

Afriando dkk (ANALISA  
PERBEDAAN COVID-19  
TERHADAP RISK & RETURN  
SAHAM SEKTOR TRANSPORTASI  
YANG TERDAFTAR PADA BURSA  
EFEK INDONESIA PERIODE  
2017 - 2021)

*by Library Referensi*

---

**Submission date:** 08-Mar-2024 05:28PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2308725091

**File name:** ANALISA\_PERBEDAAN\_COVID-19\_TERHADAP\_RISK\_RETURN\_SAHAM-1.pdf (842.8K)

**Word count:** 8174

**Character count:** 44938



21 ANALISA PERBEDAAN COVID-19 TERHADAP RISK & RETURN SAHAM  
SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR PADA BURSA EFEK INDONESIA  
PERIODE 2017 - 2021

Afriando  
[andomanalu22@gmail.com](mailto:andomanalu22@gmail.com)  
Lukas Tarigan  
[lukastigas@gmail.com](mailto:lukastigas@gmail.com)  
Indra Halim  
[indra.halim@uki.ac.id](mailto:indra.halim@uki.ac.id)

Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Kristen Indonesia  
Jakarta, Indonesia

Abstract

37 The purpose of this study was to analyze the difference in risk and return in the transportation sector during the Covid-19 pandemic. The research method used was quantitative, namely determining stock prices before Covid-19 and during Covid-19. Systematic and unsystematic risks and market equilibrium models are verified using the CAPM method. This article is expected to increase individual and investor knowledge in predicting profits and losses in investing. The results of the study show that there is no significant difference between stock returns in the transportation sector from 2017 to 2021 before and during the COVID-19 pandemic. The hypothesis is supported by the data, with the paired t test producing significant results  $\text{sig (2-tailed)} > \alpha$  value of  $0.034 > 0.05$ . The stock returns in the transportation sector were not much different before and after the COVID-19 pandemic. In addition, there was no significant difference between stock risk in the transportation sector from 2017 to 2021 before and during the COVID-19 pandemic. The results of the paired t test with a  $\text{sig (2-tailed)}$  value  $> \alpha$  value of  $0.029 > 0.05$  are used to support the conclusion that the hypothesis is supported.

**Keywords:** COVID-19, transportation, stock exchange

## 1. Pendahuluan

Kabar korban berusia 55 tahun di Wuhan, Provinsi Hubei, China, pada 17 November 2019 menghebohkan negeri di balik Tirai Bambu tersebut. Sangat disarankan bahwa ini adalah kejadian pertama yang diketahui dari fenomena ini. *World Health Organization* (WHO) secara

resmi menetapkan penyakit yang disebabkan oleh virus ini, pneumonia wuhan, sebagai Penyakit Corona Virus 19 (COVID-19). Namun, penyebaran virus ini mengakibatkan munculnya kasus penyakit yang bermanifestasi berupa kesulitan bernapas, gangguan pencernaan, dan gangguan sistem saraf, di 188 negara tambahan, termasuk Indonesia.

Kasus pertama dilaporkan di Indonesia tepat pada tanggal 2 Maret 2020. Frekuensi insiden ini tampaknya meningkat dari waktu ke waktu. Pemerintah telah mengeluarkan imbauan bagi warganya untuk sebisa mungkin tinggal di dalam rumah sebagai persiapan penyebaran virus Covid-19 yang cepat. Setelah itu, ada jeda dua minggu dari pekerjaan. Pada akhir dua minggu, bisnis termasuk sekolah, mal, pasar internasional, gereja, masjid, dan hotel terpaksa menutup pintu mereka secara permanen. Para pekerja sekarang dapat bekerja dari rumah (*work from home*), siswa dapat belajar dengan kecepatan mereka sendiri, ibadah dapat diadakan dengan nyaman di rumah mereka sendiri, dan hampir semua jenis bisnis atau kegiatan lainnya dapat dilakukan secara online tanpa memerlukan informasi apa pun. pertemuan orang sama sekali.

Dalam hal transportasi, kegiatan yang berhubungan dengan mobilitas manusia, barang dan jasa. Maka yang harus dilakukan pada sektor transportasi sendiri ialah melakukan seperti *check point* di berbagai perjalanan. Misalnya jika ingin berpergian ke luar kota harus melalui *check point* terlebih dahulu, dengan salah satu syarat sudah melakukan vaksin.

Akibat pengeluaran yang lebih besar dari yang mereka bawa selama pandemi COVID-19, banyak perusahaan transportasi darat, laut, dan udara yang tutup sementara atau terdampak sehingga berdampak pada pengurangan tenaga kerja secara keseluruhan, terutama mereka yang status pekerjaannya masih kontrak. karena mereka tidak memperpanjang masa kontrak atau mempekerjakan pekerja baru. pekerjaan (tanpa pengalaman) yang dapat menyebabkan pemecatan sewaktu-waktu. Meski ada himbauan dari Kementerian Ketenagakerjaan yang melarang pemecatan karyawan karena alasan COVID-19, pemilik usaha tidak punya pilihan selain menghadapi kenyataan ini.

Berbagai upaya sudah dilakukan supaya sektor transportasi kembali pulih seperti halnya dahulu kala sebelum adanya pandemi COVID-19 ini berlangsung, salah satu upaya yang dilakukan adalah berupaya agar perusahaan transportasi melakukan ide gagasan yang membuat pemasukan menjadi seperti semula, dengan cara meningkatkan kualitas pelayanan jasa transportasi kepada masyarakat.

Adapun penelitian yang saya lakukan adalah yang dimana saya akan membandingkan *Risk* dan *Return* pada saham sektor transportasi pada sebelum dan selama pandemi COVID-19 pada tahun 2017 sampai tahun 2021.

45 **Tabel 1.1**

**Laporan Laba Rugi Bersih Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI tahun 2017-2021**

KODE SAHAM	2017	2018	2019	2020	2021
GIAA	-US\$ 213.389.678	US\$ 5.018.308	US\$ 6.457.765	US\$ 2.476.633.349	-US\$ 4.174.004.768

<b>BIRD</b>	-Rp. 427.495.000	Rp. 460.273.000	Rp. 315.622.000.00	-Rp. 163.183.000.000	Rp. 8.720.000.000
<b>SMDR</b>	US\$ 11.537.048	US\$ 7.413.733	-US\$ 60.127.878	-US\$ 2.320.880	US\$ 139.077.164
<b>SAFE</b>	-Rp. 8.006.809.034	-Rp. 20.514.021.923	Rp. 9.207.473.993	-Rp. 17.589.816.911	Rp. 150.966.462
<b>WEHA</b>	Rp. 50.424.676.796	Rp. 3.190.724.918	Rp. 4.158.959.735	-Rp. 33.601.480.667	-Rp. 9.622.676.055
<b>ASSA</b>	Rp. 103.308.394.513	Rp. 142.242.410.935	Rp. 91.614.940.880	Rp. 63.896.421.980	Rp. 159.581.031.996
<b>MBSS</b>	-USD 8.909.523	-USD 16.748.868	USD 1.808.168	USD 14.975.954	USD 12.142.010
<b>TMAS</b>	Rp. 53.358.287.358	Rp. 34.819.000.000	Rp. 100.615.000.000	Rp. 52.214.000.000	Rp. 623.250.000.000

Sumber: Laporan Keuangan TW-IV, 2022

Volatilitas pada laporan Laba Rugi bersih yang terjadi pada Transportasi udara yang ada di Indonesia, salah satunya adalah PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. (GIAA) yang mengalami rugi yang cukup besar pada tahun 2021 sebesar -US\$ 4.174.004.768 beda dari tahun sebelumnya pada 2020 memperoleh laba sebesar US\$ 2.476.633.349.

Selain GIAA, ada juga laporan Laba Rugi PT Blue Bird Tbk. (BIRD) dari transportasi darat pada tahun di masa pandemi COVID-19, pada tahun 2020 dari BIRD mengalami rugi sebesar -Rp. 163.183.000.000, tetapi pada tahun 2021 yang dimana masih pandemi COVID-19 mengalami laba sebesar Rp. 8.720.000.000.

