

PENGARUH CURRENT RATIO (CR), DEBT TO EQUITY RATIO(DER), RETURN ON ASSET(ROA) TERHADAP HARGA SAHAM PERUSAHAAN MANUFAKTUR SUB SEKTOR TRANSPORTASI DI BURSA EFEK INDONESIA TAHUN 2015-2018

Oleh :
Rahmat Prasetyo Mulyono¹, Elfreda Aplonia Lau², Umi Kulsum²

¹Fakultas Ekonomi Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

² Dosen Fakultas Ekonomi Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda
Elfredalau9@gmail.com / Umykulsum835@gmail.com

ABSTRACT

This study aims to determine and analyze the effect partially and simultaneously of the Current Ratio (CR) Debt to Equity Ratio (DER), Return On Asset (ROA) on the stock prices of Transportation Sub-Sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange 2015-2018. .

The theoretical basis of this research is financial management which focuses on each ratio measured by Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), Return On Asset (ROA).

The analysis tool used is Multiple Linear Regression. The data used are financial statement data from 2015 to 2018 in the Transportation Sub-Sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange.

The results show that the Current Ratio has a positive and insignificant effect on the stock prices of the Transportation Sub-Sector in 2015-2018. Debt Equity Ratio has a negative and insignificant effect on the Stock Price of the Transportation Sub-Sector in 2015-2018, Return On Assets has a significant positive effect on the Share Price of the Transportation Sub-Sector in 2015-2018. Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), Return On Asset (ROA) simultaneously affect stock prices.

Keywords : CR, DER,ROA, Stock Price

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Aktifitas investasi merupakan aktifitas yang dihadapkan pada berbagai macam resiko dan ketidakpastian yang seringkali sulit diprediksi oleh para investor. Investasi dalam bentuk saham (*common stock*) memerlukan

informasi yang akurat sehingga investor tidak terjebak pada kondisi yang merugikan karena investasi dibursa efek merupakan jenis investasi resiko yang relatif tinggi, meskipun menjanjikan keuntungan yang relatif besar untuk mengurangi resiko tersebut investor memerlukan berbagai macam informasi. Informasi-informasi yang diperlukan yaitu mengetahui variabel-variabel apa saja yang mempengaruhi harga saham.

Analisis fundamental mengasumsikan setiap perusahaan mempunyai nilai intrinsik, yang ditentukan oleh unsur-unsur fundamental perusahaan. Unsur-unsur tersebut berupa *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER), *Return On Asset* (ROA) dan lain-lain dari perusahaan, di mana investor tersebut menanamkan modalnya. Semua perhitungan tersebut dapat diperoleh dari laporan keuangan perusahaan yang bersangkutan. Keputusan investor didahului dengan menganalisis variable-variabel intrinsik yang diperkirakan akan mempengaruhi return, yang dapat dihitung dengan rasio – rasio keuangan yang bersumber dari laporan keuangan perusahaan. Penelitian ini menggunakan variable-variabel bebas *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER), *Return On Asset* (ROA) sedangkan sebagai variabel terikat adalah Harga Saham.

Sektor transportasi merupakan salah satu subsektor dari sektor infrastruktur di Bursa Efek Indonesia (BEI). Infrastruktur merupakan salah satu faktor penentu pembangunan ekonomi yang sama pentingnya dengan faktor-faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Sejak krisis ekonomi 1998, perhatian pemerintah terhadap penyediaan infrastruktur sangatlah minim, khususnya di wilayah luar Jawa. Hal tersebut terjadi karena setelah krisis pemerintah harus fokus terhadap hal-hal yang lebih mendesak seperti menjaga stabilitas nilai tukar rupiah dan perekonomian secara keseluruhan, mencegah pelarian modal, menanggulangi hutang luar negeri, serta menstabilkan kembali situasi politik dan sosial. Akibatnya kondisi infrastruktur terpuruk. Terutama infrastruktur jalan yang merupakan salah satu faktor yang memperlancar perekonomian dimana akan meningkatkan kemajuan suatu daerah karena akan mempermudah dalam menghasilkan barang serta pendistribusiannya. Hal tersebut akan menarik para investor untuk menanamkan modal sehingga sangat dibutuhkan keadaan jalan yang baik. Sebagai Negara kepulauan, maka transportasi merupakan aspek penting dari infrastruktur Indonesia, sehingga cukup menguras anggaran Negara akibat kebutuhan yang sangat besar akan pembaruan infrastruktur. Secara teknis, antar subsektor transportasi terdapat hubungan komplementer. Akan tetapi, secara ekonomis hubungannya bersifat substitusi atau kompetitif. Misalnya, angkutan ekspor-impur pada umumnya melewati laut dan udara untuk mendistribusikan barangnya, namun secara teknis memerlukan angkutan darat untuk mengantarkan barang tersebut ke pelabuhan bongkar muat.

Saham transportasi dapat di katakan bahwa bisnis transportasi khususnya transportasi darat dan udara sangat sengit persaingannya, karena pemain bisnis ini sangat banyak sekali jumlahnya. Sehingga masing-masing perusahaan tersebut harus banyak melakukan inovasi baru untuk mendapatkan banyak penumpang

Analisis fundamental mengasumsikan setiap perusahaan mempunyai nilai intrinsik, yang ditentukan oleh unsur-unsur fundamental perusahaan. Unsur-unsur tersebut berupa *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER), *Return On Asset* (ROA) dan lain-lain dari perusahaan, di mana investor tersebut menanamkan modalnya. Semua perhitungan tersebut dapat diperoleh dari laporan keuangan perusahaan yang bersangkutan. Keputusan investor didahului dengan menganalisis variable-variabel intrinsik yang diperkirakan akan mempengaruhi return, yang dapat dihitung dengan rasio – rasio keuangan yang bersumber dari laporan keuangan perusahaan. Penelitian ini menggunakan variable-variabel bebas *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER), *Return On Asset* (ROA), sedangkan sebagai variabel terikat adalah Harga Saham. Rasio CR, DER, dan ROA mempunyai pengaruh terhadap harga saham dikarenakan variabel ini merupakan variabel yang termasuk dalam fundamental saham sehingga apabila kinerja perusahaan baik, maka investor akan percaya untuk berinvestasi pada perusahaan tersebut.

Nilai *Current Ratio* dalam keadaan baik kemampuan perusahaan dalam pengembalian hutang jangka pendek menunjukkan kepada investor bahwa perusahaan dapat beroperasi dengan baik dan semakin rendah risiko yang harus ditanggung oleh investor. Sehingga investor akan tertarik untuk berinvestasi pada saham perusahaan tersebut. *Debt to Equity Ratio* mempunyai pengaruh terhadap harga saham dapat terjadi karena dengan semakin tinggi nilai *Debt To Equity Ratio* menunjukkan manajemen perusahaan semakin kurang baik karena semakin tinggi nilai *Debt to Equity Ratio*, mengindikasikan bahwa komposisi hutang lebih besar dari pada modal. *Return On Assets* mempunyai pengaruh terhadap harga saham , karena semakin tinggi nilai *Return On Assets* maka di indikasikan bahwa perusahaan mampu menghasilkan keuntungan dari aset yang dikelola sehingga dapat menaikkan harga saham.

