usaha yang dihentikan secara paksa atau bangkrut. Bahkan salah satunya menjadi dampak yang besar bagi sektor transportasi, karena terbatasnya kegiatan masyarakat di luar rumah atau di luar ruangan dan terbatasnya juga muatan barang antar daerah. Dengan adanya pembatasan mobilitas masyarakat sektor transportasi yang sangat terdampak adalah sektor laut, udara, dan darat. Seperti ditutupnya sebuah terminal guna mencegah penyebaran virus COVID-19. Selain itu, salah satu transportasi darat yang menggunakan aplikasi untuk order terkena dampaknya juga, karena kurangnya pesanan penumpang ojek *online* sehingga hal ini menyebabkan kesulitan bagi ojek *online* yang hanya mengharapkan penghasilan dari pekerjaannya tersebut. Dan transportasi udara juga mengalami krisis pada penerbangan domestik maupun penerbangan internasional.

Tetapi seiring berjalannya waktu, perkembangan transportasi nasional berdasarkan BPS (Badan Pusat Statistik) dari Februari 2021 hingga Januari 2022 beberapa jenis angkutan seperti angkutan darat, laut, dan udara mengalami kenaikan dan penurunan penumpang atau barang. Di mana pada angkutan udara penumpang domestik mengalami penurunan sebesar 26,15% sedangkan pada penumpang internasional mengalami kenaikan sebesar 21,74%. Berbeda dengan angkutan sebelumnya, pada angkutan laut jumlah pengiriman barang dan penumpang mengalami penurunan sebesar 1,39% dan 7,38%. Lalu, angkutan darat pada kereta api mengalami penurunan dan kenaikan sebesar 26,33% jumlah penumpang dan 1,73% terhadap jumlah pengiriman barang (<https://www.bps.go.id/id/infographic?id-746>).



Sumber: Badan Pusat Statistik (2018-2021)

Gambar 1.1 Keberangkatan Penumpang Dalam Negeri

Berdasarkan data dari BPS, memperlihatkan bahwa pada setiap transportasi darat, laut dan udara mengalami naik turun keberangkatan penumpang. Pada Transportasi Udara setiap tahunnya mengalami penurunan penumpang yang disebabkan oleh

adanya pandemi COVID-19. Yang mana pada tahun 2018 sebelum pandemi yang melakukan pemberangkatan dengan menggunakan transportasi udara sebesar 94.896.041, lalu pada tahun 2019 mengalami penurunan keberangkatan dengan jumlah penumpang sebesar 76.156.367, pada saat pandemi terjadi yaitu tahun 2020 dan 2021 mengalami penurunan keberangkatan dengan jumlah sebesar 33.513.741 dan 30.697.923. Sedangkan pada Transportasi Laut mengalami naik turun penumpang sebelum dan selama pandemi COVID-19. Yang mana pada sebelum pandemi COVID-19 pada tahun 2018-2019 jumlah penumpang sebesar 25.696.880 dan 28.449.842, sedangkan selama pandemi tahun 2020-2021 mengalami penurunan drastis dari tahun sebelumnya sebesar 12.581.203 dan 14.509.983. Namun, pada Transportasi Darat sebelum dan selama pandemi COVID-19 mengalami kenaikan pemakaian kendaraan dari segala jenis kendaraan yaitu pada tahun 2018-2019 kenaikan pemakaian kendaraan sebesar 126.508.776 dan 133.617.012, bahkan pada tahun 2020-2021 saat pandemi COVID-19 terjadi kenaikan pemakaian kendaraan semakin meningkat yaitu sebesar 136.137.451 dan 141.992.573. Dikarenakan banyaknya penggunaan transportasi angkutan darat, sehingga dapat menambah jumlah kasus COVID-19 yang ada. Hal ini terjadi karena kebutuhan masyarakat untuk bepergian keluar rumah lebih tinggi entah itu karena pekerjaan, belanja kebutuhan sehari-hari, dan lain-lain. Apalagi dengan adanya pandemi ini pastinya masyarakat perlu membuat stok makanan dan kebutuhan rumah tangga lainnya untuk dapat bisa bertahan (Statistik Transportasi Darat, Laut, Udara (2019 & 2021)).

Dengan naik turunnya penumpang dari suatu daerah ke daerah lain atau dari suatu negara ke negara lain dapat membuat dampak pada kinerja keuangan perusahaan. Untuk itu, diperlukan analisis kinerja keuangan sebagai dasar pertimbangan dalam menentukan kebijakan suatu perusahaan agar sumber daya dapat digunakan secara optimal. Untuk menilai kinerja keuangan suatu perusahaan, dapat dilihat melalui laporan keuangan yang telah disajikan oleh bagian manajemen perusahaan. Analisis laporan keuangan merupakan menilai kinerja keuangan perusahaan untuk dibandingkan dengan perusahaan lain yang ada dalam industri yang sama (Hutabarat, 2020).

Untuk dapat melakukan analisis laporan keuangan, dalam penelitian ini penulis mencantumkan laporan laba rugi untuk melihat sejauh mana kemampuan perusahaan mampu bertahan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19 dalam menghasilkan laba serta sebagai acuan dalam berjalannya penelitian ini, sehingga memudahkan penulis untuk dapat menyelesaikan penelitian ini.

Dapat diketahui bahwa jumlah perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI setiap periode berbeda. Hal ini terjadi karena adanya masalah pada suatu perusahaan tersebut atau perusahaan tersebut sudah tidak beroperasi lagi atau tidak memenuhi persyaratan otoritas bursa dan atau perusahaan tersebut telah melakukan merger dengan perusahaan lain. Sehingga pada periode berikutnya perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI terus berkurang karena hal tersebut. Di mana

pada tahun 2019 jumlah perusahaan sub-sektor transportasi sebanyak 42 perusahaan. Pada saat pandemi COVID-19 atau tahun 2020 jumlah perusahaan sub-sektor transportasi bertambah dari periode sebelumnya yaitu sebanyak 46 perusahaan. Namun, pada tahun 2021 jumlah perusahaan sub-sektor transportasi berjumlah 12 perusahaan. Lalu, pada tahun 2022 jumlah perusahaan sub-sektor transportasi berjumlah 11 perusahaan. Dan pada tahun 2023 jumlah perusahaan sub-sektor transportasi berjumlah 12 perusahaan.

Tabel 1. 1 Laba Rugi Perusahaan Sub-sektor Transportasi Tahun 2019-2023

| No. | Kode Emiten | Tahun | | | | |
|-----|-------------|-------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
| | | Sebelum Covid-19 | Selama Covid-19 | | | Sesudah Covid-19 |
| | | 2019 (Rp) | 2020 (Rp) | 2021 (Rp) | 2022 (Rp) | 2023 (Rp) |
| 1 | AKSI | - | - | - | - | - |
| 2 | APOL | - | - | - | - | - |
| 3 | ASSA | 91.614.940.880 | 63.495.021.017 | 159.581.031.996 | 3.704.328.643 | 19.430.173.976 |
| 4 | BBRM | (71.158.241.826) | (177.343.167.707) | 10.709.366.216 | 11.014.854.443 | 65.307.828.540 |
| 5 | BESS | 9.946.844.577 | 51.194.844.074 | 112.465.300.664 | 55.922.236.073 | 79.450.034.686 |
| 6 | BIRD | 315.622 | (163.183) | 8.720 | 364.027 | 463.068 |
| 7 | BLTA | (13.879.946.124) | (13.000.774.522) | 93.795.704.439 | 143.797.338.362 | 252.446.800.540 |
| 8 | BPTR | 8.108.255.688 | 3.116.278.755 | 11.394.308.741 | 18.111.128.222 | 27.186.116.723 |
| 9 | BULL | 336.739.463.075 | 599.405.704.098 | (3.665.434.418.175) | (688.649.693.362) | 450.187.717.110 |
| 10 | CANI | - | (89.359.324.327) | (29.542.966.891) | (30.604.363.762) | - |
| 11 | CMPP | (157.368.618.806) | (2.754.589.873.561) | (2.345.394.201.170) | (1.315.662.969.114) | (1.080.715.703.453) |
| 12 | DEAL | (146.699.139) | (51.690.228.917) | (28.407.859.735) | (13.078.717.479) | - |
| 13 | GIAA | (713.421.827.373) | (39.645.115.721.076) | (66.816.067.915.139) | 59.815.374.544.536 | 4.073.524.715.700 |
| 14 | HELI | 22.186.962.539 | 6.618.117.086 | 3.450.833.932 | (86.113.836.298) | 663.731.135 |
| 15 | IMJS | 43.567.249.807 | (111.658.261.516) | (80.559.251.631) | 91.380.828.853 | 269.601.647.892 |
| 16 | HITS | 208.609.144.567 | 116.061.772.426 | (204.919.041.604) | 179.102.575.047 | 149.394.440.590 |
| 17 | IATA | - | - | - | - | - |
| 18 | IPCM | 90.047.274 | 80.234.175 | 136.582.720 | 150.654.849 | 195.943.956 |
| 19 | JAYA | 1.472.313.967 | 4.276.513.673 | 5.691.983.629 | 4.337.338.556 | 10.232.158.819 |
| 20 | KJEN | 260.143.093 | (1.681.187.095) | (1.840.302.631) | (94.102.528) | 22.852.736 |
| 21 | LEAD | (135.663.860.067) | (42.736.767.945) | (42.141.695.528) | (95.052.663.683) | (87.406.595.915) |
| 22 | LRNA | (6.857.140.631) | (43.027.059.389) | (26.446.832.753) | (21.311.924.872) | (777.202.431) |
| 23 | MBSS | 28.684.400.472 | (237.575.414.447) | 192.618.317.202 | 405.883.660.685 | 398.286.412.145 |
| 24 | MIRA | (3.222.370.200) | (18.218.177.373) | (13.195.658.734) | (31.352.237.717) | (10.179.080.860) |
| 25 | NELY | 52.344.151.967 | 43.944.061.538 | 51.407.237.669 | 126.391.885.783 | 228.985.269.425 |
| 26 | PORT | (9.546.728) | (70.745.370) | (83.115.147) | 16.968.864 | 65.343.539 |
| 27 | PPGL | 3.530.533.078 | 6.767.526.619 | 20.310.259.037 | 20.444.669.646 | 17.432.510.761 |
| 28 | PSSI | - | - | - | - | - |
| 29 | PTIS | 3.495.814.335 | 63.302.5367 | 1.966.116.657 | 8.506.840.909 | 16.518.399.230 |
| 30 | PURA | 5.063.989.535 | 6.768.585.403 | 8.229.463.076 | 6.147.712.605 | 4.198.891.720 |
| 31 | RIGS | - | 19.881.187.064 | (76.314.239.790) | 35.805.383.855 | - |
| 32 | SAFE | 9.207.473.993 | (17.589.816.911) | 792.053.209 | 10.251.704.822 | 19.668.379.870 |
| 33 | SAPX | 39.507.538.392 | 31.333.543.159 | 44.750.176.749 | 831.114.112 | 1.155.486.369 |
| 34 | SDMU | (36.224.089.028) | (43.293.065.964) | (9.741.992.566) | 2.849.909.490 | 31.909.343.593 |
| 35 | SHIP | 310.675.258.108 | 363.473.268.351 | 329.378.309.824 | 415.558.175.745 | 416.466.395.560 |
| 36 | SMDR | (955.283.871.930) | (36.817.956.831) | 2.206.291.156.972 | 5.187.421.663.087 | 1.778.094.069.100 |
| 37 | SOCI | 148.242.452.397 | 432.562.722.772 | 86.178.097.049 | 102.788.565.674 | 144.372.686.350 |
| 38 | TAMU | (161.864.062.238) | (14.749.856.137) | (70.447.357.476) | (77.318.193.561) | (80.797.471.005) |
| 39 | TAXI | (276.072.942) | (53.221.960) | 188.614.656 | (14.903.708) | (4.049.543) |
| 40 | TCPI | 269.489 | 57.730 | 84.578 | 115.667 | 188.678 |
| 41 | TMAS | 100.615 | 52.214 | 697.621 | 1.413.818 | 814.762 |
| 42 | TNCA | 2.318.303.630 | (3.185.219.424) | 1.167.612.523 | 736.080.559 | 437.160.035 |
| 43 | TPMA | 130.783.691.636 | 33.097.178.927 | 62.847.291.782 | 226.926.625.639 | 318.382.170.545 |
| 44 | TRJA | 30.564.435.089 | 38.318.498.356 | 45.991.049.101 | 36.480.233.496 | 14.985.456.386 |

| No. | Kode Emiten | Tahun | | | | |
|-----|-------------|-------------------|-------------------|-----------------|-----------------|------------------|
| | | Sebelum Covid-19 | Selama Covid-19 | | | Sesudah Covid-19 |
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| 45 | TRUK | 948.039.895 | (9.242.134.862) | (4.928.794.993) | (4.266.277.212) | (3.310.040.525) |
| 46 | WEHA | 4.518.959.735 | (33.601.480.667) | (9.622.676.055) | 19.938.518.188 | 31.737.626.741 |
| 47 | WINS | (267.184.594.655) | (236.899.204.463) | 2.063.831.706 | 13.660.231.696 | 107.180.787.795 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah, 2024)

Dapat dilihat pada tabel di atas bahwa, laba rugi pada perusahaan sub-sektor transportasi pada saat pandemi COVID-19 terjadi cenderung mengalami penurunan. Pada saat pandemi telah usai perusahaan sub-sektor transportasi mengalami perbaikan yang cukup bagus untuk bangkit dari pandemi COVID-19, tapi ada juga yang mengalami penurunan dari periode sebelumnya. Bahkan, beberapa perusahaan sudah tidak mencantumkan laporan keuangannya di BEI atau tidak lengkap, karena perusahaan tersebut sudah tidak memenuhi syarat otoritas bursa dan sudah melakukan perubahan nama dan jenis usahanya. Berikut perusahaan yang tidak ada laporan keuangan yaitu perusahaan dengan kode emiten AKSI, APOL, IATA dan PSSI. Selain itu, ada beberapa perusahaan yang laporan keuangannya tidak lengkap, yaitu perusahaan dengan kode emiten CANI, DEAL dan RIGS. Adapun perusahaan yang mengalami peningkatan meskipun menghasilkan rugi atau perbaikan dari periode sebelumnya yaitu perusahaan dengan kode emiten CMPP, LEAD, LRNA, MIRA, TAXI dan TRUK.

Selanjutnya, beberapa perusahaan mengalami penurunan laba dari periode sebelumnya yaitu perusahaan dengan kode emiten ASSA, GIAA, HELI, HITS, MBSS, PPGL, PURA, SMDR, TMAS, TNCA dan TRJA. Dengan masing-masing laba sebesar 19,43 miliar, 4,07 triliun, 663,7 juta, 149,4 miliar, 398,3 miliar, 17,43 miliar, 4,2 miliar, 1,78 triliun, 814 ribu, 437,2 juta dan 15 miliar. Lalu, perusahaan yang mengalami kenaikan atau peningkatan laba setelah pandemi COVID-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten BBRM, BESS, BIRD, BLTA, BPTR, BULL, IMJS, IPCM, JAYA, KJEN, NELY, PORT, PTIS, SAFE, SAPX, SDMU, SHIP, SOCI, TCPI, TPMA, WEHA dan WINS. Hal ini terjadi karena perusahaan tersebut mampu mempertahankan kinerja keuangannya selama beberapa periode yang lalu, sehingga mampu bangkit setelah terjadinya pandemi COVID-19.

Dari penjelasan yang telah diuraikan di atas, jika dilihat dari hasil laba rugi setiap perusahaan sub-sektor transportasi tentunya akan berdampak bagi kinerja keuangan perusahaan. Maka untuk mengetahui kinerja keuangan perusahaan stabil atau tidak, dalam penelitian ini kinerja keuangan diukur menggunakan rasio keuangan yang di antaranya, rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, rasio aktivitas dan rasio nilai pasar. Dari kelima rasio tersebut memiliki cara dan fungsi masing-masing, yaitu: (1) rasio likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek; (2) rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur berapa besar penggunaan utang dalam pembelanjaan perusahaan; (3) rasio

profitabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dengan menggunakan sumber-sumber yang dimiliki perusahaan, seperti aktiva, modal atau penjualan perusahaan; (4) rasio aktivitas digunakan untuk mengukur efektivitas dan efisiensi perusahaan dalam mengelola aktiva yang dimiliki perusahaan; (5) rasio nilai pasar digunakan untuk mengetahui terkait dengan penilaian kinerja saham perusahaan yang telah diperdagangkan di pasar modal (Monoarfa et al, 2022).

Adapun penelitian terdahulu yang dapat merujuk pada penelitian yang sedang dibuat, yang mana berdasarkan hasil penelitian Sari & Hardiyanti (2023) menyimpulkan bahwa, “tidak terdapat perbedaan yang mencolok antara rasio solvabilitas yang diukur dengan *Debt to Equity Ratio*, dan rasio pasar yang diukur dengan *Price Earnings Ratio*, sementara terdapat perbedaan yang terlihat antara rasio likuiditas, yang diukur dengan *Current Ratio*, dan rasio profitabilitas yang diukur dengan *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19”.

Selain itu, berdasarkan hasil penelitian Indiraswari & Rahmayanti (2022) menyimpulkan bahwa, “tidak terdapatnya beda yang signifikan yaitu rasio solvabilitas, rasio likuiditas dan rasio efektivitas sebelum dan sesudah pandemi COVID-19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di BEI. Serta terdapatnya beda yang signifikan antara profitabilitas ROA dan ROE sebelum dan sesudah pandemi pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI”.

Lalu, pada penelitian yang dilakukan oleh Kurniawati & Sucipto (2023) menyimpulkan bahwa, “kondisi perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19 dengan menggunakan rasio profitabilitas dengan pengukuran ROA, ROE dan NPM tidak terdapat perbedaan sebelum dan selama pandemi COVID-19, menggunakan rasio likuiditas dengan pengukuran CR tidak terdapat perbedaan sebelum dan selama pandemi COVID-19, dan menggunakan rasio solvabilitas dengan pengukuran DER dan DAR juga tidak terdapat perbedaan sebelum dan selama pandemi COVID-19”.

Serta penelitian yang dilakukan oleh Jantriu & Mahendra (2022) menyimpulkan bahwa, “tidak ada perbedaan pada ROA, CR, DER dan TATO sebelum dan selama pandemi COVID-19”.

Triwahono et al (2024) menyimpulkan bahwa, “tidak terdapat perbedaan yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sub-sektor transportasi selama dan sesudah pandemi Covid-19 pada variabel ROA, CR dan DER. Terdapat perbedaan yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sub-sektor transportasi selama dan sesudah pandemi Covid-19 pada variabel TATO”.

Dari hasil penelitian terdahulu di atas, penulis membuat penelitian ini guna untuk menganalisis rasio keuangan perusahaan sub-sektor transportasi, apakah ada perbedaan yang signifikan pada rasio keuangan perusahaan sub-sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi COVID-19. Atas dasar permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai analisis perbandingan pada rasio

keuangan suatu perusahaan sub-sektor transportasi dengan judul “**ANALISIS RASIO KEUANGAN PADA SUB-SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI SEBELUM & SESUDAH PANDEMI COVID-19 PERIODE 2019-2023**”.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penulis mencoba mengidentifikasi permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini agar mempermudah dalam penulisan proposal skripsi ini, antara lain:

1. Adanya pandemi Covid-19 membuat perekonomian Indonesia terkena dampaknya, salah satunya pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI.
2. Beberapa perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2019-2023 sudah tidak terdaftar.
3. Laba rugi perusahaan menjadi tidak stabil, sehingga membuat kinerja keuangan pada sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI juga terkena dampaknya.
4. Ketidakstabilan kinerja keuangan perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI akan berdampak pada setiap rasio keuangan.
5. Beberapa penelitian terdahulu menyatakan bahwa adanya perbedaan rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, rasio aktivitas dan rasio nilai pasar pada sub-sektor transportasi sebelum & sesudah pandemi COVID-19.

1.3. Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang dapat diuraikan berdasarkan latar belakang yang telah dibahas dalam penelitian ini, antara lain:

1. Apakah ada perbedaan pada *Current Ratio* sebelum & sesudah pandemi COVID-19?
2. Apakah ada perbedaan pada *Debt to Assets Ratio* sebelum & sesudah pandemi COVID-19?
3. Apakah ada perbedaan pada *Return on Assets* sebelum & sesudah pandemi COVID-19?
4. Apakah ada perbedaan pada *Total Assets Turnover* sebelum & sesudah pandemi COVID-19?
5. Apakah ada perbedaan pada *Price Earning Ratio* sebelum & sesudah pandemi COVID-19?

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan dibuatnya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis rasio likuiditas sebelum & sesudah pandemi COVID-19.
2. Menganalisis rasio solvabilitas sebelum & sesudah pandemi COVID-19.
3. Menganalisis rasio profitabilitas sebelum & sesudah pandemi COVID-19.
4. Menganalisis rasio aktivitas sebelum & sesudah pandemi COVID-19.

5. Menganalisis rasio nilai pasar sebelum & sesudah pandemi COVID-19.

1.5. Kegunaan Penelitian

1.5.1. Kegunaan Teoritis

a. Bagi Penulis

Dengan dibuatnya penelitian ini, penulis berharap dapat menerapkan dan mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama di perkuliahan, serta dapat mengetahui maksud dari analisis rasio keuangan pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI sebelum & sesudah pandemi COVID-19.

b. Bagi Pembaca

Dengan dibuatnya penelitian ini, penulis berharap skripsi ini dapat menjadi bahan referensi atau sebagai tambahan informasi dan atau sebagai wawasan bagi pembaca mengenai rasio keuangan.

1.5.2. Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi pembaca dan dapat memperoleh gambaran yang jelas mengenai perbedaan rasio keuangan pada sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI sebelum & sesudah pandemi COVID-19 periode 2019-2023.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Manajemen Keuangan

2.1.1. Pengertian Manajemen Keuangan

Sharma (2021), *definition of financial management is a vital and an integral part of business management.*

Quesada (2019), *definition of financial management is a critical internal process for organizations.*

Selanjutnya, Yuesti & Kepramareni (2019), definisi manajemen keuangan adalah suatu kegiatan perencanaan, penganggaran, pemeriksaan, pengelolaan, pengendalian, pencarian dan penyimpanan dana yang dimiliki oleh organisasi atau perusahaan.

Dari pengertian manajemen keuangan di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen keuangan merupakan suatu kegiatan perencanaan, pemeriksaan, pengendalian dan pengelolaan yang dilakukan untuk memenuhi tujuan keuangan suatu perusahaan dan sangat penting bagi organisasi serta merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dalam pengelolaan bisnis.

2.1.2. Fungsi Manajemen Keuangan

Yuesti & Kepramareni (2019), fungsi manajemen keuangan dalam suatu perusahaan sangat berperan penting dalam menjalankan berbagai kegiatan keuangan, berikut penjelasan singkatnya:

- a. Untuk membuat rencana pemasukan dan pengeluaran serta kegiatan-kegiatan lainnya untuk periode tertentu.
- b. Menjadi tindak lanjut dari perencanaan keuangan dengan membuat detail pengeluaran dan pemasukan.
- c. Perusahaan dapat menggunakan dana untuk memaksimalkan dana yang ada dengan berbagai cara.
- d. Mencari dan mengeksploitasi sumber dana yang ada untuk operasional kegiatan perusahaan.
- e. Mengumpulkan dana perusahaan serta menyimpan dana tersebut dengan aman.
- f. Untuk melakukan evaluasi serta perbaikan atas keuangan dan sistem keuangan pada perusahaan.
- g. Untuk melakukan audit internal atas keuangan perusahaan yang ada agar tidak terjadi penyimpangan.

Fungsi manajemen keuangan adalah untuk meninjau dan mengendalikan keputusan untuk berkomitmen dalam pengembalian dana untuk penggunaan baru atau yang sedang berlangsung (Rai, 2015).

Horne & Wachowiz (2008) fungsi manajemen keuangan dapat dipecah menjadi tiga bagian:

- a. Keputusan Investasi.
- b. Keputusan Pembiayaan.
- c. Keputusan Manajemen Aset.

Dari penjelasan fungsi-fungsi manajemen di atas dapat disimpulkan bahwa fungsi manajemen keuangan adalah untuk dapat membuat keputusan dalam meninjau dan mengendalikan dana perusahaan dengan efektif dan efisien.

2.1.3. Tujuan Manajemen Keuangan

Ogbeide (2021), *The goal of financial management is to reduce costs and other possible risks associated with management of corporate.*

Sedangkan Suleman et al (2019) menyebutkan tujuan dari manajemen keuangan adalah memaksimalkan kemakmuran para pemilik perusahaan atau pemegang saham.

Brigham & Houston (2019), *The primary goal of financial management is to maximize shareholders wealth, not accounting measures such as net income or earnings per share (EPS).*

Berdasarkan penjelasan di atas, tujuan manajemen keuangan adalah untuk mengantisipasi kemungkinan terjadinya risiko yang dihadapi perusahaan serta memaksimalkan kekayaan pemegang saham.

2.2. Analisis Laporan Keuangan

2.2.1. Pengertian Analisis Laporan Keuangan

Wahlen et al (2023), *definition of financial statements analysis is an exciting and rewarding activity, particularly when the objectives is to assess whether the market is over or undervaluing a firm's shares.*

Selanjutnya Hutabarat (2020) menyatakan bahwa analisis laporan keuangan dapat diartikan dengan menilai kinerja keuangan perusahaan untuk dibandingkan dengan perusahaan lain yang ada dalam industri yang sama.

Singh (2015), *definition of financial statement analysis is considered to be one of important topics in the field of accounting and finance as it is the subject with measures the actual performance of the business.*

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa, analisis laporan keuangan merupakan kegiatan yang dilakukan untuk meninjau dan menilai kinerja keuangan perusahaan dengan menilai apakah kondisi keuangan suatu perusahaan baik atau tidak serta menjadi salah satu subjek yang penting untuk mengukur kinerja aktual bisnisnya.

2.2.2. Tujuan Analisis Laporan Keuangan

Titman, et al (2021), *The basic objective of financial statement analysis is to assess the financial condition of the firm being analyzed.*

Sedangkan Sari (2020) menyebutkan bahwa ada beberapa tujuan analisis laporan keuangan, sebagai berikut:

- a. *Screening*: untuk melihat data-data.
- b. *Forecasting*: sebagai bentuk memprediksi kondisi keuangan perusahaan di masa yang akan datang.
- c. *Diagnosis*: untuk dapat melihat adanya kemungkinan masalah-masalah yang terjadi dalam perusahaan baik dari segi operasional, keuangan maupun masalah lainnya.
- d. *Evaluation*: sebagai penilaian terhadap prestasi manajemen, kinerja operasional, tingkat efisiensi dan lain sebagainya.
- e. *Understanding*: sebagai wujud mengelola sebuah informasi mentah dalam laporan keuangan sehingga menjadi lebih memiliki makna.