Selanjutnya ada perusahaan PT Samudra Indonesia (SMDR) pada tahun terakhir tahun 2021 memperoleh laba sebanyak US\$ 139.077.164 berbeda dari tahun sebelumnya tahun 2020 menderita rugi sebesar -US\$ 2.320.880. Selanjutnya kita lihat laporan laba dan rugi pada PT Steady Safe Tbk (SAFE) yang dimana laporan pada 2021 memperoleh laba sebesar Rp. 150.966.462 tetapi pada tahun 2020 yang dimana awal pada COVID-19 SAFE menderita rugi sebesar -Rp. 17.589.816.911.

Perusahaan PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk. (WEHA), bisa kita lihat dari laporan laba rugi pada tahun 2021 menderita rugi yang besar sebanyak -Rp. 9.622.676.055 sama seperti laporan laba rugi pada tahun 2020 yang memperoleh hasil rugi sebesar -Rp. 33.601.480.667. ada juga Laporan laba rugi pada perusahaan PT Adi Sarana Armada Tbk. (ASSA) yang dimana pada tahun 2021 memperoleh laba sebesar Rp.159.581.031.996, sama seperti tahun sebelumnya yang dimana laporannya memperoleh laba sebesar Rp. 63.896.421.980.

Berbeda dengan perusahaan yang lain, pada perusahaan PT Mitrahaftera segara sejati Tbk. (MBSS) laporan pada perusahaan tersebut mengalami laba sebesar USD 12.142.010 pada tahun terakhir 2021, dan pada tahun 2020 juga laporan menunjukkan laba sebesar USD 14.975.954. Untuk perusahaan yang terakhir yang saya teliti adalah perusahaan PT Pelayaran Tempuran Emas (TMAS) yang dimana laporan nya menunjukkan laba sebesar Rp. 623.250.000.000 di tahun 2021, berbeda dengan tahun sebelumnya tahun 2020 yang dimana laporan nya menunjukkan hasil rugi sebesar Rp. 52.214.000.000.

**Tabel 1.2**

**Harga Per Lembar Saham Pada Pertengahan Bulan April 2017-2021**

	APRIL 17	APRIL 18	APRIL 19	APRIL 20	APRIL 21
<b>GIAA</b>	368	274	432	246	332
<b>BIRD</b>	3870	3050	3300	1105	1310
<b>SMDR</b>	301	436	324	140	300
<b>SAFE</b>	202	292	200	199	220
<b>WEHA</b>	197	210	142	87	90
<b>ASSA</b>	246	270	780	300	1920
<b>MBSS</b>	494	785	715	346	418
<b>TMAS</b>	284	201	157	87	155

Sumber: IDX.co.id, 2022

Penurunan harga saham juga dapat disebabkan oleh kinerja keuangan perusahaan yang memburuk. Jika harga saham perusahaan secara konsisten naik, maka investor akan berasumsi bahwa manajemen perusahaan melakukan pekerjaan yang baik dalam mengembangkan bisnis. Kita bisa lihat harga per lembar saham pada transportasi udara yang ada di Indonesia mengalami naik turun di setiap tahun nya pada bulan april. Bisa kita lihat pada saham GIAA berbeda sangat jauh pada tahun sebelum pandemi yaitu tahun 2019, harga per lembar saham GIAA pada tahun 2019 adalah 432 per lembar sahamnya, mengalami penurunan sangat drastis pada bulan April 2021 sebesar 332 per lembar sahamnya.

Selanjutnya adalah harga saham dari BIRD pada pertengahan bulan april 2021 sebesar 1310, begitu pun juga harga per lembar saham pada BIRD di tahun 2019 sebesar 3300 harga per lembar sahamnya lebih besar dibandingkan pada saat pandemi berlangsung.

Selain itu pada saham SMDR bisa kita lihat bahwa harga saham pada tahun 2019 sebesar 324 berbeda dengan tahun 2021 yang menurun pada masa pandemi yaitu sebesar 300 per lembar sahamnya. Untuk saham selanjutnya adalah saham SAFE yang mengalami kenaikan juga pada tahun 2021 lebih tepatnya pada bulan april 2021 yaitu menjadi 220 per lembar sahamnya, tetapi pada masa sebelum adanya pandemi harga saham pada perusahaan SAFE pada tahun 2019 sebesar 200.

Pada perusahaan selanjutnya WEHA yang dimana pada tahun 2019 dimana sebelum adanya pandemi harga per lembarnya sebesar 142, dan ketika sudah memasuki dimana adanya pandemi pada tahun 2021 harga per lembar saham pada perusahaan WEHA sebesar 90. Untuk saham ASSA sendiri pada tahun sebelum pandemi yaitu tahun 2019 sebesar 780, dan pada tahun 2021 pertengahan bulan april perusahaan ASSA mengalami kenaikan yang sangat drastis pada masa pandemi ini sebesar 1920 per lembar sahamnya pada bulan april 2021.

Sedangkan saham MBSS mengalami penurunan di masa pandemi COVID-19 sebesar 418 per lembar saham pada bulan april tahun 2021, berbeda dengan masa sebelum adanya pandemi pada tahun 2019 sebesar 715, lebih besar dibandingkan dengan adanya pandemi. Untuk saham lainnya adalah saham TMAS emiten pada saham ini juga mengalami penurunan semasa pandemi COVID-19 pada pertengahan bulan april 2021 sebesar 155 per

lembar saham, berbeda dari tahun sebelumnya pada pertengahan bulan april 2019 sebesar 157 per lembar sahamnya.

Di sisi lain pada penelitian yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan (2020) yang mengatakan pada sektor transportasi harus melakukan *risk assesment* secara menyeluruh dan melakukan pengembalian (*return*) di masa pandemi COVID-19 ini.

31 Penelitian yang saya lakukan adalah perusahaan sektor transportasi yang dimana ada 28 perusahaan di sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), yang saya teliti ada 8 perusahaan sektor transportasi yang dimana yang sudah melakukan IPO sebelum tahun 2015 dan saya memilih 8 perusahaan tersebut dikarenakan perusahaan tersebut memiliki nilai harga saham yang aktif.

Dalam uraian diatas, disini peneliti tertarik untuk meneliti tingkat Risiko dan Tingkat pengembalian pada saham sektor Transportasi dengan judul Tingkat Pengaruh COVID-19 Terhadap Risk & Return Pada Saham Sektor Transportasi Dimasa Sebelum Dan Selama Pandemi Covid-19 Pada Periode 2017 – 2021. Dalam latar belakang tersebut banyak sekali yang terjadi di sektor Transportasi, disini saya akan merumuskan, bagaimana perbedaan tingkat Risiko (Risk) & Pengembalian (Return) pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI Sebelum dan Selama pandemi COVID-19.

## 2. Uraian Teoritis

### 2.1 Portofolio

Portofolio optimal adalah portofolio yang dipilih oleh seorang investor dari sekian banyak pilihan yang tersedia dalam kumpulan portofolio efisien. Namun, investor harus terlebih dahulu menentukan portofolio yang efisien (Tandelilin, 2010). Portofolio yang efisien adalah yang menghasilkan jumlah keuntungan yang telah ditentukan sebelumnya dengan jumlah risiko yang minimum, atau jumlah risiko yang telah ditentukan dengan jumlah keuntungan maksimum, dan portofolio optimal adalah hasil dari simulasi sejumlah surat berharga yang telah mendapatkan peringkat efisiensi positif melalui serangkaian prosedur perhitungan yang telah ditetapkan (Husnan, 2001).

Sementara itu, Jogiyanto (2000) mengklaim bahwa meminimalkan eksposur risiko adalah motivasi utama di balik konstruksi portofolio. Diversifikasi risiko merupakan salah satu metode yang dapat digunakan untuk melakukan mitigasi risiko tersebut. Penting untuk memahami sifat investor saat membangun portofolio. Investor datang dalam berbagai bentuk dan ukuran dan memiliki kepribadian yang sangat berbeda. Ketika manajer investasi memiliki pemahaman yang kuat tentang sifat dan tujuan individu klien mereka, mereka lebih mampu menawarkan rekomendasi portofolio yang disesuaikan.

Situasi politik, ekonomi, dan sosial suatu negara akan berperan dalam membentuk portofolio yang dikembangkan. Naik turunnya suku bunga, serta keadaan ekonomi secara keseluruhan, adalah dua faktor yang berpengaruh signifikan.

