

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

Silmi Rosullina<sup>1)\*</sup>, Oktori Kiswat Zaini<sup>2)</sup>, Fitra Syafaat<sup>3)</sup>

<sup>1,2,3</sup>Universitas Pakuan, Indonesia

Email korespondensi: [silmirosullina29@gmail.com](mailto:silmirosullina29@gmail.com)

ABSTRAK

Pandemi Covid-19 memberikan dampak yang sangat besar terhadap beberapa sektor perekonomian di Indonesia. Salah satunya berdampak pada bidang transportasi. Karena, transportasi merupakan alat yang digunakan bahkan yang sangat dibutuhkan untuk kegiatan sehari-hari masyarakat dalam melakukan aktivitas atau digunakan untuk muatan barang dari suatu daerah ke daerah lain. Hal ini tentunya dapat berdampak pada suatu kinerja keuangan perusahaan. Sehingga, penelitian ini ditujukan untuk menganalisis rasio keuangan pada sub-sektor transportasi yang diukur dengan menggunakan rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, rasio aktivitas dan rasio nilai pasar. Jenis penelitian ini adalah deskriptif komparatif dengan pendekatan kuantitatif. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2019-2023. Dengan penarikan sampel menggunakan metode *purposive sampling*. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah laporan keuangan sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2019-2023. Metode analisis data yang digunakan adalah analisis statistik deskriptif dan analisis komparatif. Uji komparatif dilakukan dengan uji normalitas, uji *t-Test* dan uji *Wilcoxon*. 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

ABSTRACT

*The Covid-19 pandemic has had a huge impact on several economic sectors in Indonesia. One of them has an impact on the transportation sector. Because transportation is a tool that is used and is really needed for people's daily activities in carrying out their activities or is used to load goods from one area to another. This can certainly have an impact on a company's financial performance. Thus, this research is aimed at analyzing financial ratios in the transportation sub-sector which area measured using liquidity ratios, solvency ratios, profitability ratios, activity ratios and market value ratios. This type of research is descriptive comparative with quantitative approach. The population in this research is transportation companies registered on the IDX for the 2019-2023 period. By drawing samples using the purposive sampling method. The data used in this research are financial reports of the transportation sub-sector listed on the IDX for 2019-2023. The data analysis methods used are descriptive statistical analysis and comparative analysis. Comparative tests were carried out using the normality test, t-Test and Wilcoxon test. The results of the research show that the financial ratios in the transportation sub-sector before and after the Covid-19 pandemic for the 2019-2023 period include the variables liquidity ratio, solvency ratio, profitability ratio, activity ratio and market value ratio. Each of which is measured the Current Ratio, Debt to Assets Ratio, Return on Assets, Total Assets TurnOver and Price Earning Ratio. The data has been tested shows that there are no significant difference before & after the Covid-19 pandemic.*

Keywords: liquidity, solvability, profitability, activity, market value

## PENDAHULUAN

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).

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, 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). 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).

Setelah 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>).

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).

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 (Gaisani, M. P., et al., 2021) dan (Mohammad Mahbubi Ali et al., 2020). 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. 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.

Adapun penelitian terdahulu yang dapat merujuk pada penelitian yang sedang dibuat, yang mana berdasarkan hasil penelitian Sari & Hardiyant (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 eAeO sebelum dan selama pandemi COVID-19".

eriwahono 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 (Andy, et al., 2021). Terdapat perbedaan yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sub-sektor transportasi selama dan sesudah pandemi Covid-19 pada variabel eAeO".

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis membuat penelitian ini guna untuk menganalisis rasio keuangan suatu perusahaan sub-sektor transportasi, apakah ada perbedaan yang signifikan pada rasio keuangan perusahaan sub-sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi COVID-19. Dengan judul "*Analisis Rasio Keuangan Pada Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023*".