B. Rumusan Masalah

1. Apakah *Current Ratio* (CR) berpengaruh signifikan terhadap harga saham perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018?
2. Apakah *Debt To Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan terhadap harga saham perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018?

3. Apakah *Return On Asset (ROA)* berpengaruh signifikan terhadap harga saham perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018?
4. Apakah *Current Ratio (CR)*, *Debt To Equity Ratio (DER)*, *Return On Asset (ROA)* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap harga saham perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018?

C. Tujuan Penelitian

1. Pengaruh *Current Ratio (CR)* terhadap harga saham perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018.
2. Pengaruh *Debt to Equity Ratio (DER)* terhadap harga saham perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018.
3. Pengaruh *Return On Asset (ROA)* terhadap harga saham perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018.
4. Pengaruh *Current Ratio (CR)*, *Debt To Equity Ratio (DER)*, *Return On Asset (ROA)* secara simultan terhadap harga saham perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018.

II. KERANGKA DASAR TEORI

Teori yang mendasari penelitian ini adalah manajemen keuangan, dimana menurut Martono dan Harjito (2010:89) terdapat 3 fungsi utama dari manajemen keuangan yaitu : 1) Keputusan investasi merupakan keputusan terhadap aktiva apa yang akan dikelola oleh perusahaan. Keputusan investasi merupakan keputusan yang paling penting karena keputusan investasi ini berpengaruh secara langsung terhadap besarnya laba investasi dan aliran kas perusahaan untuk waktu-waktu yang akan datang. 2). Keputusan Pendanaan Keputusan pendanaan menyangkut tentang sumber-sumber dana yang berada di sisi aktiva. Ada beberapa hal mengenai keputusan pendanaan, yaitu keputusan mengenai penetapan sumber dana yang diperlukan untuk membiayai investasi, dan penetapan tentang perimbangan pembelanjaan yang terbaik atau sering disebut struktur modal yang optimum. 3). Keputusan Pengelolaan Aktiva yaitu manajemen bertanggung jawab atas pengelolaan aktiva agar dilakukan secara efisien.

Pasar Modal

Beberapa pendapat dapat diketengahkan yaitu : Fahmi (2015:48) berpendapat bahwa pasar modal merupakan tempat bagi berbagai pihak untuk menjual saham dan obligasi. Selanjutnya oleh Samsul (2015:55) dinyatakan bahwa terdapat empat kategori pasar modal, yaitu: 1). Pasar pertama atau perdana atau IPO (*initial Public Offering*) yaitu perusahaan pertama kalinya menawarkan saham atau obligasi kepada masyarakat umum. 2) Pasar kedua atau pasar sekunder yaitu tempat atau sarana transaksi jual beli efek antar investor dan harga di bentuk oleh investor melalui perantara efek. Pada pasar ini harga pasar ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan surat berharga diantara para investor 3). Pasar ketiga atau *over the counter market* (OTC market) adalah sarana transaksi jual-beli efek antar pedagang efek (disebut juga sebagai *market maker*) dan investor, di mana harga dibentuk oleh *market maker*. 4) Pasar keempat merupakan sarana transaksi jual-beli antar investor jual dan investor beli tanpa melalui perantara efek.

Saham

Saham merupakan satu bentuk surat berharga diantara surat berharga lainnya. Saham secara umum dikelompokkan menjadi dua yaitu saham biasa dan saham preferent. Saham ini dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu: Kondisi mikro dan makro ekonomi, Kebijakan perusahaan dalam memutuskan untuk melakukan ekspansi (perluasan usaha) seperti membuka kantor cabang dan kantor cabang pembantu, baik yang akan dibuka di area domestik atau luarnegeri, Pergantian direksi secara tiba-tiba; Adanya direksi atau pihak komisaris perusahaan yang terlibat tindak pidana dan kasusnya telah masuk pengadilan. Kinerja perusahaan yang mengalami penurunan dalam setiap waktunya; Risiko sistematis, yaitu suatu bentuk risiko yang terjadi secara menyeluruh dan telah menyebabkan perusahaan ikut terlibat; efek psikologi pasar yang mampu menekan kondisi teknikal dalam jual belisaham.

Menurut Samsul (2015:210) faktor-faktor yang mempengaruhi harga saham yaitu Berasal dari makro ekonomi dan mikro ekonomi. Yang dimaksud dengan faktor mikro ekonomi adalah faktor yang mempengaruhi harga saham suatu perusahaan berasal dari dalam perusahaan itu sendiri. Faktor-faktor mikro ekonomi yaitu laba per lembar saham, laba usaha per saham, nilai buku per saham, rasio ekuitas terhadap utang, ratio laba bersih terhadap ekuitas, dan *cash flow* per saham. Sedangkan yang dimaksud dengan faktor makro ekonomi merupakan faktor yang berada di luar perusahaan tetapi mempunyai pengaruh terhadap kenaikan atau penurunan kinerja perusahaan atau kinerja saham baik secara langsung maupun tidak langsung. Selanjutnya Samsul (2015:212) yang termasuk faktor makro

ekonomi yaitu : Tingkat Menurut Samsul bunga umum., inflasi, perpajakan, kebijakan pemerintah, kurs valuta asing, bunga luar negeri dan ekonomi internasional, siklus ekonomi dan peredaran uang.

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi harga saham adalah ada 2 faktor yaitu faktor mikro dan makro. Faktor-faktor mikro ekonomi yaitu laba per lembar saham, laba usaha per saham, nilai buku per saham, rasio ekuitas terhadap utang, ratio laba bersih terhadap ekuitas, dan *cash flow* per saham. Sedangkan yang dimaksud dengan faktor makro ekonomi merupakan faktor yang berada di luar perusahaan tetapi mempunyai pengaruh terhadap kenaikan atau penurunan kinerja perusahaan atau kinerja saham baik secara langsung maupun tidak langsung.

Investasi

Investasi terbagi menjadi beberapa bagian ada investasi jangka pendek dan investasi jangka panjang, dalam penelitian ini saham merupakan investasi jangka panjang, investasi sendiri menurut para ahli sebagai berikut:

Menurut Fahmi (2015:2) “ investasi merupakan penempatan sejumlah dana pada saat ini dengan harapan untuk memperoleh keuntungan di masa mendatang.” Selanjutnya Fahmi (2015:2) mengemukakan tujuan diadakannya investasi yaitu: 1) Terciptanya keberlanjutan dalam investasitersebut 2) Terciptanya profit yang maksimum atau keuntungan yang diharapkan. 3) Terciptanya kemakmuran bagi pemegang saham.4)Turut memberikan andil bagi pembangunan bangsa.

Analisis Rasio Keuangan

Current Ratio

Rasio lancar (*current ratio*) dapat dikatakan sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan (*margin of safety*) suatu perusahaan. Seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo.

Menurut Kasmir (2014:134) *current ratio* merupakan “rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Selanjutnya oleh Fahmi (2012:54) *current ratio* didefinisikan sebagai ukuran yang umum digunakan atas solvensi jangka pendek, kemampuan suatu perusahaan memenuhi kebutuhan utang ketika jatuh tempo.