### 2.2 CAPM (*Capital Assets Pricing Models*)

Situasi politik, ekonomi, dan sosial suatu negara akan berperan dalam membentuk portofolio yang dikembangkan. Naik turunnya suku bunga, serta keadaan ekonomi secara keseluruhan, adalah dua faktor yang berpengaruh signifikan.

*Capital Assets Pricing Model* (CAPM) adalah pendekatan untuk menentukan harga investasi yang dibuat dalam kondisi di mana risiko yang terkait dengan kelas aset yang berbeda kira-kira sama. Seiring perkembangan bidang investasi, profil CAPM tumbuh.

CAPM adalah model yang menjelaskan mengapa dan bagaimana pengembalian investasi dipengaruhi oleh risiko. Pengguna dapat mengantisipasi tingkat pengembalian bebas risiko dengan menggunakan model ini. Khususnya terkait dengan risiko sistemik dari surat berharga yang diterbitkan.

### **Kegunaan CAPM**

- a) Menggambarkan hubungan risiko tiap aset. Ketika risiko semua aset disamakan, CAPM akan menjelaskan cara kerjanya. Karena stabilitas model dan evolusi yang berkelanjutan, pendanaan ini memerlukan analisis ekstensif.
- b) Menggambarkan hubungan *risk* dengan *return*. Korelasi antara risiko dan pengembalian yang diharapkan akan diuraikan dalam model jenis ini. Sebenarnya model ini bisa diandalkan untuk mendistribusikan sekuritas dengan tingkat pengembalian nol persen. Risiko sistematis adalah bentuk paling umum dari ancaman yang ditimbulkan oleh sekuritas.

### **Beta Pasar**

Beta ( $\beta$ ) saham atau portofolio menunjukkan risiko sistematisnya terkait dengan pasar secara keseluruhan. Pengembalian yang diharapkan dari suatu aset ditentukan menggunakan beta dan hasil yang diharapkan pasar dalam model penetapan harga aset modal (CAPM).

Beta juga dapat digunakan untuk membandingkan pengembalian portofolio atau saham yang diharapkan dengan volatilitas *return* pasar. Beta sekuritas sama dengan satu jika volatilitasnya, diukur sebagai standar deviasi *return* hariannya, secara statistik serupa dengan volatilitas, diukur sebagai standar deviasi *return* harian pasar. Semakin besar volatilitas pengembalian saham relatif terhadap pengembalian pasar, semakin besar risiko sistematisnya. Sebaliknya, semakin kecil volatilitas pengembalian saham relatif terhadap pengembalian pasar, semakin rendah beta saham tersebut. Karena sifat ilustratif fluktuasi, nilai beta 1 menunjukkan bahwa risiko sistematis sekuritas atau portofolio setara dengan risiko pasar.

Beta mengacu pada ukuran paparan risiko pasar sistematis. Reaksi saham terhadap indeks, seperti, diukur dengan Beta-nya:

- a. Apabila terjadi kenaikan (penurunan) indeks, maka saham-saham dengan Beta tinggi akan naik (turun) lebih tajam dari indeks.
- b. Nilai Beta 1 menunjukkan bahwa kinerja konsisten dengan indeks dasar.
- c. Ketika beta sangat kecil, seperti 0, itu tidak memiliki korelasi dengan indeks dan bahkan mungkin bergerak berlawanan arah. Ini biasanya terjadi dengan stok "gorengan".

### 2.3 Saham

Memiliki saham berarti menunjukkan klaim atas sebagian ekuitas di perusahaan. Pemegang saham berhak atas pembayaran dividen sebanding dengan kepemilikan saham mereka. Individu dan organisasi dapat menunjukkan kepemilikan di perusahaan publik dengan membeli saham. Artinya pemegang saham berhak mengeluarkan suara dalam Rapat Pemegang Saham Tahunan terlepas dari jumlah saham yang dimiliki (RUPS). Saham dalam suatu perusahaan dapat diperoleh dengan berbagai cara, salah satunya melalui pasar modal.

Saham yang berada dalam pasar modal amat berpengaruh pada investasi portofolio yang hendak dilakukan oleh investor. Lantaran peningkatan keuntungan saham akan bertambah investasi portofolio yang hendak dilakukan oleh investor agar menambah penanaman modal di perusahaan yang berada dalam bursa efek dengan informasi yang diperoleh oleh para investor terkait sekuritas yang berada di bursa efek dengan memperhatikan tingkat keuntungan yang diinginkan para investor dari tahun ke tahun (Hutapea, Margareth, & Tarigan, 2014).

Berikut ini adalah beberapa jenis saham, diantaranya:

- a) Ditinjau dari segi kemampuan dalam hak tagih atau klaim
  - i. Saham biasa, atau saham biasa, menduduki peringkat terendah di antara pemegang saham dalam hal hak suara dan prioritas pembayaran dividen jika terjadi likuidasi perusahaan.
  - ii. Saham preferen adalah keamanan hibrida yang menggabungkan keunggulan obligasi dan saham biasa. Seperti obligasi, ia dapat menghasilkan pendapatan tetap (bunga), tetapi tidak seperti saham biasa, ia tidak serta merta memberikan hasil yang diharapkan investor.
- b) Dilihat dari cara pemeliharaannya
  - i. Saham atas unjuk dapat dialihkan dari satu investor ke investor lain meskipun tidak didaftarkan atas nama salah satu pihak.
  - ii. Saham atas nama. Ketika saham didaftarkan, nama pemilik dan informasi terkait lainnya dicatat, dan proses transfer tunduk pada formalitas.
- c) Ditinjau dari kinerja perdagangannya
  - i. Saham blue-chip adalah saham biasa dari sebuah perusahaan yang diakui secara luas sebagai pemimpin pasar dalam industrinya, menghasilkan keuntungan yang dapat diandalkan, dan memiliki rekam jejak yang secara teratur membagikan keuntungan tersebut kepada pemegang saham dalam bentuk dividen.
  - ii. Saham biasa dari perusahaan yang mampu membagikan dividen pada tingkat yang lebih tinggi dari rasio pembayaran dividen historis emiten dianggap sebagai saham pendapatan.
  - iii. Saham perusahaan dengan rekam jejak ekspansi pendapatan yang cepat dikenal sebagai saham pertumbuhan (*growth stock-well known*). Dan kemudian ada saham pertumbuhan yang kurang dikenal, yang dikeluarkan oleh perusahaan yang belum



- tentu menjadi pemimpin pasar tetapi masih menunjukkan ciri-ciri saham pertumbuhan.
- iv. Investasi di perusahaan yang profitabilitas masa depannya sangat spekulatif disebut saham spekulatif.
  - v. Kebalikan dari saham siklis adalah saham kontra siklis, yaitu perusahaan yang kinerjanya tidak bergantung pada tren ekonomi nasional dan keadaan ekonomi secara umum.

## 2.4 Investasi

Investasi mengacu pada praktik mengalokasikan sumber daya biasanya uang atau barang berharga lainnya untuk suatu usaha dengan harapan mendapatkan keuntungan finansial di masa depan. Pengeluaran ini juga disebut investasi karena mengharapkan keuntungan di masa depan. Arti asli dari istilah investasi" adalah menggunakan, dari situlah kata Italia "investire" berasal. Ketika seseorang memasukkan uang ke dalam sesuatu, sesuatu itu biasanya dikembangkan oleh semacam badan pengelola atau pihak. Investor akan menerima pengembalian investasi mereka berdasarkan pendapatan pengembangan di masa depan, sebagaimana dituangkan dalam perjanjian.