Subramanyam (2014), *one goal of financial statement analysis is reducing uncertainty through a rigorous and sound evaluation.*

Maka dari yang telah dikemukakan di atas, tujuan dari analisis laporan keuangan adalah untuk menilai kinerja keuangan perusahaan dengan memprediksi kondisi keuangan perusahaan serta mengurangi ketidakpastian terhadap masalah-masalah yang akan datang.

2.3. Kinerja Keuangan

Thuy (2023), *financial performance is an important aspect of a business as it reflects the result of management's efforts in utilizing the company's resource to maximize shareholder value.*

Definisi kinerja keuangan oleh Suleman et al (2019) adalah suatu analisis yang dipakai untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melakukan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar.

Fatihudin, et al (2018), *financial performance is the financial achievement of the company, it is important understand the managers of the company.*

Berdasarkan yang telah dijelaskan di atas, dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan merupakan aspek yang penting dalam bisnis atau perusahaan untuk dapat melihat seberapa jauh prestasi perusahaan dalam mengelola keuangannya agar dapat mencapai tujuannya serta untuk memaksimalkan nilai pemegang saham.

2.4. Analisis Rasio Keuangan

Ittelson (2020) *definition of ratio analysis is comparing one number on a company's financial statement with another number.*

Surindra et al (2020) menyebutkan analisis rasio keuangan biasanya digunakan untuk mengukur kekuatan maupun kelemahan dari keuangan sebuah perusahaan atau digunakan untuk mengetahui posisi keuangan dan prestasi keuangan pada waktu tertentu.

Brigham & Ehrhardt (2017) *financial ratio analysis is conducted by managers, equity investors, long-term creditors and short-term creditors.*

Berdasarkan pengertian dari para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa Analisis rasio keuangan merupakan alat untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menjalankan perusahaannya selama periode tertentu, dengan melihat posisi keuangan dan prestasi keuangan perusahaan.

2.5. Jenis - Jenis Rasio Keuangan

2.5.1. Rasio Likuiditas

Ittelson (2020) *definition of liquidity ratios measure the ease with which a company can pay its bills when due.*

Selanjutnya, Hutabarat (2020) mengartikan rasio likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek yang berupa hutang-hutang jangka pendek.

Lalu, Qesada (2019) *definition of liquidity ratios are a measure a firm's ability to meet its current obligations.*

Berdasarkan penjelasan dari para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa rasio likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk melihat kemampuan perusahaan dalam membayar liabilitas jangka pendeknya dengan periode kurang dari satu tahun.

Untuk dapat menghitung rasio likuiditas, ada dua rasio yang umum digunakan dalam perhitungan ini, sebagai berikut (Ittelson, 2020):

a. *Current Ratio*

The current ratio is one of the oldest and best-known measures of short-term financial strength. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

b. *Quick Ratio*

The quick ratio is an even more conservative measure of liquidity than the current ratio. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Quick Ratio} = \frac{\text{Cash} + \text{Receivables}}{\text{Shareholders' Equity}}$$

2.5.2. Rasio Solvabilitas

Ittelson (2020) *the meaning of solvability ratios is how much of the company's Assets are financed with debt.*

Ramadani (2020) mengartikan rasio solvabilitas sebagai rasio untuk mengukur jumlah aset perusahaan yang diperoleh dengan kredit (hutang).

Gillingham (2015) *solvency is the ability of a company to meet its long-term financial obligation.*

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa rasio solvabilitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membiayai hutang jangka pendek maupun jangka panjang dengan menggunakan aset.

Untuk dapat menghitung rasio solvabilitas, secara umum dapat dihitung dengan (Gillingham, 2015):

a. *Debt Ratio / Debt to Assets Ratio*

The debt ratio is the most basic indikator of solvency wich identifies the percentage of assets that are funded by liabilities. Rasio ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh hutang. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{DAR} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Assets}}$$

b. *Debt to Equityt Ratio*

The debt to Equity Ratio provides a different perspective on the manner in wich a company funds its assets. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{DER} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Shareholders' Equity}}$$

c. *Equity Ratio*

A high equity ratio is generally a common trait of quality, well performing companies. The equity ratio by itself, however, does not explain how the level of equity was achieved. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Equity Ratio} = \frac{\text{Shareholders' Equity}}{\text{Total Assets}}$$

d. *Capitalization Ratio*

The capitalization ratio is a key identifier of finansial leverage, or operational leverage wich can be broadly thought of as finansial or invesment risk. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Capitalization Ratio} = \frac{\text{Long Term Liabilities}}{\text{Long Term Liabilities} + \text{Shareholders' Equity}}$$

e. *Cash Flow to Debt*

This ratio is technically different from the debt service coverage ratio because it demonstrates a company's implied capacity to retire debt principal or in other words, to make payments above and beyond contractual minimums.

Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Cash Flow to Debt Ratio} = \frac{\text{Operating Cash Flow}}{\text{Liabilities}}$$

2.5.3. Rasio Profitabilitas

Seto et al (2023) mengartikan rasio profitabilitas sebagai rasio yang digunakan dalam mengukur seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan atau profit.

Ittelson (2020) *definition of profitability ratios measure aspects of management's operating efficiency that is, management's ability to turn a profit given a level of resources.*

Quesada (2019) menyatakan *profitability ratios are measure of the earning ability of a firm.*

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa, rasio profitabilitas merupakan rasio yang digunakan dalam mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan profit atau laba.

Untuk dapat menghitung rasio profitabilitas, secara umum dapat dihitung dengan (Ittelson, 2020):

a. *Gross Margin*

Gross Margin measures how much it costs to make a company's products and consequently, how much the company can afford to spend in SG&A and still make a profit. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Gross Margin} = \frac{\text{Net Sales} - \text{COGS}}{\text{Net Sales}}$$

b. *Return on Sales*

Return on sales also called profit margin, compares what is left over after all expenses and costs are subtracted from sales. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Return On Sales} = \frac{\text{Net Income}}{\text{Net Sales}}$$

c. *Return on Assets*

Return on Assets measures management's success in employing the company's assets to generate a profit. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$ROA = \frac{\text{Net Income}}{\text{Inventory}}$$

d. *Return on Equity*

Return on Equity measures management's success in maximizing return on the owner's investment. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$ROE = \frac{\text{Net Income}}{\text{Shareholder's Equity}}$$

2.5.4. Rasio Aktivitas

Seto et al (2023) mendefinisikan rasio aktivitas sebagai rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menggunakan seluruh aktiva perusahaan secara efektif.

Chandra (2019) *turnover ratios, also referred to as activity ratios or asset management ratios, measure how efficiently the assets are employed by a firm.*

Horne & Wachowicz (2008) *activity ratios, also known as efficiency or turnover ratios, measure how effectively the firm is using its assets.*

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa, rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan dalam menggunakan asetnya secara efektif dan efisien.

Rasio ini dapat dihitung dengan (Chandra, 2019):

a. *Inventory Turnover*

The inventory turnover measures how fast the inventory is moving through the firm and generating sales. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Inventory Turnover} = \frac{\text{Revenues from Operation}}{\text{Average Inventory}}$$

b. *Debtors' Turnover*

This ratio shows how many times sundry debtors or trade receivables turn over during the year. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Debtors' Turnover} = \frac{\text{Net Credit Sales}}{\text{Average Trade Receivables}}$$

c. *Average Collection Period*

The average collection period represents the number of days' worth of credit sales that is locked in trade receivables. Yang dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Average Collection Period} = \frac{\text{Average Trade Receivables}}{\text{Average Daily Credit Sales}}$$

d. *Fixed Assets TurnOver*

This ratio measures sales per rupee of investment in fixed assets. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Fixed Assets Turnover} = \frac{\text{Revenues from Operations}}{\text{Average Net Fixed Assets}}$$

e. *Total Assets Turnover*

This ratio measures how efficiently assets are employed, overall. Yang mana dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Total Assets Turnover} = \frac{\text{Total Revenues}}{\text{Average Total Assets}}$$

2.5.5. Rasio Nilai Pasar

Hidayat (2018) mengartikan rasio pasar sebagai rasio yang menunjukkan sekelompok rasio yang berhubungan dengan harga saham perusahaan dibandingkan dengan laba perusahaan, nilai buku per lembar dan nilai pasar dibandingkan dengan nilai buku.

Brigham & Ehrhardt (2017) *market value ratios are a way to measure the value of company's stock relative to that of another company.*

Brigham & Houston (2019) *the market value ratios are used in three primary ways:*

- a. *By investors when they are deciding to buy or sell a stock.*
- b. *By investment bankers when they are setting the share price for a new stock issue (an IPO).*
- c. *By firms when they are deciding how much to offer for another firm in a potential merger.*

Berdasarkan definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa rasio nilai pasar merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur nilai harga saham terhadap perusahaan lain serta sebagai alat ukur untuk mengambil keputusan.

Rasio ini dapat dihitung dengan (Brigham & Ehrhardt, 2017):

a. *Price Earnings Ratio*

The price earnings ratio shows how much investors are willing to pay per dollar of reported profit. Rasio ini dapat dihitung dengan formula:

$$\text{PER} = \frac{\text{Price Per Share}}{\text{Earning Per Share}}$$

b. *Price Cash Flow Ratio*

Price Cash Flow Ratio is also below the industry average, once again suggesting that its growth prospects are below average, its risk is above average or both. Rasio ini dapat dihitung dengan formula:

$$\text{Price Cash Flow Ratio} = \frac{\text{Price Per Share}}{\text{Cash Flow Per Share}}$$

c. *Market Book Ratio*

The ratio of stock's market price to its book value gives another indication of how investors regard the company. Untuk dapat menghitung rasio ini, pertama kita perlu mencari **Book Value Per Share** terlebih dahulu. Dengan formula:

$$\text{BPV Share} = \frac{\text{Total Common Equity}}{\text{Share Outstanding}}$$

Setelah itu, kita dapat menghitung **Market Book Ratio**, dengan formula sebagai berikut:

$$\text{Market Book Ratio} = \frac{\text{Market Price Per Share}}{\text{Shares Outstanding}}$$

2.6. Formula Statistik

2.6.1. Statistik Deskriptif

Atmadja (2020) statistik deskriptif didefinisikan sebagai pengolahan data mentah untuk ditampilkan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi, diagram dan grafik, atau dihitung ukuran-ukuran ringkasannya seperti rata-rata, standar deviasi, modus, median, kuartil, desil, persentil, dan sebagainya.

Husnul et al (2020) mendefinisikan statistik deskriptif sebagai gambaran atau mendeskripsikan karakteristik atau sifat-sifat yang dimiliki oleh sekelompok atau serangkaian data tanpa melakukan generalisasi.

Wahyuni (2020) definisi dari statistik deskriptif merupakan proses transformasi data penelitian dalam bentuk yang lebih mudah dipahami dan diinterpretasikan, yang umumnya digunakan untuk memberikan informasi mengenai karakteristik variabel sebuah penelitian sekaligus mendukung variabel yang diteliti.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa, statistik deskriptif merupakan sebuah alat yang digunakan untuk mendeskripsikan karakteristik data dengan bentuk yang ditampilkan berupa tabel distribusi frekuensi, diagram dan grafik. Serta dihitung dengan ukuran-ukuran yang ringkas seperti rata-rata, standar deviasi, modus, median, kuartil, desil, persentil dan sebagainya.

2.6.2. Uji Komparatif

2.6.2.1. Uji Normalitas

Sahir (2021) uji normalitas merupakan uji yang digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen atau variabel dependen berdistribusi normal atau tidak.

Widyaningsih (2021) uji normalitas dapat digunakan untuk mengukur data penelitian terdistribusi normal atau tidak.

Setyawan (2022) mendefinisikan uji normalitas sebagai alat penelitian yang sangat penting untuk dapat melakukan teknik uji statistik apa yang tepat digunakan pada sebuah penelitian.

Malay (2022) uji normalitas dapat didefinisikan sebagai uji yang tidak hanya untuk mengetahui apakah data terdistribusi normal saja, tapi dapat digunakan untuk mengetahui apakah data yang dimiliki dapat membuat model dengan tepat dan terdistribusi secara normal.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa, uji normalitas merupakan uji yang digunakan untuk mengetahui apakah data telah terdistribusi normal atau tidak, sehingga dapat mengetahui juga uji statistik apa yang tepat untuk penelitian yang sedang dilakukan.

Uji ini digunakan dengan perhitungan *Kolmogorov-Smirnov*, berikut formulanya (Widyaningsih, 2021):

$$D = \max (|F(z_i) - F_{n_i-1}(x_i)|, |F(z_i) - F_{n_i}(x_i)|)$$

Keterangan:

F_z = Distribusi Kumulatif Teoritis

$F_n(x)$ = Distribusi Kumulatif Data Observasi

2.6.2.2. Uji t-Test (*Paired Sample Test*)

Wilkerson (2008) *the paired t-test is a type of hypothesis testing that is used when two sets of data being observed. The data in paired t-test are dependent, because each value in the first sample is paired with a value second sample.*

Wulansari (2016) uji t-Test merupakan pengujian yang dilakukan terhadap dua sampel yang berpasangan, di mana dapat diartikan sebagai sampel dengan subyek yang sama namun mengalami dua *treatment* atau perlakuan berbeda.

Syafriani et al (2023) mendefinisikan uji *t-Test* sebagai metode statistik yang digunakan untuk analisis yang melibatkan dua pengukuran pada subjek yang sama terhadap suatu pengaruh atau perlakuan tertentu.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa, uji *t-Test* merupakan uji yang digunakan terhadap dua sampel yang berpasangan dengan melibatkan dua pengukuran yang sama namun mengalami perlakuan yang berbeda serta digunakan ketika dua set data sedang di amati.

Uji ini dapat dihitung dengan menggunakan formula (Wilkerson et al, 2008):

$$d = x_1 - x_2$$

$$\bar{d} = \frac{\sum d}{n}$$

$$S_d = \sqrt{\frac{\sum(d - \bar{d})^2}{n - 1}}$$

$$t = \frac{\bar{d}}{S_d} \cdot \sqrt{n}$$

Keterangan:

\bar{d} = Rata-Rata

n = Jumlah Sampel

S_d = Standar Deviasi dari d

2.6.2.3. Uji *Wilcoxon*

Sugiyarto (2021) uji *wilcoxon* merupakan uji nonparametrik yang digunakan untuk menguji ada tidaknya perbedaan dari dua buah populasi yang saling berpasangan.

Astuti et al (2021) mendefinisikan uji *wilcoxon* sebagai tes nonparametrik yang digunakan untuk menentukan apakah dua sampel dependen dipilih dari populasi yang memiliki distribusi yang sama.

Yani et al (2023) definisi dari uji *wilcoxon* adalah suatu uji nonparametrik yang biasanya digunakan pada data-data kualitatif atau untuk data kuantitatif yang tidak berdistribusi normal.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa, uji *wilcoxon* merupakan uji nonparametrik yang digunakan pada data kualitatif maupun kuantitatif yang tidak terdistribusi normal atau ada tidaknya perbedaan dari dua buah populasi yang saling berpasangan.

Berikut rumus uji *wilcoxon* (astuti et al, 2021):

$$\mu W_R = \frac{n(n+1)}{4}$$

$$\sigma W_R = \sqrt{\frac{n(n+1)(2n+1)}{24} - \frac{\sum t^3 - \sum t}{48}}$$

$$Z_w = \frac{W_R - \mu W_R}{\sigma W_R}$$

Keterangan:

μW_R = *Wilcoxon range*/rata-rata

$\sum t$ = Jumlah *ranking* dari nilai selisih yang negatif

Z_w = Tabel Z

2.7. Peneliti Terdahulu

Peneliti terdahulu mengenai rasio keuangan yang telah digunakan oleh peneliti sebelumnya dijadikan sebagai rujukan dalam penelitian ini. Berikut beberapa penelitian yang menyangkut tentang rasio keuangan sebagai berikut:

Tabel 2.1 Peneliti Terdahulu

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|--|--|---|---|
| 1. | Dimas Ryan Triwahono, Muhammad Richo Rianto, Choiroel Woestho, Eri Bukhari dan Wirawan Widjanarko, 2024. "Analisa Kinerja Keuangan Pada Saat dan Sesudah Masa Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia" | Variabel dalam penelitian ini adalah: - Rasio Profitabilitas - Rasio Aktivitas - Rasio Solvabilitas - Rasio Likuiditas | <ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan uji normalitas <i>Kolmogorov Smirnov</i> dapat diketahui data saat pandemi dan sesudah pandemi tidak berdistribusi normal, karena nilai signifikansi variabel saat pandemi dan sesudah pandemi $0,00 < 0,05$. Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon Signed Test</i>: <ul style="list-style-type: none"> Pada variabel ROA 2021 dan 2022 nilai signifikansi (2-tailed) bernilai $0,438 > 0,05$, maka dapat diartikan tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara ROA selama dan sesudah. Pada variabel DER 2021 dan 2022 nilai signifikansi (2-tailed) bernilai $0,148 > 0,05$, maka dapat diartikan tidak | Jurnal, Indonesian Journal Economics and Strategic Management, Vol. 2, No. 1, Maret 2024, (E-ISSN)2988-2316 |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|---|---|---|---|
| | | | <p>terdapat perbedaan yang signifikan antara DER selama dan sesudah.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pada variabel CR 2021 dan 2022 nilai signifikansi (2-tailed) bernilai $0,326 > 0,05$, maka dapat diartikan tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara ROA selama dan sesudah. • Pada variabel TATO 2021 dan 2022 nilai signifikansi (2-tailed) bernilai $0,007 < 0,05$, maka dapat diartikan terdapat perbedaan antara TATO selama dan sesudah. | |
| 2. | <p>Izzana Zanubah, Elin Erlina Sasanti dan Robith Hudaya, 2023. "Komparasi Kinerja Keuangan Pada Perusahaan <i>Consumer Non-Cyclicals</i> Yang Terdapat di BEI Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19"</p> | <p>Variabel dalam penelitian ini adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rasio Likuiditas - Rasio Solvabilitas - Rasio Aktivitas - Rasio Profitabilitas - Rasio Valuasi | <ul style="list-style-type: none"> • Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> nilai signifikansi pada variabel <i>Current Ratio</i> sebesar $0,584 > 0,05$, maka dapat dikatakan tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara <i>Current Ratio</i> sebelum dan selama pandemi Covid-19. • Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> nilai signifikansi pada variabel DER sebesar $0,189 > 0,05$, maka dapat dikatakan tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara DER sebelum dan selama pandemi Covid-19. • Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> nilai signifikansi pada variabel TATO sebesar $0,000 < 0,05$, maka dapat dikatakan terdapat perbedaan yang signifikan antara TATO sebelum dan selama pandemi Covid-19. • Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> nilai signifikansi pada | <p>Jurnal, Riset Mahasiswa Akuntansi, Vol. 3, No. 1, Maret 2023, (P-ISSN) 2798-0278</p> |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|---|---|---|---|
| | | | <p>variabel ROE sebesar 0,004 < 0,05, maka dapat dikatakan terdapat perbedaan antara ROE sebelum dan selama pandemi Covid-19. Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> nilai signifikansi pada variabel PER sebesar 0,714 > 0,05, maka dapat dikatakan tidak terdapat perbedaan antara PER sebelum dan selama pandemi Covid-19.</p> | |
| 3. | <p>Rossi Okta Kurniawati dan Agus Sucipto, 2023. "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19"</p> | <p>Variabel dalam penelitian ini adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rasio Profitabilitas - Rasio Likuiditas - Rasio Solvabilitas | <ul style="list-style-type: none"> • Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> nilai signifikansi pada variabel ROA sebesar 0,327 < 0,05, sehingga H_0 ditolak yang dapat diartikan tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19. • Berdasarkan hasil uji <i>Paired Sample T-Test</i> nilai signifikansi pada variabel ROE sebesar 0,09 > 0,05, sehingga H_0 ditolak yang dapat diartikan tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19. • Berdasarkan hasil uji <i>Paired Sample T-Test</i> nilai signifikansi pada variabel NPM sebesar 0,653 > 0,05, sehingga H_0 ditolak yang dapat diartikan tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19. | <p>Jurnal, Ekonomi Keuangan Investasi dan Syariah, Vol. 4, No. 3, Februari 2023, (ISSN) 2685-869X</p> |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|--|--|---|---|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> • Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> nilai signifikansi pada variabel pada variabel CR sebesar $0,551 > 0,05$, sehingga H_0 ditolak yang dapat diartikan tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19. • Berdasarkan hasil uji <i>Paired Simple T-Test</i> nilai signifikansi pada variabel DER sebesar $0,695 > 0,05$, sehingga H_0 ditolak yang dapat diartikan tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan pada perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19. • Berdasarkan hasil uji <i>Paired Sample T-Test</i> nilai signifikansi pada variabel DAR sebesar $0,626 > 0,05$, sehingga H_0 ditolak yang dapat diartikan tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19. | |
| 4. | Anisa Kantata Sari dan Widhian Hardayanti, 2023. "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19" | Variabel dalam penelitian ini adalah: - Rasio Solvabilitas - Rasio Pasar - Rasio Likuiditas - Rasio Profitabilitas | • Berdasarkan pengolahan data uji beda <i>sign-wilcoxon</i> menunjukkan terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 pada variabel CR dan ROA yang bernilai masing-masing sebesar 0,006 dan 0,028, sedangkan pada variabel DER dan PER tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 yang | Jurnal, Ilmiah Ilmu Pendidikan, Vol. 6, No. 1, Januari 2023, (E-ISSN) 2614-8854 |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|---|---------------------|--|-----------|
| | | | <p>bernilai masing-masing sebesar 0,121 dan 0,963.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif terdapat perbedaan pada setiap rasio. Di mana pada variabel CR sebelum pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 2.601.609, nilai rata-rata 2.006,39, nilai maksimum 11.722 dan nilai minimum 0,079. Sedangkan setelah pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 1.623.881, nilai rata-rata 1.422,14, nilai maksimum 7.198 dan nilai minimum 0,025. Pada variabel DER sebelum pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 2.478.579, nilai rata-rata 0,630, nilai maksimum 11.928 dan nilai minimum 6.738. Sedangkan setelah pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 14.224.295, nilai rata-rata - 1.212,48, nilai maksimum 21.901 dan nilai minimum - 90.298. Pada variabel ROA sebelum pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 0,104, nilai rata-rata 0,002, nilai maksimum 0,251 dan nilai minimum 0,319. Sedangkan setelah pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 0,332,594, nilai rata-rata 0,023, nilai maksimum 2.072 dan nilai minimum - 0,303. Dan pada variabel PER sebelum pandemi Covid-19 memiliki standar deviasi 629.084.639, nilai rata-rata-23.769,91, nilai maksimum 2.115,385 dan nilai minimum -3.533,33. Sedangkan setelah pandemi | |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|---|---|---|---|
| | | | <p>Covid-19 memiliki standar deviasi 38.115.696, nilai rata-rata 7.042,27, nilai maksimum 198,198 dan nilai minimum -56159.</p> <ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan uji <i>Kolmogorov-Smirnov</i> menunjukkan bahwa masing-masing variabel bernilai <i>Asymp. Sig. (2-tailed)</i> $0,000 < 0,05$. | |
| 5. | Anisa Kantata Sari dan Widhian Hardayanti, 2023. "Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Pra dan Masa Pandemi Covid-19" | <p>Variabel dalam penelitian ini adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rasio Likuiditas Rasio Profitabilitas | <ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif menunjukkan mengalami penurunan rasio likuiditas sebesar 59.009 selama pandemi. Dan mengalami penurunan sebesar 0,06246 selama pandemi pada rasio profitabilitas. Berdasarkan hasil uji normalitas menunjukkan nilai signifikan untuk variabel CR dan ROE $< 0,05$. Sedangkan pada variabel ROA menunjukkan nilai signifikan $> 0,05$. Berdasarkan hasil uji beda <i>Wilcoxon Signed Rank</i> menunjukkan bahwa variabel CR nilai signifikasinya $< 0,05$ yakni 0,003. Di mana H_1 diterima dan H_0 ditolak yang menyatakan terdapat perbedaan pada sebelum dan saat pandemi terjadi. Sedangkan pada variabel ROA menunjukkan nilai signifikan sebesar $0,001 < 0,05$. Di mana dapat diartikan bahwa H_3 diterima dan H_0 ditolak dikarenakan terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan selama pandemi Covid-19. | Jurnal, Informatika Ekonomi Bisnis, Vol. 5, No. 1, 2023, (E-ISSN) 2714-8491 |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|--|---|--|---|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan uji <i>Paired Sample T-Test</i> menunjukkan nilai signifikan sebesar $0,000 < 0,05$. Di mana hal ini berarti H_2 diterima dan H_0 ditolak dikarenakan adanya perbedaan kinerja keuangan pada variabel ROA. | |
| 6. | Restifa Ningtias dan Jaeni, 2022. "Analisis Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode Tahun 2019-2020" | Variabel dalam penelitian ini adalah: <ul style="list-style-type: none"> - Rasio Profitabilitas - Rasio Likuiditas - Rasio Solvabilitas - Rasio Aktivitas | <ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan hasil dari statistik deskriptif, pada variabel ROE sebelum dan sesaat pandemi Covid-19 mengalami penurunan sebesar 0,15%. Pada variabel QR sebelum dan sesaat pandemi Covid-19 mengalami peningkatan sebesar 0,58%. Pada variabel DER sebelum dan sesaat pandemi Covid-19 mengalami penurunan sebesar 0,15%. Dan pada variabel TATO sebelum dan sesaat pandemi Covid-19 mengalami penurunan sebesar 0,05. Berdasarkan hasil uji normalitas, pada variabel ROE tahun 2019 dan 2020, QR tahun 2020, dan DER tahun 2020 tidak normal karena nilai signifikansi $< 0,05$. Sedangkan pada variabel QR tahun 2019, DER tahun 2019, TATO tahun 2019 dan 2020 normal karena nilai signifikansi $> 0,05$. Berdasarkan hasil uji hipotesis pada variabel ROE sebelum dan sesaat H_1 diterima karena nilai signifikansinya sebesar $0,016 < 0,05$, maka terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesaat pandemi | Jurnal, Ilmiah Komputerisasi Akuntansi, Vol. 15, No. 2, Desember 2022, (P-ISSN) 1979-116X, (E-ISSN) 2621-6248 |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|--|--|--|---|
| | | | <p>Covid-19. Jika pada variabel QR sebelum dan sesaat pandemi Covid-19 H_2 ditolak karena nilai signifikansinya sebesar $0,616 > 0,05$, maka tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesaat pandemi Covid-19. Pada variabel DER sebelum dan sesaat pandemi Covid-19 H_3 ditolak karena nilai signifikansinya sebesar $0,906 > 0,05$, maka tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesaat pandemi Covid-19. Dan pada variabel TATO sebelum dan saat pandemi Covid-19 H_4 diterima karena nilai signifikansinya sebesar $0,019 < 0,05$, maka terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesaat pandemi Covid-19.</p> | |
| 7. | <p>Wahyu Jantriu dan Denny Mahendra, 2022. "Analisis Komparasi Kinerja Keuangan Pada Era Normal dan Pandemi Covid-19 (Studi Empiris Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia)".</p> | <p>Variabel dalam penelitian ini adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rasio Solvabilitas - Rasio Profitabilitas - Rasio Likuiditas - Rasio Aktivitas | <p>Berdasarkan hasil Statistik Deskriptif:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nilai terendah yang dihasilkan oleh variabel ROA sebelum dan selama pandemi yaitu 0,02. Dengan rata-rata masing-masing sebesar 8,6653 dan 11,2224. • Nilai terendah DER sebelum dan selama pandemi yaitu 0,12. Dengan rata-rata masing-masing sebesar 80,6753 dan 88,0332. • Nilai terendah CR sebelum dan selama pandemi yaitu 0,24 dan 0,07. Dengan nilai rata-rata masing-masing sebesar 77,3500 dan 73,3471. • Nilai terendah TATO sebelum dan selama pandemi yaitu 0,19 dan 0,08. | <p>Jurnal, Bisnis Dan Manajemen, Vol. 7, No. 1, Juli 2022, (ISSN) 2337-5965</p> |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|---|---------------------|--|-----------|
| | | | <p>Dengan nilai rata-rata masing-masing sebesar 0,7524 dan 0,5915.</p> <p>Berdasarkan hasil <i>Kolmogorov-Smirnov Test</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pada variabel ROA menghasilkan nilai signifikansi sebelum dan selama pandemi Covid-19 sebesar 0,130 dan 0,400 > 0,05. • Pada variabel DER menghasilkan nilai signifikansi sebelum dan selama pandemi Covid-19 sebesar 0,21 dan 0,353 > 0,05. • Pada variabel CR menghasilkan nilai signifikansi sebelum dan selama pandemi Covid-19 sebesar 0,0359 dan 0,674 > 0,05. • Pada variabel TATO nilai signifikansi sebelum dan selama pandemi Covid-19 sebesar 0,14 dan 0,123 > 0,05. • Pada variabel ROE masa pandemi Covid-19 nilai signifikansinya sebesar 0,000 < 0,05. <p>Berdasarkan hasil uji t-Test menunjukkan bahwa variabel DER, ROA, CR dan TATO menghasilkan nilai signifikan > 0,05.</p> <p>Berdasarkan hasil uji anova menghasilkan nilai signifikansi 0,915 > 0,05. Artinya, tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan yang meliputi ROA, DER, CR dan TATO sebelum dan selama pandemi Covid-19.</p> | |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|---|--|--|--|
| 8. | Susmita Dian Indiraswari dan Nida Putri Rahmayanti, 2022. "Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Di BEI Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19" | Variabel dalam penelitian ini adalah: - Rasio Solvabilitas - Rasio Likuiditas - Rasio Profitabilitas - Rasio Efektivitas | <p>Berdasarkan hasil uji <i>Kolmogorov-Smirnov Test</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pada variabel DER sebelum pandemi nilai signifikansinya sebesar 0,639. Sedangkan sesudah pandemi nilai signifikansinya sebesar 0,939. • Pada variabel CR sebelum pandemi nilai signifikansinya sebesar 0,207. Sedangkan sesudah pandemi nilai signifikansinya sebesar 0,519. • Pada variabel ROA sebelum pandemi nilai signifikansinya sebesar 0,741. Sedangkan sesudah pandemi nilai signifikansinya sebesar 0,527. • Pada variabel ROE sebelum pandemi nilai signifikansinya sebesar 0,797. Sedangkan sesudah pandemi nilai signifikansinya sebesar 0,523. <p>Berdasarkan hasil uji hipotesis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pada variabel DER sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 nilai sig.t 0,561 > 0,05 yang artinya H0 diterima dan Ha4 ditolak atau tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. • Pada variabel CR sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 nilai sig.t sebesar 0,502 > 0,05 yang artinya H0 diterima dan Ha3 ditolak atau tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan | Jurnal, Komunikasi Bisnis dan Manajemen, Vol. 9, No. 1, Januari 2022, (ISSN) 2355-3197 |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|--|---|--|---|
| | | | <p>sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pada variabel ROA sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 nilai sig.t sebesar $0,02 < 0,05$ yang artinya H_0 ditolak dan H_{a1} diterima atau terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. • Pada variabel ROE sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 nilai sig.t $0,012 < 0,05$ yang artinya H_0 ditolak dan H_{a2} diterima atau terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. • Pada variabel efektivitas sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 nilai sig.t sebesar $0,445 > 0,05$, yang artinya H_0 ditolak dan H_{a2} diterima atau terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. | |
| 9. | Rahmanda Rafsyanjani dan Eni Wuryani, 2021. "Analisis Harga Saham Perusahaan Transportasi Di BEI Sebelum dan Sesudah Covid-19" | <p>Variabel dalam penelitian ini adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Harga Saham sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 | <ul style="list-style-type: none"> • Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif nilai minimum sebesar 50, nilai maksimum sebesar 6.631, nilai <i>mean</i> sebesar 468,78 dan nilai standar deviasi sebesar 1.1080,668. Sedangkan setelah pandemi Covid-19 nilai minimum sebesar 50, nilai maksimum sebesar 5.052, nilai <i>mean</i> sebesar 364,04 dan nilai standar deviasi sebesar 821,613. Maka dinyatakan terdapat penurunan harga saham setelah adanya pandemi Covid-19. • Berdasarkan hasil uji normalitas sebelum dan setelah pandemi Covid-19 | Jurnal, Ilmu Komputer, Ekonomi dan Manajemen, Vol. 1, No. 1, 2021, (E-ISSN) 2774-2075 |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|---|---|---|---|
| | | | <p>menunjukkan nilai sebesar $0,000 < 0,05$ yang dinyatakan tidak normal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berdasarkan hasil uji <i>ranks</i> sebelum dan setelah pandemi Covid-19 menunjukkan nilai <i>negative ranks</i> sebesar 533,00 dengan data sebanyak 28. Jika pada <i>positive ranks</i> menunjukkan nilai sebesar 62,00 dengan data sebanyak 6. Sedangkan pada <i>ties</i> menunjukkan data sebanyak 6. • Berdasarkan hasil uji <i>Wilcoxon</i> harga saham pada sebelum dan setelah pandemi Covid-19 menunjukkan sig.t sebesar $0,000 < 0,05$, yang artinya terdapat perbedaan harga saham. | |
| 10. | <p>Huntal Rim Danel Silalahi, Farida Titik Kristanti dan Muhamad Muslih, 2018. "Pengaruh Rasio Keuangan dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Kesulitan Keuangan (<i>Financial Distress</i>) Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2016"</p> | <p>Variabel X:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rasio Likuiditas - Rasio <i>Leverage</i> - Rasio Aktivitas - Rasio Profitabilitas - Ukuran Perusahaan <p>Variabel Y:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Financial Distress</i> | <p>Berdasarkan hasil uji secara parsial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pada variabel CR menunjukkan nilai <i>p-value</i> sebesar $0,593 > 0,05$ yang artinya tidak terdapat pengaruh terhadap <i>finanscal distress</i> sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2013-2016. • Pada variabel DAR menunjukkan nilai <i>p-value</i> sebesar $0,002 < 0,05$ yang artinya terdapat pengaruh terhadap <i>financial distress</i> sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2013-2016. • Pada variabel TATO menunjukkan nilai <i>p-value</i> sebesar $0,013 < 0,05$ yang artinya terdapat pengaruh terhadap <i>financial distress</i> sub-sektor transportasi yang | <p>Jurnal, <i>eProceedings of Management</i>, Vol. 5, No. 1, 2018, (ISSN) 2355-9357</p> |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|--|--|--|--|
| | | | <p>terdaftar di BEI tahun 2013-2016.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pada variabel ROA menunjukkan nilai <i>p-value</i> sebesar $0,002 < 0,05$ yang artinya memiliki pengaruh terhadap <i>financial distress</i> sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2013-2016. • Pada variabel <i>firm size</i> menunjukkan nilai <i>p-value</i> sebesar $0,000 < 0,05$ yang artinya memiliki pengaruh terhadap <i>financial distress</i> sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2013-2016. | |
| 11. | Meutia Dewi, 2017. “Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT Smartfren Telecom, Tbk” | Variabel dalam penelitian ini adalah: <ul style="list-style-type: none"> - Rasio Likuiditas - Rasio Solvabilitas - Rasio Profitabilitas | Berdasarkan hasil penelitian: <ul style="list-style-type: none"> • Pada variabel CR memiliki rata-rata sebesar 77,72% dengan standar industri CR sebesar 200% tahun 2007-2016, hal ini menunjukkan tingkat likuiditas PT. Smartfren Telecom Tbk berada dalam kondisi kinerja keuangan yang kurang baik. • Pada variabel DR memiliki rata-rata sebesar 76,96% dengan standar industri sebesar 35% tahun 2007-2016, hal ini menunjukkan PT. Smartfren Telecom Tbk berada dalam kondisi kinerja keuangan yang kurang baik. • Pada variabel ROI memiliki rata-rata sebesar -13,80% dengan standar industri sebesar 30% tahun 2007-2016, hal ini menunjukkan PT. Smartfren Telecom Tbk berada dalam kondisi kinerja keuangan yang kurang baik. | Jurnal, Penelitian Ekonomi Akuntansi, Vol. 1, No. 1, Juni 2017, (E-ISSN) 2655-187X |
| 12. | Dilawati Hikmah, Ramadhani Hamzah dan | Variabel X: <ul style="list-style-type: none"> - Rasio Likuiditas | <ul style="list-style-type: none"> • Berdasarkan hasil uji F menunjukkan hasil estimasi | Jurnal, Ekonomi Bisnis |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|--|--|--|---|
| | Eleonora Sofilda, 2016. "Analisis Pengaruh Rasio Likuiditas, Rasio Profitabilitas, Rasio Solvabilitas dan Rasio Pasar Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Yang Berada Pada Indeks LQ45 Di Bursa Efek Indonesia" | <ul style="list-style-type: none"> - Rasio Profitabilitas - Rasio Solvabilitas - Rasio Pasar Variabel Y: <ul style="list-style-type: none"> - Harga saham | probabilitas dari F sebesar $0,00000 < 0,05$ yang artinya tingkat keyakinan variabel CR, NPM, ROA, ROE, EPS, DER, PER secara simultan berpengaruh signifikan terhadap harga saham. • Berdasarkan hasil uji T: <ul style="list-style-type: none"> - pada variabel CR terhadap harga saham memiliki <i>p-value</i> t stat sebesar $0,8689 > 0,05$ yang artinya H_a ditolak, karena secara parsial tidak berpengaruh terhadap harga saham. - Pada variabel NPM terhadap harga saham memiliki <i>p-value</i> t stat sebesar $0,0001 < 0,05$ yang artinya H_a diterima, karena secara parsial berpengaruh terhadap harga saham. - Pada variabel ROA terhadap harga saham memiliki <i>p-value</i> t stat sebesar $0,9991 > 0,05$ yang artinya H_a ditolak, karena secara parsial tidak berpengaruh terhadap harga saham. - Pada variabel ROE terhadap harga saham memiliki <i>p-value</i> t stat sebesar $0,3254 > 0,05$ yang artinya H_a ditolak, karena secara parsial tidak berpengaruh terhadap harga saham. - Pada variabel EPS terhadap harga saham memiliki <i>p-value</i> t stat sebesar $0,2509 > 0,05$ yang artinya H_a ditolak, karena secara parsial tidak berpengaruh terhadap harga saham. - Pada variabel DER terhadap harga saham memiliki <i>p-value</i> t stat sebesar $0,9335 >$ | Indonesia, Vol. 11, No. 2, 2016, (ISSN) 0126-1991 |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian | Publikasi |
|-----|---|---------------------|---|-----------|
| | | | <p>0,05 yang artinya H_0 ditolak, karena secara parsial tidak berpengaruh terhadap harga saham.</p> <p>- Pada variabel PER terhadap harga saham memiliki <i>p-value</i> t stat sebesar $0,0299 < 0,05$ yang artinya H_0 diterima, karena secara parsial berpengaruh terhadap harga saham.</p> | |

Sebagaimana yang telah diuraikan di atas, terdapat beberapa jurnal yang sama dengan yang sedang diteliti oleh penulis. Penelitian Triwahono et al, Sari & Hardayanti, Indiraswari & Rahmayanti, Kurniawati & Sucipto serta Jantriu & Mahendra sama-sama membahas mengenai rasio keuangan, hanya saja pada penelitian Triwahono et al rasio yang digunakan ialah rasio profitabilitas, rasio aktivitas, rasio solvabilitas dan rasio likuiditas. Sedangkan, Sari & Hardayanti rasio yang digunakan empat rasio saja yaitu rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas dan pasar. Lalu, pada penelitian Indiraswari & Rahmayanti rasio yang digunakan empat rasio saja yaitu rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas dan efektivitas. Selanjutnya Kurniawati & Sucipto rasio yang digunakan yaitu rasio solvabilitas, profitabilitas dan likuiditas. Dan Jantriu & Mahendra rasio yang digunakan yaitu rasio likuiditas, profitabilitas, solvabilitas dan aktivitas.

Hasil penelitian Triwahono et al menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara variabel ROA, DER dan CR selama dan sesudah pandemi Covid-19, sementara terdapat perbedaan yang signifikan antara variabel TATO selama dan sesudah pandemi Covid-19. Lalu, penelitian Sari & Hardayanti menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan pada rasio solvabilitas maupun rasio pasar sebelum dan sesudah pandemi Covid-19, sementara terdapat perbedaan pada rasio likuiditas dan rasio profitabilitas sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Selain itu, hasil dari penelitian Indiraswari & Rahmayanti menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan pada rasio solvabilitas, rasio likuiditas dan rasio efektivitas sebelum dan sesudah pandemi Covid-19, serta terdapat perbedaan pada rasio profitabilitas sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Lalu, hasil penelitian dari Kurniawati & Sucipto menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan sebelum dan selama pandemi Covid-19 pada rasio profitabilitas, likuiditas dan solvabilitas. Dan hasil dari Jantriu & Mahendra menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan pada variabel ROA, DER, CR dan TATO sebelum dan selama pandemi Covid-19.

2.8. Kerangka Pemikiran

Penggunaan transportasi umum menjadi hal yang tidak asing lagi bagi orang-orang pemudik, karena mereka membutuhkan transportasi untuk dapat pulang pergi atau untuk mengantar barang ke suatu tempat ke tempat lain. Jika tidak adanya transportasi umum mungkin pasti akan banyak orang kebingungan dalam melakukan kegiatannya sehari-hari apalagi bagi orang yang tidak memiliki kendaraan pribadi itu pasti sangat sulit jika transportasi umum tidak ada. Maka, ada beberapa jenis transportasi yaitu transportasi darat seperti mobil, motor, bus, becak, angkutan umum, bajaj, dan lain-lain. Adapun transportasi laut seperti kapal pesiar, kapal pengangkut barang, dan lainnya. Lalu yang terakhir ada transportasi udara seperti pesawat, helikopter, dan lain-lain.

Beberapa jenis transportasi tersebut semuanya mengalami penurunan penumpang dan muatan barang dikarenakan adanya pandemi COVID-19 yang melanda, sehingga hal tersebut dapat berdampak pada arus kinerja keuangan suatu perusahaan di sub-sektor transportasi, di mana untuk dapat melihat dan mengetahui kinerja keuangan tersebut dengan diukur menggunakan rasio keuangan. Rasio yang digunakan dalam penelitian ini adalah rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, rasio aktivitas dan rasio nilai pasar. Yang mana rasio likuiditas dihitung dengan *Current Ratio*, rasio solvabilitas dihitung dengan *Debt to Asset Ratio*, rasio profitabilitas dihitung dengan *Return on Assets*, rasio aktivitas dihitung dengan *Total Assets Turnover* dan rasio nilai pasar dihitung dengan *Price Earning Ratio*.

Dalam menentukan variabel dalam penelitian ini, ada beberapa teori yang menjadi acuan dalam berlangsungnya penelitian ini sebagai berikut:

1. *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Ittelson (2020), *the current ratio is one of the oldest and best-known measures of short-term financial strength*. Artinya, salah satu kekuatan finansial untuk mengukur kemudahan perusahaan dalam membayar tagihannya pada saat jatuh tempo.

Dari penelitian yang dilakukan oleh Indiraswari & Rahmayanti (2022), dengan *Current Ratio* sebagai indikator rasio likuiditas diketahui bahwa tidak ada perbedaan sebelum & sesudah pandemi Covid-19 dengan nilai signifikan sebesar $0,502 > 0,05$. Dengan demikian, maka hipotesis dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut.

H₁ : Diduga tidak terdapat Perbedaan antara *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

2. *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Gillingham (2015), *the debt ratio is the most basic indikator of solvency wich identifies the percentage of assets that are funded by liabilities*. Artinya, mengidentifikasi persentase aset yang didanai oleh liabilitas dalam jangka panjang.

Dari penelitian Kurniawati & Sucipto (2023), dengan *Debt to Assets Ratio* sebagai indikator rasio solvabilitas diketahui bahwa tidak ada perbedaan sebelum dan selama pandemi Covid-19 dengan nilai signifikan sebesar $0,626 > 0,05$. Dengan demikian, maka hipotesis dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut.

H₂ : Diduga tidak terdapat perbedaan antara *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

3. *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Ittelson (2020), *Return on Assets measures management's success in employing the company's assets to generate a profit*. Artinya, seberapa besar kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan aset perusahaan untuk menghasilkan keuntungan.

Dari penelitian yang dilakukan oleh Triwahono et al (2024), dengan *Return on Assets* sebagai indikator rasio profitabilitas diketahui bahwa tidak ada perbedaan selama dan sesudah pandemi Covid-19 dengan nilai signifikan sebesar $0,438 > 0,05$. Dengan demikian, maka hipotesis dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut.

H₃ : Diduga terdapat perbedaan antara *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

4. *Total Assets Turnover* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Chandra (2019), *this ratio measures how efficiently assets are employed, overall*. Artinya, seberapa besar efisiensi perusahaan dalam menggunakan aset secara keseluruhan untuk menghasilkan keuntungan.

Dari penelitian yang dilakukan oleh Jantriu & Mahendra (2022), dengan *Total Assets Turnover* sebagai indikator rasio aktivitas diketahui bahwa tidak ada perbedaan sebelum dan selama pandemi Covid-19 dengan nilai signifikan sebesar $0,227$. Dengan demikian, maka hipotesis dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut.

H₄ : Diduga tidak terdapat perbedaan antara *Total Assets Turnover* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

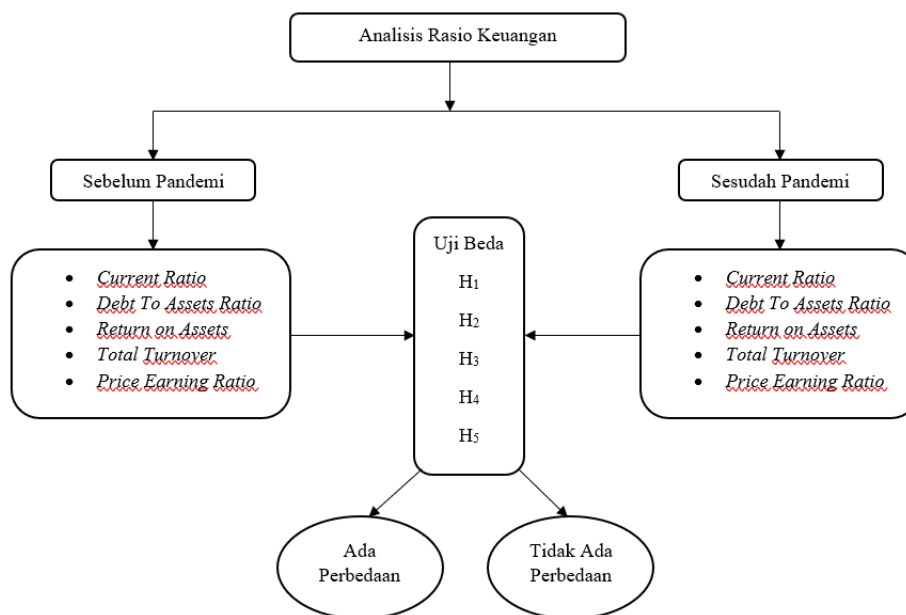
5. *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Brigham & Ehrhardt (2017), *The price earnings ratio shows how much investors are willing to pay per dollar of reported profit*. Artinya, seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menilai pasar sehingga investor bersedia untuk membeli saham yang dimiliki oleh perusahaan untuk memperoleh keuntungan.

Dari penelitian yang dilakukan oleh Sari & Hardiyanti (2023), dengan *Price Earning Ratio* sebagai indikator rasio nilai pasar diketahui bahwa tidak ada perbedaan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 dengan nilai signifikan sebesar $0,963 > 0,05$. Dengan demikian, maka hipotesis dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut.

H₅ : Diduga tidak terdapat perbedaan antara *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Untuk dapat memahami dengan jelas, penulis menggunakan hasil kerangka pemikiran ke dalam sebuah kontelasi sebagai berikut:



Gambar 2.1 Rasio Keuangan Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19

2.9. Hipotesis

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas, hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini yaitu:

H₁: Diduga Tidak Terdapat Perbedaan yang signifikan antara *Current Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

H₂: Diduga Tidak Terdapat Perbedaan yang signifikan antara *Debt to Assets Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

H₃: Diduga Tidak Terdapat Perbedaan yang signifikan antara *Return on Assets* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

H₄: Diduga Tidak Terdapat Perbedaan yang signifikan antara *Total Assets Turnover* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

H₅: Diduga Tidak Terdapat Perbedaan yang signifikan antara *Price Earning Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif. Karena, dalam penelitian ini digunakan untuk menganalisis tentang rasio keuangan pada sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Penelitian deskriptif ini menjelaskan bagaimana tingkat likuiditas, solvabilitas dan profitabilitas pada sub-sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Serta pendekatan kuantitatif ini digunakan untuk perbandingan, jumlah dan tingkatan yang disajikan dalam bentuk angka.

3.2. Objek, Unit Analisis dan Lokasi Penelitian

Objek dalam penelitian ini adalah rasio keuangan pada sub-sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi COVID-19. Untuk mengetahui rasio keuangan pada setiap sub-sektor, maka peneliti menggunakan data laporan keuangan yang diambil dari situs resmi Bursa Efek Indonesia (BEI). Yang diukur menggunakan *Current Ratio*, *Debt to Assets Ratio*, *Return on Assets*, *Total Turnover* dan *Price Earnings Ratio*.

Unit analisis dalam penelitian ini adalah perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2019-2023.

Lokasi dalam penelitian ini adalah melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia (BEI) yang beralamat di Jl. Jendral Sudirman Kav 52-53 Jakarta Selatan 12190. (www.idx.co.id)

3.3. Jenis dan Sumber Data Penelitian

Jenis data penelitian yang digunakan adalah data kuantitatif yang mana data ini dapat berupa nilai numerik besar atau kecil yang disajikan dalam bentuk angka, tingkatan, jumlah dan perbandingan.

Sumber data dalam penelitian ini adalah data sekunder yang mana data ini diperoleh penulis dari data yang sudah ada seperti artikel, literatur, hasil penelitian terdahulu maupun media tertulis lainnya yang berkaitan dengan topik pembahasan.

3.4. Operasional Variabel

Operasional variabel dibutuhkan untuk menentukan indikator, ukuran, skala data dari variabel yang terkait dengan penelitian. Dalam melakukan proses penelitian, variabel yang digunakan adalah jenis-jenis rasio keuangan yang di antaranya rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, rasio aktivitas dan rasio nilai pasar. Adapun operasional variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Operasional Variabel

| Variabel | Indikator | Skala Pengukuran |
|------------------------------|--|------------------|
| <i>Current Ratio</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Total Aset Lancar • Total Liabilitas Lancar | Rasio |
| <i>Debt to Assets Ratio</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Total Liabilitas • Total Aset | Rasio |
| <i>Return on Assets</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Laba Bersih • Total Aset | Rasio |
| <i>Total Assets TurnOver</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Pendapatan • Rata - Rata Total Aset | Rasio |
| <i>Price Earning Ratio</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Harga Per Saham • Laba Per Saham | Rasio |

3.5. Metode Penarikan Sampel

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan penarikan sampel dengan *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu.

Adapun kriteria yang dilakukan peneliti dalam pengambilan sampel, sebagai berikut:

1. Perusahaan sub-sektor transportasi yang masih terdaftar di BEI periode 2019-2023.
2. Laporan keuangan perusahaan sub-sektor transportasi yang masih terdaftar di BEI periode 2019-2023.