Menurut Atmaja (2013:365) : *Current ratio* adalah “rasio keuangan yang digunakan untuk mengetahui likuiditas suatu perusahaan.” Rasio ini dihitung dengan membagi aktiva lancar dengan hutang lancar. *Current ratio* yang rendah menunjukkan bahwa likuiditas perusahaan buruk. Sebaliknya

jika *current ratio* relatif tinggi, likuiditas perusahaan relatif baik. Namun harus dicatat bahwa tidak pada semua kasus dimana *current ratio* tinggi, likuiditas perusahaan pasti baik. Meskipun aktiva lancar lebih besar dari hutang lancar, perlu diingat bahwa item-item aktiva lancar seperti persediaan dan piutang terkadang sulit ditagih atau dijual secara tepat.

Return On Assets

Pengertian *Return On Assets* menurut Kasmir (2014:201) yaitu “*Return On Total Assets* merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan”.

Menurut Hanafi (2016:42) pengertian ROA adalah “mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih berdasarkan tingkat aset yang tertentu”.

Menurut Lukman (2011:53) mengemukakan bahwa *Return on Assets* (ROA) merupakan “pengukuran kemampuan perusahaan secara keseluruhan di dalam menghasilkan keuntungan dengan jumlah keseluruhan aktiva yang tersedia di dalam perusahaan”.

Menurut Riyanto (2013:336), yang menyatakan bahwa “*Return on assets* adalah kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan neto”.

Pengaruh Variabel *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, *Return On Assets* terhadap Harga Saham

1. Pengaruh Current Ratio terhadap Harga Saham

Menurut Kasmir (2014:77) “*Current Ratio* yang rendah akan menyebabkan terjadinya penurunan harga pasar dari saham yang bersangkutan”. Menurut Fahmi (2015:145) sebaliknya apabila nilai “*Current Ratio* terlalu tinggi juga tidak baik, karena banyaknya dana yang diam dan pada akhirnya mengurangi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba”.

Nilai *Current Ratio* yang tinggi dapat disebabkan adanya piutang yang tidak tertagih persediaan yang belum terjual, sehingga tidak dapat digunakan secara cepat untuk membayar hutang, disisi lain perusahaan yang memiliki aktiva lancar yang tinggi akan lebih cenderung memiliki aset lainnya yang dapat dicairkan sewaktu-waktu. Sehingga dapat disimpulkan semakin tinggi nilai *Current Ratio* menunjukkan banyak kemampuan perusahaan dalam memenuhi kebutuhan operasionalnya terutama terhadap modal kerja yang sangat penting untuk menjaga *performance* kinerja perusahaan yang apada akhirnya mempengaruhi *Performance* harga saham.

2. Pengaruh *Debt To Equity* terhadap Harga Saham

Debt to Equity Ratio termasuk dalam rasio solvabilitas. Rasio ini merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayarkan seluruh kewajiban yang dimilikinya pada saat perusahaan dilikuidasi. *Debt to Equity Ratio* ini menunjukkan presentasi penyediaan dana oleh pemegang saham terhadap pemberi pinjaman.

Menurut Sugiyono (2014:88) nilai *Debt to Equity Ratio* yang semakin tinggi, maka jumlah modal pinjaman dari perusahaan akan ikut tinggi. Namun, apabila dari jumlah modal pinjaman yang besar tersebut tidak dapat mengembalikan atau menghasilkan keuntungan bagi perusahaan, maka pada saat perusahaan dilikuidasi kemungkinan besar perusahaan tersebut tidak dapat mengembalikan modal pinjaman seluruhnya.

Melihat prospek perusahaan yang seperti itu, maka Harga Saham perusahaan tersebut dimungkinkan akan stabil, bahkan akan bergerak naik sehingga para investor akan tertarik untuk menanamkan modalnya pada perusahaan yang bersangkutan. Hal ini akan direspon negatif oleh para investor di pasar modal. Menurunnya profit perusahaan akan menyebabkan permintaan investor terhadap harga saham tersebut juga semakin berkurang yang kemudian akan menyebabkan harga semakin menurun.

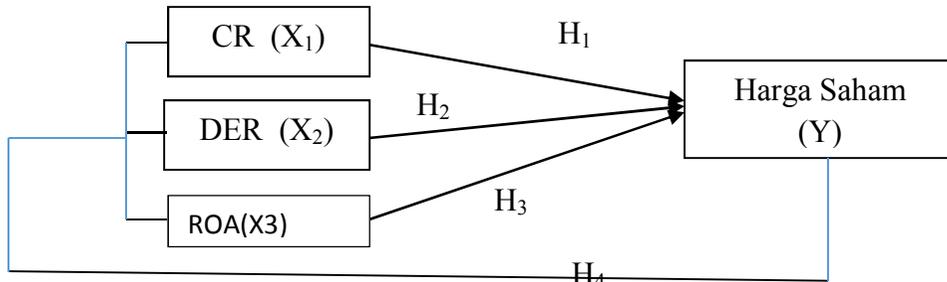
Pengaruh *Return On Assets* terhadap Harga Saham

Menurut Kasmir(2014:152) , “hasil pengembalian atas ekuitas atau *Return on Assets* atau rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan Asset yang dimiliki”. *Return on Assets* (ROA) merupakan kemampuan suatu perusahaan dalam pengembalian atas investasi para pemegang saham.

Rasio ini termasuk dalam rasio profitabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan untuk diperhitungkan pengembalian perusahaan berdasarkan Assets yang dimiliki oleh perusahaan. Jika nilai ROA semakin tinggi, maka perusahaan tersebut mampu melakukan efisiensi untuk menghasilkan keuntungan darisetiap unit ekuitas. Besar kecilnya nilai ROA akan mempengaruhi pula harga saham perusahaan. Semakin tinggi nilai ROA, tentunya juga akan menarik minat para investor untuk menanamkan modalnya pada perusahaan bersangkutan karena mengindikasikan bahwa perusahaan tersebut mempunyai kinerja yang baik. Akibatnya, harga saham pun ikut tinggi karena ROA yang dimiliki perusahaan yang bersangkutan tinggi.

Kerangka Konsep

Kerangka konsep ini dibentuk atas dasar kajian teori yang telah dikemukakan sebelumnya, dimana berfungsi sebagai penuntun, alur pikir dan dasar penelitian dan di gambarkan ini sebagai berikut:



Gambar 1. Kerangka Konsep
III. METODE PENELITIAN

A. Variabel Penelitian

1. *Current Ratio* (CR) merupakan perhitung dengan membagi aktiva lancar dengan hutang lancar pada perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018
2. *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio ini menunjukkan perbandingan hutang dan modal perusahaan pada perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018
3. *Return On Asset* (ROA) mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih berdasarkan tingkat aset yang tertentu pada perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018
4. Harga Saham yang digunakan adalah Harga saham penutupan masing-masing perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek

B. Teknik Pengumpulan Data

Data-data diperoleh dari laporan keuangan perusahaan Sub Sektor Transportasi melalui website www.idx.co.id Bursa Efek Indonesia (BEI).

Populasi penelitian ini adalah semua perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018 berjumlah 35 perusahaan.

