

Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Pra dan Masa Pandemi Covid-19

Anisa Kantata Sari¹, Widhian Hardiyanti²

^{1,2}Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Stikubank

anisakantatasari@mhs.unisbank.ac.id

Abstract

The rapid spread of the Covid-19 outbreak certainly had a major impact on the Indonesian economy. The financial success of businesses involved in the transport sector is undoubtedly affected by this. This study aims to compare the financial performance of business actors in the transportation sector before and during the Covid-19 pandemic. To measure financial performance, the current ratio, return on assets, and return on equity will be used in this study. This type of research uses quantitative descriptive research. The population of this study includes all transportation-related companies listed on the Indonesia Stock Exchange between 2019-2020. The sampling technique used is purposive sampling. Wilcoxon signed rank test and Paired Sample t-test were used to test the hypothesis. SPSS 25 software is used in data management in this study. The findings show that there is a significant difference in the financial performance of transportation companies in terms of liquidity and profitability ratios during a pandemic from the evaluation results of the mean difference test using the Wilcoxon signed rank test method for the variable current ratio and return on equity with the SPSS program. The profitability ratios measured using the variable return on assets also show that there is a significant difference between financial performance before and during the Covid-19 pandemic which was tested using a paired sample t-test.

Keywords: Covid-19, CR, ROA, ROE, Ratio Analysis.

Abstrak

Penyebaran wabah Covid-19 yang cepat tentunya berdampak besar bagi perekonomian Indonesia. Keberhasilan finansial bisnis yang terlibat dalam sektor transportasi tidak diragukan lagi terpengaruhi oleh hal ini. Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan kinerja keuangan pelaku usaha di sektor transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19 terjadi. Untuk mengukur kinerja keuangan, current ratio, return on asset, dan return on equity akan digunakan pada penelitian ini. Jenis penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif kuantitatif. Populasi penelitian ini mencakup semua perusahaan terkait transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia antara tahun 2019-2020. Teknik pengambilan sampel yang digunakan yaitu purposive sampling. Wilcoxon signed rank test dan Paired Sample t-test digunakan dalam melakukan pengujian hipotesis. Software SPSS 25 digunakan dalam pengelolaan data pada penelitian ini. Temuan menunjukkan bahwa terdapat perbedaan signifikan kinerja keuangan perusahaan transportasi pada rasio likuiditas dan profitabilitas di masa pandemi dari hasil evaluasi uji beda rata-rata dengan menggunakan metode wilcoxon signed rank test untuk variabel current ratio dan return on equity dengan program SPSS. Untuk rasio profitabilitas yang diukur menggunakan variabel return on asset juga menunjukkan adanya perbedaan signifikan antara kinerja keuangan sebelum dan semasa pandemi covid-19 terjadi yang diuji menggunakan paired sample t-test.

Kata kunci: Covid-19, CR, ROA, ROE, Analisis Rasio.

INFEB is licensed under a Creative Commons 4.0 International License.



1. Pendahuluan

Pandemi Covid-19 telah menyebabkan penurunan pendapatan bagi perusahaan-perusahaan di subsektor transportasi yang menawarkan berbagai macam sarana transportasi seperti, transportasi udara, darat, dan laut yang mengakibatkan stagnasi kinerja keuangan di berbagai sektor di Indonesia [1]. Pada 31 Desember 2019, Covid-19 ditemukan pertama kali di kota Wuhan, China. Darurat kesehatan global telah diumumkan karena wabah ini. Virus ini mengganggu kehidupan sehari-hari manusia [2]. Penularan cepat virus Covid-19, yang dalam beberapa minggu memicu epidemi global, dikaitkan dengan mobilitas budaya kita [3].

Pandemi Covid-19 pertama kali terdeteksi di Indonesia di tahun 2020. Presiden Joko Widodo mengumumkan

kejadian pertama penyakit Covid-19 pada 2 Maret 2020. Insiden pertama bermula setelah bertemu dengan WNA asal Malaysia yang tinggal di Jepang pada sebuah acara di Jakarta, pasien pertama di Indonesia dengan gejala Covid-19 mengeluhkan demam, batuk, dan sesak napas. Akibat pandemi ini pemerintah memberlakukan berbagai peraturan seperti, penutupan kegiatan belajar mengajar dan perkantoran, kegiatan keagamaan, berkumpul di lokasi atau fasilitas umum, membatasi kegiatan sosial budaya, berpergian menggunakan moda transportasi, dan kegiatan lainnya terutama yang terkait dengan aspek pencegahan dalam penyebaran virus corona semuanya diatur melalui PSBB [4].