Berdasarkan kriteria di atas, dari total 47 perusahaan terdapat 7 perusahaan yang laporan keuangannya tidak lengkap, sisanya dari 40 perusahaan terdapat 28 perusahaan yang laporan keuangannya ada di BEI namun tidak terdaftar sebagai emiten, hal ini terjadi karena beberapa perusahaan telah delisting oleh BEI dan beberapa perusahaan tersebut telah melakukan penggantian nama perusahaan serta penggantian jenis usaha yang dijalaninya. Sehingga, perusahaan yang sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan yaitu sebanyak 12 perusahaan sub-sektor transportasi yang akan dijadikan sebagai sampel dalam penelitian ini, berikut untuk daftar perusahaannya:

Tabel 3.2 Daftar Perusahaan Sub-Sektor Transportasi di BEI Periode 2019-2023

| No. | Nama Perusahaan | Kode Emiten |
|-----|--------------------------------|-------------|
| 1. | Adi Sarana Armada Tbk | ASSA |
| 2. | Blue Bird Tbk | BIRD |
| 3. | Batavia Prosperindo Trans Tbk | BPTR |
| 4. | AirAsia Indonesia Tbk | CMPP |
| 5. | Garuda Indonesia (Persero) Tbk | GIAA |

| No. | Nama Perusahaan | Kode Emiten |
|-----|---------------------------------|-------------|
| 6. | Jaya Trishindo Tbk | HELI |
| 7. | Indomobil Multi Jasa Tbk | IMJS |
| 8. | Eka Sari Lorena Transport Tbk | LRNA |
| 9. | Steady Safe Tbk | SAFE |
| 10. | Express Transindo Utama Tbk | TAXI |
| 11. | Transkon Jaya Tbk | TRJA |
| 12. | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | WEHA |

Sumber: www.idx.com (data diolah, 2023)

Adapun, alasan perusahaan sub-sektor transportasi yang tidak termasuk ke dalam sampel penelitian ini yaitu karena perusahaan tidak dapat memenuhi persyaratan yang ditentukan oleh BEI untuk membayar kewajibannya serta terlihatnya ada masalah di perusahaan tersebut, sehingga perusahaan tersebut keluar dari emiten. Selain itu, ada juga perusahaan yang telah mengganti nama dan jenis usahanya. Berikut data perusahaannya:

Tabel 3.3 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2019-2023 Yang Tidak Termasuk Sampel

| No. | Nama Perusahaan | Kode Emiten | Keterangan |
|-----|--|-------------|--------------------------------|
| 1. | Maming Enam Sembilan Mineral Tbk | AKSI | Perubahan Nama dan Usaha |
| 2. | Arpeni Pratama Ocean Line Tbk | APOL | Delisting (keluar dari emiten) |
| 3. | Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk | BBRM | Delisting (keluar dari emiten) |
| 4. | Batulicin Nusantara Maritim Tbk | BESS | Delisting (keluar dari emiten) |
| 5. | Berlian Laju Tanker Tbk | BLTA | Delisting (keluar dari emiten) |
| 6. | Buana Lintas Lautan Tbk | BULL | Delisting (keluar dari emiten) |
| 7. | Capitol Nusantara Indonesia Tbk | CANI | Delisting (keluar dari emiten) |
| 8. | Dewata Freightinternational Tbk | DEAL | Delisting (keluar dari emiten) |
| 9. | Humpuss Intermoda Transportasi Tbk | HITS | Delisting (keluar dari emiten) |
| 10. | Indonesia Transport & Infrastructure Tbk | IATA | Delisting (keluar dari emiten) |
| 11. | Jasa Armada Indonesia Tbk | IPCM | Delisting (keluar dari emiten) |
| 12. | Armada Berjaya Trans Tbk | JAYA | Delisting (keluar dari emiten) |
| 13. | Krida Jaringan Nusantara Tbk | KJEN | Delisting (keluar dari emiten) |
| 14. | Logindo Samudramakmur Tbk | LEAD | Delisting (keluar dari emiten) |
| 15. | Mitrabahtera Segara Sejati Tbk | MBSS | Delisting (keluar dari emiten) |
| 16. | Mitra Internasional Resources Tbk | MIRA | Delisting (keluar dari emiten) |

| No. | Nama Perusahaan | Kode Emiten | Keterangan |
|-----|--------------------------------|-------------|--------------------------------|
| 17. | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk | NELY | Delisting (keluar dari emiten) |
| 18. | Nusantara Pelabuhan Handal Tbk | PORT | Delisting (keluar dari emiten) |
| 19. | Prima Globalindo Logistik Tbk | PPGL | Delisting (keluar dari emiten) |
| 20. | Pelita Samudera Shipping Tbk | PSSI | Delisting (keluar dari emiten) |
| 21. | Indo Straits Tbk | PTIS | Delisting (keluar dari emiten) |
| 22. | Putra Rajawali Kencana Tbk | PURA | Delisting (keluar dari emiten) |
| 23. | Rig Tenders Indonesia Tbk | RIGS | Delisting (keluar dari emiten) |
| 24. | Satria Antaran Prima Tbk | SAPX | Delisting (keluar dari emiten) |
| 25. | Sidomulyo Selaras Tbk | SDMU | Delisting (keluar dari emiten) |
| 26. | Sillo Maritime Perdana Tbk | SHIP | Delisting (keluar dari emiten) |
| 27. | Samudera Indonesia Tbk | SMDR | Delisting (keluar dari emiten) |
| 28. | Seochi Lines Tbk | SOCI | Delisting (keluar dari emiten) |
| 29. | Pelayaran Tamarin Samudra Tbk | TAMU | Delisting (keluar dari emiten) |
| 30. | Transcoal Pacific Tbk | TCPI | Delisting (keluar dari emiten) |
| 31. | Temas Tbk | TMAS | Delisting (keluar dari emiten) |
| 32. | Trimuda Nuansa Citra Tbk | TNCA | Delisting (keluar dari emiten) |
| 33. | Trans Power Marine Tbk | TPMA | Delisting (keluar dari emiten) |
| 34. | Guna Timur Raya Tbk | TRUK | Delisting (keluar dari emiten) |
| 35. | Wintermar Offshore Marine Tbk | WINS | Delisting (keluar dari emiten) |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah, 2024)

3.6. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis adalah sumber data sekunder, yang mana data diambil dari beberapa referensi seperti jurnal, literatur, artikel, hasil penelitian terdahulu dan media tertulis lainnya.

3.7. Metode Analisis Data

3.7.1. Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif analisis data yang digunakan untuk mendeskripsikan data yang dihitung dengan nilai rata-rata (*mean*), maksimum, minimum, sum, *range*, standar deviasi, kurtosis dan *skewness* data.

3.7.2. Uji Komparatif

Dalam penelitian ini, uji komparatif digunakan untuk menganalisis apakah ada perbedaan antara rasio keuangan perusahaan sub-sektor transportasi sebelum dan

sesudah pandemi COVID-19 periode 2019-2023. Yang mana uji komparatif yang digunakan adalah uji normalitas, uji *t-Test* dan uji *Wilcoxon*.

3.7.2.1. Uji Normalitas

Uji normalitas biasanya digunakan untuk mengukur data berskala interval, ordinal dan rasio. Selain itu, uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah data yang telah diolah mendekati distribusi normal atau tidak. Untuk dapat melakukan uji ini, penelitian ini menggunakan metode *Kolmogorov Smirnov*.

Adapun syarat untuk dapat melakukan uji *Kolmogorov Smirnov*, sebagai berikut:

1. Data berskala interval dan rasio (kuantitatif).
2. Data tunggal atau belum dikelompokkan pada tabel distribusi frekuensi.
3. Dapat digunakan untuk n besar maupun kecil.

Langkah-langkah signifikansi uji *Kolmogorov Smirnov* dengan $\alpha = 0,05$, sebagai berikut:

1. Jika *Asympatic Sig. (2-tailed)* $> 0,05$ maka data berdistribusi normal.
2. Jika *Asympatic Sig. (2-tailed)* $< 0,05$ maka data tidak berdistribusi normal.

3.7.2.2. Uji *t-Test*

Uji *t-Test* digunakan untuk mengetahui rasio keuangan sesudah pandemi COVID-19 ada perbedaan atau tidak. Maka hal ini dapat dilakukan untuk menguji kebenaran hipotesis yang diajukan dalam peneliti ini. Adapun langkah-langkah untuk dapat melakukan uji ini, sebagai berikut:

- a. Menentukan hipotesis
 - a. $H_0: \mu_1 = \mu_2$, artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.
 - b. $H_0: \mu_1 \neq \mu_2$, artinya terdapat perbedaan yang signifikan antara rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.
- b. Mencari nilai signifikan dengan menggunakan $\alpha = 0,05$ dengan kriteria pengambilan keputusan, sebagai berikut:
 - a. Jika nilai *Sig. (2-tailed)* $> 0,05$, maka H_0 diterima, artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.
 - b. Jika nilai *Sig. (2-tailed)* $< 0,05$, maka H_0 ditolak, artinya terdapat perbedaan yang signifikan antara rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.

3.7.2.3. Uji *Wilcoxon*

Uji *Wilcoxon* digunakan untuk menguji perbedaan antar dua pasangan, yang mana menguji komparasi antar pengamatan rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19. Uji *Wilcoxon* dapat menjadi pengganti uji *t-Test* jika data tidak

berdistribusi normal. Adapun langkah-langkah untuk dapat melakukan uji ini adalah sebagai berikut:

1. Menentukan Hipotesis
 - a. $H_0: \mu_1 = \mu_2$, artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.
 - b. $H_0: \mu_1 \neq \mu_2$, artinya terdapat perbedaan yang signifikan antara rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.
2. Mencari nilai signifikansi dengan menggunakan $\alpha = 0,05$. Dengan kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:
 - a. Jika nilai *Sig.* (2-tailed) $> 0,05$, maka H_0 diterima, yang artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.
 - b. Jika nilai *Sig.* (2-tailed) $< 0,05$, maka H_0 ditolak, yang artinya terdapat perbedaan yang signifikan antara rasio keuangan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19.

BAB IV

HASIL PENELITIAN & PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1. Gambaran Umum Bursa Efek Indonesia

Dalam penelitian ini penulis memilih salah satu sub-sektor yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Yang mana Bursa Efek Indonesia merupakan situs yang menyediakan beberapa data perusahaan berupa laporan keuangan, data statistik harga saham perusahaan untuk dapat diakses oleh penulis dalam melakukan penelitiannya. Sehingga penelitian ini menggunakan data laporan keuangan sub-sektor transportasi periode 2019-2023 yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebagai acuan dalam berjalan penelitian ini.

4.1.2. Perkembangan Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di

BEI

Sektor transportasi merupakan salah satu perusahaan yang sangat banyak digunakan oleh masyarakat di Indonesia guna memudahkan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain. Namun, pada saat pandemi COVID-19 melanda Indonesia penggunaan transportasi umum terbatas. Sehingga, hal ini dapat berdampak pada kinerja keuangan perusahaan sub-sektor transportasi. Selain itu, jumlah emiten yang terdaftar di BEI berbeda-beda setiap tahunnya. Hal ini, terjadi karena perusahaan tersebut telah keluar dari emiten.

Total perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2019 atau sebelum pandemi COVID-19 berjumlah 42 perusahaan, pada periode 2020 atau masa pandemi COVID-19 jumlah perusahaan sub-sektor transportasi bertambah menjadi 46 perusahaan. Lalu, masih pada masa pandemi COVID-19 yaitu periode 2021 & 2022 jumlah perusahaan sub-sektor transportasi berjumlah 12 perusahaan dan 11 perusahaan. Dan sesudah pandemi COVID-19 yaitu periode 2023 berjumlah 12 perusahaan.

Sehingga penelitian ini dilakukan dengan teknik *purposive sampling*. Yang mana, sampel yang digunakan adalah sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan sebagai berikut:

1. Perusahaan sub-sektor transportasi yang masih terdaftar di BEI periode 2019-2023.
2. Laporan keuangan perusahaan sub-sektor transportasi yang masih terdaftar di BEI periode 2019-2023.

Berdasarkan kriteria di atas dapat disimpulkan bahwa, dari total 46 perusahaan sub-sektor transportasi, yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu sebanyak 11 perusahaan sub-sektor transportasi. Hal ini, bukan semata-mata penulis membuang perusahaan yang lain begitu saja. Perusahaan tersebut tidak masuk ke dalam sampel

karena pada periode berikutnya perusahaan tersebut telah keluar dari emiten dengan alasan atau problem tertentu.

Tabel 4.1 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Termasuk Sebagai Sampel

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|---------------------------------|
| 1. | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk |
| 2. | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 3. | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 4. | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk |
| 5. | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk |
| 6. | HELI | Jaya Trishindo Tbk |
| 7. | IMJS | Indomobil Multi Jasa Tbk |
| 8. | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk |
| 9. | SAFE | Steady Safe Tbk |
| 10. | TAXI | Express Transindo Utama Tbk |
| 11. | TRJA | Transkon Jaya Tbk |
| 12. | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah, 2024)

4.2. Kondisi/Fakta Dari Variabel Yang Diteliti Pada Lokasi Penelitian

Variabel yang dijadikan objek dalam penelitian ini adalah rasio keuangan pada perusahaan sub-sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi COVID-19. Di mana rasio tersebut adalah rasio likuiditas dihitung dengan *Current Ratio* (CR), rasio solvabilitas dihitung dengan *Debt to Assets Ratio* (DAR), rasio profitabilitas dihitung dengan *Return on Assets* (ROA), rasio aktivitas dihitung dengan *Total Assets Turnover* (TATO) dan rasio nilai pasar dihitung dengan *Price Earning Ratio* (PER). Untuk dapat melakukan perhitungan tersebut, ada beberapa komponen keuangan yang digunakan dalam laporan keuangan pada masing-masing perusahaan. Di mana laporan keuangan yang digunakan adalah laporan keuangan periode 2019 sebelum pandemi COVID-19, 2020-2022 selama pandemi COVID-19 dan 2023 sesudah pandemi COVID-19.

4.2.1. *Current Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023

Berdasarkan tabel di bawah dapat dilihat bahwa tingkat persentase *Current Ratio* pada setiap perusahaan berbeda, yakni sesudah pandemi COVID-19 perusahaan yang menghasilkan nilai *Current Ratio* tertinggi ialah perusahaan dengan kode emiten ASSA dengan nilai sebesar 0,88%, BIRD dengan nilai sebesar 1,71%, BPTR dengan nilai sebesar 0,67%, GIAA dengan nilai sebesar 0,56%, IMJS dengan nilai sebesar 0,92%, dan WEHA dengan nilai sebesar 2,9%.

Lalu, perusahaan yang menghasilkan nilai *Current Ratio* tertinggi sebelum pandemi COVID-19 ialah perusahaan dengan kode emiten CMPP dengan nilai sebesar 0,48% HELI dengan nilai sebesar 1,69% dan LRNA dengan nilai sebesar 2,28%. Sisanya yaitu perusahaan yang menghasilkan nilai *Current Ratio* tertinggi selama pandemi COVID-19 ialah perusahaan dengan kode emiten ASSA dengan nilai sebesar

0,9%, BIRD dengan nilai sebesar 2,42%, SAFE dengan nilai sebesar 0,14% dan TRJA dengan nilai sebesar 0,98%.

Hal ini menunjukkan bahwa masing-masing perusahaan memiliki kemampuan dalam memenuhi atau membayar kewajiban jangka pendeknya dalam periode tertentu. Dapat dilihat pada tabel di bawah, perusahaan sub-sektor transportasi yang mampu membayar atau memenuhi kewajiban jangka pendeknya sesudah terjadinya pandemi Covid-19 yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten ASSA, BIRD, BPTR, GIAA, IMJS, TAXI, TRJA dan WEHA. Yang artinya perusahaan tersebut mampu membayar kewajiban jangka pendeknya setelah pemulihan dari pandemi Covid-19.

Namun, dapat dilihat juga bahwa perusahaan sub-sektor transportasi yang mengalami penurunan sesudah Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten CMPP, HELI, LRNA, SAFE dan WEHA. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan tersebut belum mampu untuk membayar atau memenuhi kewajiban jangka pendeknya sesudah terjadinya pandemi Covid-19.

Tabel 4.2 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Current Ratio (CR)

| Kode Emiten | Sebelum Pandemi | Selama Pandemi | | | Sesudah Pandemi |
|-------------|-----------------|----------------|------|------|-----------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| ASSA | 0,53 | 0,44 | 0,9 | 0,86 | 0,88 |
| BIRD | 1,25 | 1,94 | 2,42 | 1,52 | 1,71 |
| BPTR | 0,24 | 0,22 | 0,32 | 0,39 | 0,67 |
| CMPP | 0,48 | 0,03 | 0,03 | 0,04 | 0,04 |
| GIAA | 0,33 | 0,12 | 0,05 | 0,48 | 0,56 |
| HELI | 1,69 | 1,1 | 1,03 | 0,49 | 0,31 |
| IMJS | 0,84 | 0,86 | 0,82 | 0,71 | 0,92 |
| LRNA | 2,28 | 0,8 | 1,01 | 0,75 | 0,85 |
| SAFE | 0,13 | 0,11 | 0,08 | 0,14 | 0,10 |
| TAXI | 0,29 | 0,21 | 7,2 | 7,68 | 7,57 |
| TRJA | 0,38 | 0,6 | 0,89 | 0,98 | 0,56 |
| WEHA | 0,52 | 0,37 | 0,42 | 1,54 | 2,9 |

Sumber: Laporan Keuangan (data diolah, 2024)

4.2.2. *Debt to Assets Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023

Berdasarkan tabel di bawah dapat dilihat bahwa tingkat persentase *Debt to Assets Ratio* pada setiap perusahaan berbeda, yakni perusahaan yang menghasilkan nilai terendah sesudah pandemi COVID-19 ialah perusahaan dengan kode emiten ASSA dengan nilai sebesar 0,23%, BPTR dengan nilai sebesar 0,67%, GIAA dengan

nilai sebesar 1,19%, IMJS dengan nilai sebesar 0,83%, LRNA dengan nilai sebesar 0,15%, SAFE dengan nilai sebesar 1,16% dan TAXI dengan nilai sebesar 0,17%.

Lalu, perusahaan yang menghasilkan nilai *Debt to Assets Ratio* terendah selama pandemi COVID-19 ialah perusahaan dengan kode emiten BPTR dengan nilai sebesar 0,17%, LRNA dengan nilai sebesar 0,2% dan TRJA dengan nilai sebesar 0,5%. Sisanya, perusahaan yang menghasilkan nilai *Debt to Assets Ratio* terendah sebelum pandemi COVID-19 ialah HELI dengan nilai sebesar 0,35%, LRNA dengan nilai sebesar 0,14% dan WEHA dengan nilai sebesar 0,15%.

Hal ini menunjukkan bahwa masing-masing perusahaan memiliki kemampuan dalam membiayai liabilitasnya dengan menggunakan aset. Namun, semakin tinggi nilai *Debt to Assets Ratio* ini maka semakin tinggi tingkat risiko yang akan dihadapi perusahaan. Jika semakin rendah *Debt to Assets Ratio* ini maka semakin rendah tingkat risiko yang akan dihadapi perusahaan, karena tingkat risiko ini yang paling aman untuk kreditur saat melakukan likuidasi.

Dapat dikatakan bahwa perusahaan sub-sektor transportasi yang memiliki nilai *Debt to Assets Ratio* terendah, maka perusahaan tersebut menunjukkan liabilitas bukan merupakan penyedia dana utama perusahaan. Perusahaan sub-sektor transportasi yang memiliki nilai *Debt to Assets Ratio* terendah sebelum pandemi Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten HELI, LRNA dan WEHA. Lalu, perusahaan sub-sektor transportasi yang menghasilkan nilai *Debt to Assets Ratio* terendah selama pandemi Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten ASSA, BIRD, LRNA, TAXI dan WEHA. Sedangkan yang menghasilkan nilai *Debt to Assets Ratio* terendah sesudah pandemi Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten ASSA, BIRD, BPTR, LRNA dan TAXI.

Namun, dapat dilihat juga bahwa perusahaan sub-sektor transportasi yang mengalami penurunan sesudah pandemi Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten ASSA, BIRD, IMJS, TAXI dan TRJA. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan tersebut mampu memperlihatkan bahwa liabilitas bukan penyedia dana utama bagi perusahaan.

Tabel 4.3 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Debt to Assets Ratio (DAR)

| Kode Emiten | Sebelum Pandemi | Selama Pandemi | | | Sesudah Pandemi |
|-------------|-----------------|----------------|------|------|-----------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| ASSA | 0,26 | 0,28 | 0,2 | 0,25 | 0,23 |
| BIRD | 0,27 | 0,28 | 0,22 | 0,22 | 0,26 |
| BPTR | 0,59 | 0,58 | 0,7 | 0,79 | 0,67 |
| CMPP | 0,92 | 1,48 | 2,01 | 2,27 | 2,29 |
| GIAA | 0,87 | 1,18 | 1,85 | 1,25 | 1,19 |
| HELI | 0,35 | 0,61 | 0,53 | 0,76 | 1,44 |

| Kode Emiten | Sebelum Pandemi | Selama Pandemi | | | Sesudah Pandemi |
|-------------|-----------------|----------------|------|------|-----------------|
| | | | | | |
| IMJS | 0,86 | 0,85 | 0,85 | 0,84 | 0,83 |
| LRNA | 0,14 | 0,19 | 0,2 | 0,24 | 0,15 |
| SAFE | 1,14 | 1,21 | 1,23 | 1,21 | 1,16 |
| TAXI | 1,95 | 3,14 | 0,16 | 0,19 | 0,17 |
| TRJA | 0,73 | 0,54 | 0,5 | 0,6 | 0,67 |
| WEHA | 0,15 | 0,14 | 0,51 | 0,33 | 0,35 |

Sumber: Laporan Keuangan (data diolah, 2024)

4.2.3. *Return on Assets* Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023

Berdasarkan tabel di bawah dapat dilihat bahwa tingkat persentase *Return on Assets* pada setiap perusahaan berbeda, yakni perusahaan yang menghasilkan nilai *Return on Assets* tertinggi selama pandemi COVID-19 ialah perusahaan dengan kode emiten CMPP dengan nilai sebesar -0,46%, GIAA dengan nilai sebesar -0,58%, HELI dengan nilai sebesar -0,38%, dan TAXI dengan nilai sebesar 2,07%.

Lalu, perusahaan yang menghasilkan nilai *Return on Assets* tertinggi sesudah pandemi COVID-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten BIRD dengan nilai sebesar 0,06%, CMPP dengan nilai sebesar -0,18%, HELI dengan nilai sebesar 0,01%, IMJS dengan nilai sebesar 0,01%, SAFE dengan nilai sebesar 0,08% dan WEHA dengan nilai sebesar 0,09%. Meskipun CMPP menghasilkan -0,18%, bisa dikatakan bahwa mendapatkan persentase yang terbaik dari periode sebelumnya.

Sisanya, perusahaan yang menghasilkan nilai *Return on Assets* tertinggi sebelum pandemi COVID-19 ialah perusahaan dengan kode emiten CMPP dengan nilai sebesar -0,06%, HELI dengan nilai sebesar 0,11%, dan TRJA dengan nilai sebesar 0,06%.

Dari penjelasan di atas, dapat dikatakan bahwa pada setiap perusahaan memiliki kemampuan dalam menghasilkan laba perusahaan. Selain itu, rasio ini digunakan guna mengetahui seberapa besar keuntungan yang didapatkan dari investasi yang berasal dari aset yang dimiliki perusahaan.

Maka, dapat dikatakan juga bahwa perusahaan sub-sektor transportasi yang mengalami penurunan sesudah pandemi Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten ASSA, BPTR, CMPP, HELI dan TRJA. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan tersebut belum mampu menghasilkan laba sesudah pandemi Covid-19 yang didapatkan dari investasi serta aset yang dimiliki oleh perusahaan.

Selain itu untuk sisanya yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten BIRD, GIAA, IMJS, LRNA, SAFE, TAXI, dan WEHA menunjukkan bahwa perusahaan tersebut mampu menghasilkan laba sesudah pandemi Covid-19.

Tabel 4.4 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Return on Assets

| Kode Emiten | Sebelum Pandemi | Selama Pandemi | | | Sesudah Pandemi |
|-------------|-----------------|----------------|-------|-------|-----------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| ASSA | 0,02 | 0,01 | 0,03 | 0,00 | 0,00 |
| BIRD | 0,04 | - 0,02 | 0,00 | 0,05 | 0,06 |
| BPTR | 0,02 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| CMPP | -0,06 | -0,45 | -0,46 | -0,31 | -0,18 |
| GIAA | -0,01 | -0,23 | -0,58 | 0,6 | 0,04 |
| HELI | 0,11 | 0,02 | 0,01 | -0,38 | 0,01 |
| IMJS | 0,00 | -0,00 | -0,00 | 0,00 | 0,01 |
| LRNA | -0,02 | -0,11 | -0,16 | -0,09 | -0,00 |
| SAFE | 0,03 | -0,05 | 0,00 | 0,04 | 0,08 |
| TAXI | -0,58 | -0,22 | 2,07 | -0,2 | -0,06 |
| TRJA | 0,06 | 0,06 | 0,07 | 0,04 | 0,01 |
| WEHA | 0,02 | -0,15 | -0,04 | 0,07 | 0,09 |

Sumber: Laporan Keuangan (data diolah, 2024)

4.2.4. *Total Assets Turnover* Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode

2019-2023

Berdasarkan tabel di bawah dapat dilihat bahwa tingkat perputaran aset *Total Assets Turnover* pada setiap perusahaan berbeda, yakni yang menghasilkan *Total Assets Turnover* tertinggi sebelum pandemi COVID-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten CMPP dengan nilai sebesar 2,46 kali putaran, GIAA dengan nilai sebesar 1,06 kali putaran, HELI dengan nilai sebesar 1,39 kali putaran, IMJS dengan nilai sebesar 0,25 kali putaran, LRNA dengan nilai sebesar 0,41 kali putaran, TAXI dengan nilai sebesar 0,15 kali putaran dan TRJA dengan nilai sebesar 1,47 kali putaran.

Lalu, perusahaan yang menghasilkan *Total Assets Turnover* tertinggi sesudah pandemi COVID-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten BPTR dengan nilai sebesar 0,32 kali putaran, SAFE dengan nilai 0,96 kali putaran dan WEHA dengan nilai 0,83 kali putaran. Sisanya yaitu perusahaan yang menghasilkan *Total Assets Turnover* tertinggi selama pandemi COVID-19 yaitu dengan kode emiten ASSA dengan nilai sebesar 0,91 kali putaran.

Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam menggunakan seluruh aset perusahaan secara efektif dan efisien. Semakin besar nilai *Total Assets Turnover* maka semakin sedikit aset yang digunakan oleh perusahaan. Sehingga, dari hasil tabel dan penjelasan di atas dapat dikatakan bahwa nilai *Total Assets Turnover* tertinggi sebelum pandemi Covid-19 yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten CMPP, GIAA, HELI, IMJS, LRNA, TAXI dan TRJA.

Lalu, nilai *Total Assets TurnOver* tertinggi selama pandemi Covid-19 yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten ASSA. Sedangkan, nilai *Total Assets TurnOver* tertinggi sesudah pandemi Covid-19 yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten BPTR, SAFE dan WEHA.

Dapat dilihat juga bahwa *Total Assets Turnover* perusahaan yang mengalami penurunan sesudah pandemi Covid-19 yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten CMPP, GIAA, HELI, IMJS, LRNA, TAXI dan TRJA. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan tersebut belum mampu menggunakan seluruh asetnya secara efektif.

Tabel 4.5 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Total Assets TurnOver

| Kode Emiten | Sebelum Pandemi | Selama Pandemi | | | Sesudah Pandemi |
|-------------|-----------------|----------------|------|------|-----------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| ASSA | 0,52 | 0,61 | 0,91 | 0,88 | 0,61 |
| BIRD | 0,56 | 0,28 | 0,32 | 0,53 | 0,61 |
| BPTR | 0,3 | 0,3 | 0,31 | 0,32 | 0,32 |
| CMPP | 2,46 | 0,37 | 0,11 | 0,72 | 1,15 |
| GIAA | 1,06 | 0,19 | 0,15 | 0,31 | 0,45 |
| HELI | 1,39 | 0,54 | 0,2 | 0,17 | 0,42 |
| IMJS | 0,25 | 0,17 | 0,17 | 0,19 | 0,19 |
| LRNA | 0,41 | 0,23 | 0,28 | 0,4 | 0,32 |
| SAFE | 0,51 | 0,42 | 0,52 | 0,89 | 0,96 |
| TAXI | 0,15 | 0,06 | 0,04 | 0,04 | 0,07 |
| TRJA | 1,47 | 0,7 | 0,64 | 0,64 | 0,61 |
| WEHA | 0,49 | 0,29 | 0,42 | 0,71 | 0,83 |

Sumber: Laporan Keuangan (data diolah, 2024)

4.2.5. *Price Earning Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi COVID-19 Periode 2019-2023

Berdasarkan tabel di bawah nilai tingkat nilai *Price Earning Ratio* yang dihasilkan setiap perusahaan berbeda, yakni yang menghasilkan nilai *Price Earning Ratio* tertinggi sebelum pandemi Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten WEHA dengan nilai sebesar 37 kali dan TAXI dengan nilai sebesar -0,83 kali.