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *purposive sampling* yang dipilih berdasarkan kriteria-kriteria tertentu. Kriteria-kriteria perusahaan yang dijadikan sampel dalam penelitian ini adalah :

1. Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang konsisten terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018
2. Perusahaan yang memiliki kelengkapan data laporan keuangan yang dipublikasikan sehingga dapat digunakan dalam penelitian yaitu *Current*

Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), Return On Asset (ROA) dan Harga Saham pada periode penelitian.

3. Perusahaan Sub Sektor Transportasitersebut tidak mengalami delisting (PenghapusanPencatatan) selama periode penelitian.
 - a. Berdasarkan Pertimbangan atau pun kriteria diatas, maka terdapat 32 perusahaan yang layak dijadikan sampel

C. Teknik Analisis

Penelitian ini menggunakan teknik analisis regresi linear berganda (*Multiple regression linier*) dengan rumus:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

Dimana :

Y = Harga Saham

X_1 = *Current Ratio*

X_2 = *Debt to Equity Ratio*

X_3 = *Return On Assets*

a = konstanta

e = koefisien pengganggu = *Standart Error*

1. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik meliputi :

a. Uji Normalitas

Suliyanto (2011:75): berpendapat bahwa uji normalitas dapat dilakukan dengan *Kolmogorov-Smirnov*. Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi, variabel independen, variabel dependen atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah nilai residualnya terstandarisasi berdistribusi normal jika $K_{hitung} < K_{table}$ atau Nilai $Sig > Alpha$.

b. Uji Multikolinieritas

Menurut Suliyanto (2011:90) Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi antara variabel independennya. Uji Multikolinieritas dapat dilihat dari nilai VIF. Nilai *tolerance* nilai yang terbentuk harus diatas 10%, dengan menggunakan VIF (*VarianceInflation Factor*) nilai yang terbentuk harus kurang dari 10.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan engan menggunakan metode Glesjer Menurut Suliyanto (2011:98): “Metode Glesjer dilakukan dengan meregresikan semua variabel bebas terhadap nilai mutlak residualnya. Jika terdapat pengaruh variabel bebas yang signifikan

terhadap nilai mutlah residualnya maka dalam model terdapat masalah heteroskodesitas.

d. Uji Autokorelasi

Menurut Ghozali (2011:110): “uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 sebelumnya. Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Model regresi yang baik adalah regresi yang bebas dari autokorelasi. Alat ukur yang digunakan untuk mendeteksi adanya autokorelasi dalam penelitian ini menggunakan tes *Durbin Watson* (D-W).

Beberapa kriteria untuk mendeteksi autokorelasi menurut Winarno (2011:5.26) :

- a. Angka D-W dibawah -2 berarti ada autokorelasi positif
- b. Angka D-W diantara -2 sampai 2 berarti tidak ada autokorelasi
- c. Angka D-W diatas 2 berarti ada autokorelasi

e. Uji Linieritas

Menurut Suliyanto(2011:163): “salah satu uji linieritas dengan menggunakan metode Lagrange Multiplier (LM-Test) yaitu membandingkan X^2_{hitung} dengan nilai X^2_{Tabel} dengan $df=(n-\alpha)$ ”.

III. HASIL PENELITIAN

A. Data Current Ratio

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari www.idx.co.id kemudian data tersebut di olah kembali oleh peneliti. Data *Current Ratio* yang di peroleh dari data Ringkasan kinerja perusahaan tercatat tahunan oleh 32 Perusahaan yang termasuk sub sektor Transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018 adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Current Ratio Perusahaan Sub Sektor Transportasi tahun 2015-2018

N O	Sub Sektor Transportasi	TAHUN			
		2015	2016	2017	2018
		%	%	%	%
1	Arpeni Pratama Ocean Line, Tbk	4,07	3,5	5,15	4,43
2	Adi Sarana Armada, Tbk	42,5	48,96	42,83	53,89
3	Pelayaran Nasional Bina	13,84	16,51	8,26	71,48

	Buana Raya, Tbk				
4	Blue Bird, Tbk	58,7	108,38	176,91	164,6
5	Berlian Laju Tanker, Tbk	99	111,62	71,66	55,11
6	Buana Listya Tama, Tbk	110,66	110,41	100,45	138,4 9
7	Capitol Nusantara Indonesia, Tbk	18,45	18,58	17,36	22,01
8	Cardig Aero Service, Tbk	223,48	223,08	133,18	127,7 8
9	Garuda Indonesia (Persero), Tbk	84,28	74,52	51,34	47,24
10	Humpuss Intermoda Transportasi, Tbk	93,36	112,01	97,91	106,8
11	Indonesia Air Tansport & Infrastruktur, Tbk	113,56	44,62	43,8	45,19
12	Tanah Laut, Tbk	6296,0 2	11104, 5	15409, 2	11570 ,9
13	ICTSI Jasa Prima, Tbk	3,68	7,26	10,07	10,97
14	Logindo Samuderamakmur, Tbk	3,68	7,26	10,07	10,97
15	Ekasari Lorena Transport, Tbk	133,39	138,83	88,59	96,76
16	Mitra Bantera Segara Sejati, Tbk	98,95	99,37	139,36	94,7
17	Mitra Interantional Resources, Tbk	208,93	130,64	601,33	346,0 5
18	Pelayaran Nelly Dwi Putri, Tbk	266,81	267,74	242,35	262,1 5
19	Indo Straits, Tbk	316,37	453,28	603,82	569,3
20	Ring Tenders Indonesia, Tbk	31,03	27,37	49,56	62,99
21	Steady Safe, Tbk	161,5	105,95	52,39	139,6 2
22	Sidomulyo Selaras, Tbk	5,65	4,64	53,72	4,64
23	Sillo Maritime Perdana, Tbk	100,62	120,24	107,07	56,24
24	Samudera Indonesia	116,73	110,4	10,57	107,5 2
25	Soeichi Lines, Tbk	47,02	64,01	80,11	190,3 5
26	Express Transindo Utama, Tbk	145,22	407,69	84,63	29,35

27	Pelayaran Tempuran Emas, Tbk	58,51	42,28	50,65	51,17
28	Trans Power Marine, Tbk	51,74	50,6	31,69	68,84
29	Trada Maritime, Tbk	23,29	21,62	235,4	69,14
30	Weha Transportasi Indonesia, Tbk	25,59	33,72	42,64	43,91
31	Wintermar Offshore Marine, Tbk	75,09	88,58	64,83	92,15
32	Zebra Nusantara, Tbk	43,32	22,26	11,94	9,89

Sumber : www.idx.co.id , Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2015-2018

Data Current Ratio Sub Sektor Transportasi tahun 2015-2018 nilai rata-rata dari tahun ketahun mengalami fluktuasi pada tahun 2016 dan 2017 mengalami peningkatan dari tahun 2015, dan pada tahun 2018 nilai CR mengalami penurunan.