Perluasan pandemi Covid-19 telah menyebabkan guncangan pada berbagai kegiatan ekonomi [5]. Laju pertumbuhan ekonomi di wilayah ini tidak diragukan

lagi terpengaruh oleh munculnya wabah Covid-19. Wabah ini berdampak pada persoalan politik, sosial, dan ekonomi dalam berbagai konteks, termasuk tatanan industri. Banyak negara mengalami penurunan ekonomi pada kuartal kedua tahun 2020; bahkan ada yang mengalami resesi [6]. Virus corona telah menyebabkan ekonomi berkembang negatif atau memasuki resesi selama dua kuartal berturut-turut. Peraturan karantina (penguncian wilayah) dan pembatasan pergerakan manusia semuanya berdampak negatif pada sektor manufaktur, jasa, pariwisata, transportasi, dan ekonomi lainnya [7].

Pertumbuhan produk domestik bruto industri transportasi menurun signifikan pada tahun 2020, dengan faktor minus 15,4% [8]. Laju pertumbuhan produk Domestik Bruto (PDB) sektor transportasi dan pergudangan turun paling besar sepanjang 2020, yakni minus 15,04 persen. Banyak maskapai telah memangkas jumlah kursi penumpang lebih dari 35% secara global [9]. 50 maskapai penerbangan telah mengurangi operasi secara signifikan, dan 70 lainnya telah sepenuhnya membatalkan penerbangan internasional ke dan dari China. Untuk maskapai dalam negeri, PT Garuda Indonesia Tbk merugi di tahun 2020. PT Garuda melaporkan rugi bersih sebesar USD 2,44 miliar atau sekitar Rp 35,38 triliun, menurut laporan keuangan per 31 Desember 2020. Dibandingkan dengan kerugian Garuda Indonesia pada 2019 yang ditaksir mencapai US\$38,93 juta atau sekitar Rp564 miliar, kerugian selama pandemi Covid-19 melonjak 61,74 persen (Kompas.com). Selain PT Garuda, transportasi laut dengan kapal dan feri turun 12,2% pada triwulan IV/2020. Pada Januari 2020, 2,2 juta orang yang menggunakan perjalanan laut domestik, turun menjadi 4,10% dari Desember 2019 (Badan Pusat Statistik, 2020). Angkutan taksi PT Blue Bird (BIRD) juga menunjukkan adanya penurunan penghasilan dengan semester I tahun sebelumnya. Pendapatan PT Blue Bird turun 49,43% di tahun 2020 dibandingkan tahun sebelumnya [10].

Selama pandemi Covid-19, menawarkan promosi atau potongan harga tiket kepada pelanggan dan beralih dari perusahaan transportasi khusus penumpang menjadi perusahaan transportasi barang merupakan taktik yang digunakan perusahaan transportasi untuk menarik pelanggan dan menjaga stabilitas keuangan mereka selama pandemi Covid-19 [11]. Seiring dengan bertumbuhnya teknologi informasi, dunia bisnis juga berkembang. Dengan pemikiran ini, manajer perusahaan harus terus meningkatkan kinerja keuangan organisasi mereka untuk menjaga kepercayaan publik terhadap kinerja mereka [12].

Kinerja keuangan suatu perusahaan dapat mengungkapkan apakah kondisi keuangannya baik atau buruk karena mencerminkan seberapa baik kinerja manajemen selama periode waktu tersebut [13]. Kinerja keuangan adalah suatu laporan tentang keadaan keuangan perusahaan yang telah diteliti dengan menggunakan metode analisis keuangan untuk menyoroti kegagalan maupun keberhasilan perusahaan

selama periode waktu tertentu [14]. Pada penelitian ini, peneliti hanya melihat kinerja keuangan yang digunakan untuk mengukur pengaruh kinerja keuangan terhadap bisnis transportasi baik sebelum dan sesudah pandemi tahun 2019-2020 [15]. Rasio likuiditas menggunakan CR (Current Ratio) dan rasio profitabilitas yang ditentukan oleh ROA (Return On Asset) dan ROE (Return On Equity) adalah rasio kinerja keuangan yang digunakan dalam penelitian ini [16].

