

BAB IV

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

Gambaran Umum Objek Penelitian ini menggunakan data sekunder berupa laporan keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada masa pandemi, dengan rentang waktu dari tahun 2020 sampai 2021. Penelitian ini membahas terkait pengaruh profitabilitas, solvabilitas, rentabilitas, dan aktivitas terhadap *return* saham perusahaan transportasi di masa pandemi. Data awal yang memenuhi kriteria berjumlah 52 perusahaan, namun terdapat data yang tidak normal sehingga dilakukan eliminasi *outlier* dan menghasilkan 48 sampel perusahaan. Alasan dilakukan eliminasi *outlier* tersebut dikarenakan terdapat adanya fluktuasi nilai yang signifikan pada beberapa rasio. Berikut data perusahaan transportasi.

Tabel 4.1. Daftar Perusahaan Transportasi

No	Kode	Nama Perusahaan	Tahun	Keterangan
1	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri	2020	Memenuhi Kriteria
2	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri	2021	Memenuhi Kriteria
3	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	2020	Memenuhi Kriteria
4	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	2021	Memenuhi Kriteria
5	BIRD	Blue Bird Tbk	2020	Memenuhi Kriteria
6	BIRD	Blue Bird Tbk	2021	Memenuhi Kriteria
7	BLTA	Berlian ladji Tanker Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
8	BLTA	Berlian ladji Tanker Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
9	BPTR	Batavia prosperindo Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
10	BPTR	Batavia prosperindo Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria

11	CMPP	Airasia Indonesia Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
12	CMPP	Airasia Indonesia Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
13	DEAL	Dewata Freight International Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
14	DEAL	Dewata Freight International Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
15	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
16	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
17	HAIS	Hasnur International Shipping Tbk.	2020	Tidak Memenuhi Kriteria
18	HAIS	Hasnur International Shipping Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
19	HELI	Jaya Trishindo Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
20	HELI	Jaya Trishindo Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
21	IATA	Indonesia transport & Infrastructure	2020	Memenuhi Kriteria
22	IATA	Indonesia transport & Infrastructure	2021	Memenuhi Kriteria
23	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
24	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
25	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
26	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
27	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
28	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
29	MIRA	Mitra International Resources	2020	Memenuhi Kriteria
30	MIRA	Mitra International Resources	2021	Memenuhi Kriteria
31	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
32	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
33	PPGL	Prima Globalindo Logistik	2020	Memenuhi Kriteria
34	PPGL	Prima Globalindo Logistik	2021	Memenuhi Kriteria

35	PURA	Putra Rajawali Kencana	2020	Memenuhi Kriteria
36	PURA	Putra Rajawali Kencana	2021	Memenuhi Kriteria
37	SAFE	Steady Safe	2020	Memenuhi Kriteria
38	SAFE	Steady Safe	2021	Memenuhi Kriteria
39	SAPX	Satria Anantaran Prima Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
40	SAPX	Satria Anantaran Prima Tbk.	2021	Memenuhi Kriteria
41	SDMU	Sidomulyo Selaras	2020	Tidak Memenuhi Kriteria
42	SDMU	Sidomulyo Selaras	2021	Tidak Memenuhi Kriteria
43	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	2020	Memenuhi Kriteria
44	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	2021	Tidak Memenuhi Kriteria
45	TAXI	Express Transindo Utama	2020	Memenuhi Kriteria
46	TAXI	Express Transindo Utama	2021	Tidak Memenuhi Kriteria
47	TMAS	Temas	2020	Memenuhi Kriteria
48	TMAS	Temas	2021	Tidak Memenuhi Kriteria
49	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk	2020	Memenuhi Kriteria
50	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk	2021	Tidak Memenuhi Kriteria
51	TRJA	Trankson Jaya	2020	Memenuhi Kriteria
52	TRJA	Trankson Jaya	2021	Tidak Memenuhi Kriteria
53	TRUK	Guna Timur Raya	2020	Memenuhi Kriteria
54	TRUK	Guna Timur Raya	2021	Memenuhi Kriteria
55	WEHA	Weha Transportasi Indonesia	2020	Memenuhi Kriteria
56	WEHA	Weha Transportasi Indonesia	2021	Memenuhi Kriteria