Data Debt Equity Ratio

Tabel 2. Data DER Perusahaan SubSektor Transportasi tahun 2015-2018

NO	Sub Sektor Transportasi	TAHUN			
		2015	2016	2017	2018
		%	%	%	%
1	Arpeni Pratama Ocean Line, Tbk	4,07	3,5	5,15	4,43
2	Adi Sarana Armada, Tbk	42,5	48,96	42,83	53,89
3	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya, Tbk	13,84	16,51	8,26	71,48
4	Blue Bird, Tbk	58,7	108,38	176,91	164,6
5	Berlian Laju Tanker, Tbk	99	111,62	71,66	55,11
6	Buana Listya Tama, Tbk	110,66	110,41	100,45	138,49
7	Capitol Nusantara Indonesia, Tbk	18,45	18,58	17,36	22,01
8	Cardig Aero Service, Tbk	223,48	223,08	133,18	127,78
9	Garuda Indonesia (Persero), Tbk	84,28	74,52	51,34	47,24
10	Humpuss Intermoda Transportasi, Tbk	93,36	112,01	97,91	106,8
11	Indonesia Air Tansport	113,56	44,62	43,8	45,19

	& Infrastruktur, Tbk				
12	Tanah Laut, Tbk	6296,02	11104,5	15409,2	11570,9
13	ICTSI Jasa Prima, Tbk	3,68	7,26	10,07	10,97
14	Logindo Samudramakmur, Tbk	3,68	7,26	10,07	10,97
15	Ekasari Lorena Transport, Tbk	133,39	138,83	88,59	96,76
16	Mitra Bantera Segara Sejati, Tbk	98,95	99,37	139,36	94,7
17	Mitra Interantional Resources, Tbk	208,93	130,64	601,33	346,05
18	Pelayaran Nelly Dwi Putri, Tbk	266,81	267,74	242,35	262,15
19	Indo Straits, Tbk	316,37	453,28	603,82	569,3
20	Ring Tenders Indonesia, Tbk	31,03	27,37	49,56	62,99
21	Steady Safe, Tbk	161,5	105,95	52,39	139,62
22	Sidomulyo Selaras, Tbk	5,65	4,64	53,72	4,64
23	Sillo Maritime Perdana, Tbk	100,62	120,24	107,07	56,24
24	Samudera Indonesia	116,73	110,4	10,57	107,52
25	Soechi Lines, Tbk	47,02	64,01	80,11	190,35
26	Express Transindo Utama, Tbk	145,22	407,69	84,63	29,35
27	Pelayaran Tempuran Emas, Tbk	58,51	42,28	50,65	51,17
28	Trans Power Marine, Tbk	51,74	50,6	31,69	68,84
29	Trada Maritime, Tbk	23,29	21,61	235,4	69,14
30	Weha Transportasi Indonesia, Tbk	25,59	33,72	42,64	43,91
31	Wintermar Offshore Marine, Tbk	75,09	88,58	64,83	92,15
32	Zebra Nusantara, Tbk	43,32	22,26	11,94	9,89

Sumber : www.idx.co.id,2020

Data *Debt Equity Ratio* Sub Sektor Transportasi tahun 2015-2018 setiap perusahaan nilai rata-rata dari tahun ketahun mengalami fluktuasi pada tahun 2016 dan 2017 mengalami peningkatan dari tahun 2015, dan pada tahun 2018 nilai DER mengalami penurunan.

3. Data Return On Assets

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari www.idx.co.id. Ringkasan kinerja perusahaan tercatat tahunan oleh 32 Perusahaan yang termasuk sub sektor Transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018 adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Data ROA Perusahaan Sub Sektor Transportasi tahun 2015-2018

NO	Sub Sektor Transportasi	TAHUN			
		2015	2016	2017	2018
		%	%	%	%
1	Arpeni Pratama Ocean Line, Tbk	-49,1	-17,48	-22,42	-20,33
2	Adi Sarana Armada, Tbk	1,18	2,05	3,12	2,88
3	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya, Tbk	-17,67	-5,6	-40,11	-6,12
4	Blue Bird, Tbk	11,59	6,99	6,56	4,97
5	Berlian Laju Tanker, Tbk	185,17	-15,53	-10,99	6,79
6	Buana Listya Tama, Tbk	9,76	0,42	7,09	5,91
7	Capitol Nusantara Indonesia, Tbk	-5,65	-4,98	-4,33	-2,54
8	Cardig Aero Service, Tbk	22,94	17,99	16,94	10,1
9	Garuda Indonesia (Persero), Tbk	2,36	0,25	-18,04	-2,68
10	Humpuss Intermoda Transportasi, Tbk	2,29	3,26	5,7	5,22
11	Indonesia Air Tansport & Infrastruktur, Tbk	113,56	44,62	43,8	45,19
12	Tanah Laut, Tbk	6296,02	11104,5	15409,2	11570,9
13	ICTSI Jasa Prima, Tbk	3,68	7,26	10,07	10,97
14	Logindo Samuderamakmur, Tbk	3,68	7,26	10,07	10,97
15	Ekasari Lorena Transport, Tbk	133,39	138,83	88,59	96,76

16	Mitra Bantera Segara Sejati, Tbk	98,95	99,37	139,36	94,7
17	Mitra Interantional Resources, Tbk	208,93	130,64	601,33	346,05
18	Pelayaran Nelly Dwi Putri, Tbk	266,81	267,74	242,35	262,15
19	Indo Straits, Tbk	316,37	453,28	603,82	569,3
20	Ring Tenders Indonesia, Tbk	31,03	27,37	49,56	62,99
21	Steady Safe, Tbk	-3,28	-7,69	-12,95	-5,33
22	Sidomulyo Selaras, Tbk	11,79	219,2	-16,59	-3,43
23	Sillo Maritime Perdana, Tbk	-15,17	0,26	-9,81	-5,88
24	Samudera Indonesia	1,73	2,61	2,92	0,87
25	Soechi Lines, Tbk	7,98	3,81	3,98	1,04
26	Express Transindo Utama, Tbk	1,12	-7,22	-24,48	-41,96
27	Pelayaran Tempuran Emas, Tbk	17,8	9,17	1,83	0,41
28	Trans Power Marine, Tbk	1,48	1,22	4,24	5,25
29	Trada Maritime, Tbk	-37,17	-12,24	0,1	1,08
30	Weha Transportasi Indonesia, Tbk	-10,89	-8,03	16,81	3,01
31	Wintermar Offshore Marine, Tbk	-2,19	-5,72	-12	-2,83
32	Zebra Nusantara, Tbk	-38,44	-119,49	6,9	-3,53

Sumber : www.idx.co.id, data diolah peneliti Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2015-2018

Data *Return On Assets* Sub Sektor Transportasi tahun 2015-2018 setiap perusahaan nilai rata-rata dari tahun ketahun berfluktuasi.