Rasio likuiditas adalah ukuran yang menilai kemampuan perusahaan untuk segera melunasi utangnya [17]. Potensi keuntungan perusahaan dievaluasi dengan menggunakan rasio yang disebut rasio profitabilitas [18]. Rasio profitabilitas ini, yang dapat digunakan untuk mengevaluasi seberapa baik manajemen perusahaan menggunakan sumber dayanya untuk menghasilkan keuntungan, mencerminkan tindakan dan kebijakan perusahaan [19].

2. Metode Penelitian

Metodologi penelitian kuantitatif diterapkan pada penelitian ini. Untuk Teknik pengambilan data digunakan teknik dokumentasi [20]. Data sekunder digunakan dalam penelitian ini yang merupakan data yang sudah dikumpulkan dan dilakukan pengolahan oleh organisasi atau pihak lain. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini meliputi laporan keuangan perusahaan transportasi tahun 2019–2020 yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Dengan membandingkan kinerja keuangan perusahaan-perusahaan di industri transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia sebelum dan sesudah pandemi Covid-19, penelitian semacam ini berupaya untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan pada kinerja keuangan perusahaan. Teknik purposive sampling digunakan untuk melakukan penentuan sampel pada penelitian ini, sehingga diperoleh sebanyak 22 perusahaan sebagai sampel.

3. Hasil dan Pembahasan

Hasil pengelolahan Uji Statistik Deskriptif yang akan disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Uji Statistik Deskriptif

	N	Min	Max	Mean	Std. Deviation
CR_Sebelum	22	.079	11.722	1.85209	2.624232
CR_Selama	22	.035	6.723	1.26200	1.602160
ROA_Sebelum	22	-.178	.251	.01073	.094693
ROA_Selama	22	-.244	.149	-.05173	.102580
ROE_Sebelum	22	-.779	.370	-.00918	.259773
ROE_Selama	22	-5.596	.255	-.32645	1.208807
Valid N (listwise)	22				

Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif pada Tabel 1, terdapat penurunan nilai rata-rata rasio likuiditas dan rasio profitabilitas pada perusahaan sector transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebelum dan selama pandemi covid-19 terjadi. Nilai rata-rata rasio likuiditas (CR) sebelum pandemic sebesar 1.85209 menjadi 1.26200 dengan demikian dapat dikatakan jika

rasio likuiditas mengalami penurunan nilai rata-rata sebesar 59.009 selama pandemi terjadi,

Nilai rata-rata rasio profitabilitas (ROA) dilihat pada masa sebelum covid sebesar 0.01073 kemudian selama pandemi menjadi -0.5173, maka rasio ROA terlihat mengalami penurunan nilai rata-rata sebesar 0.06246 selama pandemi terjadi. Nilai rata-rata rasio profitabilitas (ROE) dilihat pada masa sebelum covid memiliki nilai rata-rata sebesar -0.00918 dan selama pandemic menurun menjadi -0.32645, dengan begitu rasio ROE mengalami penurunan nilai rata-rata sebesar 0.31727 selama pandemic terjadi. Selanjutnya Uji Normalitas akan disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Uji Nomalitas

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
CR_Sebelum	.297	22	.000	.632	22	.000
CR_Selama	.295	22	.000	.710	22	.000
ROA_Sebelum	.190	22	.037	.918	22	.068
ROA_Selama	.126	22	.200*	.959	22	.462
ROE_Sebelum	.338	22	.000	.712	22	.000
ROE_Selama	.377	22	.000	.396	22	.000

Pada Tabel 2 untuk mengetahui data penelitian berdistribusi normal atau tidak, maka dilakukan uji normalitas. Jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka dianggap normal. Uji normalitas Shapiro-Wilk digunakan untuk menguji apakah data berdistribusi normal atau tidak karena sampel yang diperoleh kurang dari 50. Wilcoxon signed-rank test digunakan ketika data tidak terdistribusi normal, sedangkan paired sample t-test akan digunakan ketika data berdistribusi normal. Nilai signifikansi pada tabel 2 menunjukkan nilai sig. untuk variabel CR dan ROE $< 0,05$ yang berarti bahwa data penelitian tidak terdistribusi secara teratur. Sedangkan untuk rasio ROA menunjukkan nilai sig. $> 0,05$ yang berarti data berdistribusi normal, maka Wilcoxon signed-rank test dan Paired sample test akan digunakan untuk menguji hipotesis penelitian.