Sumber: Data diolah, 2022

4.2. Hasil Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif menjelaskan tentang besarnya nilai minimum, maksimum, rata rata dan deviasi standar pada perusahaan transportasi tahun 2020 dan 2021, tepatnya pada masa pandemic dengan mengukur dari masing masing variabel. Variabel yang digunakan yaitu *Return On Asset*, *Debt to Equity Ratio*, *Net Profit Margin*, *Working Capital Turnover*, dan *Return Saham* Berikut ini adalah tabel dari hasil analisis deskriptif.

Tabel 4.2. Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA	48	-0,580	0,178	-0,04706	0,147495
DER	48	-6,553	2,752	0,11060	2,176829
NPM	48	-3,666	0,258	-0,33802	0,829587
WCT	48	0,134	9,330	3,07769	2,003604
RETURN SAHAM	48	-0,815	0,280	0,08510	0,584673

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2022)

Berdasarkan tabel 4.2 dapat ditunjukkan kesimpulan sebagai berikut.

1. *Return On Asset* (ROA)

Hasil analisis deskriptif variabel *Return On Asset* (ROA) menunjukkan bahwa nilai minimum (terendah) sebesar -0,580 dan nilai maksimum (tertinggi) sebesar 0,178. Nilai *Return On Asset* (ROA) terendah tersebut dimiliki oleh PT. Garuda Indonesia. Tbk (GIAA), sedangkan nilai tertinggi dimiliki oleh PT. Satria Anantaran Prima Tbk (SAPX). Nilai rata rata dari Variabel *Return On Asset* sebesar -0,04706, dan nilai deviasi standar sebesar 0,147495. Dari

analisis tersebut dapat diketahui setiap 1 rupiah asset perusahaan transportasi pada saat pandemic dapat menghasilkan -4,706% laba.

2. *Debt to Equity Ratio* (DER)

Hasil analisis deskriptif variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) menunjukkan nilai minimum sebesar -6,553 dan nilai maksimum sebesar 2,752. Nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah dimiliki oleh PT. Garuda Indonesia. Tbk (GIAA), sedangkan nilai tertinggi dimiliki oleh PT. Dewata Freight International Tbk (DEAL). Nilai rata rata dari variabel DER sebesar 0,11060 dan nilai deviasi standar sebesar 2,176829. Husnan (2016,561) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* merupakan perbandingan antara hutang dengan modal sendiri. Berdasarkan hasil tersebut, dapat diketahui bahwa setiap rupiah ekuitas yang dimiliki perusahaan menjamin hutang yang harus dibayar sebesar 11,060%.

3. *Net Profit margin* (NPM).

Hasil analisis deskriptif variabel *Net Profit margin* (NPM) menunjukkan nilai minimum sebesar -3,666, dan nilai maksimum yang didapatkan sebesar 0,258. Nilai *Net Profit margin* (NPM) terendah dimiliki oleh PT. Air Asia Indonesia Tbk (CMPP) dan nilai tertinggi dimiliki oleh PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY). Nilai rata rata yang didapatkan dari analisis variabel NPM sebesar -0,33802, dan nilai Std. Deviasi yang didapat sebesar 0,829587. Menurut Kasmir (2017 : 235) *Profit margin* (NPM) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan Laba bersih/penjualan. Dari perhitungan rasio *Net Profit margin* (NPM) tersebut, dapat diketahui setiap rupiah pendapatan bersih perusahaan transportasi di masa pandemi dapat menghasilkan -33,802% laba setelah pajak.