## KAJIAN LITERATUR & PENGEMBANGAN HIPOTESIS

### Kajian Literatur

#### 1. Manajemen Keuangan

Yuest & Kepramareni (2019) dan Ali, Devi, Furqani, et al., (2020), definisi manajemen keuangan adalah suatu kegiatan perencanaan, penganggaran, pemeriksaan, pengelolaan, pengendalian, pencarian dan penyimpanan dana yang dimiliki oleh organisasi atau perusahaan.

#### 2. Analisis Laporan Keuangan

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.

#### 3. Kinerja Keuangan

Suleman et al (2019) dan Sasongko, H. et al., (2022). adalah suatu analisis yang dipakai untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melakukan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar.

#### 4. Analisis Rasio Keuangan

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.

##### a. Rasio Likuiditas

Hutabarat (2020) mengartikan rasio likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek yang berupa hutang-hutang jangka pendek. Perhitungan yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Current Ratio* dengan formula sebagai berikut:

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

##### b. Rasio Solvabilitas

Ramadani (2020) mengartikan rasio solvabilitas sebagai rasio untuk mengukur jumlah aset perusahaan yang diperoleh dengan kredit (hutang). Rasio ini dapat dihitung dengan menggunakan *Debt to Assets Ratio*:

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

##### c. Rasio Profitabilitas

Seto et al (2023) mengartikan rasio profitabilitas sebagai rasio yang digunakan dalam mengukur seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan atau profit. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan perhitungan dengan *Return on Assets* sebagai berikut:

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

##### d. Rasio Aktivas

Seto et al (2023) mendefinisikan rasio aktivas sebagai rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menggunakan seluruh aktiva perusahaan secara efektif. Berikut perhitungan yang digunakan pada rasio aktivas sebagai berikut:

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

##### e. 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. Formula yang digunakan pada rasio ini ialah sebagai berikut:

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

## Pengembangan Hipotesis

Beberapa jenis transportasi 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 diukur dengan menggunakan rasio keuangan yaitu rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, rasio aktivas 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 aktivas dihitung dengan *Total Assets TurnOver* dan rasio nilai pasar dihitung dengan *Price Earning Ratio*.

### *Current Ratio*

Itelson (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), *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, hipotesis yang didapatkan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut.

H<sub>1</sub>: Diduga tidak terdapat Perbedaan antara *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

### *Debt to Assets Ratio*

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

Hasil penelitian dari Kurniawat & 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.

H<sub>2</sub>: Diduga tidak terdapat perbedaan antara *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

### *Return on Assets*

Itelson (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.

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

H<sub>3</sub>: Diduga tidak terdapat perbedaan antara *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

### *Total Assets TurnOver*

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

Jantriu & Mahendra (2022), dalam penelitiannya menghasilkan *Total Assets Turnover* sebagai indikator rasio aktivas 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.

H<sub>4</sub>: Diduga tidak terdapat perbedaan antara *Total Assets TurnOver* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

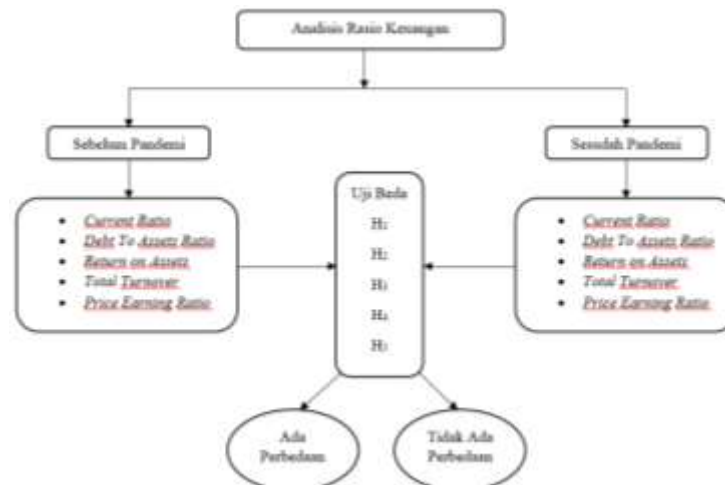
#### *Price Earning Ratio*

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.