Dengan melakukan evaluasi hipotesis menggunakan signed-rank wilcoxon dan paired sample t-tes, hipotesis penelitian ini menduga adanya perubahan kinerja keuangan dengan rasio keuangan yang dihitung menggunakan *Current Ratio*, *Return On Asset*, dan *Return On Equity* sebelum dan saat pandemi covid 19. Uji H1 adalah terdapat perbedaan Kinerja Keuangan Variabel Current Ratio antara Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19 Terjadi. Selanjutnya Uji Beda Wilcoxon Signed Rank Current Ratio pada Tabel 3.

Tabel 3. Uji Beda Wilcoxon Signed Rank Current Ratio

	CR_Sebelum - CR_Selama
Z	-2.938 ^b
Asymp. Sig. (2-tailed)	.003

Pada Tabel 3, output pengolahan data uji beda sign-wilcoxon yang disajikan pada tabel diatas, maka dapat dijelaskan bahwa untuk variabel Current Ratio (CR) nilai signifikansinya $< 0,05$ yakni 0,003. Dari hasil tersebut maka H1 diterima dan Ho ditolak, yaitu terdapat perbedaan yang nyata untuk variabel current ratio ketika pandemi belum terjadi dengan pada saat pandemi terjadi. Hal ini karena pandemi Covid-19 telah menyebabkan penurunan pinjaman jangka pendek. Terlihat dari hasil statistic deskriptif yang menunjukkan nilai rata-rata variabel CR mengalami penurunan yang cukup signifikan sebesar 59.009 dari tahun sebelumnya di akibatkan oleh munculnya pandemic covid-19. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang menyebutkan bahwa kinerja keuangan yang di ukur dengan Current Ratio (CR) menunjukkan perbedaan yang signifikan saat sebelum terjadi pandemi covid 19 dan selama pandemi covid 19 terjadi. Uji H2 adalah terdapat Perbedaan Kinerja Keuangan Variabel *Return On Asset* antara Sebelum dan Selama Pandemi Terjadi. Selanjutnya Uji Beda Paired Sample Test Return on Asset disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4. Uji Beda Paired Sample Test Return on Asset

		Paired Differences			95% Confidence Interval of the Difference			t	df	Sig. (2-tailed)			
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	Lower	Upper							
Pair 1	ROA_Sebelum - ROA_Selama	.062455	.049519	.010558	.040499	.084410	5.916	21	.000				

Pada Tabel 4. Uji sampel berpasangan variabel *Return On Asset* (ROA) menunjukkan nilai signifikan sebesar 0,000 atau $< 0,05$. Hal ini berarti H2 diterima dan Ho ditolak, artinya terdapat perbedaan kinerja keuangan yang diukur menggunakan rasio keuangan *Return On Asset*. Dalam hal ini dapat dinyatakan bahwa terjadi penurunan pada masa pandemi Covid-19. Setelah pandemi Covid-19 muncul, pemerintah memberlakukan aturan penguncian daerah, termasuk larangan berkumpul dan bepergian secara luas serta pembatasan kegiatan masyarakat seperti penyuluhan terhadap semua kegiatan yang harus dilakukan di tempat tinggal masing-masing. Akibatnya, *Return on Assets* (ROA) menurun. Adopsi undang-undang ini secara tidak langsung mengurangi jumlah pendapatan

yang dapat dihasilkan oleh bisnis transportasi. Jika laba perusahaan menurun sebagai akibat dari penurunan pendapatan, profitabilitas pasti akan terpengaruh.

Dengan demikian dapat ditunjukkan dengan adanya penurunan *Return on Assets* (ROA) antara saat pandemi belum ada dengan saat terjadinya pandemi. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang menyebutkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan terhadap rasio ROA saat sebelum dan selama adanya pandemi Covid-19. Uji H3 adalah Terdapat Perbedaan Kinerja Keuangan Variabel *Return On Equity* antara Sebelum dan Selama Pandemi Terjadi. Selanjutnya Uji Beda Wilcoxon Signed Rank *Return on Equity* disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5. Uji Beda Wilcoxon Signed Rank *Return on Equity*

