

**PENGARUH PROFITABILITAS DAN *LEVERAGE* TERHADAP HARGA
SAHAM
(Studi Pada Perusahaan Transportasi Yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia
(BEI) Tahun 2017-2021)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian Sarjana Ekonomi Program Studi

S1 Akuntansi

SYIFA AMALIA

C10190188



SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI (STIE) EKUITAS

BANDUNG

2023

**PENGARUH PROFITABILITAS DAN *LEVERAGE* TERHADAP HARGA
SAHAM
(Studi Pada Perusahaan Transportasi Yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia
(BEI) Tahun 2017-2021)**

SYIFA AMALIA

C10190188

Bandung, 07 Februari 2023

Pembimbing



Aneu Kuraesin S.E., M.Si

Mengetahui,

Ketua STIE Ekuitas

Ketua Program Studi S1 Akuntansi



Prof. Mokhamad Anwar, SE., M.Si., Ph.D



Dwi Puryati, SE., M.Si., Ak., CA

Tanggung Jawab Yuridis ada Pada Penulis

PERTANYAAN PROGRAM SARJANA

Dengan ini saya mengatakan bahwa

- 1 Karya tulis saya, skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik sarjana, baik di Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Ekuitas maupun di perguruan tinggi lainnya
- 2 Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan pembimbing dan penguji
- 3 Dalam karya tulis ini, tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan nama jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah yang disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar Pustaka
- 4 Pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Bandung, Januari 2023

Yang Membuat Pernyataan



Syifa Amalia

**PENGARUH PROFITABILITAS DAN *LEVERAGE* TERHADAP HARGA
SAHAM**
**(Studi Pada Perusahaan Transportasi Yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia
(BEI) Tahun 2017-2021)**

Ditulis Oleh :

Syifa Amalia

Pembimbing :

Aneu Kuraesin S.E.M.Si

ABSTRAK

Perusahaan transportasi semakin berkembang pesat seiring dengan meningkatnya kebutuhan. Intensitas kebutuhan masyarakat yang tinggi juga dapat meningkatkan nilai bagi perusahaan sehingga diperlukan pengelolaan serta manajemen yang baik sehingga investor dapat mempertimbangkan suatu kondisi perusahaan dalam kondisi sehat.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh profitabilitas dan *leverage* terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) pada periode 2017-2021. Profitabilitas diukur menggunakan *earning per share* (EPS) , *Leverage* diukur dengan menggunakan *debt to equity ratio* (DER) dan harga saham diukur dengan menggunakan *Closing Price*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif dan juga verifikatif. Data yang digunakan dalam penelitian merupakan data sekunder dan menggunakan populasi sebanyak 47 perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) pada periode 2017-2021. Sampel penelitian sebanyak 15 perusahaan terpilih dengan menggunakan metode *non probability sampling* dengan teknik *purposive sampling*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial profitabilitas berpengaruh terhadap harga saham dan *Leverage* tidak berpengaruh secara parsial terhadap harga saham, tetapi Profitabilitas dan *Leverage* berpengaruh secara simultan terhadap harga saham.

Kata Kunci : Profitabilitas, *Leverage*, Harga Saham

THE INFLUENCE OF PROFITABILITY AND LEVERAGE ON STOCK PRICE
(STUDY ON TRANSPORTATION COMPANIES LISTED ON INDONESIA
STOCK EXCHANGE (IDX) PERIOD 2017-2021)

Written by :

Syifa Amalia

Preceptor :

Aneu Kuraesin S.E.M.Si

ABSTRACT

Transportation companies are growing so fast along with the increasing needs. The high intensity of community needs can also increase the value of the company, good management is needed so that investors can consider a company in a healthy condition.

This study aims to know how profitability and leverage affect stock prices in transportation companies listed on the Indonesian Stock Exchange (IDX) in the 2017-2021 period. Profitability is measured using earnings per share (EPS), leverage is using the debt-to-equity ratio (DER), and stock prices using the closing price. The method used in this research is a quantitative method with a descriptive as well as a verification approach. The data used in this research is secondary data and uses a population of 47 transportation companies listed on the Indonesian Stock Exchange (IDX) in the 2017-2021 period. The research sample is 15 selected companies using a non-probability sampling method with a purposive sampling technique.