4. Data Harga Saham

Data Harga Saham adalah data harga saham (x) yang telah terjadi *corporate action* dan tertera pada ringkasan kinerja perusahaan tercatat tahunan oleh 32 Perusahaan yang termasuk sub sektor Transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018 adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Data Harga Saham Sub Sektor Transportasi tahun 2015-2018

NO	Sub Sektor Transportasi	TAHUN			
		2015	2016	2017	2018
		Rp	Rp	Rp	Rp
1	Arpeni Pratama Ocean Line, Tbk	58	58	58	58
2	Adi Sarana Armada, Tbk	100	195	202	364
3	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya, Tbk	51	50	50	50
4	Blue Bird, Tbk	7.100	3.000	3.460	2.870
5	Berlian Laju Tanker, Tbk	196	196	196	196
6	Buana Listya Tama, Tbk	54	102	141	117
7	Capitol Nusantara Indonesia, Tbk	264	1.740	268	264
8	Cardig Aero Service, Tbk	1.130	945	900	710
9	Garuda Indonesia (Persero), Tbk	309	338	300	298
10	Humpuss Intermoda Transportasi, Tbk	750	770	730	700
11	Indonesia Air Tansport & Infrastruktur, Tbk	50	50	50	50
12	Tanah Laut, Tbk	130	132	556	596
13	ICTSI Jasa Prima, Tbk	94	246	91	84
14	Logindo Samuderamakmur, Tbk	640	336	280	280
15	Ekasari Lorena Transport, Tbk	125	99	79	50
16	Mitra Bantera Segara Sejati, Tbk	122	220	94	107
17	Mitra Interantional Resources, Tbk	265	318	590	488
18	Pelayaran Nelly Dwi Putri, Tbk	50	50	50	50
19	Indo Straits, Tbk	138	76	114	133
20	Ring Tenders Indonesia, Tbk	845	800	600	320
21	Steady Safe, Tbk	160	170	181	188
22	Sidomulyo Selaras, Tbk	90	88	306	199
23	Sillo Maritime Perdana, Tbk	500	448	470	50
24	Samudera Indonesia	253	281	390	310
25	Soechi Lines, Tbk	475	334	236	131
26	Express Transindo Utama, Tbk	105	170	50	90
27	Pelayaran Tempuran Emas, Tbk	1.950	1.750	1.145	800
28	Trans Power Marine, Tbk	238	316	165	248
29	Trada Maritime, Tbk	48	137	198	170
30	Weha Transportasi Indonesia, Tbk	144	152	202	152
31	Wintermar Offshore Marine, Tbk	167	220	294	220
32	Zebra Nusantara, Tbk	84	50	50	50

Sumber : www.idx.co.id ,data diolah peneliti Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2015-2018

Data Harga SahamSub Sektor Transportasi tahun 2015-2018 diliat dari rata-rata Harga saham dari tahun ke tahun mengalami penurunan

IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Analisis

Data-data yang telah dihimpun dianalisis dengan menggunakan analisis regresi linier berganda dengan tahapan analisis berikut :

Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Uji normalitas menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov* menunjukkan nilai *residual* terstandarisasi berdistribusi normal dimana nilai Sig > alpha sebagai berikut :

Tabel 5 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Standardized Residual
N		72
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	30.22588126
Most Extreme Differences	Absolute	.145
	Positive	.054
	Negative	-.145
Kolmogorov-Smirnov Z		1.233
Asymp. Sig. (2-tailed)		.095

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber : Data diolah ,OutputSPSS

Uji mulikolinieritas

Pada tabel 6, terlihat bahwa tidak terjadi multikolinieritas.

Tabel 6 Hasil Uji Multikolinieritas

Collinearity Statistics		
Model	Tolerance	VIF
1		
(Constant)		
<i>Current Ratio</i>	0.913	1.095
<i>Debt Equity Ratio</i>	0.946	1.057
<i>Return On Assets</i>	0.923	1.084

Sumber : Data diolah, Outuput SPSS

Uji Heteroskedastisitas

Uji *Glesjer* digunakan untuk meregres nilai absolut *residual* terhadap variabel independen. Hal ini terlihat dari probabilitas signifikansinya di atas tingkat kepercayaan 5% maka disimpulkan bahwa model regresi tidak mengandung adanya Heteroskedastisitas.

Tabel 7 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	0.32	0.056		5.716	.00
<i>Current Ratio</i>	0,00	0,00	-0.187	1.51	0.136
1 <i>Debt Equity Ratio</i>	-0.003	0.003	-0.094	0.769	0.445
<i>Return On Assets</i>	0	0.002	-0.068	0.551	0.583

a. Dependent Variable: ABRES

Sumber : Data diolah ,Output SPSS

Uji Autokorelasi**Tabel 8 Hasil Uji Auto Korelasi****Model Summary^b**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.500 ^a	.250	.214	1.65983	1,975

a. Predictors: (Constant), X3,X2,X1

b. Dependent Variable: y

Sumber : Data diolah, Output SPSS

Hasil analisis di atas di peroleh nilai DW = 1,975 , berdasarkan angka DW di peroleh berada di antara -2 sampai dengan 2 Artinya untuk uji ini .

2. Uji Linieritas

Uji linieritas bertujuan untuk mengetahui apakah dua variabel mempunyai hubungan yang linier atau tidak secara signifikan. Salah satu metode yang di gunakan adalah Uji LM-Test. Prinsip metode ini adalah membandingkan nilai X^2 hitung ($n \times R^2$) dengan nilai X^2 tabel dengan $df=(n,\alpha)$. (suliyanto:2011)

Hasil dari uji linieritas menggunakan *Lagrange Multiplier (LM-Test)* adalah sebagai berikut :

Table 9 Hasil Uji Linieritas**Lagrange Multiplier (LM-Test)**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.026 ^a	0.001	-0.043	0.308749

a. Predictors: (Constant), X3Sqr, X2Sqr, X1Sqr

b. Dependent Variable: Unstandardized Residual

Sumber : data diolah , Output SPSS

Berdasarkan output diatas maka di peroleh koefisien determinasi (R^2) persamaan regresi yang baru 0,001 sehingga nilai X^2 sebesar $n(72) \times 0,001 = 0,072$ sedangkan nilai X^2 tabel dengan $df : 0,05 , (72-1)$ adalah 91,67 (tabel chi square). Kesimpulannya nilai X^2 hitung $0,072 <$ nilai X^2 tabel (92,81) maka dapat disimpulkan model regresi benar adalah linier.

3. Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda dalam penelitian ini dipergunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh variabel bebas *Current Ratio*, *Debt Equity Ratio*, *Return On Assets* terhadap harga saham di nyatakan sebagai berikut :

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + e$$

Tabel 10. Hasil Analisis Regresi Berganda Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardize d Coefficient s	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-1.575	9.593		-.164	.870
<i>CurrentRatio</i>	.004	.018	.024	.202	.841
<i>DebtEquityRatio</i>	-1.033	.560	-.214	-1.843	.070
<i>ReturnOnAssets</i>	.678	.289	.275	2.345	.022

a. Dependent Variable: hargasaham

Sumber : Data diolah, OutputSPSS

Hasil pengujian persamaan regresi pada tabel diatas dapat dijelaskan sebagai berikut :

$$\text{Return Saham (Y)} = -1,575a + 0,004X_1 - 1,033X_2 + 0,678X_3 + e$$

Berdasarkan model persamaan regresi pada tabel diatas dapat disimpulkan bahwa :

Konstanta (a) : -1,575, nilai konstanta bernilai negatif, artinya jika skor variabel Current Ratio, Debt Equity Ratio dan Return On Assets tidak ada atau sama dengan 0, maka skor harga Saham akan semakin berkurang.

Koefisien (b1) : *Current Ratio* memiliki koefisien regresi 0,004. Hal ini menunjukkan apabila *Current Ratio* memiliki hubungan searah (Positif) terhadap Harga Saham artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan Current Ratio mengalami kenaikan maka Harga Saham akan naik.