Lalu, perusahaan yang menghasilkan nilai *Price Earning Ratio* tertinggi selama pandemi Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten ASSA dengan nilai sebesar 90,71 kali, BIRD dengan nilai sebesar 460 kali, BPTR dengan nilai sebesar 67,8 kali, CMPP dengan nilai sebesar -0,84 kali, GIAA dengan nilai sebesar 0,1 kali, HELI dengan nilai sebesar 81,5 kali, LRNA dengan nilai sebesar -1,63 kali, SAFE dengan nilai sebesar 198,2 kali dan TRJA dengan nilai sebesar 14,65 kali.

Sisanya yaitu perusahaan yang menghasilkan *Price Earning Ratio* tertinggi sesudah pandemi Covid-19 yaitu perusahaan dengan kode emiten ASSA dengan nilai sebesar 27,55 kali, HELI dengan nilai sebesar 511,9 kali, IMJS dengan nilai sebesar 7,26 kali dan TRJA dengan nilai sebesar 27,42, .

Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan dapat menghasilkan performa yang baik dengan imbal hasil yang optimal bagi pemegang saham itu sendiri maupun perusahaan. Semakin tinggi nilai *Price Earning Ratio* maka semakin besar pula harga saham perusahaan tersebut dalam performa dari tiap lembar sahamnya. Sehingga, nilai *Price Earning Ratio* tertinggi sebelum pandemi Covid-19 yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten WEHA dan TAXI.

Lalu, nilai *Price Earning Ratio* tertinggi selama pandemi Covid-19 yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten ASSA, BIRD, BPTR, CMPP, GIAA, HELI, LRNA, SAFE dan TRJA. Sedangkan, nilai *Price Earning Ratio* tertinggi sesudah pandemi Covid-19 yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten ASSA, HELI, IMJS dan TRJA.

Dapat dikatakan juga bahwa *Price Earning Ratio* sesudah pandemi Covid-19 yang mengalami penurunan yaitu perusahaan sub-sektor transportasi dengan kode emiten BIRD, BPTR, SAFE dan WEHA. Hal ini menunjukkan bahwa performa perusahaan masih belum baik dalam imbal hasil, sehingga dapat membuat performa tiap per lembar sahamnya merosot.

Tabel 4.6 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Price Earning Ratio

| Kode Emiten | Sebelum Pandemi | Selama Pandemi | | | Sesudah Pandemi |
|-------------|-----------------|----------------|--------|--------|-----------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| ASSA | 22,77 | 24,76 | 90,71 | 27,25 | 27,55 |
| BIRD | 19,76 | -20,31 | 460 | 9,86 | 9,89 |
| BPTR | 17,02 | 40,3 | 67,76 | 16,52 | 11,27 |
| CMPP | -12,48 | -0,71 | -0,84 | -1,24 | -1,24 |
| GIAA | -20,7 | -0,27 | -0,09 | 0,1 | 0,00 |
| HELI | 7,78 | 27 | 81,5 | -2,72 | 511,39 |
| IMJS | - | - | - | - | 7,26 |
| LRNA | -6,67 | -1,63 | -2,71 | -3,09 | 0,46 |
| SAFE | 13,89 | -6,64 | 198,2 | 13,07 | 11,01 |
| TAXI | -0,83 | -5,79 | 2,71 | -34,25 | -125 |
| TRJA | - | 5,01 | 14,65 | 9,45 | 27,42 |
| WEHA | 37 | -1,66 | -19,27 | 6,11 | 7,59 |

Sumber: Laporan Keuangan (data diolah, 2024)

4.3. Analisis Data

Dalam penelitian ini analisis data yang digunakan adalah statistik deskriptif dan uji komparatif. Di mana uji komparatif yang digunakan adalah uji normalitas, uji *t-Test* dan uji *Wilcoxon*. Uji normalitas dilakukan untuk menganalisis data apakah data tersebut berdistribusi normal atau tidak, jika data yang telah diolah berdistribusi normal maka uji *t-Test* yang akan digunakan. Sebaliknya jika tidak berdistribusi normal, maka uji *Wilcoxon* yang akan digunakan dalam penelitian ini. Untuk dapat melakukan uji tersebut, penulis menggunakan aplikasi SPSS26 untuk dapat mempermudah dan melanjutkan penelitian ini.

4.3.1. Analisis Statistik Deskriptif Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

4.3.1.1. *Current Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berikut hasil analisis statistik deskriptif *Current Ratio* pada sub-sektor transportasi sebelum & sesudah pandemi Covid-19 periode 2019 & 2023.

Tabel 4.7 Hasil Uji Statistik Deskriptif CR Periode 2019 & 2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|--------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| CR_2019 | 12 | 0,13 | 2,28 | 0,7467 | 0,66237 | 0,88710 |
| CR_2023 | 12 | 0,04 | 7,57 | 1,4225 | 2,08641 | 1,46672 |
| Valid N (listwise) | 12 | | | | | |

Sumber: SPSS 26 (data diolah, 2024)

Berdasarkan hasil tabel 4.7 di atas dapat disimpulkan bahwa, hasil perolehan koefisien variasi dari variabel *Current Ratio* mendeskripsikan nilai sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 mengalami peningkatan. Hal ini terjadi karena, sebaran data masih kurang merata, sehingga mencerminkan perusahaan dalam keadaan ketidakpastian untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

4.3.1.2. *Debt to Assets Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Tabel 4.8 Hasil Uji Statistik Deskriptif DAR Periode 2019 & 2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|--------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| DAR_2019 | 12 | 0,14 | 1,95 | 0,6858 | 0,52107 | 0,75977 |
| DAR_2023 | 12 | 0,15 | 2,29 | 0,7842 | 0,64537 | 0,82300 |
| Valid N (listwise) | 12 | | | | | |

Sumber: SPSS 26 (data diolah, 2024)

Berdasarkan tabel 4.8 di atas dapat disimpulkan bahwa, hasil perolehan koefisien variasi dari variabel *Debt to Assets Ratio* mendeskripsikan nilai sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 mengalami peningkatan. Hal ini terjadi karena, sebaran

data masih kurang merata, sehingga menunjukkan terdapat ketidakstabilan perusahaan dalam mengelola utangnya yang relatif terhadap aset perusahaan.

4.3.1.3. *Return on Assets* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berikut hasil analisis statistik deskriptif *Return on Assets* pada sub-sektor transportasi sebelum & sesudah pandemi Covid-19 periode 2019 & 2023.

Tabel 4.9 Hasil Uji Statistik Deskriptif ROA Periode 2019 & 2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|---------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| ROA_2019 | 12 | -0,58 | 0,11 | -0,0308 | 0,17799 | -5,77271 |
| ROA_2023 | 12 | -0,18 | 0,09 | 0,0058 | 0,07115 | 12,19781 |
| Valid N (listwise) | 12 | | | | | |

Sumber: SPSS 26 (data diolah, 2024)

Berdasarkan tabel 4.9 di atas dapat disimpulkan bahwa, hasil perolehan koefisien variasi dari variabel *Return on Assets* mendeskripsikan nilai sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 mengalami peningkatan. Hal ini terjadi karena, sebaran data masih kurang merata, sehingga menunjukkan terdapat ketidakstabilan dalam efektivitas penggunaan aset dalam menghasilkan laba perusahaan.

4.3.1.4. *Total Assets Turnover* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berikut hasil analisis statistik deskriptif *Total Assets Turnover* pada sub-sektor transportasi sebelum & sesudah pandemi Covid-19 periode 2019 & 2023.

Tabel 4.10 Hasil Uji Statistik Deskriptif TATO Periode 2019 & 2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|--------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| TATO_2019 | 12 | 0,15 | 2,46 | 0,7975 | 0,67846 | 0,85074 |
| TATO_2023 | 12 | 0,07 | 1,15 | 0,5450 | 0,31762 | 0,58279 |
| Valid N (listwise) | 12 | | | | | |

Sumber: SPSS 26 (data diolah, 2024)

Berdasarkan tabel 4.10 di atas dapat disimpulkan bahwa, hasil perolehan koefisien variasi dari variabel *Total Assets Turnover* mendeskripsikan nilai sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 mengalami penurunan. Hal ini menunjukkan bahwa sebaran data sudah merata, sehingga penggunaan seluruh aset untuk menghasilkan pendapatan sudah efektif dilakukan setelah terjadinya pandemi.

4.3.1.5. *Price Earning Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berikut hasil analisis statistik deskriptif *Price Earning Ratio* pada sub-sektor transportasi sebelum & sesudah pandemi Covid-19 periode 2019 & 2023.

Berdasarkan tabel 4.11 di bawah dapat disimpulkan bahwa, hasil perolehan koefisien variasi dari variabel *Price Earning Ratio* mendeskripsikan nilai sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 mengalami peningkatan. Hal ini terjadi karena, sebaran data masih kurang merata, sehingga terdapat ketidakstabilan dalam valuasi pasar dari segi fluktuasi harga saham maupun laba yang dilaporkan.

Tabel 4.11 Hasil Uji Statistik Deskriptif PER Periode 2019 & 2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|---------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| PER_2019 | 10 | -20,70 | 37,00 | 7,7540 | 17,79277 | 2,29466 |
| PER_2023 | 12 | -125,00 | 511,39 | 40,6333 | 153,53439 | 3,77853 |
| Valid N (listwise) | 10 | | | | | |

Sumber: SPSS 26 (data diolah, 2024)

4.3.2. Uji Normalitas Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

4.3.2.1. *Current Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Tabel 4.12 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov CR Periode 2019 & 2023

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | | |
|------------------------------------|----------------|-------------------|-------------------|
| | | CR_2019 | CR_2023 |
| N | | 12 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | ,7467 | 1,4225 |
| | Std. Deviation | ,66237 | 2,08641 |
| Most Extreme Differences | Absolute | ,295 | ,345 |
| | Positive | ,295 | ,345 |
| | Negative | -,176 | -,254 |
| Test Statistic | | ,295 | ,345 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,005 ^c | ,000 ^c |

a. *Test distribution is Normal.*

b. *Calculated from data.*

c. *Lilliefors Significance Correction.*

Sumber: SPSS26, (data diolah, 2024)

Untuk dapat melanjutkan penelitian ini, penulis menguji data *Current Ratio* yang telah dihitung sebelumnya agar mengetahui apakah data tersebut berdistribusi normal atau tidak. Jika nilai signifikansi yang dihasilkan $> \alpha = 0,05$ atau berdistribusi normal maka uji *t-Test* yang akan digunakan dalam penelitian ini, sebaliknya jika nilai signifikansi yang dihasilkan $< \alpha = 0,05$ atau tidak berdistribusi normal maka uji yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Wilcoxon*.

Berdasarkan hasil tabel 4.12 di atas, dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* sebelum & sesudah pandemi Covid-19 berdistribusi tidak normal karena nilai signifikansinya $< 0,05$. Dengan nilai $0,005 < 0,05$ sebelum pandemi Covid-19 dan $0,000 < 0,05$ sesudah pandemi Covid-19.

4.3.2.2. *Debt to Assets Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Tabel 4.13 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov DAR Periode 2019 & 2023

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | | |
|------------------------------------|----------------|---------------------|---------------------|
| | | DAR_2019 | DAR_2023 |
| N | | 12 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | ,6858 | ,7842 |
| | Std. Deviation | ,52107 | ,64537 |
| Most Extreme Differences | Absolute | ,160 | ,166 |
| | Positive | ,160 | ,166 |
| | Negative | -,147 | -,163 |
| Test Statistic | | ,160 | ,166 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,200 ^{c,d} | ,200 ^{c,d} |

a. *Test distribution is Normal.*

b. *Calculated from data.*

c. *Lilliefors Significance Correction.*

d. *This is a lower bound of the true significance.*

Sumber: SPSS26, (data diolah, 2024)

Untuk dapat melanjutkan penelitian ini, penulis menguji data *Debt to Assets Ratio* yang telah dihitung sebelumnya agar mengetahui apakah data tersebut berdistribusi normal atau tidak. Jika nilai signifikansi yang dihasilkan $> \alpha = 0,05$ atau berdistribusi normal maka uji *t-Test* yang akan digunakan dalam penelitian ini, sebaliknya jika nilai signifikansi yang dihasilkan $< \alpha = 0,05$ atau tidak berdistribusi normal maka uji yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Wilcoxon*.

Berdasarkan hasil tabel 4.13 di atas, dapat disimpulkan bahwa *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 berdistribusi normal. Karena nilai signifikansinya sebesar $0,2 < 0,05$ sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

4.3.2.3. *Return on Assets* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Untuk dapat melanjutkan penelitian ini, penulis menguji data *Return on Assets* yang telah dihitung sebelumnya agar mengetahui apakah data tersebut berdistribusi normal atau tidak. Jika nilai signifikansi yang dihasilkan $> \alpha = 0,05$ atau berdistribusi normal maka uji *t-Test* yang akan digunakan dalam penelitian ini, sebaliknya jika nilai signifikansi yang dihasilkan $< \alpha = 0,05$ atau tidak berdistribusi normal maka uji yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Wilcoxon*.

Berdasarkan hasil tabel 4.14 di bawah, dapat disimpulkan bahwa *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 tidak berdistribusi normal. Karena nilai signifikansinya sebesar $0,000 < 0,05$ sebelum pandemi Covid-19 dan $0,004 > 0,05$ sesudah pandemi Covid-19.

Tabel 4.14 Hasil Uji *Kolmogorov Smirnov* ROA Periode 2019 & 2023

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | | |
|------------------------------------|----------------|-------------------|-------------------|
| | | ROA_2019 | ROA_2023 |
| N | | 12 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | -,0308 | ,0058 |
| | Std. Deviation | ,17799 | ,07115 |
| Most Extreme Differences | Absolute | ,358 | ,301 |
| | Positive | ,222 | ,143 |
| | Negative | -,358 | -,301 |
| Test Statistic | | ,358 | ,301 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,000 ^c | ,004 ^c |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

Sumber: SPSS26, (data diolah, 2024)

4.3.2.4. Total Assets Turnover Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Tabel 4.15 Hasil Uji *Kolmogorov Smirnov* TATO Periode 2019 & 2023

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | | |
|------------------------------------|----------------|-------------------|---------------------|
| | | TATO_2019 | TATO_2023 |
| N | | 12 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | ,7975 | ,5450 |
| | Std. Deviation | ,67846 | ,31762 |
| Most Extreme Differences | Absolute | ,304 | ,169 |
| | Positive | ,304 | ,169 |
| | Negative | -,170 | -,081 |
| Test Statistic | | ,304 | ,169 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,003 ^c | ,200 ^{c,d} |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Sumber: SPSS26, (data diolah, 2024)

Untuk dapat melanjutkan penelitian ini, penulis menguji data *Total Assets Turnover* yang telah dihitung sebelumnya agar mengetahui apakah data tersebut berdistribusi normal atau tidak. Jika nilai signifikansi yang dihasilkan $> \alpha = 0,05$ atau berdistribusi normal maka uji *t-Test* yang akan digunakan dalam penelitian ini, sebaliknya jika nilai signifikansi yang dihasilkan $< \alpha = 0,05$ atau tidak berdistribusi normal maka uji yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Wilcoxon*.

Berdasarkan hasil tabel 4.15 di atas, dapat disimpulkan bahwa *Total Assets Turnover* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 berdistribusi normal dan tidak normal. Karena nilai signifikansinya sebesar $0,003 < 0,05$ sebelum pandemi Covid-19 dan $0,200 > 0,05$ sesudah pandemi Covid-19.

4.3.2.5. Price Earning Ratio Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Tabel 4.16 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov PER Periode 2019 & 2023

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | | |
|------------------------------------|----------------|---------------------|-------------------|
| | | PER_2019 | PER_2023 |
| N | | 10 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | 7,7540 | 40,6333 |
| | Std. Deviation | 17,79277 | 153,53439 |
| Most Extreme Differences | Absolute | ,135 | ,451 |
| | Positive | ,099 | ,451 |
| | Negative | -,135 | -,309 |
| Test Statistic | | ,135 | ,451 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,200 ^{c,d} | ,000 ^c |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Sumber: SPSS26, (data diolah, 2024)

Untuk dapat melanjutkan penelitian ini, penulis menguji data *Price Earning Ratio* yang telah dihitung sebelumnya agar mengetahui apakah data tersebut berdistribusi normal atau tidak. Jika nilai signifikansi yang dihasilkan $> \alpha = 0,05$ atau berdistribusi normal maka uji *t-Test* yang akan digunakan dalam penelitian ini, sebaliknya jika nilai signifikansi yang dihasilkan $< \alpha = 0,05$ atau tidak berdistribusi normal maka uji yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Wilcoxon*.

Berdasarkan hasil tabel 4.16 di atas, dapat disimpulkan bahwa *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 tidak berdistribusi normal dan tidak berdistribusi normal. Karena nilai signifikansinya sebesar $0,200 > 0,05$ sebelum pandemi dan $0,00 < 0,05$ sesudah pandemi Covid-19.

4.3.3. Uji *t-Test* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berdasarkan uji normalitas data yang dilakukan menghasilkan data berdistribusi normal dan tidak berdistribusi normal. Sehingga, pada uji *t-Test* data harus berdistribusi normal. Berikut variabel yang berdistribusi normal yaitu *Debt to Assets Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Price Earning Ratio*.

4.3.3.1. *Debt to Assets Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berikut hasil uji *t-Test* berpasangan (*Paired Sample t Test*) *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 periode 2019-2023.

Tabel 4.17 Hasil Uji *t-Test* DAR Periode 2019 & 2023

| Paired Samples Test | | | | | | | | |
|---------------------|--------------------|----------------|-----------------|---|---------|--------|----|-----------------|
| | Paired Differences | | | | | t | df | Sig. (2-tailed) |
| | Mean | Std. Deviation | Std. Error Mean | 95% Confidence Interval of the Difference | | | | |
| | | | | Lower | Upper | | | |
| DAR_2019 - DAR_2023 | -0,09833 | 0,75511 | 0,21798 | -0,57811 | 0,38144 | -0,451 | 11 | 0,661 |

Sumber: SPSS26 (data diolah, 2024)

Dari hasil uji *t-Test* di atas, diketahui bahwa nilai *t* sebesar -0,451 dengan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* untuk variabel *Debt to Assets Ratio* sebesar 0,661. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H_2 diterima karena nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari 0,05. Artinya, tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

4.3.3.2. *Total Assets Turnover* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Tabel 4.18 Uji *t-Test* TATO Periode 2019 & 2023

| Paired Samples Test | | | | | | | | |
|-----------------------|--------------------|----------------|-----------------|---|---------|-------|----|-----------------|
| | Paired Differences | | | | | t | df | Sig. (2-tailed) |
| | Mean | Std. Deviation | Std. Error Mean | 95% Confidence Interval of the Difference | | | | |
| | | | | Lower | Upper | | | |
| TATO_2019 - TATO_2023 | 0,25250 | 0,55192 | 0,15933 | -0,09818 | 0,60318 | 1,585 | 11 | 0,141 |

Sumber: SPSS26 (data diolah, 2024)

Dari hasil uji *t-Test* di atas, diketahui bahwa nilai *t* sebesar 1,59 dengan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* untuk variabel *Total Assets Turnover* sebesar 0,141. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H_4 diterima karena nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari 0,05. Artinya, tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Total Assets TurnOver* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

4.3.3.3. Price Earning Ratio Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berikut hasil uji t-Test berpasangan (*Paired Sample t Test*) *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 periode 2019-2023.

Tabel 4.19 Uji t-Test PER Periode 2019 & 2023

| Paired Samples Test | | | | | | | | |
|---------------------|--------------------|----------------|-----------------|---|----------|--------|----|-----------------|
| | Paired Differences | | | | | t | df | Sig. (2-tailed) |
| | Mean | Std. Deviation | Std. Error Mean | 95% Confidence Interval of the Difference | | | | |
| | | | | Lower | Upper | | | |
| PER_2019 - PER_2023 | -37,53800 | 168,84656 | 53,39397 | -158,32355 | 83,24755 | -0,703 | 9 | 0,500 |

Sumber: SPSS26 (data diolah, 2024)

Dari hasil uji t-Test di atas, diketahui bahwa nilai t sebesar -0,703 dengan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* untuk variabel *Price Earning Ratio* sebesar 0,5. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H_5 diterima karena nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari 0,05. Artinya, tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Price Earning Ratio*.

4.3.4. Uji Wilcoxon Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berdasarkan hasil uji normalitas sebelumnya, data yang tidak berdistribusi normal terdiri dari variabel *Current Ratio* dan *Return on Assets*. Sehingga, uji beda yang digunakan adalah uji *Wilcoxon*.

4.3.4.1. Current Ratio Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Tabel 4.20 Uji Wilcoxon CR Periode 2019 & 2023

| Test Statistics ^a | |
|------------------------------|--------------------|
| | CR_2023 - CR_2019 |
| Z | -,941 ^b |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | ,347 |

a. *Wilcoxon Signed Ranks Test*

b. *Based on negative ranks.*

Sumber: SPSS26 (data diolah, 2024)

Berdasarkan hasil uji *Wilcoxon Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 periode 2019-2023 menunjukkan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar 0,347. Artinya lebih besar dari nilai signifikansi 0,05, maka H_1 diterima. Atau dapat dikatakan tidak terdapat perbedaan *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

4.3.4.2. Return on Assets Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berdasarkan hasil uji *Wilcoxon Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 periode 2019-2023 menunjukkan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar 0,665. Artinya lebih besar dari nilai signifikansi 0,05, maka H_3 diterima. Atau dapat dikatakan tidak terdapat perbedaan *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Berikut hasil selengkapnya disajikan dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4.21 Uji Wilcoxon ROA Periode 2019 & 2023

| <i>Test Statistics^a</i> | |
|------------------------------------|---------------------|
| | ROA_2023 - ROA_2019 |
| Z | -,433 ^b |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | ,665 |

a. *Wilcoxon Signed Ranks Test*

b. *Based on negative ranks.*

Sumber: SPSS26 (data diolah, 2024)

4.4. Pembahasan

Penelitian yang dilakukan menghasilkan data berdistribusi normal dan tidak berdistribusi normal. Sehingga uji hipotesis yang digunakan yaitu uji *t-Test* dan uji *Wilcoxon*.

Berikut pembahasan dari hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai rasio keuangan pada sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI sebelum & sesudah pandemi Covid-19 periode 2019-2023.

4.4.1. Current Ratio Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berdasarkan hasil uji *Wilcoxon* pada tabel 4.20 memperoleh nilai signifikansi sebesar $0,347 > 0,05$. Maka, H_1 diterima artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Selain itu, dapat dilihat pada tabel 4.7 nilai rata-rata *Current Ratio* meningkat sesudah pandemi Covid-19 yaitu sebesar 1,42 sedangkan sebelum pandemi Covid-19 sebesar 0,75. Dapat dikatakan bahwa *Current Ratio* meningkat sebesar 0,67. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sub-sektor transportasi mampu memenuhi atau membayar kewajiban jangka pendeknya pada saat jatuh tempo.

Dapat dijelaskan bahwa, berdasarkan rata-rata yang diperoleh perusahaan sub-sektor transportasi berhasil mempertahankan likuiditasnya meskipun terjadi krisis pandemi Covid-19 dengan memastikan perusahaan memiliki cadangan yang cukup untuk menghadapi tantangan finansial yang akan timbul di masa mendatang. Hal ini dapat menjadi strategi untuk menghadapi ketidakpastian ekonomi serta mengurangi ketergantungan pada penggunaan hutang jangka pendek untuk membiayai operasinya.

Jika berdasarkan hasil uji *Wilcoxon*, menunjukkan bahwa tidak ada bukti yang cukup untuk menyimpulkan bahwa pandemi Covid-19 telah menyebabkan perubahan signifikan dalam *Current Ratio*. Tampaknya perusahaan sub-sektor transportasi tetap stabil sesudah terjadinya pandemi Covid-19.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Indiraswari & Rahmayanti (2022), Jantriu & Mahendra (2022), Kurniawati & Sucipto (2023) serta Triwahono et al (2024) yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan *Current Ratio* sebelum & sesudah pandemi Covid-19.

4.4.2. Debt to Assets Ratio Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berdasarkan hasil uji *t-Test* pada tabel 4.17 memperoleh nilai signifikansi sebesar $0,661 > 0,05$. Maka, H_2 diterima artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Selain itu, dapat dilihat pada tabel 4.8 nilai rata-rata *Debt to Assets Ratio* meningkat sesudah pandemi Covid-19 yaitu sebesar 0,78 sedangkan sebelum pandemi Covid-19 sebesar 0,69. Dapat dikatakan bahwa *Debt to Assets Ratio* meningkat sebesar 0,09. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan menghadapi risiko keuangan yang tinggi sesudah terjadinya pandemi Covid-19 sehingga perlu lebih hati-hati dalam mengelola liabilitasnya.

Dapat dijelaskan bahwa, berdasarkan rata-rata yang diperoleh peningkatan risiko finansial pada sub-sektor transportasi sesudah pandemi Covid-19 lebih bergantung pada hutang dibandingkan dengan aset yang dimiliki perusahaan, maka perlu untuk perusahaan memperhatikan manajemen hutangnya lebih cermat. Namun, jika peningkatan hutang digunakan untuk investasi atau ekspansi yang menguntungkan, rasio hutang yang lebih tinggi itu dapat mempengaruhi kinerja dan pertumbuhan jangka panjang.

Jika berdasarkan hasil uji *t-Test*, menunjukkan bahwa struktur permodalan dan kebijakan hutang perusahaan tetap stabil selama periode tersebut, sehingga kemampuan perusahaan menunjukkan telah berhasil mempertahankan kebijakan hutang yang sehat dengan tidak adanya peningkatan risiko finansial yang signifikan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Kurniawati & Sucipto (2023) yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan *Debt to Assets Ratio* sebelum & selama pandemi Covid-19.

4.4.3. Return on Assets Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berdasarkan hasil uji *Wilcoxon* pada tabel 4.21 memperoleh nilai signifikansi sebesar $0,665 > 0,05$. Maka, H_3 diterima artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Selain itu, dapat dilihat pada tabel 4.9 nilai rata-rata *Return on Assets* meningkat sesudah pandemi Covid-19 yaitu sebesar 0,006 sedangkan sebelum pandemi Covid-19 sebesar -0,03. Dapat dikatakan bahwa *Return on Assets* meningkat sebesar 0,024. Hal ini

menunjukkan bahwa perusahaan sudah mampu dalam memperoleh keuntungan sesudah terjadinya pandemi Covid-19.