The results showed that partial profitability has an effect on stock prices and Leverage has no partial effect on stock prices, but Profitability and Leverage have a simultaneous effect on stock prices.

Keywords : Profitability, leverage, stock price

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Dengan mengucapkan kalimat hamdallah serta ucap syukur terhadap kebaikan dan kehadiran Allah SWT, karena atas rahmat serta karunianya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “pengaruh profitabilitas dan *Leverage* terhadap harga saham (studi kasus pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia tahun 2017-2021).

Dalam proses pengerjaan serta penyelesaian skripsi ini, penulis telah memperoleh bantuan moril maupun materil dan juga bimbingan pengarahan serta dorongan dari berbagai pihak yang sangat membantu dalam kelancaran dalam penulisan skripsi ini, serta banyak dukungan yang didapatkan yang dimana hal tersebut membuat penulis semakin semangat untuk menyelesaikan skripsi ini, penulis juga menyadari tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak sangatlah sulit bagi penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu. oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Allah SWT yang selalu memberikan kemudahan dan juga melimpahkan karunia-nya, puji serta syukur selalu dipanjatkan untuk-Nya.
2. Usman Hidayat dan Maratun Adawiyah selaku orangtua penulis yang selalu mendoakan kesehatan serta kebahagiaan penulis dan juga selalu memberikan dukungan moril maupun materil dan juga kasih sayang yang tiada hentinya sehingga penulis dapat menyelesaikan studinya.

3. Rafin Dapa dan Dzakira Talita Zahra selaku adik penulis yang selalu jadi motivasi untuk terus belajar dan semangat menggapai cita-cita penulis.
4. Prof. Mokhamad Anwar, SE., M.Si., PhD selaku Ketua STIE Ekuitas Bandung.
5. Dr. Ir. Dani Dagustani, M.M. selaku Wakil Ketua I Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi EKUITAS.
6. Dr. Neneng Haryati, S.E., M.M. selaku Wakil Ketua II Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi EKUITAS.
7. Dr. Anton Mulyono Azis, SE., MT. selaku Wakil Ketua III Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi EKUITAS
8. Dwi Puryati, SE., M.Si., Ak., CA. selaku Ketua Program Studi S1 Akuntansi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi EKUITAS.
9. Hery Syarul Homan, S.Pd., M. Pd., M.Ak. selaku Sekretaris Program Studi S1 Akuntansi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi EKUITAS.
10. Aneu Kuraesin S.E.M.Si. selaku dosen pembimbing skripsi, yang telah memberikan waktu, tenaga dan pikiran dalam memberikan bimbingan serta pengarahan dalam proses penyusunan skripsi ini.
11. Dwi Puryati, SE., M.Si., Ak., CA. selaku Dosen Wali yang telah memberikan arahan dan masukan selama proses perkuliahan.
12. Seluruh dosen Program Studi S1 Akuntansi yang telah memberikan ilmu yang sangat bermanfaat serta seluruh staf karyawan STIE Ekuitas.
13. Dwi Intania, Ratna Rahayu, Novelia Ellena, Nathasya Maharani selaku kawan seperjuangan di kampus dari awal hingga akhir semester akhir yang selalu

mengingatkan untuk terus semangat dalam belajar dan juga selalu membantu selama perkuliahan.

14. Kepada sahabat terbaik yaitu Aulia Nisa Nurhafizawati, Dela Puspitasari, Delia Trianingsih, Diyanah Lestari, Melinda Fajriah, dan Titin Komalasari yang selalu menuntun dalam kebaikan serta selalu menyemangati satu sama lain
15. Seluruh teman-teman di STIE Ekuitas maupun di luar STIE Ekuitas yang telah memberikan doa, dukungan dan semangatnya.

Penulis berharap dengan adanya skripsi ini dapat membantu serta bermanfaat bagi peneliti selanjutnya maupun bagi para pembacanya. Atas perhatiannya peneliti mengucapkan terimakasih.