Sari & Hardiyant (2023), *Price Earning Ratio* sebagai indikator rasio nilai pasar diketahui bahwa tidak terdapat 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.

H<sub>5</sub>: Diduga tidak terdapat perbedaan antara *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

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



Gambar 1 Rasio Keuangan Sebelum & Sesudah

H<sub>1</sub>: Diduga tidak terdapat Perbedaan Yang Signifikan Antara *Current Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

H<sub>2</sub>: Diduga tidak terdapat Perbedaan Yang Signifikan Antara *Debt to Assets Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

H<sub>3</sub>: Diduga tidak terdapat Perbedaan Yang Signifikan Antara *Return on Assets* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

H<sub>4</sub>: Diduga tidak terdapat Perbedaan Yang Signifikan Antara *Total Assets Turnover* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

H<sub>5</sub>: Diduga tidak terdapat Perbedaan Yang Signifikan Antara *Price Earning Ratio* Sebelum & Sesudah Pandemi Covid-19

#### METODE PENELITIAN

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

Data penelitian yang digunakan adalah data kuantitatif dengan sumber data sekunder yang diperoleh dari sebuah artikel, literatur, hasil penelitian terdahulu maupun media tertulis lainnya yang berkaitan dengan topik pembahasan.

Penarikan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Metode analisis data dalam penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif dan analisis komparatif. Yang mana analisis komparatif dilakukan dengan melakukan uji normalitas, uji t-Test dan uji Wilcoxon.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Uji Statistik Deskriptif

Tabel 1 Uji Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. deviasi	Coefficient of Variat on
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
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
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
eAeO_2019	12	0,15	2,46	0,7975	0,67846	0,85074
eAeO_2023	12	0,07	1,15	0,5450	0,31762	0,58279
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: SPSS26 (data diolah, 2024)

Hasil uji statistik deskriptif di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. *Current Ratio* menunjukkan rata-rata sesudah pandemi Covid-19 lebih bagus dari pada sebelum pandemi, tetapi koefisien variasi sesudah pandemi menunjukkan data tidak homogen, sebaliknya sebelum pandemi Covid-19 menunjukkan data homogen. Artinya, sebaran data terhadap rata-rata sebelum pandemi Covid-19 sudah merata dan sesudah pandemi Covid-19 sebaran data terhadap rata-rata belum merata, sehingga menunjukkan terdapat ketidakpastian perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya selama periode tertentu sesudah pandemi Covid-19.
2. Hasil perolehan dari variabel *Debt to Assets Ratio* menunjukkan terdapat ketidakstabilan pada rata-rata sebelum pandemi Covid-19 daripada sesudah pandemi Covid-19, karena sesudah pandemi Covid-19 menunjukkan rata-rata lebih baik. Namun, koefisien variasi sesudah pandemi Covid-19 menunjukkan data tidak homogen, sebaliknya sebelum pandemi Covid-19 menunjukkan data homogen. Sehingga, terdapat ketidakstabilan perusahaan dalam mengelola liabilitasnya yang relatif terhadap aset perusahaan.
3. Variabel *Return on Assets* menunjukkan data sesudah pandemi Covid-19 lebih baik daripada sebelum pandemi Covid-19 dari segi rata-rata, standar deviasi maupun koefisien variasinya. Artinya, sesudah pandemi Covid-19 perusahaan sudah dapat mengelola asetnya dengan baik, sehingga mampu menghasilkan laba.
4. Dari hasil *Total Assets Turnover* pada tabel 1 di atas, menunjukkan bahwa rata-rata, standar deviasi dan koefisien variasi sesudah pandemi Covid-19 lebih baik daripada sebelum pandemi Covid-19. Sehingga dapat disimpulkan bahwa untuk mendapatkan keuntungan dalam menggunakan seluruh asetnya sudah efektif dan efisien.