Dapat dijelaskan bahwa, berdasarkan rata-rata yang diperoleh perusahaan sub-sektor transportasi menunjukkan perusahaan menjadi lebih efisien dalam menghasilkan laba dari aset yang dimilikinya serta perusahaan telah berhasil mengatasi tantangan yang dihadapi selama pandemi Covid-19 dan beradaptasi dengan kondisi pasar yang berubah. Hal ini, mampu menarik investasi tambahan atau mendukung pertumbuhan berkat kepercayaan yang lebih tinggi dari investor.

Jika berdasarkan hasil uji *Wilcoxon*, menunjukkan bahwa pandemi Covid-19 tidak berdampak secara signifikan terhadap profitabilitas perusahaan, sehingga dapat mengindikasikan perusahaan telah berhasil mempertahankan efisiensi operasionalnya dengan ketahanan yang cukup kuat dalam menghadapi dampak dari pandemi Covid-19.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Triwahono et al (2024), Sari & Hardiyanti (2023), Kurniawati & Sucipto (2023) serta Jantriu & Mahendra (2022) yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan *Return on Assets* selama & sesudah pandemi Covid-19.

4.4.4. Total Assets Turnover Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berdasarkan hasil uji *t-Test* pada tabel 4.18 memperoleh nilai signifikansi sebesar $0,141 > 0,05$. Maka, H_4 diterima artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Total Assets Turnover* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Selain itu, dapat dilihat pada tabel 4.10 nilai rata-rata *Total Assets Turnover* menurun sesudah pandemi Covid-19 yaitu sebesar 0,55 sedangkan sebelum pandemi Covid-19 sebesar 0,8. Dapat dikatakan bahwa *Total Assets Turnover* menurun sebesar 0,25. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan masih belum efektif dan efisien dalam menggunakan seluruh aset yang dimiliki.

Dapat dijelaskan bahwa, hasil rata-rata yang diperoleh perusahaan sub-sektor transportasi menunjukkan perusahaan kurang efisien dalam menggunakan asetnya untuk menghasilkan pendapatan, sehingga hal ini dapat berdampak negatif pada profitabilitas perusahaan serta mencerminkan adanya investasi yang tidak memberikan hasil yang diharapkan atau akumulasi investasinya tinggi. Maka, perusahaan perlu mengevaluasi kembali bagaimana asetnya digunakan.

Jika berdasarkan hasil uji *t-Test*, menunjukkan bahwa indikasi dalam mengelola operasi dan menghasilkan pendapatan dari aset yang dimiliki tidak terpengaruh secara drastis oleh pandemi, sehingga perusahaan berhasil mempertahankan tingkat aktivitas bisnisnya meskipun ada gangguan ekonomi dengan memanfaatkan asetnya secara efektif dan efisien.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Jantriu & Mahendra (2022) yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan *Total Assets Turnover* saat & sesudah pandemi Covid-19.

4.4.5. Price Earning Ratio Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

Berdasarkan hasil uji *t-Test* pada tabel 4.19 memperoleh nilai signifikansi sebesar $0,500 > 0,05$. Maka, H_5 diterima artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Selain itu, dapat dilihat pada tabel 4.11 nilai rata-rata *Price Earning Ratio* meningkat sesudah pandemi Covid-19 yaitu sebesar 40,6 sedangkan sebelum pandemi Covid-19 sebesar 7,75. Dapat dikatakan bahwa *Price Earning Ratio* meningkat sebesar 32,85. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan dapat memberikan keuntungan yang besar, sehingga dapat menarik para investor untuk mengalokasikan dananya kepada perusahaan.

Dapat dijelaskan bahwa, hasil rata-rata yang diperoleh perusahaan sub-sektor transportasi menunjukkan harga saham perusahaan relatif lebih tinggi dibandingkan dengan laba per sahamnya, hal ini akan membuat investor percaya bahwa perusahaan akan terus berkembang atau pulih dari dampak pandemi Covid-19 sehingga investor bersedia untuk membayar harga yang lebih tinggi untuk saham perusahaan. Namun, peningkatan ini dapat dinilai lebih mahal jika pertumbuhan laba tidak sesuai dengan ekspektasi pasar.

Jika berdasarkan hasil uji *t-Test*, menunjukkan bahwa perusahaan berhasil mempertahankan kinerja yang diharapkan oleh pasar, sehingga dianalisis memiliki resiliensi yang cukup kuat terhadap tekanan ekonomi yang diakibatkan oleh pandemi. Hal ini mencerminkan seberapa besar kesediaan investor dalam membayar untuk setiap unit pendapatan perusahaan tanpa mempengaruhi pandangan investor terhadap nilai atau prospek profitabilitas perusahaan secara umum.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Sari & Hardiyanti (2023) yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan *Price Earning Ratio* sebelum & sesudah pandemi Covid-19.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya mengenai “Analisis Rasio Keuangan Pada Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023”. Maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada variabel *Current Ratio* (CR) sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.
2. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada variabel *Debt to Assets Ratio* (DAR) sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.
3. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada variabel *Return on Assets* (ROA) sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.
4. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada variabel *Total Assets Turnover* (TATO) sebelum dan sesudah Pandemi Covid-19.
5. Tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada variabel *Price Earning Ratio* (PER) sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya mengenai “Analisis Rasio Keuangan Pada Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023.” Adapun saran yang dapat disampaikan oleh penulis, sebagai berikut:

1. Bagi peneliti selanjutnya yang akan meneliti hendaknya dapat melakukan penelitian dengan memfokuskan variabel-variabel yang belum ada pada penelitian ini. Serta untuk menambahkan faktor lain terkait nilai pasar, harga saham, nilai perusahaan, dan lainnya.

2. Bagi perusahaan

Meskipun secara kuantitatif tidak terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19, namun secara deskriptif terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Dengan demikian, masih ada ketidakpastian sesudah pandemi Covid-19. Perusahaan disarankan untuk tetap memperhatikan kinerja keuangan serta fokus terhadap perencanaan keuangan dan strategi pengelolaan risiko untuk meningkatkan ketahanan finansial perusahaan di tengah ketidakpastian pasar.

3. Bagi investor

Berdasarkan penelitian, disarankan agar investor yang memiliki kecenderungan *risk lover* mempertimbangkan *Price Earning Ratio* dalam pengambilan keputusan

investasi mereka, karena rasio ini dapat memberikan indikasi potensi keuntungan tinggi meskipun disertai dengan risiko yang besar. Dalam penelitian ini, perusahaan yang memiliki *Price Earning Ratio* tinggi adalah perusahaan dengan kode emiten ASSA, HELI dan TRJA. Sebaliknya, investor yang lebih *risk aversion* sebaiknya memfokuskan pada *Current Ratio* dan *Debt to Assets Ratio*, karena rasio ini menawarkan informasi mengenai stabilitas dan keamanan finansial perusahaan, yang dapat membantu mengurangi risiko investasi mereka. Dalam penelitian ini yang memiliki *Current Ratio* tinggi adalah perusahaan dengan kode emiten ASSA, BIRD, BPTR, GIAA, IMJS, TAXI, TRJA dan WEHA. Lalu, perusahaan yang memiliki *Debt to Assets Ratio* rendah adalah perusahaan dengan kode emiten ASSA, BIRD, IMJS, LRNA, TAXI dan TRJA

DAFTAR PUSTAKA

Buku/Text Book:

- Atmadja, B. W. (2020). *Statistika Deskriptif Untuk Ekonomi Dan Bisnis Dengan Program SPSS*. Edisi Ketiga. Yogyakarta: Mitra. Tersedia di: <https://online.anyflip.com/uaenf/zoll/mobile/>
- Brigham, E. F., & Enhardt, M. C. (2017). *Financial Management*. Fifteenth Edition. Canada: Cengage Learning.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of Financial Management*. Fifteenth Edition. USA: Cengage Learning.
- Chandra, P. (2019). *Financial Management Theory and Practice*. Tenth Edition. India: McGraw Hill Education.
- Gillingham, J. (2015). *Financial Ratios & Analysis*. Sans Fransisco: Accounting Play.
- Hidayat, W. W. (2018). *Dasar-Dasar Analisa Laporan Keuangan*. Kab. Ponorogo: Uwais Inspirasi Indonesia.
- Horne, J. C., & Wachowicz, J. M. (2008). *Fundamentals of Financial Management*. Thirteenth Edition. England: Pearso Education Limited.
- Husnul, N. R., et al. (2020). *Statistik Deskriptif*. Banten: Unpam Press.
- Hutabarat, F. (2020). *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan*. Serang: Desanta Muliavisitama.
- Ittleston, T. R. (2020). *Financial Statements*. Third Edition. Canada: Career Press.
- Malay, M. N. (2022). *Belajar Mudah & Praktis Analisis Data dengan SPSS dan JASP*. Bandar Lampung: CV. Madani Jaya.
- Ogbeide, S. O., (2021). *Basic Financial Management*. Benin: Giegie Nigeria. Tersedia di: https://www.researchgate.net/publication/352827258_BASIC_FINANCIAL_MANAGEMENT
- Quesada, H. J. (2019). *Analysis of Financial Statements Using Ratio*. United State: Viginia Cooperative Extension.
- Rai, A. (2015). *Financial Management*. Pune: Knowledge Management and Organization.
- Ramadani, D. (2020). *Analisis Rasio Keuangan*. Medan: UIN Sumatera Utara.
- Sahir, S. H. (2021). *Metodologi Penelitian*. Medan: KBM Indonesia.
- Sari, M. K. (2020). *Analisis Laporan Keuangan*. Semarang: Politeknik Negeri Semarang. Tersedia di: <https://online.anyflip.com/dupvd/lpay/mobile/>

- Seto, A. A., et al. (2023). *Analisis Laporan Keuangan*. Sumatera Barat: PT Global Eksekutif Teknologi.
- Setyawan, D. A. (2022). *Buku Ajar Statistika Kesehatan Analisis Bivariat Pada Hipotesis Penelitian*. Surakarta: CV. Tahta Media Grup.
- Singh, G. (2015). *Financial Statement Analysis*. Pune: Knowledge Management and Research Organization.
- Subdirektorat Statistik Transportasi. (2019). *Statistik Transportasi Darat*. Jakarta: BPS RI.
- _____. (2019). *Statistik Transportasi Laut*. Jakarta: BPS RI.
- _____. (2019). *Statistik Transportasi Udara*. Jakarta: BPS RI.
- _____. (2021). *Statistik Transportasi Darat*. Jakarta: BPS RI.
- _____. (2021). *Statistik Transportasi Laut*. Jakarta: BPS RI.
- _____. (2021). *Statistik Transportasi Udara*. Jakarta: BPS RI.
- Subramanyam, K. R. (2014). *Financial Statement analysis*. Eleventh Edition. New York: McGraw-Hill Education.
- Sugiyarto. (2021). *Pengantar Biostatistika*. Yogyakarta: Universitas Ahmad Dahlan.
- Suleman, D., et al. (2019). *Manajemen Keuangan*. Jakarta: Graha Ilmu.
- Surindra, B., et al. (2020). *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Syafriani, D., et al. (2023). *Buku Ajar Statistik Uji Beda Untuk Penelitian Pendidikan (Cara Dan Pengolahannya Dengan SPSS)*. Medan: Eureka Media Aksara.
- Titman, S., et al. (2021). *Financial Management Principles and Application*. United Kingdom: Pearson Education Limited.
- Wahlen, J. M., et al. (2023). *Financial Reporting, Financial Statement Analysis, and Valuation*. Tenth Edition. USA: Cengage.
- Wahyuni, M. (2020). *Statistik Deskriptif Untuk Penelitian Olah Data Manual dan SPSS Versi 25*. Yogyakarta: Bintang Pustaka Madani.
- Widyaningsih, D. (2021). *Statistika Bisnis*. Semarang: Yayasan Prima Agus Teknik.
- Wulansari, A. D. (2016). *Aplikasi Statistika Patametri dalam Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Felicha.
- Yani, R. W., et al. (2023). *Biostatistika*. Jember: UPT Penerbitan Universitas Jember.

Yuesti, A., & Kepramareni, P. (2019). *Manajemen Keuangan Jendela Pengelolaan Bisnis*. Edisi Kedua. Bali: CV Noah Aletheia.

Jurnal/International Journal:

Aeni, N. (2021). Pandemi COVID-19: Dampak Kesehatan, Ekonomi, dan Sosial. *Media Informasi Penelitian, Pengembangan dan IPTEK*, E-ISSN. 2655-6618, [online] Volume 17(1), p. 17-34. Tersedia di: <https://ejurnal-litbang.patkib.go.id/index.php/jl/article/view/249> [Diakses: 12 Juni 2021]

Astuti, W., et al. (2021). Implementasi Wilcoxon Signed Rank Test Untuk Mengukur Efektifitas Pemberian Video Tutorial Dan PPT Untuk Mengukur Nilai Teori. *Jurnal Produktif*, ISSN. 2548-8082, E-ISSN. 2615-6350, [online] Volume 5(1), pp. 405-410. Tersedia di: <https://journal.umtas.ac.id/index.php/produktif/article/download/1004/600/4370>

Dewi, M. (2017). Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan PT Smartfren Telecom, Tbk. *Penelitian Ekonomi Akuntansi*, E-ISSN. 2655-187X, [online] Volume 1(1), p. 1-14. Tersedia di: <https://ejurnalunsam.id/index.php/jensi/article/view/394> [Diakses 05 Desember 2017]

Fatihudin, D., et al. (2018). How Measuring Financial Performance. *Journal of Civil Engineering and Technology*, P-ISSN. 0976-6308, E-ISSN. 0976-6316, [online] vol. 9(6), pp. 553-557. Tersedia di: <https://repository.um-surabaya.ac.id/3260> [Diakses 17 Juni 2019]

Gaus, A., et al. (2020). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Tingkat Pelayanan Moda Transportasi *Speedboat* Tidore-Sofifi. *Jurnal Rekayasa Konstruksi Mekanika Sipil*. P-ISSN. 2614-5707, E-ISSN. 2751-1581, [online] vol. 3(2), pp. 89-96. Tersedia di: https://scholar.google.com/scholar?hl=id&as_sdt=0%2C5&q=dampak+pandemi+covid-19+terhadqp+tingkat+pelayanan+moda+transportasi+speedboat&btnG=#d=g_s_gabs&t=171035469281&u=%23p%3D4x2QKktCf0kJ [Diakses 30 September 2020]

Hikmah, D., et al. (2016). Analisis Pengaruh Rasio Likuiditas, Rasio Profitabilitas, Rasio Solvabilitas Dan Rasio Pasar Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Yang Berada Pada Indeks LQ45 Di Bursa Efek Indonesia. *Ekonomi Bisnis Indonesia*, ISSN. 0126-1991, [online] vol. 11(2), pp. 1-16. Tersedia di: <https://jurnal.stiebi.ac.id/index.php/jebi/article/view/14> [Diakses 14 Mei 2016]

Indiraswari, S. D., & Rahmayanti, N. P. (2022). Analisis perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Di BEI Ssebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19.

- Komunikasi Bisnis dan Manajemen*, ISSN. 2355-3197, [online] vol. 9(1). Tersedia di: <https://ujj.uniska-bjm.ac.id/index.php/alkalam/article/view/5109>
- Jantriu, W., & Mahendra, D. (2022). Analisis Komparasi Kinerja Keuangan Pada Era Normal Dan Pandemi Covid-19 (Studi Empiris Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia). *Jurnal Bisnis dan Manajemen*. ISSN-2337-5965, [online] vol. 7(1). Tersedia di: <https://www.e-journal.stie-aub.ac.id/index.php/kelola/article/view/1258>
- Kurniawati, R. O., & Sucipto, A. (2023). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19. *Ekonomi, Keuangan, Investasi dan Syariah*, ISSN. 2685-869X, [online] vol.4(3), pp. 861-868. Tersedia di: <http://ejurnal.seminar-id.com/index.php/ekuitas/article/view/2730> [Diakses 20 Februari 2023]
- Ningitas, R., & Jaeni. (2022). Analisis Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode Tahun 2019-2020. *Ilmiah Komputerisasi Akuntansi*, E-ISSN. 2621-6248, [online] vol. 15(2), pp. 454-464. Tersedia di: <https://www.journal.stekom.ac.id/index.php/kompak/article/view/833> [Diakses 28 November 2022]
- Rafsyajani, R., & Wuryani, E. (2021). Analisis Harga Saham Perusahaan Transportasi Di BEI Sebelum dan Sesudah Covid-19. *Ilmu Komputer, Ekonomi dan Manajemen*, E-ISSN. 2774-2075, [online] vol. 1(1), p. 1-9. Tersedia di: <https://ummaspul.e-journal.id/JKM/article/download/1611/537>
- Sari, A. K., & Hardiyanti, W. (2023). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19. *Ilmiah Ilmu Pendidikan*, E-ISSN. 2614-8854, [online] vol. 6(1), pp. 243-249. Tersedia di: <http://www.jiip.stkipyapisdampu.ac.id/jiip/index.php/JIIP/article/view/1412> [Diakses 03 Januari 2023]
- Sari, A. K., & Hardiyanti, W. (2023). Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Pra dan Masa Pandemi Covid-19. *Informatika Ekonomi Bisnis*, E-ISSN. 2714-8491, [online] vol. 5(1), pp. 86-90. Tersedia di: <https://infep.org/index.php/infep/article/view/199> [Diakses 31 Maret 2023]
- Silalahi, H. R., et al. (2018). Pengaruh Rasio Keuangan dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Kesulitan Keuangan (Financial Distress) Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2016. *e-Proceeding of Management*, ISSN. 2355-9357, [online] vol. 5(1), pp. 797. Tersedia di: <https://openlibrarypublications.telkomuniversity.ac.id/index.php/management/article/view/6308> [Diakses 01 April 2018]

- Sumarni, Y. (2020). Pandemi Covid-19: Tantangan Ekonmi Dan Bisnis. *Ekonomi dan Perbankan Syariah*, P-ISSN. 2476-8774, E-ISSN. 2661-688X, [online] Volume 6(2), p. 46-58. Tersedia di: https://scholar.google.com/scholar?hl=id&as_sdt=0%2C5&q=pandemi+covid+19%3A+tantangan+ekonomi+dan+bisnis&btnG=#d=gs_qabs&t=1713879694819&u=%23p%3DJwkQD3vdTdQJ
- Thuy, D. T. (2023). Literatur Review on Factors Affering Financial Performance of Firms. *Business and Management Invention*, P-ISSN. 23190801X, E-ISSN. 2319-8028, [online] vol. 12(6), p. 181-188. Tersedia di: [https://www.ijbmi.org/papers/Vol\(12\)6/T12061811.pdf](https://www.ijbmi.org/papers/Vol(12)6/T12061811.pdf)
- Triwahono, D. R., et al. (2024). Analisa Kinerja Keuangan Pada Saat dan Sesudah Pandemi Covid-19 Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Indonesian Journal of Economics and Strategic Management*, E-ISSN. 2988-2613, [online] Volume 2(1), pp. 674-688. Tersedia di: <https://journal.drafpublisher.com/index.php/ijesm/article/view/75>
- Wilkerson, S. D. (2008). Application of the Paired t-Test. *Xavier University of Louisiana's Undergraduate Research Journal*. [online] vol. 5(1), p. 1-6. Tersedia di: <https://digitalcommons.xula.edu/xulanexus/vol5/iss1/7/>
- Zanubah, I., et al. (2023). Komparasi Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Consumer Non-Cyclicals Yang Terdaftar Di BEI Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. *Risma*, E-ISSN. 2319-8028, P-ISSN. 2319-801X, [online] Volume 3(1), pp. 145-162. Tersedia di: <https://www.jurnal.fe.unram.ac.id/index.php/risma/article/view/456> [Diakses 17 Maret 2023]

Artikel Surat Kabar:

- Adam. (2020). Sebanyak 611.097 Pasien Sembuh COVID-19 di Tahun 2020. *Kominfo.go.id*. Tersedia di: https://www.kominfo.go.id/content/detail/31815/sebanyak-611097-pasien-sembuh-covid-19-di-tahun-2020/0/virus_corona
- Berita Terkini, 28 Desember 2021. Tahun 2021 Menjadi Pembelajaran Penting Menghadapi Pandemi Covid-19. *covid19.go.id*. Tersedia di: <https://covid19.go.id/p/berita/tahun-2021-menjadi-pembelajaran-penting-menghadapi-pandemi-covid-19>
- Finaka, A. W., et al. (2021). Penerapan PSBB di Sejumlah Wilayah Indonesia. *Indonesiabaik.id*. Tersedia di: <https://indonesiabaik.id/infografis/penerapan-psbb-di-sejumlah-wilayah-indonesia>
- Humas. (2023). Inilah Keppres Penetapan Berakhirnya Status Pandemi COVID-19 di Indonesia. *setkab.go.id*. Tersedia di: <https://setkab.go.id/inilah-keppres-penetapan-berakhirnya-status-pandemi-covid-19-di-indonesia/>

Sri. (2022). PPKM Dicabut, Presiden: Bantuan Sosial Tetap Dilanjutkan. *Berita Pemerintahan*. Tersedia di:
<https://www.kominfo.go.id/content/detail/46639/ppkm-dicabut-presiden-bantuan-sosial-tetap-dilanjutkan/0/berita>

Website:

<https://www.bps.go.id>

www.idx.co.id

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Silmi Rosullina
Alamat : Jl. Raya Cihideung Rt03/01 Desa Cipelang, Kec.
Cijeruk, Bogor, Jawa Barat/16740
Tempat dan tanggal lahir : Bogor, 29 September 2002
Agama : Islam

Pendidikan

TK : TK/RA Darussalam
SD : SDN CIPICUNG 02
SMP/MTs : MTs Darussalam Bogor
SMA : SMAN 1 CIJERUK
Perguruan Tinggi : Universitas Pakuan Bogor

Bogor, April 2024

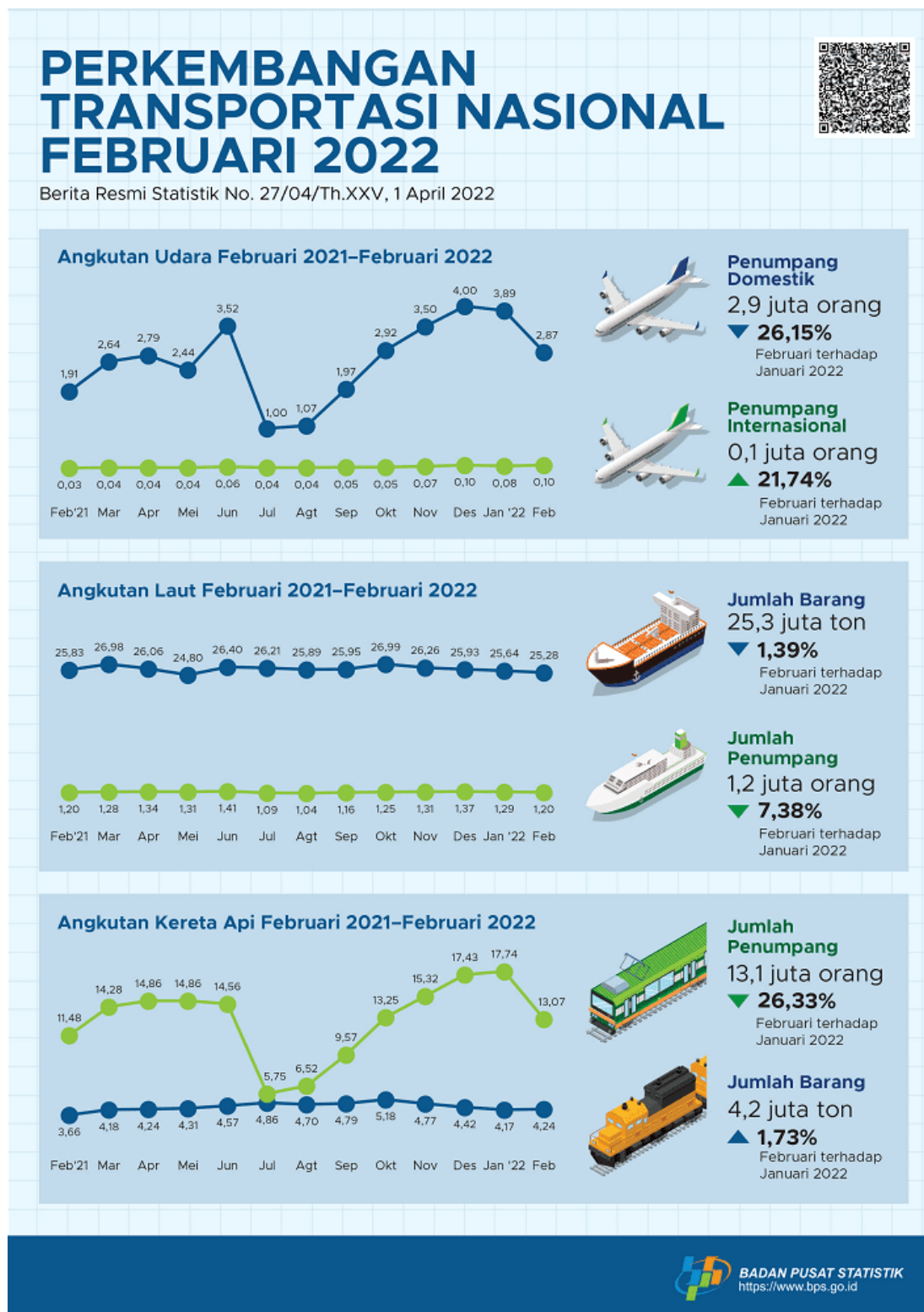
Peneliti,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized letter 'S' enclosed in a circle, followed by several vertical and diagonal strokes.