Koefisien (b2) : *Debt Equity Ratio* memiliki hubungan negatif tidak searah terhadap Harga Saham dengan koefisien regresi -1,033 artinya jika variabel independen lain nilainya

tetap dan Debt Equity Ratio mengalami kenaikan maka Harga Saham akan turun.

Koefisien (b₃) : *Return On Assets* memiliki koefisien Regresi - 0,678 yang menunjukkan hubungan searah (positif) terhadap Harga Saham, Artinya variabel independen lain nilainya tetap dan *Return On Assets* mengalami kenaikan maka Harga Saham akan naik.

4. Uji Parsial (Uji t)

Pengujian secara parsial ditujukan untuk mengetahui adanya keberartian pengaruh masing-masing variabel bebas *Current Ratio*, *Debt Equity Ratio*, *Return Assets* terhadap Harga Saham. Keberartian ditunjukkan dengan nilai probabilitas atau signifikansi t hitung hasil perhitungan masing-masing variabel bebas.

Berdasarkan tabel 10 hasil pengujian dari pengaruh *Current Ratio*, *Debt Equity Ratio*, *Return On Assets* terhadap Harga Saham adalah :

H₁ : Nilai Uji t dari variabel *Current Ratio* (X¹) berpengaruh sebesar 0,024 atau 2,4%. Nilai t_{hitung} sebesar 0,202 < T_{tabel} 1,995 dengan tingkat signifikan 0,841 > 0,05, sehingga H₁ *Current Ratio* berpengaruh positif tidak signifikan terhadap harga saham.

H₂ : Nilai Uji t dari variabel *Debt Equity Ratio* (X²) berpengaruh - 0,214 atau -21,4%. Nilai T_{hitung} sebesar 1,843 < T_{tabel} 1,995 dengan tingkat signifikan 0,070 > 0,005, sehingga H₂ *Debt Equity Ratio* berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap harga saham.

H₃ : Nilai Uji t dari variabel *Return On Assets* (X³) berpengaruh 0,275 atau 27,5%. Nilai T_{hitung} sebesar 2,345 > T_{tabel} 1,995 dengan tingkat signifikan 0,022 < 0,05, sehingga H₃ *Return On Assets* berpengaruh positif dan signifikan terhadap harga saham.

5. Uji Anova (Uji F)

Uji F digunakan untuk menguji signifikansi model regresi. Tujuan dari uji F ini adalah untuk membuktikan secara statistik bahwa keseluruhan koefisien regresi yang digunakan dalam analisis ini signifikan. Apabila nilai signifikan F lebih kecil dari 0,05 maka model regresi signifikan secara statistik.

Tabel 5.9 :Hasil Uji Anova / Uji F
ANOVA^b

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	1.025	3	.342	3.581	.018 ^a
Residual	6.487	68	.095		
Total	7.511	71			

a. Predictors: (Constant), ReturnOnAssets, DebtEquityRatio, CurrentRatio

b. Dependent Variable: HargaSaham

Sumber : Data dioah , Ouput SPSS

Hasil pengujian menunjukkan nilai $F_{hitung} 3,581 > F_{tabel} 2,74$ dengan nilai signifikan $0,018 < \alpha 0,05$ sehingga *Current Ratio, Return On Equity, Return On Assets* berpengaruh secara simultan terhadap harga saham

6. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi merupakan suatu alat yang digunakan untuk mengukur kemampuan variabel independen dalam menjelaskan nilai variabel dependen. **Tabel 5.10: Uji Koefisien Determinasi**

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.369 ^a	.136	.38	.30885

a. Predictors: (Constant), ReturnOnAssets, DebtEquityRatio, CurrentRatio

b. Dependent Variable: HargaSaham

Sumber : Data diolah , OutputSPSS

R Square sebesar 38% hal ini berarti 38 % variabel independen dalam penelitian mempengaruhi harga saham sisanya 62% di pengaruhi oleh faktor lain.

B. Pembahasan

1 . Pengaruh CR terhadap Harga Saham

Hasil analisis menunjukkan *Current Ratio* berpengaruh positif tidak signifikan terhadap harga Saham Sub Sektor Transportasi. Hal ini bermakna bahwa perusahaan yang memiliki *Current Ratio* yang tinggi belum tentu akan menghasilkan harga Saham yang tinggi pula. Nilai CR yang rendah

akan berakibat pada menurunnya harga pasar saham perusahaan bersangkutan, namun CR terlalu tinggi belum tentu baik karena pada kondisi tertentu hal tersebut menunjukkan banyak dana perusahaan yang menganggur (aktivitas sedikit) yang pada akhirnya dapat mengurangi kemampuan laba perusahaan. Nilai *Current Ratio* yang tinggi menunjukkan ketersediaan aktiva lancar guna melunasi kewajiban lancar juga tinggi. *Current Ratio* yang tinggi akan berpengaruh negatif terhadap kemampuan memperoleh laba, karena banyaknya dana yang harusnya bisa digunakan untuk biaya operasional yang menghasilkan laba malah di gunakan untuk membayar hutang jangka pendek perusahaan, hal inilah yang menyebabkan adanya pengaruh positif namun tidak signifikan antara *Current Ratio* dengan harga saham karena pada umumnya investor lebih tertarik untuk berinvestasi dengan melihat variabel fundamental yang lain, oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi tingkat *current ratio* perusahaan akan mendorong peningkatan kualitas harga saham. Sebaliknya, semakin rendah tingkat *current ratio* perusahaan akan cenderung menurunkan kualitas harga saham. Sehingga hipotesis pertama di tolak.

Temuan penelitian ini mendukung temuan Novitasari, Riris (2016) yang bahwa *Current Ratio* berpengaruh positif tidak signifikan terhadap Harga Saham.

2. Pengaruh DER terhadap Harga Saham

Hasil analisis menunjukkan bahwa *Debt Equity Ratio* berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap Harga Saham Sub Sektor Transportasi pada tahun 2015-2018. Hal ini berarti bahwa bila *Debt Equity Ratio* naik maka Harga Saham juga kan naik.

Semakin tinggi nilai *debt to equity ratio* (DER) suatu perusahaan, maka itu mengindikasikan semakin besar pula perusahaan menggunakan utang untuk modal bisnis. Begitu pun sebaliknya, semakin kecil nilai DER, semakin kecil pula penggunaan utang oleh perusahaan, oleh karena itu *Debt Equity Ratio* yang tinggi bisa berdampak terhadap harga sahamnya sehingga para pemegang saham berfikir bahwa tingkat pengembalian investasi semakin rendah karena semakin tinggi hutang perusahaan. Namun pada penelitian ini tidak signifikan artinya tidak memberikan pengaruh yang berarti, karena Investor lebih memperhatikan faktor variabel lainnya yang lebih mempengaruhi harga saham. Hasil ini menggambarkan bahwa kenaikan *Debt Equity Ratio* (DER) tidak terlalu memiliki peran yang berarti untuk Harga saham. Sehingga untuk Hipotesis ke dua di tolak.

Hasil penelitian ini mendukung temuan Martha dan Febryana Yanti (2019) bahwa *Debt Equity Ratio* (DER) secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap Harga Saham.