5. *Price Earning Ratio* menunjukkan bahwa rata-rata, standar deviasi dan koefisien variasi sebelum pandemi Covid-19 lebih baik daripada sesudah pandemi Covid-19. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sesudah pandemi Covid-19 terdapat ketidakstabilan dalam valuasi pasar terhadap fluktuasi harga saham maupun laba yang telah dilaporkan.

#### Uji Normalitas

Tabel 2 Uji Normalitas  
*Kolmogorov-Smirnov Test*

	N	Statistic	Sig.
CR_2019	12	,295	,005 <sup>c</sup>
CR_2023	12	,345	,000 <sup>e</sup>
DAR_2019	12	,160	,200 <sup>e</sup>
DAR_2023	12	,166	,200 <sup>e</sup>
ROA_2019	12	,358	,000 <sup>e</sup>
ROA_2023	12	,301	,004 <sup>c</sup>
eAeO_2019	12	,304	,003 <sup>c</sup>
eAeO_2023	12	,169	,200 <sup>e,d</sup>
PER_2019	10	,135	,200 <sup>e,d</sup>
PER_2023	12	,451	,000 <sup>e</sup>

- Test distribution is Normal.*
- Calculated from data.*
- Lilliefors Significance Correction.*
- This is a lower than the true significance.*

Sumber: SPSS26 (data diolah, 2024)

Berdasarkan hasil uji normalitas di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 menghasilkan nilai signifikan  $< 0,05$  yang artinya data tidak berdistribusi normal.
2. *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 menghasilkan nilai signifikan sebesar  $0,2 > 0,05$  yang artinya data berdistribusi normal.
3. *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 menghasilkan nilai signifikan  $< 0,05$  yang artinya data tidak berdistribusi normal.
4. *Total Assets TurnOver* sebelum dan sesudah pandemi menghasilkan nilai signifikan sebesar  $0,003$  dan  $0,2$  yang artinya data tidak berdistribusi normal dan berdistribusi normal.
5. *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 nilai signifikan yang dihasilkan adalah  $0,2$  dan  $0,00$  yang artinya data berdistribusi normal dan data tidak berdistribusi normal.

#### Uji t-Test

Berdasarkan hasil uji normalitas, uji t-Test digunakan untuk variabel *Debt to Assets Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Price Earning Ratio* karena menghasilkan data berdistribusi normal.

Tabel 3 Uji t-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
eAeO_2019-eAeO_2023	0,25250	0,55192	0,15933	-0,09818	0,60318	1,585	11	0,141
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 dapat disimpulkan bahwa, nilai signifikan *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 menghasilkan nilai sebesar 0,661 > 0,05. Artinya H<sub>2</sub> diterima atau dapat diartikan tidak terdapat perbedaan yang signifikan *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Namun, jika berdasarkan hasil uji deskriptif menghasilkan

Nilai signifikan *Total Assets TurnOver* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 menghasilkan nilai sebesar 0,141 > 0,05. Artinya H<sub>4</sub> diterima atau dapat diartikan tidak terdapat perbedaan *Total Assets TurnOver* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

*Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 menghasilkan nilai sebesar 0,500 > 0,05. Artinya, H<sub>5</sub> diterima atau dapat diartikan tidak terdapat perbedaan *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

#### Uji Wilcoxon

Tabel 4 Uji Wilcoxon

	CR_2023-2019	ROA_2023-2019
Z	-,941 <sup>b</sup>	-,433 <sup>b</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	,347	,665

Sumber: SPSS26 (data diolah, 2024)

Hasil di atas dapat disimpulkan bahwa, nilai signifikan *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 menghasilkan nilai sebesar 0,347 > 0,05. Artinya H<sub>1</sub> diterima atau dapat diartikan tidak terdapat perbedaan yang signifikan *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

*Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 menghasilkan nilai sebesar 0,665 > 0,05. Artinya H<sub>3</sub> diterima atau dapat diartikan tidak terdapat perbedaan yang signifikan *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