ROA_Sebelum - ROA_Selama	Z Asymp. Sig. (2- tailed)
	-3.263 ^b .001

Pada Tabel 5, hasil uji beda Sign-wilcoxon menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,001 yang berarti < 0.05 . Dapat diartikan bahwa H3 diterima dan Ho ditolak, yaitu terdapat perbedaan kinerja keuangan sebelum dan selama pandemi covid yang diukur menggunakan rasio keuangan *Return On Equity*. Perbedaan ini disebabkan oleh penurunan laba dari tahun 2019 ke tahun 2020. Penurunan tersebut disebabkan oleh input modal yang tidak optimal dalam menghasilkan keuntungan jika dibandingkan dengan *Return On Equity* sebelum wabah Covid-19. Alasan turunnya return on equity ratio adalah penurunan kemampuan manajemen untuk mengalokasikan sumber daya di dalam perusahaan secara menguntungkan, dan ketidakmampuan ini juga dipengaruhi oleh faktor luar. Hal ini disebabkan karena, dibandingkan sebelum wabah Covid-19, kontribusi modal terhadap perolehan laba belum maksimal. Penurunan dan perbedaan yang signifikan terhadap rasio ROE saat sebelum terjadi pandemi Covid-19 dan sesudah pandemi Covid-19 terjadi.

4. Kesimpulan

Terdapat perubahan yang cukup besar antara sebelum dan selama pandemi pada rasio likuiditas, yang ditentukan oleh *Current Ratio*, sesuai dengan kesimpulan penelitian. Terdapat perbedaan yang cukup besar antara rasio profitabilitas sebelum dan sesudah pandemi Covid-19, yang ditentukan oleh *Return on Asset*. Data *Return on Equity* menunjukkan adanya variasi yang cukup besar pada rasio profitabilitas antara Indonesia sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Hasil ini menunjukkan bahwa ketika pandemi melanda, perusahaan transportasi mengalami kesulitan untuk memaksimalkan laba bersih karena tidak dapat mengelola aset yang ada untuk menutupi tanggung jawab mereka saat ini. Setelah melakukan evaluasi terhadap penelitian ini, diharapkan dapat memberikan informasi dan pemahaman baru bagi para peneliti di masa yang akan datang.