3. Pengaruh ROA terhadap Harga Saham

Hasil analisis menunjukkan bahwa *Return On Assets* berpengaruh positif signifikan terhadap Harga Saham Sub Sektor Transportasi tahun 2015-2018. Karena dari analisis diperoleh nilai Uji t 0,275 atau 27,5% nilai Thitung sebesar 2,345 > Ttabel 1,995 signifikan 0,022 < 0,05 artinya jika *Return On Assets* naik maka harga saham akan naik.

Return On Assets dapat memberikan pengaruh terhadap perubahan laba perusahaan yaitu dengan semakin tingginya nilai rasio maka semakin tinggi pula laba yang di hasilkan karena penambahan asset dapat digunakan untuk membiayai operasional perusahaan yang akhirnya memperoleh dapat menghasilkan laba. Oleh karena itu *Return On Assets* yang tinggi seharusnya bisa memberikan indikasi bagi para pemegang saham bahwa tingkat pengembalian investasi semakin tinggi karena semakin tinggi pula laba bersih yang di hasilkan oleh perusahaan .Hasil ini menggambarkan bahwa kenaikan *return on assets* (ROA) memiliki peran yang berarti untuk harga saham. Sehingga untuk Hipotesis ke tiga diterima.

Hasil penelitian ini juga didukung oleh penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Novitasari, Riris (2016) yang menyatakan bahwa *return on assets* (ROA) secara parsial berpengaruh positif signifikan terhadap Harga Saham.

4. Pengaruh CR, DER dan ROA secara simultan terhadap Harga Saham

Hasil analisis menunjukan bahwa *Current Ratio*, *Debt Equity Ratio*, *Return On Assets* berpengaruh secara simultan terhadap harga saham sehingga hipotesis diterima Diketahui bahwa variabel dalam penelitian ini adalah variabel fundamental yaitu variabel yang digunakan untuk menentukan analisis sekuritas dalam menentukan keputusan investasi. Secara garis besar investasi membutuhkan beberapa teknik analisis yaitu secara teknikal maupun secara fundamental.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. *Current Ratio* berpengaruh positif tidak signifikan terhadap Harga Saham Sub Sektor Transportasi pada tahun 2015-2018. Perusahaan yang memiliki *Current Ratio* yang tinggi akan berpengaruh negatif terhadap kemampuan memperoleh laba, karena banyaknya dana yang harusnya bisa digunakan untuk biaya operasional yang menghasilkan laba malah di gunakan untuk membayar hutang jangka pendek perusahaan, hal inilah yang menyebabkan adanya pengaruh positif namun tidak signifikan antara *Current Ratio* dengan

harga saham karena pada umumnya investor lebih tertarik untuk berinvestasi dengan melihat variabel fundamental yang lain, oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi tingkat *current ratio* perusahaan akan mendorong peningkatan kualitas harga saham.

2. *Debt Equity Ratio* berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap Harga Saham Sub Sektor Transportasi pada tahun 2015-2018. Semakin tinggi nilai *debt to equity ratio* (DER) suatu perusahaan mengindikasikan semakin besar pula perusahaan menggunakan utang untuk modal bisnis. Begitu pun sebaliknya, semakin kecil nilai DER, semakin kecil pula penggunaan utang oleh perusahaan, oleh karena itu *Debt Equity Ratio* yang tinggi bisa berdampak terhadap harga sahamnya sehingga para pemegang saham berfikir bahwa tingkat pengembalian investasi semakin rendah karena semakin tinggi hutang perusahaan.
3. *Return On Assets* berpengaruh positif signifikan terhadap harga saham Sub Sektor Transportasi pada tahun 2015-2018. *Return On Assets* dapat memberikan pengaruh terhadap perubahan laba perusahaan yaitu dengan semakin tingginya nilai rasio maka semakin tinggi pula laba yang di hasilkan karena penambahan asset dapat digunakan untuk membiayai operasional perusahaan yang akhirnya memperoleh dapat menghasilkan laba, oleh karena itu *Return On Assets* yang tinggi seharusnya bisa memberikan indikasi bagi para pemegang saham bahwa tingkat pengembalian investasi semakin tinggi karena semakin tinggi pula laba bersih yang di hasilkan oleh perusahaan. Hasil ini menggambarkan bahwa kenaikan *return on assets* (ROA) memiliki peran yang berarti untuk harga saham.
4. *Current Ratio, Debt Equity Ratio, Return On Assets* berpengaruh secara simultan terhadap Harga Saham Sub Sektor Transportasi pada tahun 2015-2018. Karena berdasarkan analisa diperoleh nilai *Current Ratio, Debt Equity Ratio, Return On Assets* berpengaruh secara simultan terhadap harga saham.

B. Saran

1. Bagi Investor hendaknya memperhatikan nilai *current ratio* yang tinggi bukan berarti perolehan harga saham juga akan tinggi, dan memperhatikan tingginya *Return On Assets* yang akan menyebabkan perolehan harga saham yang mengakibatkan besarnya tingkat pengembalian saham.
2. Bagi peneliti dengan topik sejenis disarankan untuk melakukan kajian lebih lanjut dengan memasukkan variabel bebas lainnya atau dengan variabel fundamental lain yang dapat berpengaruh terhadap return saham.

DAFTAR PUSTAKA

- Brigham, Eugene F. Dan Joel F. Houston. 2014. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan. Buku 1. Edisi 11*. Jakarta : Salemba Empat.
- Edy Sutrisno. 2010. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi Pertama. Cetakan Pertama. Jakarta : Penerbit Kencana
- Fahmi, Irham. 2015. *Pengantar Manajemen Keuangan Teori Dan Soal Jawab*. Edisi Keempat. Bandung : Alfabeta
- Gibson, M. 2013. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Cetakan Ke Dua. Jakarta: Erlangga.
- Hanafi, Mahduh Dan Abdul Halim. 2012. *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: (UPP) STIM YKPN.
- Husnan, Suad Dan Enny Pudjiastuti. 2012. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan. Edisi Keenam. Cetakan Pertama*. Yogyakarta: (UPP) STIM YKPN
- Imam, Ghozali. 2016. *Aplikasi Analisis Multivariate: Dengan Program Ibm Spss23. Edisi 8*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Jatmiko, Dadang Prasetyo. 2017. *Pengantar Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: Dinda Kreatif.
- Jogiyanto, Hartono. 2016. *Teori Portofolio Dan Analisis Investasi, Edisi Kesepuluh*. Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta.
- Kasmir. 2014. *Analisis Laporan Keuangan, Edisi Pertama, Cetakan Ketujuh*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Kurniasari, Rahmah. 2014. *Manajemen Keuangan. Cetakan Ke Dua*. Jakarta: Erlangga
- _____. 2010. *Pengantar Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Press.
- Samsul, M. 2015. *Pasar Modal Dan Manajemen Portofolio*. Jakarta: Erlangga
- Sartono, Agus. 2010. *Manajemen Keuangan: Teori Dan Aplikasi*. Yogyakarta : BPFE
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitati, Kualitatif dan R & D*. Bandung : Alfabeta
- Suliyanto. 2011. *Ekonometrika Terapan: Teori Dan Aplikasi Dengan Spss. Edisi 1*. Yogyakarta: Andi

Winarno, Wing Wahyu. 2011. Analisis Ekonometrika dan Aplikasi.
Yogyakarta : UPP STIM YKPN