4. *Working Capital Turnover (WCT)*

Hasil analisis deskriptif variabel *Working Capital Turnover (WCT)* menunjukkan nilai minimum sebesar 0,134 dan nilai maksimum sebesar 9,330. Nilai *Working Capital Turnover (WCT)* terendah dimiliki oleh PT. Express Transindo Utama Tbk (TAXI) dan nilai *Working Capital Turnover (WCT)* tertinggi dimiliki oleh PT. Airasia Indonesia Tbk. (CMPP). Nilai rata rata dari variabel *Working Capital Turnover (WCT)* sebesar 3,07769, dan nilai Std. Deviasi yang didapat sebesar 2,003604. Kasmir (2016) menyatakan Perputaran modal kerja atau *working capital turnover* merupakan salah satu rasio untuk mengukur atau menilai keefektifan modal kerja perusahaan selama periode tertentu. Dari perhitungan nilai *Working Capital Turnover (WCT)* dapat diketahui bahwa setiap rupiah asset lancar perusahaan transportasi saat pandemi dapat menghasilkan penjualan bersih sebesar 307,769%.

5. *Return Saham.*

Hasil analisis deskriptif variabel *Return* saham menunjukkan nilai minimum sebesar -0,815 dan nilai maksimum sebesar 0,280. nilai *return* saham terendah dimiliki oleh Krida Jaringan Nusantara Tbk. (KJEN) dan nilai *return* saham tertinggi Indonesia trasport & Infrastructure Tbk. (TMAS). Nilai rata rata dari variabel *return* saham sebesar 0,08510, dan nilai Std. Deviasi yang didapat sebesar 0,584673. Menurut (Jogiyanto, 2017), *return* merupakan hasil yang diperoleh dari investasi. Dari perhitungan nilai *return* saham rata rata hasil yang diperoleh dari investasi adalah sebesar 0,08510.

4.3. Analisis Data

4.3.1. Uji Asumsi Klasik.

Uji asumsi klasik yang digunakan dalam penelitian ini meliputi uji normalitas, multikolinearitas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas.

4.3.1.1. Uji Multikolinearitas.

Uji Multikolinearitas dalam penelitian digunakan untuk menguji apakah terdapat korelasi yang tinggi antara variabel independen atau tidak dalam model regresi. Uji ini dilakukan dengan menggunakan uji Tolerance & dan VIF dengan hasil sebagai berikut.

Tabel 4.3. Uji Multikolinearitas

No	Variabel	Tolerance	VIF
1	ROA	0,175	5,712
2	DER	0,813	1,230
3	NPM	0.186	5.370
4	WCT	0.840	1.190

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2022)

Berdasarkan tabel 4.5 didapatkan hasil pengujian multikolinearitas didapatkan nilai tolerance *Return On Asset* (ROA) = 0,175, *Debt To Equity Ratio* (DER) = 0,813, *Net Profit Margin* (NPM) = 0.186, *Working Capital Turnover* (WCT) = 0.840. Sedangkan hasil VIF yang didapatkan pada variabel. *Return On Asset* (ROA) =5,712, *Debt To Equity Ratio* (DER) = 1,230, *Net Profit Margin* (NPM) = 5.370, *Working*

Capital Turnover (WCT) = 1.190. Dilihat bahwa nilai Tolerance pada setiap variabel > 0.1 dan nilai VIF setiap variabel < 10, maka dapat disimpulkan data dalam penelitian ini tidak terdapat gejala multikolinearitas pada setiap variabel.

4.3.1.2. Uji Autokorelasi.

Uji Autokorelasi dalam penelitian dilakukan untuk menguji dalam regresi linier terdapat korelasi antar kesalahan pengganggu antara periode saat ini dengan periode sebelumnya. Uji ini menggunakan uji Durbin Watson dengan hasil sebagai berikut.

Tabel 4.4. Uji Autokorelasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0,346	0,119	0,038	0.07359	2,075

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2022)

Dari uji autokorelasi tersebut didapatkan hasil DU sebesar 1.7206, D sebesar 2,075, dan 4-DU sebesar 2,2794 dengan hasil perbandingan $DU < D < 4-DU$ ($1.7206 < 2,075 < 2.2794$). Dari persamaan tersebut dapat disimpulkan bahwa data dalam penelitian ini tidak ada autokorelasi antar variabel. Hal tersebut dapat dilihat dari nilai D yang lebih besar dari DU dan lebih kecil dari 4-DU.

4.3.1.3. Uji Heteroskedastisitas.

Uji Heteroskedastisitas dalam penelitian digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance residual* dari satu

pengamatan ke pengamatan yang lain. Uji ini menggunakan uji Glejser dengan hasil sebagai berikut.