#### PEMBAHASAN

##### *Current Ratio* Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023

Jika dilihat dari hasil uji *wilcoxon* menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 sub-sektor transportasi, sehingga dapat dijelaskan bahwa tidak ada bukti yang cukup untuk menyimpulkan bahwa pandemi Covid-19 telah menyebabkan

perubahan signifikan atau perusahaan tetap stabil sesudah terjadinya pandemi Covid-19. Dengan hasil nilai perolehan di atas signifikan 0,05 maka,  $H_1$  diterima karena perusahaan sub-sektor transportasi mampu memenuhi atau membayar kewajiban jangka pendeknya pada periode tertentu selepas terjadinya pandemi Covid-19.

Namun, jika pada uji statistik deskriptif menunjukkan terdapat perbedaan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Di mana pada sesudah pandemi Covid-19 rata-rata yang dihasilkan lebih baik daripada sebelum pandemi Covid-19, namun jika dilihat dari standar deviasi dan koefisien variasi sebelum pandemi Covid-19 lebih baik daripada sesudah pandemi Covid-19. Sehingga dapat dijelaskan bahwa perusahaan memiliki ketidaktetapan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya pada periode tertentu sesudah pandemi Covid-19.

Meskipun hasil uji statistik deskriptif memperoleh perbedaan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19, tetapi uji *wilcoxon* tetap menjadi acuan penelitian ini sebagai alat untuk mengetahui bahwa hasil yang ditunjukkan tidak memiliki perbedaan yang signifikan pada perusahaan sub-sektor transportasi sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

#### *Debt to Assets Ratio* Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023

Dari hasil uji *t-Test* yang ditujukan pada *Debt to Assets Ratio* memperoleh nilai signifikan sebesar 0,661 atau lebih besar dari nilai signifikan 0,05. Maka,  $H_2$  diterima artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 perusahaan sub-sektor transportasi, sehingga hal ini menunjukkan bahwa struktur permodalan dan kebijakan hutang perusahaan tetap stabil selama periode tersebut atau dapat dikatakan perusahaan telah berhasil mempertahankan kebijakan hutangnya dengan tidak adanya peningkatan risiko finansial yang signifikan.

Jika dari hasil uji statistik deskriptif *Debt to Assets Ratio* sesudah pandemi Covid-19 data yang dihasilkan tidak homogen, sehingga bisa disimpulkan perusahaan belum stabil dalam mengelola liabilitas yang relatif terhadap aset perusahaan.

Dengan demikian, walaupun hasil uji *t-Test* menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang signifikan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 sedangkan uji statistik deskriptif menunjukkan terdapat perbedaan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Maka, penelitian ini tetap mengacu pada uji *t-Test* karena merupakan sebagai alat untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan atau tidak terhadap data yang diteliti.

#### *Return on Assets* Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023

Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif menunjukkan data sesudah pandemi Covid-19 lebih baik daripada sebelum pandemi Covid-19 dari segi rata-rata, standar deviasi maupun koefisien variasinya. Artinya, sesudah pandemi Covid-19 perusahaan sudah dapat mengelola asetnya dengan baik, sehingga mampu menghasilkan laba. Namun, jika secara uji *wilcoxon* data yang diperoleh sebesar 0,665 atau lebih besar dari nilai signifikansi 0,05. Dengan demikian, hasil yang diperoleh tidak menunjukkan perbedaan yang signifikan pada *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Artinya, perusahaan telah berhasil mempertahankan efisiensinya untuk dapat menghasilkan laba sesudah pandemi Covid-19.

Meskipun begitu, tetap saja untuk dapat melihat perbedaan *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 pada perusahaan sub-sektor transportasi yaitu dengan menggunakan uji *wilcoxon*.