## 2.5 Risk (Risiko)

Di bidang keuangan, risiko didefinisikan sebagai potensi perbedaan negatif antara pengembalian aktual dan pengembalian yang diharapkan. Risiko yang lebih tinggi sesuai dengan penyimpangan yang lebih besar. Ukuran dispersi digunakan ketika sejauh mana hasil aktual dapat bervariasi dari hasil yang diprediksi digunakan untuk mengungkapkan risiko. Varians atau standar deviasi adalah ukuran statistik yang digunakan untuk menilai dispersi. Berikut ini ialah dua jenis resiko, diantaranya:

- a) Risiko sistematis (systematic risk). Karena fluktuasi disebabkan oleh faktor makro yang dapat mempengaruhi pasar secara keseluruhan, risiko sistematis tidak dapat dihilangkan hanya melalui diversifikasi. Perubahan suku bunga, nilai tukar mata uang, dan kebijakan pemerintah adalah contohnya. Semua saham yang diperdagangkan di bursa yang sesuai dilindungi.
- b) Risiko tidak sistematis (*unsystematic risk*). Karena khusus untuk bisnis atau industri tertentu, risiko tidak sistematis juga dikenal sebagai "*unsystematic risk*", dan karenanya merupakan risiko yang dapat dikurangi melalui diversifikasi. Karena perbedaan besaran fluktuasi risiko ini, kepekaan berbagai saham terhadap pergeseran pasar juga berbeda-beda. Indikator mencakup hal-hal seperti kapitalisasi, alokasi aset, likuiditas, dan profitabilitas. Ancaman ini disebut juga dengan *diversifiable risk* (risiko yang dapat dihilangkan atau dikurangi).

## 2.6 Return (Pengembalian)

*Return* menggambarkan manfaat yang diperoleh dari suatu pengeluaran. *Return* ini dipecah menjadi dua bagian yaitu *actual return*, yang ditentukan dengan melihat data kinerja

masa lalu, dan *expected return*, yaitu apa yang dapat diantisipasi investor untuk menghasilkan di masa depan. Tingkat pengembalian (return) suatu investasi adalah hasil yang diperoleh dari melakukan suatu investasi, sebagaimana dikemukakan oleh (Jogiyanto, 2000). Jenis pengembalian dana adalah:

- a) Return realisasi adalah pengembalian yang benar-benar terwujud. Perubahan harga dari waktu ke waktu digunakan untuk menentukan pengembalian yang direalisasikan setelah akuntansi untuk keputusan beli, tahan, dan jual. Menyadari pengembalian adalah metrik kunci dalam mengevaluasi kesuksesan bisnis. Pengembalian aktual ini juga dapat digunakan sebagai tolok ukur untuk mengukur potensi keuntungan atau kerugian di masa depan, serta risiko yang terkait.
- b) Return ekspektasi mengacu pada tingkat keuntungan yang diantisipasi investor untuk menghasilkan dalam waktu yang tidak terlalu lama. Hasil yang diantisipasi belum terwujud hingga saat ini.

## 2.7 Sektor Transportasi

Terdapat subsektor sektor infrastruktur yang dikhususkan untuk transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI). Salah satu faktor penentu pertumbuhan ekonomi adalah infrastruktur, yang sama pentingnya dengan faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Akibat krisis ekonomi yang melanda pada tahun 1998, pemerintah hampir tidak memberikan perhatian untuk memperluas infrastruktur di luar pulau Jawa. Hal ini terjadi karena pemerintah harus memprioritaskan masalah lain setelah krisis mereda, antara lain menjaga nilai rupiah dan perekonomian secara keseluruhan, menghentikan pelarian modal, mengurangi utang luar negeri, serta memulihkan stabilitas sosial dan politik. Konsekuensinya, kondisi fasilitas menurun. Khususnya investasi infrastruktur jalan yang merupakan salah satu faktor yang memperlancar perekonomian dan mendorong kemajuan suatu daerah dengan membuat produksi dan distribusi barang menjadi lebih efisien. Karena itu, investor akan tergoda untuk mengeluarkan uang untuk memperbaiki jalan.

Indonesia adalah negara kepulauan, jadi transportasi sangat penting untuk infrastruktur negara, tetapi kebutuhan yang terus-menerus untuk peningkatan telah mengurangi anggaran negara secara signifikan. Ada hubungan yang saling melengkapi antara berbagai moda transportasi dari sudut pandang teknis. Namun, dari sudut pandang ekonomi murni, kemitraan ini bersifat antagonistik. Sebagai gambaran, meskipun kapal dan pesawat terbang biasa digunakan untuk distribusi ekspor dan impor, pengiriman barang ke pelabuhan bongkar muat secara teknis merupakan operasi berbasis darat.

Sektor transportasi di Indonesia, yang meliputi infrastruktur dan jasa, merupakan sumber utama keunggulan daya saing negara. Memiliki infrastruktur dan fasilitas yang memadai dan efektif, serta mengembangkan industri jasa yang efisien dan berdaya saing tinggi di setiap sektor transportasi, baik darat, laut, maupun udara, akan sangat menentukan laju pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam menghadapi persaingan global yang semakin ketat dan sengit. World Economic Forum (WEF) menempatkan infrastruktur sektor transportasi Indonesia sebagai yang terburuk ke-91 dari 131 negara.

26

### 3. Metode Penelitian

#### 3.1 Jenis Penelitian

Jenis Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif yaitu bersifat komparasi dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbedaan dan perbandingan risiko dan tingkat pengembalian saham pada Sektor Transportasi sebelum dan selama masa Covid-19 pada periode 2017-2021. Penelitian deskriptif menjelaskan bagaimana masalah sedang dipecahkan sekarang, dan menyajikan, menganalisis, dan menginterpretasikan data menggunakan informasi yang sudah dikumpulkan (Darmawan, 2014). Untuk menarik kesimpulan berdasarkan probabilitas, peneliti kuantitatif menganalisis data numerik untuk menguji hipotesis (Wirartha, 2006).

53

#### 3.2 Metode Pengumpulan Data

Informasi yang digunakan dalam analisis ini bersifat sekunder, yang dikumpulkan melalui website [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan situs lain yang didedikasikan untuk industri transportasi, dan informasi yang saya masukkan berupa informasi harga saham subsektor transportasi sebelum dan sesudah penerapan covid. Untuk analisis ini, diperlukan data harga penutupan mingguan untuk saham-saham di sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2017 hingga 2021.

#### 3.3 Populasi

Populasi dari penelitian ini adalah Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia, didapati populasi penelitian ini sebanyak 8 perusahaan.

#### 3.4 Sampel

Purposive sampling, dimana sampel dipilih sesuai dengan standar yang telah ditentukan, digunakan dalam prosedur pengumpulan data penelitian ini. Berikut adalah kriteria yang digunakan untuk memilih sampel.

- a) Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
- b) Perusahaan Sektor Transportasi yang sudah IPO sebelum atau di tahun 2015

20

Tabel 3.1

Daftar Perusahaan Yang Dijadikan Sampel

Daftar Sampel Perusahaan Sub Sektor Transportasi Udara		
No.	Kode	Nama Perusahaan
1.	GIAA	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
2.	BIRD	PT Blue Bird Tbk.
3.	SMDR	PT Samudra Indonesia

4.	SAFE	PT Steady Safe Tbk.
5.	WEHA	PT, WEHA Transportasi Indonesia Tbk.
6.	ASSA	PT Adi Sarana Armada Tbk.
7.	MBSS	PT Mitrahaftera segara sejati Tbk.
8.	TMAS	PT Pelayaran Tempuran Emas

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

### 3.5 Teknik Analisis Data

#### 3.5.1 Statistik Deskriptif

Untuk menganalisis data pada Sektor Transportasi, dalam penelitian ini melakukan beberapa tahapan yakni mengkalkulasikan data harga penutupan saham mingguan guna diperoleh risiko dan tingkat pengembalian saham. Dengan menggunakan return mingguan saham dan standar deviasi sebagai risiko, uji-t sampel berpasangan dapat dengan mudah membandingkan risiko dan return saham sebelum dan selama Pandemi COVID-19. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menggunakan uji yang membandingkan perbedaan rata-rata atau kesamaan antara dua kelompok sampel data yang terkait/berpasangan untuk menentukan apakah sektor transportasi menghadapi risiko yang berbeda secara signifikan sebelum dan sesudah pandemi COVID-19

#### 3.5.2 Uji Normalitas

Untuk menentukan apakah data mengikuti distribusi normal, uji satu sampel Shapiro-Wilk digunakan untuk menganalisis hasil analisis risiko dan pengembalian. Pengujian statistik parametrik, dalam bentuk uji-t sampel berpasangan, digunakan jika distribusi kedua variabel diasumsikan normal. Sedangkan uji peringkat bertanda Wilcoxon akan digunakan sebagai alat uji statistik nonparametrik jika distribusi data tidak normal. Uji Beda (Paired t-test)

H0 : Data rata-rata return tahunan dan rata-rata beta kuartalan terdistribusi secara normal

H1 : Data rata-rata return tahunan dan rata-rata beta kuartalan tidak terdistribusi secara normal

Penelitian ini menggunakan uji hipotesis untuk menguji hipotesis bahwa terdapat perbedaan yang signifikan secara statistik pada risiko dan return saham pada subsektor Transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19.