Tabel 4.5. Uji Heteroskedastisitas

MODEL	t	Sig.
ROA	1,400	0.169
DER	1,744	0.088
NPM	-0,907	0.370
WCT	1,197	0.238

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2022)

Berdasarkan tabel 4.5 dapat dilihat bahwa nilai Sig setiap variabel independen adalah sebagai berikut *Return On Asset* (ROA) sebesar 0.169, *Debt To Equity Ratio* (DER) sebesar 0.088, *Net Profit Margin* (NPM) sebesar 0,370, dan *Working Capital Turnover* (WCT) sebesar 0.238. Dari penjabaran tersebut didapatkan nilai sig dari variabel ROA, DER, NPM, dan WCT > 0.05, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data dalam penelitian ini tidak terdapat heteroskedastisitas.

4.3.1.4. Uji Normalitas

Uji normalitas dimaksudkan untuk menguji apakah sebaran data dalam variabel berdistribusi normal atau tidak. Uji Normalitas yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan uji Kolmogorov – Smirnov dengan hasil sebagai berikut.

Tabel 4.6. Uji Normalitas

	Test Statistik	Asymp. Sig. (2 tailed)
Unstandardised Residual	0.124	0.062

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2022)

Dari uji normalitas yang dilakukan mendapatkan hasil test statistik sebesar 0.124, dan Asymp. Sig (2 Tailed) sebesar 0.062. Dari penjabaran hasil uji normalitas ulang tersebut menunjukkan bahwa distribusi data pada variabel *Return On Asset (ROA)*, *Debt To Equity Ratio (DER)*, *Net profit Margin (NPM)*, *Working Capital Turnover (WCT)*, dan *Return Saham* berdistribusi normal. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil Asymp. Sig (2 Tailed) sebesar 0.062, dimana 0.062 tersebut lebih besar dari 0,050.

4.4. Pengujian Model Fit (Uji F).

Dalam penelitian ini Uji F digunakan untuk menentukan apakah variabel independen secara Bersama sama (Simultan) dapat berpengaruh terhadap variabel dependen. Pengukuran uji ini dilihat dari nilai p-value lebih kecil dari 0,05, maka variabel independen secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen. Berikut ini adalah hasil dari Uji F

Tabel 4.7. Uji Model Fit (Uji F)

Model	Sum Of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
Regression	3,006	4	0,752	189,055	0,000
Residual	0,171	43	0,004		
Total	3,177	47			

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2022)

Berdasarkan tabel 4.6 dapat dilihat bahwa nilai F (ANOVA) yang didapat adalah sebesar $0.000 > 0.05$, dengan kata lain secara simultan variabel *Return on Asset* (ROA), *Debt To Equity Ratio* (DER), *Net Profit Margin* (NPM), *Working Capital Turnover* (WCT) berpengaruh terhadap variabel *Return Saham*. Dengan kata lain, variabel independen dalam penelitian ini secara simultan dapat memprediksi variabel dependen dan memiliki arti bahwa model ini dapat digunakan untuk mengukur *return* saham.

4.5. Uji Koefisien Determinasi (R-Square).

Uji Koefisien Determinasi (R-Square) dalam penelitian ini digunakan untuk melihat seberapa besar variabel independen mempengaruhi variabel dependen. Berikut ini adalah hasil uji R-Square.

Tabel 4.8. Uji R- Square

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std Error
1	0.973	0.946	0.941	0.06305

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2022)

Dari tabel 4.8 dapat dilihat bahwa nilai Adjusted R-Square yang didapat adalah sebesar 0.941, dengan kata lain variabel independen dapat mempengaruhi variabel dependen sebesar 94,1% dan 5,9% dipengaruhi oleh variabel lainnya.

4.6. Uji Statistik (Uji t)

Uji variabel dalam penelitian ini dilakukan dengan uji regresi linier berganda, dimana uji yang digunakan dalam ini adalah uji t. Uji t dalam penelitian ini digunakan untuk melihat apakah ada pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen. Hasil signifikansi yang didapat dari uji t ini merupakan hasil bagi dua dari nilai signifikansi yang tertera pada uji di aplikasi SPSS, hal ini dilakukan karena hipotesis dalam penelitian ini berarah. Berikut ini adalah hasil dari uji t.