Daftar Rujukan

- [1] Indiraswari, S. D., & Rahmayanti, N. P. (2022). Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Di Bei Sebelum Dan Sesudah Pandemi Covid-19. *Al-Kalam Jurnal Komunikasi, Bisnis dan Manajemen*, 9(1), 21. DOI: <https://doi.org/10.31602/al-kalam.v9i1.5109> .
- [2] Aznedra, A., & Putra, R. E. (2020). Analisis Laporan Keuangan Untuk Menilai Kinerja Perusahaan Menggunakan Analisis Rasio Profitabilitas Pada PT Putra Kundur Transportasi Batam. *Measurement : Jurnal Akuntansi*, 14(1), 55. DOI: <https://doi.org/10.33373/mja.v14i1.2438> .
- [3] Revinka, S. (2021). Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Nilai Perusahaan Pada Sebelas Sektor di Bursa Efek Indonesia (BEI). *Jurnal Acitya Ardana*, 1(2), 145–163. DOI: <https://doi.org/10.31092/jaa.v1i2.1334> .
- [4] Yoanita, F. D., & Khairunnisa, K. (2021). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Likuiditas, dan Perataan Laba terhadap Kualitas Laba. *Jurnal Akuntansi Bisnis*, 19(2), 235. DOI: <https://doi.org/10.24167/jab.v19i2.3671> .
- [5] Carunia Mulya Firdausy, A. B. K. D. (2019). Kinerja Keuangan dan Potensi Kebangkrutan dari Perusahaan Transportasi Pelayaran Pada Tahun 2013-2017. *Jurnal Manajemen Bisnis Dan Kewirausahaan*, 2(6). DOI: <https://doi.org/10.24912/jmbk.v2i6.4913> .
- [6] Dwi Indra Prasetya, Handoko, F., & Vitasari, P. (2019). Pengukuran Kinerja Perusahaan Jasa Transportasi Niaga Darat Menggunakan Metode Baldridge Excellence Framework (Studi Kasus pada PT. Galena Perkasa Sidoarjo). *Jurnal Teknologi Dan Manajemen Industri*, 5(2), 12–18. DOI: <https://doi.org/10.36040/jtmi.v5i2.275> .
- [7] Zakaria Hamzah, Z., & Awaliyah, S. (2020). Analisis Kinerja Keuangan dengan Pendekatan Metode Economic Value Added (EVA) Pada PT. Blue Bird Tbk Periode 2014-2018. *Economicus*, 14(2), 145–156. DOI: <https://doi.org/10.47860/economicus.v14i2.193> .
- [8] Sholihah, I. M., & Nuraina, E. (2013). Pengaruh Corporate Social Responsibility Indeks terhadap Kinerja Perusahaan (Study Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi Yang Listing di Bursa Efek Indonesia). *Assets: Jurnal Akuntansi dan Pendidikan*, 2(2), 105. DOI: <https://doi.org/10.25273/jap.v2i2.1203> .
- [9] Sari, D. R., & Retnaningdiah, D. (2022). Pengaruh Kinerja Keuangan terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Jasa Transportasi yang Terdaftar di BEI. *Journal Competency of Business*, 5(02), 1–13. DOI: <https://doi.org/10.47200/jcob.v5i02.1086> .
- [10] Marseno Ferdianegara. (2020). Pengaruh Price Earning Ratio, Return On Equity, dan Debt To Equity Ratio Terhadap Return Saham. *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi*, 1(5), 379–389. DOI: <https://doi.org/10.36418/jist.v1i5.53> .
- [11] Yolanda, J., & Kristanti, F. T. (2020). Analisis Survival Pada Financial Distress Menggunakan Model Cox Hazard. *BALANCE: Economic, Business, Management and Accounting Journal*, 17(2), 21. DOI: <https://doi.org/10.30651/blc.v17i2.4260> .
- [12] Abednego Oematan, R. I., & Radianto, W. E. D. (2020). Intellectual Capital dan Kinerja Keuangan Perusahaan Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Media Akuntansi dan Perpajakan Indonesia*, 1(1), 35–52. DOI: <https://doi.org/10.37715/mapi.v1i1.1400> .
- [13] Wardoyo, D. U. (2018). Komparasi Kinerja Keuangan Melalui Pendekatan Economic Value Added (EVA) Pada Perusahaan Transportasi di Jakarta. *Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis (JRMB) Fakultas Ekonomi UNIAT*, 3, 223–232. DOI: <https://doi.org/10.36226/jrmb.v3is1.140> .
- [14] Hendro, A. (2019). Analisis Kinerja Keuangan dan Pengaruhnya Terhadap Nilai Perusahaan Pada Sektor Infrastruktur Utilitas dan Transportasi di Bursa Efek Indonesia. *Movere Journal*, 1(2), 121–130. DOI: <https://doi.org/10.53654/mv.v1i2.56> .
- [15] Saifudin, S., & Prasetyo, A. H. (2022). Usulan Rancangan Manajemen Risiko Pada Perusahaan Pelayaran PT XYZ Tahun 2021 – 2022. *Jurnalku*, 2(2), 140–154. DOI: <https://doi.org/10.54957/jurnalku.v2i2.172> .
- [16] Zayyinah, Z., & Firmansyah, F. (1970). Pengaruh Return On Equity (ROE), Debt To Equity Ratio (DER), Dan Price Earning Ratio (PER) Terhadap Return Saham Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi di Daftar Efek Syariah Periode 2017-2018. *Shafin: Sharia Finance and Accounting Journal*, 1(1), 44. DOI: <https://doi.org/10.19105/sf.v1i1.4370> .
- [17] Dhani Aspriyadi. (2020). Pengaruh Kinerja Keuangan terhadap Harga Saham Perusahaan (Studi Kasus Pada Perusahaan Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bei Periode 2015-2019). *Jurnal Ilmiah Ekonomi Bisnis*, 6(3), 386–400. DOI: <https://doi.org/10.35972/jieb.v6i3.407> .

- [18] Manajemen, M. (2019). Manajemen Bisnis dan Kewirausahaan. *Jurnal Manajemen Bisnis dan Kewirausahaan*, 2(6). DOI: <https://doi.org/10.24912/jmbk.v2i6.4900>.
- [19] B2042141020, S. K. (2019). Analisis Financial Distress Dan Pengaruhnya Terhadap Return Saham Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Equator Journal of Management and Entrepreneurship (EJME)*, 7(4). DOI: <https://doi.org/10.26418/ejme.v7i4.34573>.
- [20] Nany, M. (2013). *Analisis Kemampuan Prediksi Arus Kas Operasi (Studi Pada Bursa Efek Indonesia)*. Universitas Kristen Surakarta, Indonesia Jl. RW. Monginsidi, 5, pp. 35–46).