#### 3.5.3 Uji t (Uji Parsial)

Secara khusus, pengujian ini dirancang untuk mengetahui apakah tingkat return dan risiko saham Sektor Transportasi berbeda secara signifikan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.

## 4. Analisis dan Pembahasan

### 4.1 Gambaran Umum dan Objek Penelitian

Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia menjadi fokus kajian ini, mencakup tahun 2017-2021. Kami memperoleh informasi tentang delapan atau lebih perusahaan yang aktif pada tahun penelitian dengan mengunjungi situs web Bursa Efek Indonesia (BEI) yang dapat diakses di [www.idx.com](http://www.idx.com).

### 4.2 Analisis Deskriptif Return dan Risk Saham Sektor Transportasi

Seperti yang di jelaskan di Bab 3, menganalisis sampel 8 saham dari perusahaan terkait transportasi yang diperdagangkan di Bursa Efek Indonesia. Harga penutupan saham mingguan dari situs Bursa Efek Indonesia digunakan dalam perhitungan return. Pengembalian saham dihitung, dan tabel berikut menunjukkan rata-rata pengembalian bulanan saham sektor transportasi selama periode 5 tahun penelitian.

**Tabel 4.1**  
**Rata-Rata Return Saham Sektor Transportasi Periode 2017-2021**

NO	Nama Saham	Kode	Rata-Rata Return Saham	
			Sebelum Covid	Selama Covid
1.	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	GIAA	0,003112671	-0,006438827
2.	PT Blue Bird Tbk.	BIRD	0,000978251	-0,003153243
3.	PT Samudra Indonesia	SMDR	0,00101231	0,017708602
4.	PT Steady Safe Tbk.	SAFE	0,018758875	0,005264483
5.	PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	WEHA	-0,00021533	0,010712139
6.	PT Adi Sarana Armada Tbk.	ASSA	0,008605405	0,020310618
7.	PT Mitrabahera segara sejati Tbk.	MBSS	0,004315725	0,013971094
8.	PT Pelayaran Tempuran Emas	TMAS	-0,00651003	0,046905123
<b>Rata-Rata</b>			0,003757235	0,013159999
<b>Return Tertinggi</b>			0,018758875	0,046905123
<b>Return Terendah</b>			-0,00651003	-0,006438827

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

Berdasarkan data pada tabel di atas, PT Steady Safe Tbk., perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan mewakili industri transportasi, telah menghasilkan rata-rata return tertinggi selama tiga tahun terakhir (2017-2019) sebelum peluncuran Covid-19, dengan tingkat 0,018758875, atau 2%. Pada -0,00651003, atau -1%, PT Golden Battle Cruise memiliki pengembalian rata-rata terburuk di pasar sebelum Pandemi. Hasil return PT Pelayaran Tempuran Emas menunjukkan hasil negatif karena selama masa dimana sebelum adanya

pandemi, penelitian tersebut harga saham PT Pelayaran Tempuran Emas cenderung mengalami penurunan.

Sedangkan hasil dari rata-rata *return* saham pada sektor Transportasi yang dimana pada masa selama COVID-19 yang memiliki rata-rata *return* yang tertinggi selama pandemi berlangsung yaitu pada tahun 2020 hingga 2021 yaitu PT Pelayaran Tempuran Emas. Meskipun pada masa sebelum COVID-19 perusahaan ini memiliki *return* yang sangat rendah tetapi pada masa selama pandemi ini PT Pelayaran Tempuran Emas memiliki *return* yang tertinggi yaitu dengan nilai return sebesar 0,046905123 atau 5%. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk memiliki rata-rata return terendah selama masa Pandemi, sebesar -0,006438827, atau -1%. Karena penyebaran COVID-19 yang semakin meluas saat itu, PT Laba atas investasi Garuda Indonesia (Persero) Tbk negatif.

Adapun untuk rata-rata pada *return* saham sektor transportasi yang dimana pada masa dimana belum adanya COVID-19 nilai rata-rata *return* nya sebesar 0,003757235 atau 0%. Dan bisa kita lihat juga hasil *return* saham pada sektor transportasi dimana selama adanya pandemi COVID-19 sebesar 0,013159999 atau 1%. yang dimana dari 8 perusahaan sektor transportasi yang saya teliti ini ada beberapa yang menghasilkan hasil yang negatif di masa sebelum adanya pandemi COVID-19 dan dimana masa selama pandemi COVID-19.

Dengan mengikuti perhitungan return 5 tahunan, kita bisa melihat rata-rata return saham sektor transportasi dari tahun 2017 hingga 2021, termasuk tahun-tahun sebelum dan selama pandemi COVID-19. Untuk melihat perkembangan atau pergeseran rata-rata return saham sektor transportasi selama periode penelitian, maka perlu dilakukan kompilasi data per tahun dari rata-rata return mingguan saham-saham sektor transportasi. Di sini kami menyajikan data tahunan rata-rata pengembalian saham mingguan di industri transportasi selama periode penelitian.

**Tabel 4.2**  
**Rata-Rata Return Saham Sektor Transportasi Per Tahun**

NO	Kode Saham	Rata-Rata Return Per Tahun				
		2017	2018	2019	2020	2021
1.	GIAA	-0,00079282	0,004555439	0,005575389	-0,001435136	-0,011442517
2.	BIRD	0,003767266	-0,00215659	0,001324079	-0,009278691	0,002972204
3.	SMDR	0,01242908	-0,00473299	-0,00465915	0,005752024	0,02966518
4.	SAFE	0,055310417	-0,00126094	0,002227148	-0,000333272	0,010862237
5.	WEHA	0,005160926	-0,00428273	-0,00152418	-0,011942138	0,033366416
6.	ASSA	0,001453145	0,020753493	0,003609576	0,008937131	0,031684106
7.	MBSS	0,018772676	-0,00171137	-0,00411413	0,003202	0,024740188
8.	TMAS	-0,00564834	-0,00510608	-0,00877568	0,009879186	0,083931061
	<b>Rata-Rata</b>	<b>0,011306544</b>	<b>0,000757279</b>	<b>-0,000792119</b>	<b>0,000597638</b>	<b>0,025722359</b>

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

Dapat dilihat dari tabel di atas bahwa saham sektor transportasi kembali rata-rata 0,011306544 (atau 1% per minggu) pada tahun 2017. Sementara itu, rata-rata pengembalian saham mingguan industri transportasi turun menjadi -0,000792119, atau 0%, pada tahun 2019. Industri transportasi melihat pengembalian ke wilayah positif pada tahun 2020, dengan pengembalian rata-rata bulanan atas saham sebesar 0,000597638 (atau 0%). Pada tahun terakhir periode waktu tersebut, 2021, industri transportasi melihat rata-rata pengembalian saham mingguan sebesar 0,025722359 (atau 3%), meningkat dari tahun sebelumnya.