Tabel 4.9. Uji t

Model	Unstandardized	Std. Error	Std Coefficients Beta	t	Sig.
(Constant)	-0,040	0,021		-1,889	0,066
ROA	-0,086	0,074	-0,085	-1,168	0,249
DER	0,195	0,067	0,182	2,901	0,006
NPM	0,455	0,140	0,434	3,250	0,002
WCT	0,488	0,121	0,469	4,045	0,000

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2022)

4.6.1. Pengaruh Rasio Profitabilitas Terhadap Return Saham Perusahaan Transportasi di Masa Pandemi

Berdasarkan tabel 4.12, nilai signifikansi variabel *Return on Asset* (ROA) yang mana merupakan proksi dari rasio profitabilitas dinyatakan sebesar 0,249 dan nilai standarized *coefficient beta* sebesar -0,085. Adapun hipotesis dalam penelitian ini berarah maka nilai tersebut dibagi dua, sehingga didapatkan nilai $0,125 > 0,05$. Dengan demikian, dinyatakan bahwa *Return On Asset* tidak berpengaruh terhadap *return* saham perusahaan transportasi

di masa pandemi. Hal ini disebabkan karena investor tidak menjadikan profitabilitas yang dinilai dari tingkat *Return On Asset* sebagai dasar pertimbangan atau pedoman dalam melakukan investasi (Olugbenga, 2013). Dengan kata lain, tinggi rendahnya nilai *Return On Asset* dari perusahaan transportasi selama masa pandemi ini bukan termasuk penentu besar kecilnya *return* saham karena respon investor pada *Return On Asset* tidak kuat. Kondisi ini dapat terjadi karena perusahaan transportasi selama masa pandemi cenderung menunjukkan kinerja yang buruk, baik dari segi pendapatan hingga pencapaian laba perusahaan. Kondisi semacam ini mempengaruhi respon investor karena dianggap sebagai bentuk ketidakmampuan perusahaan untuk mencapai laba yang optimal dengan menggunakan seluruh aset yang dimilikinya.

Terlebih dalam masa pandemi ini investor lebih tertarik menggunakan *trend* harga saham (fluktuasi harga saham) sebagai dasar dalam melakukan investasi (Rezeki & Pitaloka, 2020). Hal ini sesuai dengan pernyataan Olugbenga (2013) yang menyatakan bahwa investor dengan melihat informasi akuntansi perusahaan dapat memberikan pertimbangan dalam melakukan investasi.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Alvian (2023) bahwa *Return On Asset* tidak berpengaruh terhadap *return* saham. Hal ini dikarenakan perusahaan tidak menunjukkan kinerja yang baik sehingga investor tidak menggunakan *Return On Asset* dalam pengambilan keputusan investasi.

4.6.2. Pengaruh Rasio Solvabilitas Terhadap *Return* Saham Perusahaan Transportasi di Masa Pandemi

Berdasarkan tabel 4.12, diketahui bahwa nilai signifikansi variabel Debt to Equity Ratio (DER) yang mana merupakan proksi

dari rasio solvabilitas sebesar 0,006 dan nilai standardized coefficient beta sebesar 0,182. Adapun hipotesis dalam penelitian ini berarah maka nilai tersebut dibagi dua, sehingga didapatkan nilai $0.003 < 0.05$. Karena nilai standardized coefficient beta bernilai positif, maka hipotesis ini berpengaruh positif. Oleh karena itu dapat dinyatakan bahwa Tinggi rendahnya nilai DER dari perusahaan transportasi selama masa pandemi ini bukan termasuk penentu besar kecilnya return saham karena respon investor pada DER tidak kuat.

Debt to Equity Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menjadikan modal sendiri sebagai jaminan hutang perusahaan. Dengan kata lain Rasio ini menunjukkan seberapa besar hutang perusahaan untuk pembelanjaan aset perusahaan. Debt to Equity Ratio (DER) mengukur besar kecilnya penggunaan utang dibandingkan modal sendiri perusahaan Sudana (2011).