(Silmi Rosullina)

LAMPIRAN

Lampiran 1 Perkembangan Transportasi Nasional Februari 2022



Dapat dilihat melalui website berikut: <https://www.bps.go.id/id/infographic?id-746>

Lampiran 2 Keberangkatan Penumpang Dalam Negeri

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----|-------------|-------------|-------------|-------------|
| TU | 94.896.041 | 76.156.367 | 33.513.741 | 30.697.923 |
| TL | 25.696.880 | 28.449.842 | 12.581.203 | 14.509.983 |
| TD | 126.508.776 | 133.617.012 | 136.137.451 | 141.992.573 |

Lampiran 3 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2019

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|--|
| 1 | AKSI | Majapahit Inti Corpora Tbk |
| 2 | APOL | Arpeni Pratama Ocean Line Tbk |
| 3 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk |
| 4 | BBRM | Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk |
| 5 | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 6 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk |
| 7 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 8 | BULL | Buana Lintas Lautan Tbk |
| 9 | CANI | Capitol Nusantara Indonesia Tbk |
| 10 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk |
| 11 | DEAL | Dewata Freightinternational Tbk |
| 12 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk |
| 13 | HELI | Jaya Trisihindo Tbk |
| 14 | HITS | Humpuss Intermoda Transportasi Tbk |
| 15 | IATA | Indonesia Transport & Infrastructure Tbk |
| 16 | IPCM | Jasa Armada Indonesia Tbk |
| 17 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk |
| 18 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk |
| 19 | LEAD | Logindo Samudramakmur Tbk |
| 20 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk |
| 21 | MBSS | Mitribahtera Segara Sejati Tbk |
| 22 | MIRA | Mitra Internasional Resources Tbk |
| 23 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk |
| 24 | PORT | Nusantara Pelabuhan Handal Tbk |
| 25 | PSSI | Pelita Samudera Shipping Tbk |
| 26 | PTIS | Indo Straits Tbk |
| 27 | RIGS | Rig Tenders Indonesia Tbk |
| 28 | SAFE | Steady Safe Tbk |
| 29 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk |
| 30 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk |
| 31 | SHIP | Sillo Maritime Perdana Tbk |
| 32 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk |
| 33 | SOCI | Soechi Lines Tbk |
| 34 | TAMU | Pelayaran Tamarin Samudra Tbk |
| 35 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk |
| 36 | TCPI | Transcoal Pacific Tbk |
| 37 | TMAS | Temas Tbk |
| 38 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk |
| 39 | TPMA | Trans Power Marine Tbk |
| 40 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|---------------------------------|
| 41 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk |
| 42 | WINS | Wintermar Offshore Marine Tbk |

Lampiran 4 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2020

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|--|
| 1 | AKSI | Majapahit Inti Corpora Tbk |
| 2 | APOL | Arpeni Pratama Ocean Line Tbk |
| 3 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk |
| 4 | BBRM | Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk |
| 5 | BESS | Batulicin Nusantara Maritim Tbk |
| 6 | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 7 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk |
| 8 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 9 | BULL | Buana Lintas Lautan Tbk |
| 10 | CANI | Capitol Nusantara Indonesia Tbk |
| 11 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk |
| 12 | DEAL | Dewata Freightinternational Tbk |
| 13 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk |
| 14 | HELI | Jaya Trisihindo Tbk |
| 15 | HITS | Humpuss Intermoda Transportasi Tbk |
| 16 | IATA | Indonesia Transport & Infrastructure Tbk |
| 17 | IPCM | Jasa Armada Indonesia Tbk |
| 18 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk |
| 19 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk |
| 20 | LEAD | Logindo Samudramakmur Tbk |
| 21 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk |
| 22 | MBSS | Mitrabahtera Segara Sejati Tbk |
| 23 | MIRA | Mitra Internasional Resources Tbk |
| 24 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk |
| 25 | PORT | Nusantara Pelabuhan Handal Tbk |
| 26 | PPGL | Prima Globalindo Logistik Tbk |
| 27 | PSSI | Pelita Samudera Shipping Tbk |
| 28 | PTIS | Indo Straits Tbk |
| 29 | PURA | Putra Rajawali Kencana Tbk |
| 30 | RIGS | Rig Tenders Indonesia Tbk |
| 31 | SAFE | Steady Safe Tbk |
| 32 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk |
| 33 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk |
| 34 | SHIP | Sillo Maritime Perdana Tbk |
| 35 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk |
| 36 | SOCI | Soechi Lines Tbk |
| 37 | TAMU | Pelayaran Tamarin Samudra Tbk |
| 38 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk |
| 39 | TCPI | Transcoal Pacific Tbk |
| 40 | TMAS | Temas Tbk |
| 41 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk |
| 42 | TPMA | Trans Power Marine Tbk |
| 43 | TRJA | Trasnkon Jaya Tbk |
| 44 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|---------------------------------|
| 45 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk |
| 46 | WINS | Wintermar Offshore Marine Tbk |

Lampiran 5 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2021

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|--|
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 4 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia Tbk |
| 6 | HELI | Jaya Trishindo Tbk |
| 7 | IATA | Indonesia Transport & Infrastructure Tbk |
| 8 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk |
| 9 | SAFE | Steady Safe Tbk |
| 10 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk |
| 11 | TRJA | Transkon Jaya Tbk |
| 12 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk |

Lampiran 6 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2022

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|---------------------------------|
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 4 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia Tbk |
| 6 | HELI | Jaya Trishindo Tbk |
| 7 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk |
| 8 | SAFE | Steady Safe Tbk |
| 9 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk |
| 10 | TRJA | Transkon Jaya Tbk |
| 11 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk |

Lampiran 7 Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Periode 2023

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|-------------------------------|
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 4 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia Tbk |
| 6 | HELI | Jaya Trishindo Tbk |
| 7 | IMJS | Indomobil Multi Jasa Tbk |
| 8 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk |
| 9 | SAFE | Steady Safe Tbk |
| 10 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk |
| 11 | TRJA | Transkon Jaya Tbk |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan |
|-----|-------------|---------------------------------|
| 12 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk |

Lampiran 8 Hasil Perhitungan *Current Ratio* Periode 2019-2023

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Aset Lancar | Liabilitas Lancar | CR |
|-----|-------------|--------------------------------|---------|------|-----------------------|------------------------|------|
| | | | Sebelum | 2019 | Rp | Rp | |
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 652.506.417.924 | Rp 1.240.237.695.433 | 0,53 |
| | | | | 2020 | Rp 627.688.164.688 | Rp 1.436.932.364.028 | 0,44 |
| | | | Selama | 2021 | Rp 1.061.788.861.867 | Rp 1.182.732.810.012 | 0,90 |
| | | | | 2022 | Rp 1.545.235.102.845 | Rp 1.792.267.563.348 | 0,86 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 1.466.081.219.253 | Rp 1.663.304.123.364 | 0,88 |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 938.785 | Rp 753.515 | 1,25 |
| | | | | 2020 | Rp 1.241.604 | Rp 639.864 | 1,94 |
| | | | Selama | 2021 | Rp 1.366.505 | Rp 565.041 | 2,42 |
| | | | | 2022 | Rp 1.379.949 | Rp 908.381 | 1,52 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 1.497.037 | Rp 875.701 | 1,71 |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 40.277.548.078 | Rp 165.747.918.407 | 0,24 |
| | | | | 2020 | Rp 32.947.871.930 | Rp 150.765.896.036 | 0,22 |
| | | | Selama | 2021 | Rp 51.176.784.882 | Rp 159.848.739.818 | 0,32 |
| | | | | 2022 | Rp 93.436.162.188 | Rp 239.880.153.930 | 0,39 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 211.719.868.122 | Rp 314.744.991.723 | 0,67 |
| 4 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 945.905.221.392 | Rp 1.986.534.474.236 | 0,48 |
| | | | | 2020 | Rp 172.660.668.664 | Rp 4.957.130.972.939 | 0,03 |
| | | | Selama | 2021 | Rp 165.547.101.103 | Rp 6.601.734.213.445 | 0,03 |
| | | | | 2022 | Rp 287.482.120.575 | Rp 7.454.518.137.308 | 0,04 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 332.000.477.335 | Rp 8.578.183.745.370 | 0,04 |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 18.352.241.510.881 | Rp 54.962.903.805.553 | 0,33 |
| | | | | 2020 | Rp 8.684.106.358.723 | Rp 69.512.024.593.384 | 0,12 |
| | | | Selama | 2021 | Rp 4.948.211.056.020 | Rp 93.409.675.364.759 | 0,05 |
| | | | | 2022 | Rp 12.966.809.513.125 | Rp 125.760.540.354.095 | 0,10 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 10.581.424.450.055 | Rp 18.858.238.735.794 | 0,56 |
| 6 | HELI | Jaya Trishindo Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 83.695.056.368 | Rp 49.378.265.088 | 1,69 |
| | | | | 2020 | Rp 147.384.406.503 | Rp 133.722.885.753 | 1,10 |
| | | | Selama | 2021 | Rp 107.007.105.513 | Rp 104.231.114.388 | 1,03 |
| | | | | 2022 | Rp 57.865.831.534 | Rp 117.564.570.959 | 0,49 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 45.125.618.315 | Rp 147.237.670.193 | 0,31 |
| 7 | IMJS | Indomobil Multi Jasa Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 7.588.263.288.283 | Rp 8.994.809.317.527 | 0,84 |
| | | | | 2020 | Rp 8.268.647.779.762 | Rp 9.619.428.981.410 | 0,86 |
| | | | Selama | 2021 | Rp 8.582.589.020.958 | Rp 10.425.774.038.841 | 0,82 |
| | | | | 2022 | Rp 9.348.909.743.155 | Rp 13.085.783.484.765 | 0,71 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 9.786.373.117.617 | Rp 10.691.776.613.770 | 0,92 |
| 8 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 37.973.876.818 | Rp 16.654.963.274 | 2,28 |
| | | | | 2020 | Rp 19.404.955.562 | Rp 24.273.678.406 | 0,80 |
| | | | Selama | 2021 | Rp 19.325.367.668 | Rp 19.204.829.670 | 1,01 |
| | | | | 2022 | Rp 17.677.040.107 | Rp 23.685.508.054 | 0,75 |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Aset Lancar | | Liabilitas Lancar | | CR |
|-----|-------------|---------------------------------|---------|------|-------------|-----------------|-------------------|-----------------|------|
| | | | | | | | | | |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 18.053.348.535 | Rp | 21.336.844.940 | 0,85 |
| 9 | SAFE | Steady Safe Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 25.440.029.596 | Rp | 190.967.041.916 | 0,13 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 20.982.095.779 | Rp | 187.447.337.837 | 0,11 |
| | | | | 2021 | Rp | 27.205.306.574 | Rp | 323.987.512.785 | 0,08 |
| | | | | 2022 | Rp | 29.138.439.646 | Rp | 207.036.303.928 | 0,14 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 24.710.914.366 | Rp | 239.244.745.450 | 0,10 |
| 10 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 209.703.468 | Rp | 720.977.430 | 0,29 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 160.199.112 | Rp | 763.628.958 | 0,21 |
| | | | | 2021 | Rp | 81.644.827 | Rp | 11.342.151 | 7,20 |
| | | | | 2022 | Rp | 67.573.228 | Rp | 8.793.676 | 7,68 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 64.587.275 | Rp | 8.534.171 | 7,57 |
| 11 | TRJA | Transkon Jaya Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 93.630.499.329 | Rp | 246.511.719.836 | 0,38 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 132.868.456.460 | Rp | 221.545.838.833 | 0,60 |
| | | | | 2021 | Rp | 171.971.969.945 | Rp | 192.617.916.688 | 0,89 |
| | | | | 2022 | Rp | 294.978.631.072 | Rp | 301.893.099.648 | 0,98 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 267.732.961.190 | Rp | 479.315.082.139 | 0,56 |
| 12 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 20.607.998.968 | Rp | 39.953.268.587 | 0,52 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 11.358.991.009 | Rp | 30.842.345.288 | 0,37 |
| | | | | 2021 | Rp | 12.590.158.246 | Rp | 29.778.574.564 | 0,42 |
| | | | | 2022 | Rp | 45.931.247.539 | Rp | 29.889.169.581 | 1,54 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 103.549.455.692 | Rp | 35.656.490.790 | 2,90 |

Lampiran 9 Hasil Perhitungan *Debt to Assets Ratio* Periode 2019-2023

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Total Liabilitas | | Total Aset | | DAR |
|-----|-------------|-------------------------------|---------|------|------------------|-------------------|------------|-------------------|------|
| | | | | | | | | | |
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 1.240.237.695.028 | Rp | 4.849.223.630.042 | 0,26 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 1.436.932.364.028 | Rp | 5.170.895.098.267 | 0,28 |
| | | | | 2021 | Rp | 1.182.732.810.012 | Rp | 6.031.946.733.670 | 0,20 |
| | | | | 2022 | Rp | 1.792.267.563.348 | Rp | 7.268.436.910.723 | 0,25 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 1.663.304.123.364 | Rp | 7.335.797.636.072 | 0,23 |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 2.016.202 | Rp | 7.424.304 | 0,27 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 2.017.591 | Rp | 7.253.114 | 0,28 |
| | | | | 2021 | Rp | 1.450.558 | Rp | 6.598.137 | 0,22 |
| | | | | 2022 | Rp | 1.542.469 | Rp | 6.893.160 | 0,22 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 1.948.786 | Rp | 7.580.224 | 0,26 |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 317.641.249.208 | Rp | 536.133.980.207 | 0,59 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 311.837.466.207 | Rp | 536.303.219.831 | 0,58 |
| | | | | 2021 | Rp | 572.021.955.910 | Rp | 816.739.145.113 | 0,70 |
| | | | | 2022 | Rp | 976.752.484.348 | Rp | 1.243.695.808.964 | 0,79 |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Total Liabilitas | Total Aset | DAR |
|-----|-------------|--------------------------------|---------|------|------------------------|-----------------------|------|
| | | | | | | | |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 1.027.609.201.943 | Rp 1.528.539.670.473 | 0,67 |
| 4 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 2.410.942.815.607 | Rp 2.613.070.074.932 | 0,92 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 8.990.927.886.117 | Rp 6.080.516.085.752 | 1,48 |
| | | | | 2021 | Rp 10.330.589.763.360 | Rp 5.136.948.816.783 | 2,01 |
| | | | | 2022 | Rp 12.172.269.741.814 | Rp 5.356.962.889.162 | 2,27 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 14.018.410.448.757 | Rp 6.116.294.571.351 | 2,29 |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 62.691.590.614.263 | Rp 72.115.862.410.949 | 0,87 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 206.085.823.628.388 | Rp174.637.649.128.025 | 1,18 |
| | | | | 2021 | Rp 215.308.139.354.841 | Rp116.415.794.381.981 | 1,85 |
| | | | | 2022 | Rp 125.760.540.354.095 | Rp100.914.702.213.322 | 1,25 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 129.649.222.852.727 | Rp108.888.067.624.432 | 1,19 |
| 6 | HELI | Jaya Trishindo Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 67.743.589.307 | Rp 193.198.983.272 | 0,35 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 203.647.281.067 | Rp 335.775.952.688 | 0,61 |
| | | | | 2021 | Rp 160.316.617.953 | Rp 301.477.751.273 | 0,53 |
| | | | | 2022 | Rp 171.960.549.752 | Rp 226.862.555.471 | 0,76 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 149.026.095.629 | Rp 103.597.530.054 | 1,44 |
| 7 | IMJS | Indomobil Multi Jasa Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 21.014.232.022.229 | Rp 24.296.140.332.728 | 0,86 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 20.035.511.464.172 | Rp 23.639.879.332.158 | 0,85 |
| | | | | 2021 | Rp 20.865.410.787.960 | Rp 24.675.527.915.691 | 0,85 |
| | | | | 2022 | Rp 22.506.427.524.373 | Rp 26.929.459.012.147 | 0,84 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 23.973.773.451.031 | Rp 28.711.561.013.612 | 0,83 |
| 8 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 41.462.629.189 | Rp 302.636.796.677 | 0,14 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 52.352.752.945 | Rp 270.508.602.770 | 0,19 |
| | | | | 2021 | Rp 47.302.648.250 | Rp 239.333.983.354 | 0,20 |
| | | | | 2022 | Rp 53.996.429.050 | Rp 224.704.254.718 | 0,24 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 52.183.775.772 | Rp 358.763.150.139 | 0,15 |
| 9 | SAFE | Steady Safe Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 408.955.063.516 | Rp 357.452.208.843 | 1,14 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 391.040.622.215 | Rp 322.122.601.641 | 1,21 |
| | | | | 2021 | Rp 366.839.357.213 | Rp 298.604.232.055 | 1,23 |
| | | | | 2022 | Rp 328.634.650.706 | Rp 270.842.050.371 | 1,21 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 275.538.626.115 | Rp 237.297.109.924 | 1,16 |
| 10 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 933.327.880 | Rp 479.265.331 | 1,95 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 763.628.958 | Rp 243.302.339 | 3,14 |
| | | | | 2021 | Rp 14.972.234 | Rp 91.040.495 | 0,16 |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Total Liabilitas | Total Aset | DAR |
|-----|-------------|---------------------------------|---------|------|--------------------|----------------------|------|
| | | | | 2022 | Rp 13.781.867 | Rp 73.091.559 | 0,19 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 11.543.042 | Rp 68.834.522 | 0,17 |
| 11 | TRJA | Transkon Jaya Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 395.434.207.984 | Rp 545.152.568.664 | 0,73 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 326.040.615.789 | Rp 605.533.990.302 | 0,54 |
| | | | | 2021 | Rp 325.371.206.685 | Rp 646.357.408.099 | 0,50 |
| | | | | 2022 | Rp 523.315.238.440 | Rp 873.443.134.370 | 0,60 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 745.674.636.846 | Rp 1.106.269.051.722 | 0,67 |
| 12 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 39.953.268.587 | Rp 269.602.629.189 | 0,15 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 30.824.345.288 | Rp 220.884.904.490 | 0,14 |
| | | | | 2021 | Rp 113.973.603.428 | Rp 222.474.205.879 | 0,51 |
| | | | | 2022 | Rp 94.883.159.550 | Rp 291.613.017.757 | 0,33 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 123.678.293.667 | Rp 351.818.919.026 | 0,35 |

Lampiran 10 Hasil Perhitungan *Return on Assets* Periode 2019-2023

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Laba Bersih | Total Aset | ROA |
|-----|-------------|--------------------------------|---------|------|------------------------|------------------------|--------|
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 91.614.940.880 | Rp 4.849.223.630.042 | 0,02 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 63.896.421.980 | Rp 5.170.895.098.267 | 0,01 |
| | | | | 2021 | Rp 159.581.031.996 | Rp 6.031.946.733.670 | 0,03 |
| | | | | 2022 | Rp 3.704.328.643 | Rp 7.268.436.910.723 | 0,00 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 19.430.173.976 | Rp 7.335.797.636.072 | 0,00 |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 315.622 | Rp 7.424.304 | 0,04 |
| | | | Selama | 2020 | -Rp 163.183 | Rp 7.253.114 | - 0,02 |
| | | | | 2021 | Rp 8.720 | Rp 6.598.137 | 0,00 |
| | | | | 2022 | Rp 364.027 | Rp 6.893.160 | 0,05 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 463.068 | Rp 7.580.224 | 0,06 |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 8.108.255.688 | Rp 536.133.980.207 | 0,02 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 3.116.278.755 | Rp 536.303.219.831 | 0,01 |
| | | | | 2021 | Rp 11.394.308.741 | Rp 816.739.145.113 | 0,01 |
| | | | | 2022 | Rp 18.111.128.222 | Rp 1.243.695.808.964 | 0,01 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 27.186.116.723 | Rp 1.528.539.670.473 | 0,02 |
| 4 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | -Rp 157.368.618.806 | Rp 2.613.070.074.932 | - 0,06 |
| | | | Selama | 2020 | -Rp 2.754.589.873.561 | Rp 6.080.516.085.752 | - 0,45 |
| | | | | 2021 | -Rp 2.345.394.201.170 | Rp 5.136.948.816.783 | - 0,46 |
| | | | | 2022 | -Rp 1.646.936.950.638 | Rp 5.356.962.889.162 | - 0,31 |
| | | | Sesudah | 2023 | -Rp 1.080.715.703.453 | Rp 6.116.294.571.351 | - 0,18 |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk | Sebelum | 2019 | -Rp 716.379.354.055 | Rp 72.115.862.410.949 | - 0,01 |
| | | | Selama | 2020 | -Rp 39.809.466.576.454 | Rp 174.637.649.128.025 | - 0,23 |
| | | | | 2021 | -Rp 67.093.057.342.844 | Rp 116.415.794.381.981 | - 0,58 |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Laba Bersih | Total Aset | ROA |
|-----|-------------|---------------------------------|---------|------|-----------------------|------------------------|--------|
| | | | | | | | |
| | | | | 2022 | Rp 60.063.332.198.276 | Rp 100.914.702.213.322 | 0,60 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 4.045.294.919.801 | Rp 108.888.067.624.432 | 0,04 |
| 6 | HELI | Jaya Trishindo Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 22.186.962.539 | Rp 193.198.983.272 | 0,11 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 6.618.117.086 | Rp 335.775.952.688 | 0,02 |
| | | | | 2021 | Rp 3.450.833.932 | Rp 301.477.751.273 | 0,01 |
| | | | | 2022 | -Rp 86.113.836.298 | Rp 226.862.555.471 | - 0,38 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 663.731.135 | Rp 103.597.530.054 | 0,01 |
| 7 | IMJS | Indomobil Multi Jasa Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 43.567.249.807 | Rp 24.296.140.332.728 | 0,00 |
| | | | Selama | 2020 | -Rp 111.658.261.516 | Rp 23.639.879.332.158 | - 0,00 |
| | | | | 2021 | -Rp 80.559.251.631 | Rp 24.675.527.915.691 | - 0,00 |
| | | | | 2022 | Rp 91.380.828.853 | Rp 26.929.459.012.147 | 0,00 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 269.601.647.892 | Rp 28.711.561.013.612 | 0,01 |
| 8 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | Sebelum | 2019 | -Rp 6.857.140.631 | Rp 302.636.796.677 | - 0,02 |
| | | | Selama | 2020 | -Rp 43.027.059.389 | Rp 270.508.602.770 | - 0,16 |
| | | | | 2021 | -Rp 26.466.832.753 | Rp 239.333.983.354 | - 0,11 |
| | | | | 2022 | -Rp 21.311.924.827 | Rp 224.704.254.718 | - 0,09 |
| | | | Sesudah | 2023 | -Rp 777.202.431 | Rp 358.763.150.139 | - 0,00 |
| 9 | SAFE | Steady Safe Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 9.207.473.993 | Rp 357.452.208.843 | 0,03 |
| | | | Selama | 2020 | -Rp 17.589.816.911 | Rp 322.122.601.641 | - 0,05 |
| | | | | 2021 | Rp 792.053.209 | Rp 298.604.232.055 | 0,00 |
| | | | | 2022 | Rp 10.251.704.822 | Rp 270.842.050.371 | 0,04 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 19.668.379.870 | Rp 237.297.109.924 | 0,08 |
| 10 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | Sebelum | 2019 | -Rp 276.072.942 | Rp 479.265.331 | - 0,58 |
| | | | Selama | 2020 | -Rp 53.221.960 | Rp 243.302.339 | - 0,22 |
| | | | | 2021 | Rp 188.614.656 | Rp 91.040.495 | 2,07 |
| | | | | 2022 | -Rp 14.903.708 | Rp 73.091.559 | - 0,20 |
| | | | Sesudah | 2023 | -Rp 4.049.534 | Rp 68.834.522 | - 0,06 |
| 11 | TRJA | Transkon Jaya Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 30.564.435.089 | Rp 545.152.568.664 | 0,06 |
| | | | Selama | 2020 | Rp 38.318.498.356 | Rp 605.533.990.302 | 0,06 |
| | | | | 2021 | Rp 45.991.049.101 | Rp 646.357.408.099 | 0,07 |
| | | | | 2022 | Rp 36.480.233.496 | Rp 873.443.134.370 | 0,04 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 14.985.456.386 | Rp 1.106.269.051.722 | 0,01 |
| 12 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 4.518.959.735 | Rp 269.602.629.189 | 0,02 |
| | | | Selama | 2020 | -Rp 33.601.480.667 | Rp 220.884.904.490 | - 0,15 |
| | | | | 2021 | -Rp 9.622.676.055 | Rp 222.474.205.879 | - 0,04 |
| | | | | 2022 | Rp 19.935.516.188 | Rp 291.613.017.757 | 0,07 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 31.737.626.741 | Rp 351.818.919.026 | 0,09 |