Bukan hanya potensi pengembalian investasi yang menarik investor, mereka juga mempertimbangkan bahaya yang terlibat. Dari tahun 2017 hingga 2021, atau sebelum dan selama pandemi COVID-19, berikut tersedia informasi mengenai tingkat risiko saham sektor transportasi dari perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia:

**Tabel 4.3**  
**Rata-Rata Risk Saham Sektor Transportasi Periode 2017-2021**

NO	Nama Saham	Kode	Rata-Rata Risk Saham	
			Sebelum Covid	Selama Covid
1.	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	GIAA	0,060918096	0,081842083
2.	PT Blue Bird Tbk.	BIRD	0,056145816	0,077664486
3.	PT Samudra Indonesia	SMDR	0,057830113	0,096680148
4.	PT Steady Safe Tbk.	SAFE	0,089559194	0,10241764
5.	PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	WEHA	0,029616253	0,128143615
6.	PT Adi Sarana Armada Tbk.	ASSA	0,053577006	0,08458742
7.	PT Mitrahaftera segara sejati Tbk.	MBSS	0,076779016	0,088576979
8.	PT Pelayaran Tempuran Emas	TMAS	0,046618926	0,156273803
<b>Rata-Rata</b>			0,058880553	0,102023272
<b>Return Tertinggi</b>			0,089559194	0,156273803
<b>Return Terendah</b>			0,029616253	0,077664486

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

Dari data pada tabel diatas terlihat jelas bahwa PT Steady Safe Tbk, perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang bergerak di bidang Transportasi, memiliki rata-rata risiko tertinggi selama periode tiga tahun dari 2017 hingga 2019, yaitu periode waktu sebelum COVID-19. Nilai tersebut adalah 0,08955919 atau 9%. PT WEHA Transport Indonesia Tbk memiliki rata-rata risiko terendah sebelum Pandemi. dengan nilai *risk* sebesar 0,029616253 atau 3%. Hasil *Risk* PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk menunjukkan hasil yang rendah selama masa dimana sebelum adanya pandemi, penelitian tersebut harga saham PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk. cenderung mengalami penurunan.

Sedangkan hasil dari rata-rata *Risk* saham pada sektor Transportasi yang dimana pada masa selama COVID-19 yang memiliki rata-rata *risk* yang tertinggi selama pandemi berlangsung yaitu pada tahun 2020 hingga 2021 yaitu PT Pelayaran Tempuran Emas memiliki *risk* yang tertinggi yaitu dengan nilai return sebesar 0,156273803 atau 16%. Pada 0,077664486, atau 8%, PT Blue Bird Tbk. memiliki rata-rata risiko terendah selama Pandemi.

Adapun untuk rata-rata pada *risk* saham sektor transportasi yang dimana pada masa dimana belum adanya COVID-19 nilai rata-rata Return nya sebesar 0,058880553 atau 6%. Dan bisa kita lihat juga hasil *risk* saham pada sektor transportasi dimana selama adanya pandemi COVID-19 sebesar 0,102023272 atau 10%. yang dimana dari 8 perusahaan sektor transportasi yang saya teliti ini hampir semua perusahaan tidak ada menghasilkan hasil yang negatif di masa sebelum adanya pandemi COVID-19 dan dimana masa selama pandemi COVID-19.

Untuk mengamati tren atau pergeseran rata-rata return saham sektor transportasi selama periode penelitian, perlu diketahui data per tahun dari rata-rata risiko mingguan saham sektor transportasi. Informasi ini tersedia dari tahun 2017 hingga 2021, yang mencakup waktu sebelum dan selama pandemi COVID-19. Di sini kami menyajikan data tahunan tentang rata-rata risiko mingguan saham transportasi selama penelitian.

**Tabel 4.4**  
**Rata-Rata Risk Per Tahun Saham Sektor Transportasi Periode 2017-2021**

NO	Kode Saham	Rata-Rata Risk Per Tahun				
		2017	2018	2019	2020	2021
1.	GIAA	0,032663528	0,063775285	0,086315474	0,125455557	0,038228609
2.	BIRD	0,049979075	0,047359099	0,071099273	0,094782251	0,060546721
3.	SMDR	0,085595162	0,05425813	0,033637046	0,081546001	0,111814295
4.	SAFE	0,120209688	0,106431128	0,042036767	0,070728829	0,134106452
5.	WEHA	0,032650078	0,032512252	0,02368643	0,097426105	0,158861126
6.	ASSA	0,037692007	0,064464848	0,058574163	0,085310543	0,083864296
7.	MBSS	0,093766259	0,080767142	0,055803648	0,090070213	0,087083746
8.	TMAS	0,027552932	0,060833102	0,051470745	0,093692825	0,218854781
	<b>Rata-Rata</b>	<b>0,063920743</b>	<b>0,063800123</b>	<b>0,052827943</b>	<b>0,092376541</b>	<b>0,111670003</b>

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa pada tahun 2017 rata-rata *risk* mingguan saham sektor transportasi sebesar 0,063920743 atau 6%. Adapun pada tahun 2018 rata-rata *risk* mingguan saham sektor transportasi sebesar 0,063800123 atau 6%, Adapun pada tahun 2019 rata-rata *risk* mingguan saham sektor transportasi turun sebesar 0,052827943 atau 5%. Tahun 2020 rata-rata *risk* bulanan saham sektor transportasi kembali naik sebesar 0,092376541 atau 9%, untuk tahun terakhir periode yaitu pada tahun 2021 rata-rata *risk*



mingguan saham sektor transportasi sebesar 0,111670003 atau 11% naik dari tahun sebelumnya.

### 4.3 Analisis Inferensial

Terdapat pengaruh antara return dan risiko pada saham-saham sektor transportasi, seperti terlihat pada tabel perbandingan di atas yang mencakup lima tahun sebelum dan termasuk COVID-19, pada saat dilakukan penelitian hubungan antara rata-rata risiko dan return saham pada sektor transportasi. (Tabel 4.1 dan 4.3). Namun diperlukan uji T sampel parametrik independen untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh yang signifikan antara return dan risiko terhadap saham-saham di sektor transportasi. Namun, uji-T sampel berpasangan tidak dapat dilakukan tanpa terlebih dahulu memastikan bahwa data terdistribusi secara normal dan memvalidasi hipotesis yang mendasarinya.

#### 4.3.1 Uji Normalitas

Distribusi data dianggap normal dengan melakukan uji normalitas. Uji normalitas dilakukan menggunakan uji normalitas *wilcoxon's signed rank test* pada SPSS Statistics 26 dengan taraf signifikansi  $\alpha = 5\%$  (0,05). Cara melakukannya yaitu dengan menentukan terlebih dahulu hipotesis pengujian, yaitu:

- H0 : data terdistribusi secara normal
- H1 : data tidak terdistribusi secara normal
- H0 : diterima bila nilai sig. > nilai  $\alpha$  dan ditolak apabila nilai sig. < nilai  $\alpha$
- H1 : diterima bila nilai sig. < nilai  $\alpha$  dan ditolak apabila nilai sig. > nilai  $\alpha$

Baik data return saham maupun data risiko saham dari sektor transportasi dikenai uji normalitas dalam penelitian ini. Informasi return saham sektor transportasi dilakukan uji normalitas yang hasilnya disajikan di bawah ini (*output* hasil uji normalitas SPSS untuk return saham sektor transportasi).

**Tabel 4.5**  
**Hasil Uji Normalitas Return Saham**

Test Statistics <sup>a</sup>	
	Selama pandemi Covid 19 - Sebelum pandemi Covid 19
Z	-2.145 <sup>b</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	.032

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

Return harga saham industri transportasi sebelum dan sesudah pandemi COVID-19 ditemukan berdistribusi normal (sig. > value, 0.032 > 0.05). Dapat disimpulkan bahwa H0 diterima dan H1 ditolak, hal ini menunjukkan bahwa data return saham sektor transportasi

sebelum dan selama pandemi COVID-19 berdistribusi normal, karena nilai signifikansi hasil tersebut lebih besar dari taraf signifikansi = 5% (0,05).

Langkah selanjutnya adalah melakukan uji normalitas terhadap risiko yang terkait dengan saham-saham di sektor transportasi setelah terlebih dahulu dilakukan uji normalitas returnnya. Hasil uji normalitas risiko yang dilakukan pada saham-saham di industri transportasi disajikan di bawah ini.

**Tabel 4.6**  
**Hasil Uji Normalitas Risk Saham**

Test Statistics <sup>a</sup>	
	Selama pandemi Covid 19 - Sebelum pandemi Covid 19
Z	-2.254 <sup>b</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	.024

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

Sebelum dan sesudah pandemi COVID-19, saham-saham di sektor transportasi lolos uji normalitas risiko dengan nilai sig. > nilai 0,024 > 0,05. Dengan demikian, karena nilai signifikansi risiko saham sektor transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19 lebih besar dari taraf signifikansi = 5% (0,05), maka hipotesis nol (H0) diterima dan hipotesis alternatif (H1) ditolak, artinya data Risiko saham-saham sektor transportasi berdistribusi normal.