Dalam masa pandemi ini perusahaan transportasi memiliki hutang yang tinggi. Tinggi hutang perusahaan memicu nilai DER yang semakin besar. Dalam hal ini investor berasumsi bahwa tingginya nilai DER terlalu beresiko untuk investor, karena beban bunga hutang yang tinggi dan harus di bayar oleh perusahaan. Sehingga nilai *Debt to Equity Ratio* dari perusahaan transportasi tidak memberi pengaruh yang signifikan terhadap return saham selama masa pandemi. Hal ini dikarenakan investor investor tidak mau mengambil resiko dengan berinvestasi pada perusahaan yang memiliki hutang tinggi

Dalam penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Dura Justita (2018) menyatakan bahwa investor dalam melakukan investasi tidak memandang penting penggunaan hutang sehingga

tidak mempengaruhi persepsi investor terhadap keuntungan yang didapat.. Penelitian lain yang dilakukan Kandami Fransiska, (2022) menyatakan bahwa investor belum sepenuhnya menggunakan informasi yang ada dalam laporan keuangan untuk melakukan investasi. Informasi yang tersedia dalam laporan keuangan, dalam hal ini terkait dengan debt to equity ratio belum dapat memberikan sinyal bagi investor dalam melakukan keputusan investasi

4.6.3. Pengaruh Rasio Rentabilitas Terhadap Return Saham Perusahaan Transportasi di Masa Pandemi

Berdasarkan tabel 4.12, ditunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel Net Profit Margin (NPM) yang mana merupakan proksi dari rasio rentabilitas adalah sebesar 0.002 dan nilai standarized *coefficient beta* sebesar 0,434. Adapun hipotesis dalam penelitian ini berarah maka nilai tersebut dibagi dua, sehingga didapatkan nilai $0.001 < 0.05$. Dengan demikian, dinyatakan bahwa Net Profit Margin berpengaruh positif terhadap return saham perusahaan transportasi di masa pandemi. Setiap perubahan Net Profit Margin akan berpengaruh pada perubahan return saham secara signifikan. Hal ini dikarenakan Net Profit Margin merupakan bagian dari laba perusahaan, dimana setiap fluktuasi nya selalu diikuti oleh harga saham dan juga return saham.

Semakin tinggi Net Profit Margin, maka semakin baik pula kemampuan perusahaan untuk mendapatkan laba yang tinggi. Dengan kata lain, perusahaan tersebut dapat dikatakan produktif dalam memperoleh pendapatan dan laba perusahaan yang tinggi. Efeknya, rasio rentabilitas yang dinyatakan melalui nilai Net Profit Margin tersebut menjadi salah satu penentu naik turunnya return saham sekaligus tolok ukur bagi para investor dalam melakukan investasi (respon investor kuat).

Dalam masa pandemi ini, perusahaan transportasi logistik mampu bertahan dan produktif dalam memperoleh pendapatan dan laba. Perusahaan yang dapat melakukan kegiatan usahanya secara produktif akan mendorong meningkatnya nilai Net Profit Margin (NPM). Dengan meningkatnya NPM tersebut, dapat dipastikan keuntungan yang diterima oleh perusahaan juga akan meningkat. Meningkatnya keuntungan perusahaan tersebut akan mendorong investor untuk berinvestasi yang berdampak pada kenaikan harga saham dan diikuti dengan kenaikan return saham perusahaan. Hal ini sesuai dengan signaling theory, dimana perusahaan yang mampu menghasilkan laba tinggi maka akan berpengaruh terhadap peningkatan harga sahamnya di pasar modal yang disertai dengan peningkatan return saham.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sovita (2022) yang menyatakan bahwa semakin tinggi Net Profit Margin, menunjukkan kinerja perusahaan yang baik di sisi manajemen. kinerja yang baik tersebut berupa pencapaian target pendapatan dan laba perusahaan yang tinggi. Tingginya laba perusahaan tersebut mendorong kenaikan nilai return saham berupa dividen atau capital gain. Aprilia (2015) juga menyatakan bahwa laba bersih yang besar memberi kesempatan perusahaan untuk memperbesar ekuitas usahanya tanpa melalui liabilitas liabilitas baru sehingga pendapatan yang diterima semakin besar dan diikuti dengan meningkatnya return saham. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Tri Marlina (2022) pun menyatakan bahwa ketika perusahaan mencatat penghasilan dan laba yang tinggi menjadi sinyal bagi investor untuk berinvestasi, dimana kondisi seperti ini dapat meningkatkan harga saham yang juga diikuti oleh kenaikan return saham. Dalam kondisi pandemi ini perusahaan sektor