Bandung, Januari 2023

Penulis



Syifa Amalia

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	12
1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian.....	12
1.4 Kegunaan Penelitian	13
1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian	15
BAB II.....	16
TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS PENELITIAN ...	16
2.1 Tinjauan Pustaka.....	16
2.1.1 Harga Saham.....	16
2.1.2 Profitabilitas.....	20
2.1.3 <i>Leverage</i>	25
2.2 Penelitian Terdahulu	30
2.3 Kerangka Pemikiran.....	40
2.3.1 Pengaruh Profitabilitas Terhadap Harga Saham	41
2.3.2 Pengaruh <i>Leverage</i> Terhadap Harga Saham.....	43
2.4 Paradigma Penelitian	46
2.5 Hipotesis Penelitian	46
BAB III	48
OBJEK DAN METODE PENELITIAN.....	48
3.2.1 Objek Penelitian.....	48
3.2.2 Metode Penelitian	49

3.2.1	Metode yang digunakan	49
3.2.2	Operasional variabel penelitian.....	51
3.2.3	Populasi dan teknik penentuan sampel penelitian.....	55
3.2.4	Jenis Dan Teknik Pengumpulan Data	61
3.2.4.1	Jenis dan sumber data	61
3.2.4.2	Teknik pengumpulan data.....	62
3.2.5	Rancangan Pengujian Hipotesis.....	62
3.2.5.1	Statistik deskriptif	62
3.2.5.2	Analisis Regresi Data Panel	63
3.2.5.3	Uji asumsi klasik.....	66
3.2.5.4	Koefisien determinasi (R^2).....	68
3.2.5.5	Rancangan Pengujian Hipotesis.....	69
BAB IV		72
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		72
4.1	Hasil Penelitian	72
4.1.1	Profitabilitas Terhadap Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	74
4.1.2	Leverage Terhadap Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	80
4.1.3	Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	85
4.1.4	Pengaruh Profitabilitas dan <i>Leverage</i> Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021.....	90
4.1.4.1	Hasil Analisis Deskriptif.....	90
4.1.4.2	Analisis Regresi Data Panel.....	92
4.1.4.3	Hasil Uji Asumsi Klasik	95
4.1.4.4	Analisis koefisien Determinasi	98
4.1.5	Pengaruh Profitabilitas Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transposrtasi di Indonesia Pada Periode 2017-2021	100
4.1.6	Bagaimana Pengaruh <i>Leverage</i> Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi di Indonesia Pada Periode 2017-2021	101
4.2	Pembahasan.....	102

4.2.1	Profitabilitas Terhadap Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021	102
4.2.2	Bagaimana <i>Leverage</i> Terhadap Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021	103
4.2.3	Bagaimana Harga Saham Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021	104
4.2.4	Bagaimana Pengaruh Profitabilitas dan <i>Leverage</i> Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021	104
4.2.5	Bagaimana Pengaruh Profitabilitas Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021	105
4.2.6	Bagaimana Pengaruh <i>Leverage</i> Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021	106
4.2.7	Bagaimana Pengaruh Profitabilitas Dan <i>Leverage</i> Secara Bersamaan Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021	107
BAB V		108
KESIMPULAN DAN SARAN.....		108
5.1	Kesimpulan	108
5.2	Saran	110
DAFTAR PUSTAKA		112
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 1 1 Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2017-2021	5
Tabel 1 2 Earning Per Share (EPS) Perusahaan Transportasi pada Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021.....	6
Tabel 1 3 Hasil Perhitungan DER Perusahaan Transportasi pada Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021.....	9
Tabel 2 1 Penelitian Terdahulu	30
Tabel 3 1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional.....	53
Tabel 3 2 Daftar Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia .	55
Tabel 3 3 Data Hasil Pemilihan Sampel	59
Tabel 3 4 Daftar Perusahaan Sampel	60
Tabel 4. 1 Daftar Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang terpilih dan memenuhi kriteria menjadi Sampel penelitian	73
Tabel 4. 2 Perkembangan Earning Per Share (EPS) Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	74
Tabel 4. 3 Data Perkembangan Debt to Equity Ratio (DER) Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	80
Tabel 4. 4 Perkembangan Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	86
Tabel 4. 5 Uji Chow	93
Tabel 4. 6 Uji Hausman	93
Tabel 4. 7 Uji <i>Lagrange Multiplier</i>	94
Tabel 4. 8 Uji Multikolinieritas.....	96
Tabel 4. 9 Durbin Watson Test	97
Tabel 4. 10 Uji Heteroskedastisitas.....	98
Tabel 4. 11 <i>Random Effect Model</i> (REM)	99
Tabel 4. 12 Uji T Variabel Profitabilitas.....	100
Tabel 4. 13 Uji Simultan (Uji F).....	102