#### *Total Assets Turnover* Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023

Hasil uji statistik deskriptif pada *Total Assets Turnover* menghasilkan rata-rata, standar deviasi dan koefisien variasi sesudah pandemi Covid-19 lebih baik daripada sebelum pandemi Covid-19. Sehingga dapat disimpulkan bahwa untuk mendapatkan keuntungan dalam menggunakan seluruh asetnya sudah efektif dan efisien. Sedangkan, jika berdasarkan hasil uji *t-Test* menghasilkan nilai lebih besar dari signifikansi 0,05. Artinya, tidak adanya perbedaan yang signifikan pada *Total Assets Turnover* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Maka, dapat diartikan bahwa perusahaan mampu mengelola seluruh aset yang dimilikinya dengan efektif untuk dapat menghasilkan keuntungan.

#### *Price Earning Ratio* Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19 Periode 2019-2023

Dilihat dari hasil uji statistik deskriptif *Price Earning Ratio* menunjukkan bahwa rata-rata, standar deviasi dan koefisien variasi sebelum pandemi Covid-19 lebih baik daripada sesudah pandemi Covid-19. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sesudah pandemi Covid-19 terdapat ketidakstabilan dalam valuasi pasar terhadap fluktuasi harga saham maupun laba yang telah dilaporkan.

Sedangkan, jika dilihat dari hasil uji *t-Test Price Earning Ratio* menghasilkan nilai signifikansi sebesar 0,141 atau lebih besar dari nilai signifikansi 0,05. Maka,  $H_5$  diterima karena menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang signifikan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19 pada perusahaan sub-sektor transportasi. Artinya, indikasi dalam mengelola operasi dan menghasilkan pendapatan dari yang dimiliki tidak terpengaruh secara drastis oleh pandemi. Sehingga, dapat dikatakan bahwa perusahaan telah berhasil mempertahankan tingkat aktivitas bisnisnya dengan memanfaatkan asetnya secara efektif dan efisien.

#### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada sub-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 sebagai berikut:

1. tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio likuiditas yang diukur dengan *Current Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.
2. tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio solvabilitas yang diukur dengan *Debt to Assets Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.
3. tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio profitabilitas yang diukur dengan *Return on Assets* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.
4. tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio aktivitas yang diukur dengan *Total Assets Turnover* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.
5. tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio nilai pasar yang diukur dengan *Price Earning Ratio* sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

Dikarenakan masih ada ketidakpastian sesudah pandemi Covid-19, perusahaan disarankan untuk tetap memperhatikan kinerja keuangannya serta fokus terhadap perencanaan keuangan dan strategi pengelolaan risiko untuk meningkatkan ketahanan finansial perusahaan di tengah ketidakpastian. Lalu, jika investor yang memiliki kecenderungan *risk lover* maka disarankan untuk mempertimbangkan *Price Earning Ratio* karena dapat memberikan indikasi potensi keuntungan yang tinggi meskipun risiko yang akan dihadapi besar. Dan jika investor cenderung *risk aversion* sebaiknya untuk memfokuskan pada *Current Ratio* dan *Debt to Assets Ratio*, karena menawarkan informasi mengenai stabilitas dan keamanan finansial perusahaan. Selain itu, disarankan juga untuk peneliti selanjutnya untuk dapat memfokuskan variabel-variabel yang belum ada dalam penelitian ini dengan menambahkan faktor lain terkait nilai pasar, harga saham, nilai perusahaan dan lainnya.