transportasi logistik memiliki kinerja yang baik. Data dari Kontan.id (2021) juga menunjukkan bahwa perusahaan sektor logistik saat pandemi sangat bisa diandalkan, sebab selama pandemi aktivitas pengiriman barang meningkat sebesar 30%. Hal tersebut membuat investor mempertimbangkan Net Profit Margin dalam menanamkan modalnya

4.6.4. Pengaruh Rasio Aktivitas Terhadap *Return Saham* Perusahaan Transportasi di Masa Pandemi.

Berdasarkan tabel 4.12, diketahui nilai signifikansi variabel Working Capital Turnover (WCT) yang mana merupakan proksi dari rasio aktivitas sebesar 0,000 dan nilai standarlized *coefficient beta* sebesar 0,469. Adapun hipotesis dalam penelitian ini berarah maka nilai tersebut dibagi dua, sehingga didapatkan nilai $0.000 > 0.05$. Dengan demikian, dinyatakan bahwa Working Capital Turnover berpengaruh positif terhadap return saham perusahaan transportasi di masa pandemi. Setiap perubahan Net Profit Margin akan berpengaruh pada perubahan return saham secara signifikan. Hal ini dikarenakan dalam rasio Working Capital Turnover terdapat efektivitas dalam pengelolaan modal dan penjualan, sehingga investor melihat rasio ini untuk menentukan keputusannya dalam melakukan investasi.

Menurut syamsudin (2001), Working Capital Turnover menunjukkan seberapa efisien perusahaan dalam mengelola modal kerja yang dimiliki. Rasio ini membandingkan antara penjualan dengan modal kerja bersih dikurangi hutang lancar. Nilai Working Capital Turnover yang tinggi, menunjukkan perusahaan semakin baik dalam memanfaatkan modal kerja untuk meningkatkan penjualan yang berdampak pada kenaikan pendapatan dan laba

perusahaan. Kenaikan tersebut berdampak pada naiknya harga saham dan diikuti dengan adanya kenaikan return saham di masa depan (Herninta & Tutik, 2017). Hal tersebut dapat terjadi karena Sebagian besar laba yang diperoleh perusahaan akan dibagikan pada investor dalam bentuk dividen, dimana dividen tersebut termasuk dalam return saham (Endang Masitoh W, 2017).

Pada masa pandemi ini satu satunya perusahaan sektor transportasi yang masih bisa aktif beroperasi adalah perusahaan sektor logistik. Pernyataan tersebut diperkuat oleh berita dari Kontan.id (2021) yang menyatakan bahwa perusahaan sektor logistik saat pandemi sangat bisa diandalkan, sebab selama pandemi aktivitas pengiriman barang meningkat sebesar 30%. Peningkatan pendapatan tersebut mendorong naiknya nilai rasio Working Capital Turnover, dimana peningkatan ini mampu meningkatkan nilai perusahaan dan menarik investor untuk berinvestasi.

Dalam penelitian terdahulu Oematan, (2018) menyatakan bahwa tingginya nilai working capital turnover menunjukkan banyaknya penjualan yang diperoleh perusahaan dan meningkatkan kinerja keuangan dan harga saham serta return saham perusahaan. Penelitian lain yang dilakukan oleh Meilinda & Destriana, (2019) menyatakan bahwa Working capital turnover ratio yang tinggi mampu meningkatkan nilai perusahaan di mata para investor, sehingga investor merasa tertarik untuk menanamkan modalnya pada perusahaan yang bersangkutan.