#### 4.3.2 Pengujian Hipotesis

Secara khusus, pengujian ini dirancang untuk mengetahui apakah tingkat pengembalian dan risiko Sektor Transportasi berbeda secara signifikan sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. Metode analisis statistik adalah:

- jika nilai sig (2-tailed) < 0,05, maka terdapat perbedaan yang signifikan antara data saham sektor transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19.
- jika nilai sig (2-tailed) > 0,05, maka tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara data saham sektor transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19
- Berikut merupakan hasil uji beda paired T-test (output SPSS hasil uji hipotesis paired T-test pada return saham sektor transportasi)

**Tabel 4.7**  
**Hasil Uji Hipotesis Return Saham Sektor Transportasi**

15 Paired Differences

		Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval of the Difference		t	df	Sig. (2-tailed)
					Lower	Upper			
Pair 1	Sebelum pandemi Covid 19 - Selama pandemi Covid 19	-127068	433394	584388	-244231	990590	2.17	54	.034

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

Data return saham sektor transportasi menunjukkan bahwa sig. (2-tailed) sebesar 0,034 > 0,05, sehingga dapat disimpulkan tidak ada perbedaan yang muncul sebelum dan selama pandemi COVID-19.

Berikut adalah hasil uji T berpasangan yang dilakukan terhadap rata-rata data risiko saham sektor transportasi yang dapat dibandingkan dengan hasil uji T berpasangan yang dilakukan terhadap data return rata-rata saham sektor yang sama.

**Tabel 4.8**  
**Hasil Uji Hipotesis Return Saham Sektor Transportasi**

13 Paired Differences

		Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval of the Difference		t	df	Sig. (2-tailed)
					Lower	Upper			
Pair 1	Sebelum pandemi Covid 19 - Selama pandemi Covid 19	-2002097	7187839	8984799	-3797566	2066287	2.228	63	.029

Sumber: Data Olahan Peneliti, 2022

Berdasarkan hasil Paired T-test dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan saham sektor transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19, dengan nilai sig. (2-tailed) sebesar 0,029 > 0,05.

## 4.4 Interpretasi Hasil

### 4.4.1 Return Saham Sektor Transportasi

Rata-rata *return* saham sektor transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19 tahun 2017 sampai dengan tahun 2021 tidak berbeda nyata satu sama lain, hal ini ditunjukkan oleh hasil uji beda T-test berpasangan terhadap *return* saham. Hasil ini juga bisa dilihat di deskriptif (tabel 4.1) yang dimana hasil dari rata-rata *return* data saham pada sektor transportasi tidak jauh yang berbeda, yang dimana hasil dari rata-rata *return* pada data rata-rata sebelum COVID-19 sebesar 0,003757235 atau 0%. Dan bisa kita lihat juga hasil *return* saham pada sektor transportasi dimana selama adanya pandemi COVID-19 sebesar 0,013267342 atau 1%. Menurut analisis deskriptif lima tahun, industri transportasi mengalami tingkat pengembalian rata-rata yang sedikit lebih tinggi selama dan setelah pandemi COVID-19 dibandingkan sebelumnya.

Selain itu, hasil dari berbagai pengujian *return* saham sektor transportasi sebelum dan selama pandemi Covid-19 tidak berbeda secara signifikan (lihat tabel 4.2), dimana kita dapat membandingkan rata-rata *return* data bulanan tahun 2017 sebelum dan sesudah Covid-19, menemukan selisih 0,011306544, atau 1%. Sementara itu, pada tahun 2018, saham transportasi menghasilkan rata-rata 0,000757279 per minggu, atau nol persen dari keseluruhan waktu. Saham-saham di industri transportasi mengalami *return* mingguan negatif sebesar -0,000792119, atau 0%, pada tahun 2019. Sedangkan rata-rata *return* bulanan saham sektor transportasi kembali ke angka positif sebesar 0,000597638 atau 0% pada tahun 2020 saat pandemi mulai masuk. itu meningkat sebesar 3% pada tahun 2021 menjadi total 0,025722359.

### 4.4.2 Risk Saham Sektor Transportasi

Hasil rangkaian uji T berpasangan terhadap risiko saham sektor transportasi menunjukkan bahwa  $H_0$  diterima yang menunjukkan bahwa rata-rata risiko saham sektor ini tidak berbeda nyata sebelum dan selama pandemi COVID-19 2017–2021. Kita dapat melihat hasil yang sangat mirip secara deskriptif (tabel 4.3), di mana rata-rata risiko data saham di industri transportasi hanya sedikit lebih tinggi daripada rata-rata risiko pada data rata-rata sebelum COVID-19 0,058880553, atau 6%. Dan bisa kita lihat juga hasil *risk* saham pada sektor transportasi dimana selama adanya pandemi COVID-19 sebesar 0,10149131 atau 10%. Jika melihat tingkat risiko saham transportasi selama periode 5 tahun, analisis deskriptif menunjukkan bahwa selama pandemi COVID-19, rata-rata nilai risikonya sedikit lebih tinggi dibandingkan sebelum wabah.

Selanjutnya, hasil uji beda risiko saham sektor transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19 tidak berbeda nyata (lihat tabel 4.4), dimana dapat dilihat hasil rata-rata data risiko bulanan tahun 2017 dibandingkan dengan hasil data sebelum COVID-19 khususnya pada tahun 2017 adalah 0,063920743 atau 6%, sedangkan pada tahun 2018 rata-rata risiko mingguan saham-saham sektor transportasi adalah 0,063800123 atau 6%. Adapun pada tahun 2019 rata-rata *risk* mingguan saham sektor transportasi turun sebesar 0,052827943 atau 5%.

Tahun 2020 rata-rata *risk* bulanan saham sektor transportasi kembali naik sebesar 0,092376541 atau 9%, untuk tahun terakhir periode yaitu pada tahun 2021 rata-rata *risk* mingguan saham sektor transportasi sebesar 0,111670003 atau 11% naik dari tahun sebelumnya.

#### 4.4.3 Pengaruh *Return* dan *Risk*

Hipotesis pertama dan kedua ditolak oleh data, menunjukkan bahwa saham sektor transportasi tidak berbeda secara signifikan dalam hal *return* dan risiko sebelum dan selama pandemi COVID-19. Yang dimana pada hasil *return* dan *risk* pada data saham sektor transportasi keduanya menunjukan bahwa dimana masa selama ada pandemi lah nilai rata-rata saham mereka lebih tinggi dibandingkan sebelum adanya pandemi COVID-19 ini.

Adapun setelah di teliti hasil dari rata-rata *return* dan *risk* pada saham sektor transportasi yang dimana data dari hasil mingguan pada *return* dan *risk* tiap tahun naik yang dimana pada masa pandemi terjadi kenaikan yang bisa dibilang cukup besar meskipun tidak terlalu besar.

Perbedaan *return* dan *risk* pada saham sektor transportasi yang dimana sebelum dan selama pandemi COVID-19 yang tidak jauh berbeda melainkan mengalami kenaikan, berarti sudah membuktikan bahwa berinvestasi pada saham sektor transportasi yang saya teliti diatas ada 8 perusahaan yang sudah melakukan IPO sebelum tahun 2015 itu akan mendapatkan hasil yang untung jika berinvestasi pada saham sektor transportasi.

### 5. Kesimpulan

Hasil pengujian hipotesis yang dilakukan sebelumnya memungkinkan peneliti untuk menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Tidak ada perbedaan yang signifikan antara *return* saham pada sektor transportasi periode 2017 s/d 2021 di masa sebelum dan selama pandemi COVID-19 berlangsung. Hipotesis didukung oleh data, dengan uji T berpasangan menghasilkan hasil yang signifikan sig (2-tailed) > nilai  $\alpha$  sebesar  $0,034 > 0,05$ . *Return* saham sektor transportasi tidak jauh berbeda sebelum dan sesudah pandemi COVID-19. Seperti yang terlihat, tingkat pengembalian investasi saham-saham di sektor transportasi sebanding dengan periode sebelum dan selama pandemi Covid-19.
2. Tidak ada perbedaan yang signifikan antara *risk* saham pada sektor transportasi periode 2017 s/d 2021 di masa sebelum dan selama pandemi COVID-19 berlangsung. Hasil uji T berpasangan dengan nilai sig (2-tailed) > nilai  $\alpha$  sebesar  $0,029 > 0,05$  digunakan untuk mendukung kesimpulan bahwa hipotesis didukung. Karena tidak ada perbedaan antara risiko saham sektor transportasi sebelum dan selama pandemi COVID-19, investor dapat mengharapkan tingkat risiko yang hampir sama dan serupa dengan perbandingan yang dilakukan sebelum dan selama pandemi.