Lampiran 11 Hasil Perhitungan *Total Assets Turnover* Periode 2019-2023

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Pendapatan | | Rata-Rata Total Aset | | TATO |
|-----|-------------|--------------------------------|---------|------|------------|--------------------|----------------------|---------------------|------|
| | | | Sebelum | | Rp | | Rp | | |
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 2.334.222.192.085 | Rp | 4.455.879.881.391 | 0,52 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 3.037.359.367.967 | Rp | 5.010.059.364.155 | 0,61 |
| | | | | 2021 | Rp | 5.088.094.179.374 | Rp | 5.601.420.915.969 | 0,91 |
| | | | | 2022 | Rp | 5.870.093.882.006 | Rp | 6.650.191.822.197 | 0,88 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 4.438.522.306.494 | Rp | 7.302.117.273.398 | 0,61 |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 4.047.691 | Rp | 7.189.731 | 0,56 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 2.046.660 | Rp | 7.338.709 | 0,28 |
| | | | | 2021 | Rp | 2.220.841 | Rp | 6.925.626 | 0,32 |
| | | | | 2022 | Rp | 3.590.100 | Rp | 6.745.649 | 0,53 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 4.422.472 | Rp | 7.236.692 | 0,61 |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 162.596.163.771 | Rp | 542.506.148.669 | 0,30 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 162.257.365.449 | Rp | 536.218.600.019 | 0,30 |
| | | | | 2021 | Rp | 212.042.439.331 | Rp | 676.521.182.472 | 0,31 |
| | | | | 2022 | Rp | 333.909.938.076 | Rp | 1.030.217.477.039 | 0,32 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 441.461.405.484 | Rp | 1.386.117.739.719 | 0,32 |
| 4 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 6.708.800.607.590 | Rp | 2.729.057.643.643 | 2,46 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 1.610.973.387.045 | Rp | 4.346.793.080.342 | 0,37 |
| | | | | 2021 | Rp | 626.001.737.959 | Rp | 5.608.732.451.268 | 0,11 |
| | | | | 2022 | Rp | 3.780.525.920.680 | Rp | 5.246.955.852.973 | 0,72 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 6.625.320.826.182 | Rp | 5.736.628.730.257 | 1,15 |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 73.322.251.660.905 | Rp | 69.374.450.438.527 | 1,06 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 23.929.529.172.465 | Rp | 123.376.755.769.487 | 0,19 |
| | | | | 2021 | Rp | 21.433.639.266.450 | Rp | 145.526.721.755.003 | 0,15 |
| | | | | 2022 | Rp | 33.674.775.712.530 | Rp | 108.665.248.297.651 | 0,31 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 47.088.879.592.290 | Rp | 104.901.384.918.877 | 0,45 |
| 6 | HELI | Jaya Trishindo Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 318.024.503.004 | Rp | 228.882.533.605 | 1,39 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 143.838.437.841 | Rp | 264.487.467.980 | 0,54 |
| | | | | 2021 | Rp | 63.398.642.323 | Rp | 318.626.851.981 | 0,20 |
| | | | | 2022 | Rp | 44.557.817.161 | Rp | 264.170.153.372 | 0,17 |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp | 69.081.868.276 | Rp | 165.230.042.763 | 0,42 |
| 7 | IMJS | Indomobil Multi Jasa Tbk | Sebelum | 2019 | Rp | 3.966.048.396.263 | Rp | 15.624.734.892.484 | 0,25 |
| | | | Selama | 2020 | Rp | 4.142.750.788.802 | Rp | 23.968.009.832.443 | 0,17 |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Pendapatan | | Rata-Rata Total Aset | | TATO |
|-----|-------------|---------------------------------|---------|------|----------------------|-----------------------|----------------------|--|------|
| | | | | | | | | | |
| | | | | 2021 | Rp 4.039.320.527.843 | Rp 24.157.703.623.925 | 0,17 | | |
| | | | | 2022 | Rp 4.825.433.552.907 | Rp 25.802.493.463.919 | 0,19 | | |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 5.154.369.131.699 | Rp 27.820.510.012.880 | 0,19 | | |
| | | | | | | | | | |
| 8 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 124.579.469.969 | Rp 307.348.119.977 | 0,41 | | |
| | | | Selama | 2020 | Rp 65.046.772.361 | Rp 286.572.699.724 | 0,23 | | |
| | | | | 2021 | Rp 70.200.908.124 | Rp 254.921.293.062 | 0,28 | | |
| | | | | 2022 | Rp 93.102.920.936 | Rp 232.019.119.036 | 0,40 | | |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 92.958.603.499 | Rp 291.733.702.429 | 0,32 | | |
| 9 | SAFE | Steady Safe Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 180.073.555.181 | Rp 352.647.011.607 | 0,51 | | |
| | | | Selama | 2020 | Rp 143.961.352.119 | Rp 339.787.405.242 | 0,42 | | |
| | | | | 2021 | Rp 161.057.570.000 | Rp 310.363.416.848 | 0,52 | | |
| | | | | 2022 | Rp 253.248.613.734 | Rp 284.723.141.213 | 0,89 | | |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 242.792.617.933 | Rp 254.069.580.148 | 0,96 | | |
| 10 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 134.251.103 | Rp 874.145.146 | 0,15 | | |
| | | | Selama | 2020 | Rp 21.541.634 | Rp 361.283.835 | 0,06 | | |
| | | | | 2021 | Rp 7.263.061 | Rp 167.171.417 | 0,04 | | |
| | | | | 2022 | Rp 2.948.504 | Rp 82.066.027 | 0,04 | | |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 4.850.703 | Rp 70.963.041 | 0,07 | | |
| 11 | TRJA | Transkon Jaya Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 401.336.284.977 | Rp 272.576.284.332 | 1,47 | | |
| | | | Selama | 2020 | Rp 402.461.051.428 | Rp 575.343.279.483 | 0,70 | | |
| | | | | 2021 | Rp 402.584.918.991 | Rp 625.945.699.201 | 0,64 | | |
| | | | | 2022 | Rp 483.001.336.110 | Rp 759.900.271.235 | 0,64 | | |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 606.396.668.837 | Rp 989.856.093.046 | 0,61 | | |
| 12 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | Rp 146.173.217.700 | Rp 300.503.379.861 | 0,49 | | |
| | | | Selama | 2020 | Rp 70.513.990.516 | Rp 245.243.766.840 | 0,29 | | |
| | | | | 2021 | Rp 93.434.910.443 | Rp 221.679.555.185 | 0,42 | | |
| | | | | 2022 | Rp 183.435.869.223 | Rp 257.043.611.818 | 0,71 | | |
| | | | Sesudah | 2023 | Rp 267.168.524.107 | Rp 321.715.968.392 | 0,83 | | |

Rumus:

$$\text{Rata - Rata Total Aset} = \frac{\text{Total Aset Tahun Ini}}{\text{Total Aset Tahun Sebelumnya}}$$

Lampiran 12 Hasil Perhitungan *Price Earning Ratio* Periode 2019-2023

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Harga Per Saham | Laba Per Saham | | PER |
|-----|-------------|--------------------------------|---------|------|-----------------|----------------|----------|---------|
| | | | Sebelum | | | | | |
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | Sebelum | 2019 | 740 | | 32,50 | 22,77 |
| | | | Selama | 2020 | 635 | | 25,65 | 24,76 |
| | | | | 2021 | 3.320 | | 36,60 | 90,71 |
| | | | | 2022 | 775 | | 28,44 | 27,25 |
| | | | Sesudah | 2023 | 790 | | 28,68 | 27,55 |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk | Sebelum | 2019 | 2.490 | | 126 | 19,76 |
| | | | Selama | 2020 | 1.300 | - | 64 | - 20,31 |
| | | | | 2021 | 1.380 | | 3 | 460 |
| | | | | 2022 | 1.410 | | 143 | 9,86 |
| | | | Sesudah | 2023 | 1.790 | | 181 | 9,89 |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk | Sebelum | 2019 | 89 | | 5,23 | 17,02 |
| | | | Selama | 2020 | 81 | | 2,01 | 40,30 |
| | | | | 2021 | 498 | | 7,35 | 67,76 |
| | | | | 2022 | 193 | | 11,68 | 16,52 |
| | | | Sesudah | 2023 | 88 | | 7,81 | 11,27 |
| 4 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | 184 | - | 14,74 | - 12,48 |
| | | | Selama | 2020 | 184 | - | 257,81 | - 0,71 |
| | | | | 2021 | 184 | - | 219,29 | - 0,84 |
| | | | | 2022 | 192 | - | 154,41 | - 1,24 |
| | | | Sesudah | 2023 | 125 | - | 101,20 | - 1,24 |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk | Sebelum | 2019 | 498 | - | 24,06 | - 20,70 |
| | | | Selama | 2020 | 402 | - | 1.514,18 | - 0,27 |
| | | | | 2021 | 222 | - | 2.577,31 | - 0,09 |
| | | | | 2022 | 222 | | 2.270 | 0,10 |
| | | | Sesudah | 2023 | 69 | | 437.892 | 0,00 |
| 6 | HELI | | Sebelum | 2019 | 210 | | 27 | 7,78 |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Harga Per Saham | Laba Per Saham | PER |
|-----|-------------|-------------------------------|---------|------|-----------------|----------------|---------|
| | | Jaya Trishindo Tbk | Selama | 2020 | 216 | 8 | 27 |
| | | | | 2021 | 326 | 4 | 81,50 |
| | | | | 2022 | 280 | - 103 | - 2,72 |
| | | | Sesudah | 2023 | 404 | 0,79 | 511,39 |
| 7 | IMJS | Indomobil Multi Jasa Tbk | Sebelum | 2019 | - | 13,41 | - |
| | | | Selama | 2020 | - | - 8,52 | - |
| | | | | 2021 | - | - 0,71 | - |
| | | | | 2022 | - | 16,76 | - |
| | | | Sesudah | 2023 | 280 | 38,56 | 7,26 |
| 8 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | Sebelum | 2019 | 131 | - 19,63 | - 6,67 |
| | | | Selama | 2020 | 200 | - 122,91 | - 1,63 |
| | | | | 2021 | 202 | - 74,64 | - 2,71 |
| | | | | 2022 | 188 | - 60,92 | - 3,09 |
| | | | Sesudah | 2023 | 180 | 388,2 | 0,46 |
| 9 | SAFE | Steady Safe Tbk | Sebelum | 2019 | 206 | 14,83 | 13,89 |
| | | | Selama | 2020 | 188 | - 28,31 | - 6,64 |
| | | | | 2021 | 220 | 1,11 | 198,20 |
| | | | | 2022 | 222 | 16,98 | 13,07 |
| | | | Sesudah | 2023 | 350 | 31,78 | 11,01 |
| 10 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | Sebelum | 2019 | 50 | - 60,11 | - 0,83 |
| | | | Selama | 2020 | 50 | - 8,64 | - 5,79 |
| | | | | 2021 | 50 | 18,45 | 2,71 |
| | | | | 2022 | 50 | - 1,46 | - 34,25 |
| | | | Sesudah | 2023 | 50 | - 0,40 | - 125 |
| 11 | TRJA | Transkon Jaya Tbk | Sebelum | 2019 | - | 1.984.832 | - |
| | | | Selama | 2020 | 155 | 30,93 | 5,01 |
| | | | | 2021 | 446 | 30,45 | 14,65 |

| No. | Kode Emiten | Nama Perusahaan | Tahun | | Harga Per Saham | Laba Per Saham | PER |
|-----|-------------|---------------------------------|---------|------|-----------------|----------------|---------|
| | | | | | | | |
| | | | | 2022 | 228 | 24,13 | 9,45 |
| | | | Sesudah | 2023 | 272 | 9,92 | 27,42 |
| 12 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | Sebelum | 2019 | 148 | 4 | 37 |
| | | | Selama | 2020 | 63 | - 38 | - 1,66 |
| | | | | 2021 | 212 | - 11 | - 19,27 |
| | | | | 2022 | 110 | 18 | 6,11 |
| | | | Sesudah | 2023 | 167 | 22 | 7,59 |

Lampiran 13 Hasil Uji Statistik Deskriptif *Current Ratio* Periode 2019-2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|--------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| CR_2019 | 12 | 0,13 | 2,28 | 0,7467 | 0,66237 | 0,88710 |
| CR_2020 | 12 | 0,03 | 1,94 | 0,5667 | 0,54857 | 0,96807 |
| CR_2021 | 12 | 0,03 | 7,20 | 1,2642 | 1,98089 | 1,56695 |
| CR_2022 | 12 | 0,04 | 7,68 | 1,2983 | 2,06369 | 1,58949 |
| CR_2023 | 12 | 0,04 | 7,57 | 1,4225 | 2,08641 | 1,46672 |
| Valid N (listwise) | 12 | | | | | |

Rumus:

$$\text{Coefficient of Variation} = \frac{\text{Std. Deviation}}{\text{Mean}} \times 100\%$$

Lampiran 14 Hasil Uji Statistik Deskriptif *Debt to Assets Ratio* Periode 2019-2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|--------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| DAR_2019 | 12 | 0,14 | 1,95 | 0,6858 | 0,52107 | 0,75977 |
| DAR_2020 | 12 | 0,14 | 3,14 | 0,8733 | 0,83607 | 0,95733 |
| DAR_2021 | 12 | 0,16 | 2,01 | 0,7467 | 0,63553 | 0,85115 |
| DAR_2022 | 12 | 0,19 | 2,27 | 0,7458 | 0,60940 | 0,81708 |
| DAR_2023 | 12 | 0,15 | 2,29 | 0,7842 | 0,64537 | 0,82300 |
| Valid N (listwise) | 12 | | | | | |

Lampiran 15 Hasil Uji Statistik Deskriptif *Return on Assets* Periode 2019-2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|---------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| ROA_2019 | 12 | -0,58 | 0,11 | -0,0308 | 0,17799 | -5,77271 |
| ROA_2020 | 12 | -0,45 | 0,06 | -0,0942 | 0,14743 | -1,56563 |
| ROA_2021 | 12 | -0,58 | 2,07 | 0,0792 | 0,65995 | 8,33623 |
| ROA_2022 | 12 | -0,38 | 0,60 | -0,0142 | 0,24437 | -17,24975 |
| ROA_2023 | 12 | -0,18 | 0,09 | 0,0058 | 0,07115 | 12,19781 |
| Valid N (listwise) | 12 | | | | | |

Lampiran 16 Hasil Uji Statistik Deskriptif *Total Assets Turnover* Periode 2019-2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|--------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| TATO_2019 | 12 | 0,15 | 2,46 | 0,7975 | 0,67846 | 0,85074 |
| TATO_2020 | 12 | 0,06 | 0,70 | 0,3467 | 0,19042 | 0,54929 |
| TATO_2021 | 12 | 0,04 | 0,91 | 0,3392 | 0,24974 | 0,73635 |
| TATO_2022 | 12 | 0,04 | 0,89 | 0,4833 | 0,28624 | 0,59222 |
| TATO_2023 | 12 | 0,07 | 1,15 | 0,5450 | 0,31762 | 0,58279 |
| Valid N (listwise) | 12 | | | | | |

Lampiran 17 Hasil Uji Statistik Deskriptif *Price Earning Ratio* Periode 2019-2023

| Descriptive Statistics | | | | | | |
|------------------------|----|---------|---------|---------|----------------|--------------------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | Coefficient of Variation |
| PER_2019 | 10 | -20,70 | 37,00 | 7,7540 | 17,79277 | 2,29466 |
| PER_2020 | 11 | -20,31 | 40,30 | 5,4600 | 17,77476 | 3,25545 |
| PER_2021 | 11 | -19,27 | 460,00 | 81,1473 | 140,89460 | 1,73628 |
| PER_2022 | 11 | -34,25 | 27,25 | 3,7327 | 15,64750 | 4,19198 |
| PER_2023 | 12 | -125,00 | 511,39 | 40,6333 | 153,53439 | 3,77853 |
| Valid N (listwise) | 10 | | | | | |

Lampiran 18 Hasil Uji Normalitas *Current Ratio* Periode 2019-2023

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | | | | | |
|------------------------------------|----------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | | CR_2019 | CR_2020 | CR_2021 | CR_2022 | CR_2023 |
| N | | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | 0,7467 | 0,5667 | 1,2642 | 1,2983 | 1,4225 |
| | Std. Deviation | 0,66237 | 0,54857 | 1,98089 | 2,06369 | 2,08641 |
| Most Extreme Differences | Absolute | 0,295 | 0,175 | 0,380 | 0,370 | 0,345 |
| | Positive | 0,295 | 0,175 | 0,380 | 0,370 | 0,345 |
| | Negative | -0,176 | -0,164 | -0,267 | -0,271 | -0,254 |
| Test Statistic | | 0,295 | 0,175 | 0,380 | 0,370 | 0,345 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,005 ^c | ,200 ^{c,d} | ,000 ^c | ,000 ^c | ,000 ^c |

- Test distribution is Normal.*
- Calculated from data.*
- Liliefors Significance Correction.*
- This is a lower bound of the true significance.*

Lampiran 19 Hasil Uji Normalitas *Debt to Assets Ratio* Periode 2019-2023

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | | | | | |
|------------------------------------|----------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------------|---------------------|
| | | DAR_2019 | DAR_2020 | DAR_2021 | DAR_2022 | DAR_2023 |
| N | | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | 0,6858 | 0,8733 | 0,7467 | 0,7458 | 0,7842 |
| | Std. Deviation | 0,52107 | 0,83607 | 0,63553 | 0,60940 | 0,64537 |
| Most Extreme Differences | Absolute | 0,160 | 0,207 | 0,217 | 0,189 | 0,166 |
| | Positive | 0,160 | 0,207 | 0,217 | 0,189 | 0,166 |
| | Negative | -0,147 | -0,190 | -0,178 | -0,181 | -0,163 |
| Test Statistic | | 0,160 | 0,207 | 0,217 | 0,189 | 0,166 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,200 ^{c,d} | ,165 ^c | ,125 ^c | ,200 ^{c,d} | ,200 ^{c,d} |

- Test distribution is Normal.*
- Calculated from data.*
- Liliefors Significance Correction.*
- This is a lower bound of the true significance*

Lampiran 20 Hasil Uji Normalitas *Return on Assets* Periode 2019-2023

| <i>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i> | | | | | | |
|---|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | | ROA_2019 | ROA_2020 | ROA_2021 | ROA_2022 | ROA_2023 |
| N | | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | -0,0308 | -0,0942 | 0,0792 | -0,0142 | 0,0058 |
| | Std. Deviation | 0,17799 | 0,14743 | 0,65995 | 0,24437 | 0,07115 |
| Most Extreme Differences | Absolute | 0,358 | 0,201 | 0,422 | 0,282 | 0,301 |
| | Positive | 0,222 | 0,148 | 0,422 | 0,282 | 0,143 |
| | Negative | -0,358 | -0,201 | -0,192 | -0,190 | -0,301 |
| Test Statistic | | 0,358 | 0,201 | 0,422 | 0,282 | 0,301 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,000 ^c | ,195 ^c | ,000 ^c | ,009 ^c | ,004 ^c |

a. *Test distribution is Normal.*

b. *Calculated from data.*

c. *Liliefors Significance Correction.*

Lampiran 21 Hasil Uji Normalitas *Total Assets Turnover* Periode 2019-2023

| <i>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i> | | | | | | |
|---|----------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | | TATO_2019 | TATO_2020 | TATO_2021 | TATO_2022 | TATO_2023 |
| N | | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | 0,7975 | 0,3467 | 0,3392 | 0,4833 | 0,5450 |
| | Std. Deviation | 0,67846 | 0,19042 | 0,24974 | 0,28624 | 0,31762 |
| Most Extreme Differences | Absolute | 0,304 | 0,180 | 0,197 | 0,133 | 0,169 |
| | Positive | 0,304 | 0,180 | 0,197 | 0,133 | 0,169 |
| | Negative | -0,170 | -0,095 | -0,115 | -0,125 | -0,081 |
| Test Statistic | | 0,304 | 0,180 | 0,197 | 0,133 | 0,169 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,003 ^c | ,200 ^{c,d} | ,200 ^{c,d} | ,200 ^{c,d} | ,200 ^{c,d} |

a. *Test distribution is Normal.*

b. *Calculated from data.*

c. *Liliefors Significance Correction.*

d. *This is a lower bound of the true significance*

Lampiran 22 Hasil Uji Normalitas *Price Earning Ratio* Periode 2019-2023

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | | | | | |
|------------------------------------|----------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | | PER_2019 | PER_2020 | PER_2021 | PER_2022 | PER_2023 |
| N | | 10 | 11 | 11 | 11 | 12 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | 7,7540 | 5,4600 | 81,1473 | 3,7327 | 40,6333 |
| | Std. Deviation | 17,79277 | 17,77476 | 140,89460 | 15,64750 | 153,53439 |
| Most Extreme Differences | Absolute | 0,135 | 0,263 | 0,291 | 0,240 | 0,451 |
| | Positive | 0,099 | 0,263 | 0,291 | 0,116 | 0,451 |
| | Negative | -0,135 | -0,157 | -0,238 | -0,240 | -0,309 |
| Test Statistic | | 0,135 | 0,263 | 0,291 | 0,240 | 0,451 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,200 ^{c,d} | ,033 ^c | ,010 ^c | ,075 ^c | ,000 ^c |

a. *Test distribution is Normal.*

b. *Calculated from data.*

c. *Liliefors Significance Correction.*

d. *This is a lower bound of the true significance*

Lampiran 23 Hasil Uji t-Test *Debt to Assets Ratio* Periode 2019-2023

| Paired Samples Test | | | | | | | | |
|---------------------|--------------------|----------------|---------|-----------------|---|--------|----|-----------------|
| | Paired Differences | | | Std. Error Mean | 95% Confidence Interval of the Difference | t | df | Sig. (2-tailed) |
| | Mean | Std. Deviation | | | | | | |
| | | | Lower | | | | | |
| DAR_2019 - DAR_2020 | -0,18750 | 0,37122 | 0,10716 | -0,42336 | 0,04836 | -1,750 | 11 | 0,108 |
| DAR_2019 - DAR_2021 | -0,06083 | 0,71051 | 0,20511 | -0,51227 | 0,39060 | -0,297 | 11 | 0,772 |
| DAR_2019 - DAR_2022 | -0,06000 | 0,69391 | 0,20031 | -0,50089 | 0,38089 | -0,300 | 11 | 0,770 |
| DAR_2020 - DAR_2021 | 0,12667 | 0,93359 | 0,26950 | -0,46651 | 0,71984 | 0,470 | 11 | 0,648 |
| DAR_2020 - DAR_2022 | 0,12750 | 0,91700 | 0,26472 | -0,45514 | 0,71014 | 0,482 | 11 | 0,639 |
| DAR_2020 - DAR_2023 | 0,08917 | 0,96045 | 0,27726 | -0,52107 | 0,69941 | 0,322 | 11 | 0,754 |
| DAR_2021 - DAR_2022 | 0,00083 | 0,22084 | 0,06375 | -0,13948 | 0,14115 | 0,013 | 11 | 0,990 |
| DAR_2021 - DAR_2023 | -0,03750 | 0,35561 | 0,10266 | -0,26344 | 0,18844 | -0,365 | 11 | 0,722 |
| DAR_2022 - DAR_2023 | -0,03833 | 0,20923 | 0,06040 | -0,17127 | 0,09461 | -0,635 | 11 | 0,539 |
| DAR_2019 - DAR_2023 | -0,09833 | 0,75511 | 0,21798 | -0,57811 | 0,38144 | -0,451 | 11 | 0,661 |

Lampiran 24 Hasil Uji *t-Test Total Assets Turnover* Periode 2019-2023

| Paired Samples Test | | | | | | | | |
|-----------------------|--------------------|----------------|-----------------|---|----------|--------|----|-----------------|
| | Paired Differences | | | | | t | df | Sig. (2-tailed) |
| | Mean | Std. Deviation | Std. Error Mean | 95% Confidence Interval of the Difference | | | | |
| | | | | Lower | Upper | | | |
| TATO_2019 - TATO_2020 | 0,45083 | 0,61665 | 0,17801 | 0,05903 | 0,84264 | 2,533 | 11 | 0,028 |
| TATO_2019 - TATO_2021 | 0,45833 | 0,74985 | 0,21646 | -0,01810 | 0,93476 | 2,117 | 11 | 0,058 |
| TATO_2019 - TATO_2022 | 0,31417 | 0,66895 | 0,19311 | -0,11087 | 0,73920 | 1,627 | 11 | 0,132 |
| TATO_2020 - TATO_2021 | 0,00750 | 0,16766 | 0,04840 | -0,09903 | 0,11403 | 0,155 | 11 | 0,880 |
| TATO_2020 - TATO_2022 | -0,13667 | 0,23666 | 0,06832 | -0,28703 | 0,01370 | -2,000 | 11 | 0,071 |
| TATO_2020 - TATO_2023 | -0,19833 | 0,29039 | 0,08383 | -0,38284 | -0,01383 | -2,366 | 11 | 0,037 |
| TATO_2021 - TATO_2022 | -0,14417 | 0,19774 | 0,05708 | -0,26980 | -0,01853 | -2,526 | 11 | 0,028 |
| TATO_2021 - TATO_2023 | -0,20583 | 0,33727 | 0,09736 | -0,42013 | 0,00846 | -2,114 | 11 | 0,058 |
| TATO_2022 - TATO_2023 | -0,06167 | 0,17272 | 0,04986 | -0,17141 | 0,04808 | -1,237 | 11 | 0,242 |
| TATO_2019 - TATO_2023 | 0,25250 | 0,55192 | 0,15933 | -0,09818 | 0,60318 | 1,585 | 11 | 0,141 |

Lampiran 25 Hasil Uji *t-Test Price Earning Ratio* Periode 2019-2023

| Paired Samples Test | | | | | | | | |
|---------------------|--------------------|----------------|-----------------|---|-----------|--------|----|-----------------|
| | Paired Differences | | | | | t | df | Sig. (2-tailed) |
| | Mean | Std. Deviation | Std. Error Mean | 95% Confidence Interval of the Difference | | | | |
| | | | | Lower | Upper | | | |
| PER_2019 - PER_2020 | 2,24900 | 23,55219 | 7,44786 | -14,59922 | 19,09722 | 0,302 | 9 | 0,770 |
| PER_2019 - PER_2021 | -80,04300 | 141,45766 | 44,73284 | -181,23572 | 21,14972 | -1,789 | 9 | 0,107 |
| PER_2019 - PER_2022 | 4,59300 | 17,19554 | 5,43771 | -7,70795 | 16,89395 | 0,845 | 9 | 0,420 |
| PER_2020 - PER_2021 | -75,68727 | 147,71362 | 44,53733 | -174,92263 | 23,54809 | -1,699 | 10 | 0,120 |
| PER_2020 - PER_2022 | 1,72727 | 19,00913 | 5,73147 | -11,04323 | 14,49778 | 0,301 | 10 | 0,769 |
| PER_2020 - PER_2023 | -38,20727 | 153,44495 | 46,26539 | -141,29299 | 64,87845 | -0,826 | 10 | 0,428 |
| PER_2021 - PER_2022 | 77,41455 | 136,65990 | 41,20451 | -14,39483 | 169,22392 | 1,879 | 10 | 0,090 |
| PER_2021 - PER_2023 | 37,48000 | 207,69621 | 62,62276 | -102,05221 | 177,01221 | 0,599 | 10 | 0,563 |
| PER_2022 - PER_2023 | -39,93455 | 159,80358 | 48,18259 | -147,29205 | 67,42296 | -0,829 | 10 | 0,427 |
| PER_2019 - PER_2023 | -37,53800 | 168,84656 | 53,39397 | -158,32355 | 83,24755 | -0,703 | 9 | 0,500 |

Lampiran 26 Hasil Uji *Wilcoxon Current Ratio* Periode 2019-2023

| Test Statistics ^a | | | | | | | | | | |
|------------------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | CR_2020 - CR_2019 | CR_2021 - CR_2019 | CR_2022 - CR_2019 | CR_2021 - CR_2020 | CR_2022 - CR_2020 | CR_2023 - CR_2020 | CR_2022 - CR_2021 | CR_2023 - CR_2021 | CR_2023 - CR_2022 | CR_2023 - CR_2019 |
| Z | -1,414 ^b | ,000 ^c | -,706 ^d | -1,868 ^d | -1,059 ^d | -1,452 ^d | -,235 ^d | -,353 ^d | -,889 ^d | -,941 ^d |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | 0,157 | 1,000 | 0,480 | 0,062 | 0,289 | 0,146 | 0,814 | 0,724 | 0,374 | 0,347 |

a. *Wilcoxon Signed Rank Test*

b. *Based on positive ranks.*

c. *The sum of negative rank equals the sum of positive ranks.*

d. *Based on negative ranks.*

Lampiran 27 Hasil Uji *Wilcoxon Return on Assets* Periode 2019-2023

| Test Statistics ^a | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|
| | ROA_2020 - ROA_2019 | ROA_2021 - ROA_2019 | ROA2022 - ROA_2019 | ROA_2021 - ROA_2020 | ROA2022 - ROA_2020 | ROA_2023 - ROA_2020 | ROA2022 - ROA_2021 | ROA_2023 - ROA_2021 | ROA_2023 - ROA2022 | ROA_2023 - ROA_2019 |
| Z | -1,888 ^b | -1,604 ^b | -,267 ^b | -,819 ^c | -1,482 ^c | -2,228 ^c | -,663 ^c | -1,224 ^c | -1,377 ^c | -,433 ^c |
| Asymp. Sig. (2- tailed) | 0,059 | 0,109 | 0,789 | 0,413 | 0,138 | 0,026 | 0,507 | 0,221 | 0,169 | 0,665 |

a. *Wilcoxon Signed Rank Test*

b. *Based on positive ranks.*

c. *The sum of negative rank equals the sum of positive ranks.*