REFERENSI

- 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.
- Andy, Gursida, H., Sasongko, H., (2021). The Effect of Return on Assets, and Debt to Equity Ratio on Value of Automotive Sub Sector Companies in Indonesia Stock Exchange. *Journal of Social Transformation and Regional Development*, (3)2 pp. 45-53.
- Brigham, E. F., & Ehrhardt, M. C. (2017). *Financial Management*. Fifteenth Edition. Canada: Cengage Learning.
- Chandra, P. (2019). *Financial Management Theory and Practice*. eenth Edition. India: McGraw Hill Education.
- Determinants and Alternative Strategies in Improving the Financial Performance of Sharia Commercial Banks in Indonesia (Jurnal: Jurnal Manajemen & Agribisnis, Vol: 19, No: 2, tahun: 2022, Hal: 307-307)
- Finaka, A. W., et al. (2021). Penerapan PSBB di Sejumlah Wilayah Indonesia. *Indonesiabai.id*. eersedia di: <https://indonesiabai.id/infografis/penerapan-psbb-di-sejumlah-wilayah-indonesia>
- Gaus, A., et al. (2020). Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Tingkat Pelayanan Moda transportasi Speedboat di Cirebon-Sof f. *Jurnal Rekayasa Konstruksi Mekanika Sipil*. P-ISSN. 2614-5707, E-ISSN. 2751-1581, [online] vol. 3(2), pp. 89-96.
- Gillingham, J. (2015). *Financial Ratios & Analysis*. Sans Fransisco: Accounting Play.
- Hidayat, W. W. (2018). *Dasar-Dasar Analisa Laporan Keuangan*. Kab. Ponorogo: Uwais Inspirasi Indonesia.
- Humas. (2023). Inilah Keppres Penetapan Berakhirnya Status Pandemi COVID-19 di Indonesia. *setkab.go.id*. eersedia di: <https://setkab.go.id/inilah-keppres-penetapan-berakhirnya-status-pandemi-covid-19-di-indonesia/>
- Hutabarat, F. (2020). *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan*. Serang: Desanta Muliavitama.
- Indiraswari, S. D., & Rahmayant, N. P. (2022). Analisis perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan transportasi Di BEI Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19. *Komunikasi Bisnis dan Manajemen*, ISSN. 2355-3197, [online] vol. 9(1).
- Itleson, e. R. (2020). *Financial Statements*. ehir d Edition. Canada: Career Press.
- Kurniawat, 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.
- Mohammad Mahbubi Ali, Abrista Devi, Hamzah Bustomi, Hafas Furqani, & Muhammad Rizky Prima Sakti. (2020). Strengthening Indonesia's Islamic Financial Inclusion: An Analytic Network Process Approach. *ICR Journal*, 11(2), 225-251. <https://doi.org/10.52282/icr.v11i2.785>.
- Ramadani, D. (2020). *Analisis Rasio Keuangan*. Medan: UIN Sumatera Utara.
- Sari, A. K., & Hardiyant, 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.
- Sri. (2022). PPKM Dicabut, Presiden: Bantuan Sosial tetap Dilanjutkan. *Berita Pemerintahan*. eersedia di: <https://www.kominfo.go.id/content/detail/46639/ppkm-dicabut-presiden-bantuan-sosial-tetap-dilanjutkan/0/berita>
- Seto, A. A., et al. (2023). *Analisis Laporan Keuangan*. Sumatera Barat: Pe Global Eksekutif eeknologi.
- 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.

- Suleman, D., et al. (2019). *Manajemen Keuangan*. Jakarta: Graha Ilmu.
- Sumarni, Y. (2020). Pandemi Covid-19: Tantangan Ekonomi Dan Bisnis. *Ekonomi dan Perbankan Syariah*, P-ISSN. 2476-8774, E-ISSN. 2661-688X, [online] Volume 6(2), p. 46-58.
- Surindra, B., et al. (2020). *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: Kepel Press.
- 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.
- The effect of covid-19 on the financial performance of indonesia's livestock industry (Jurnal: Jurnal Manajemen & Agribisnis, Vol: 18, No: 3, tahun: 2021, Hal: 229-229)
- Yuest, A., & Kepramareni, P. (2019). *Manajemen Keuangan Jendela Pengelolaan Bisnis*. Edisi Kedua. Bali: CV Noah Aletheia.
- 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-semuh-covid-19-di-tahun-2020/0/virus\\_corona](https://www.kominfo.go.id/content/detail/31815/sebanyak-611097-pasien-semuh-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>
- <https://www.bps.go.id>
- [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)