### Daftar Pustaka

- Darmawan, D. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif*. PT Remaja Rosdakarya.
- Husnan, S. (2001). *Dasar-Dasar Teori Portofolio dan Analisis Sekuritas*. UUP AMP YKPN.
- Hutapea, G., Margareth, E., & Tarigan, L. (2014). Analisis Pengaruh Kurs US\$/IDR, Harga Minyak, Harga Emas Terhadap Return Saham (Studi Kasus Pada BEI Periode 2007-2011). *Buletin Ekonomi*, 18(2), 23–33.
- IDX.co.id. (2022). *Daftar Saham*. IDX.Co.Id. <https://www.idx.co.id/data-pasar/data-saham/daftar-saham/>
- Jogiyanto. (2000). *Teori Portofolio dan Analisis Investasi*. BPFE.
- Tandelilin, E. (2010). *Analisis Investasi dan Manajemen Portofolio*. BPFE.
- Wirartha, I. M. (2006). *Metode Penelitian Sosial Ekonomi*. Andi Offset.

# Afriando dkk (ANALISA PERBEDAAN COVID-19 TERHADAP RISK & RETURN SAHAM SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR PADA BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017 - 2021)

## ORIGINALITY REPORT

19%

SIMILARITY INDEX

18%

INTERNET SOURCES

5%

PUBLICATIONS

4%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://journal.laaroiba.ac.id">journal.laaroiba.ac.id</a> Internet Source	3%
2	<a href="http://repository.uki.ac.id">repository.uki.ac.id</a> Internet Source	2%
3	<a href="http://repository.ub.ac.id">repository.ub.ac.id</a> Internet Source	2%
4	<a href="http://eprints.unpak.ac.id">eprints.unpak.ac.id</a> Internet Source	1%
5	<a href="http://repository.iain-manado.ac.id">repository.iain-manado.ac.id</a> Internet Source	1%
6	<a href="http://journal.uin-alauddin.ac.id">journal.uin-alauddin.ac.id</a> Internet Source	<1%
7	<a href="http://eprints.walisongo.ac.id">eprints.walisongo.ac.id</a> Internet Source	<1%
8	Submitted to Universitas Pamulang Student Paper	<1%

9	<a href="http://core.ac.uk">core.ac.uk</a> Internet Source	<1 %
10	<a href="http://akrabjuara.com">akrabjuara.com</a> Internet Source	<1 %
11	<a href="http://journal.ikopin.ac.id">journal.ikopin.ac.id</a> Internet Source	<1 %
12	<a href="http://www.scribd.com">www.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
13	<a href="http://etd.iain-padangsidimpuan.ac.id">etd.iain-padangsidimpuan.ac.id</a> Internet Source	<1 %
14	<a href="http://e-journal.uajy.ac.id">e-journal.uajy.ac.id</a> Internet Source	<1 %
15	<a href="http://es.scribd.com">es.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
16	<a href="http://anta-senna.blogspot.com">anta-senna.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
17	<a href="http://repository.trisakti.ac.id">repository.trisakti.ac.id</a> Internet Source	<1 %
18	Rahmat Prasetyo Mulyono, Elfreda Aplonia Lau dan Umi Kulsum. "PENGARUH CURRENT RATIO (CR), DEBT TO EQUITY RATIO(DER), RETURN ON ASSET(ROA) TERHADAP HARGA SAHAM PERUSAHAAN MANUFAKTUR SUB SEKTOR TRANSPORTASI DI BURSA EFEK	<1 %



# INDONESIA TAHUN 2015-2018", DEDIKASI, 2021

Publication

---

19	<a href="https://repositorybaru.stieykpn.ac.id">repositorybaru.stieykpn.ac.id</a> Internet Source	<1 %
20	<a href="https://repository.upi.edu">repository.upi.edu</a> Internet Source	<1 %
21	<a href="https://repo.palcomtech.ac.id">repo.palcomtech.ac.id</a> Internet Source	<1 %
22	Submitted to Federal University of Technology Student Paper	<1 %
23	<a href="https://jea.ppj.unp.ac.id">jea.ppj.unp.ac.id</a> Internet Source	<1 %
24	Submitted to Universitas Nasional Student Paper	<1 %
25	<a href="https://www.researchgate.net">www.researchgate.net</a> Internet Source	<1 %
26	Submitted to Politeknik Negeri Bandung Student Paper	<1 %
27	Uswatun Hasanah Masra Tangse, Dimiyati Dimiyati. "Permainan Estafet untuk Meningkatkan Kemampuan Motorik Kasar Anak Usia 5-6 Tahun", Jurnal Obsesi : Jurnal Pendidikan Anak Usia Dini, 2021 Publication	<1 %

---

28	<a href="http://jurnal.untan.ac.id">jurnal.untan.ac.id</a> Internet Source	<1 %
29	<a href="http://dspace.uui.ac.id">dspace.uui.ac.id</a> Internet Source	<1 %
30	<a href="http://eprints.ums.ac.id">eprints.ums.ac.id</a> Internet Source	<1 %
31	<a href="http://eprints.upnjatim.ac.id">eprints.upnjatim.ac.id</a> Internet Source	<1 %
32	<a href="http://lib.unnes.ac.id">lib.unnes.ac.id</a> Internet Source	<1 %
33	<a href="http://repository.um-palembang.ac.id">repository.um-palembang.ac.id</a> Internet Source	<1 %
34	<a href="http://saelsitastocks.blogspot.com">saelsitastocks.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
35	<a href="http://www.obligasi.co.id">www.obligasi.co.id</a> Internet Source	<1 %
36	<a href="http://123dok.com">123dok.com</a> Internet Source	<1 %
37	<a href="http://ejurnal.undana.ac.id">ejurnal.undana.ac.id</a> Internet Source	<1 %
38	<a href="http://jimfeb.ub.ac.id">jimfeb.ub.ac.id</a> Internet Source	<1 %
39	<a href="http://jurnal.umrah.ac.id">jurnal.umrah.ac.id</a> Internet Source	<1 %

40	<a href="http://open.alberta.ca">open.alberta.ca</a> Internet Source	<1 %
41	<a href="http://repositori.usu.ac.id">repositori.usu.ac.id</a> Internet Source	<1 %
42	<a href="http://ejournal.unsrat.ac.id">ejournal.unsrat.ac.id</a> Internet Source	<1 %
43	<a href="http://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id">jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id</a> Internet Source	<1 %
44	<a href="http://repositori.uma.ac.id">repositori.uma.ac.id</a> Internet Source	<1 %
45	<a href="http://repository.mercubuana.ac.id">repository.mercubuana.ac.id</a> Internet Source	<1 %
46	<a href="http://repository.stei.ac.id">repository.stei.ac.id</a> Internet Source	<1 %
47	<a href="http://text-id.123dok.com">text-id.123dok.com</a> Internet Source	<1 %
48	<a href="http://ejurnal.umri.ac.id">ejurnal.umri.ac.id</a> Internet Source	<1 %
49	<a href="http://eprints.ummetro.ac.id">eprints.ummetro.ac.id</a> Internet Source	<1 %
50	<a href="http://hot.liputan6.com">hot.liputan6.com</a> Internet Source	<1 %
51	<a href="http://id.123dok.com">id.123dok.com</a> Internet Source	<1 %

52 [media.neliti.com](http://media.neliti.com) <1 %  
Internet Source

---

53 [repo.darmajaya.ac.id](http://repo.darmajaya.ac.id) <1 %  
Internet Source

---

54 [repositori.utu.ac.id](http://repositori.utu.ac.id) <1 %  
Internet Source

---

55 [repository.radenintan.ac.id](http://repository.radenintan.ac.id) <1 %  
Internet Source

---

Exclude quotes  On

Exclude matches  Off

Exclude bibliography  On