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 1 Kerangka Pemikiran	45
Gambar 2 2 Paradigma Penelitian.....	46
Gambar 4. 1 Grafik Profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) Periode 2017-2021	76
Gambar 4. 2 Rata-rata perkembangan <i>Earning per share</i> (EPS) per Tahun Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	79
Gambar 4. 3 Grafik Perkembangan <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	82
Gambar 4. 4 Rata-rata Perkembangan Debt to Equity Ratio (DER) Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	84
Gambar 4. 5 Grafik Perkembangan Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	87
Gambar 4. 6 Rata-rata Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	89
Gambar 4. 7 Uji Statistik Deskriptif	90
Gambar 4. 8 Hasil Uji Normalitas.....	95

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Populasi.....	115
Lampiran 2 Tabulasi Data Sampel.....	117
Lampiran 3 Hasil Output Eviews.....	126
Lampiran 4 Surat Keterangan Pembimbing Skripsi.....	133
Lampiran 5 Kartu Bimbingan Skripsi	136
Lampiran 6 Daftar Riwayat Hidup.....	143

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pasar modal Indonesia memainkan peran penting dalam perekonomian negara. Secara teoritis, keadaan pasar modal sendiri sangat dipengaruhi oleh prospek perekonomian secara keseluruhan. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang Pasar yang mendasari segala aktivitas yang terjadi didalamnya serta tertulis dalam pasal tanggungjawab sebagai pacuan dalam membangun pemerataan pertumbuhan serta stabilitas ekonomi secara nasional dan juga mendefinisikan pasar modal sebagai kegiatan yang berkaitan dengan penawaran umum dan perdagangan efek, perusahaan publik yang berkaitan dengan efek yang diterbitkannya, serta lembaga dan profesi yang berkaitan dengan efek.

Dimasa seperti ini pasar modal sendiri dapat dikatakan sebagai aspek penting bagi keberlangsungan perekonomian suatu negara. Baik dari sisi permintaan modal oleh perusahaan yang biasanya disebut sebagai emiten maupun sisi penawaran oleh pemilik modal yang biasanya disebut sebagai investor. Dengan kemampuan menyediakan modal dalam jangka panjang dan juga tanpa batas, menjadi salah satu keuntungan yang akan dirasakan dari pasar modal itu sendiri.

Investasi modal pada saat ini dapat dikatakan sebagai aspek utama bagi kebijakan manajemen keuangan karena investasi sendiri merupakan bentuk alokasi modal yang dimana dalam realisasinya harus menghasilkan manfaat serta keuntungan yang akan diterima dimasa mendatang. yang dimana investasi dalam saham menjadi salah satu cara alternatif bagi para perusahaan untuk mengembangkan suatu usahanya dan juga bagi para investor yang ingin memperoleh keuntungan besar dengan dana yang sedikit.

Investasi saham memang memberikan peluang yang tinggi, akan tetapi tidak lepas dari resiko yang tinggi pula. Oleh karena itu sebelum investor melakukan penanaman modal terhadap perusahaan, maka dibutuhkan untuk menganalisis saham yang akan dibeli terlebih dahulu, yang dimana tujuannya adalah agar meminimalisir risiko yang akan dihadapi, dengan melakukan analisis teknikal maupun fundamental. Dengan adanya investasi dalam segala bidang usaha membuat ekonomi terus berkembang yang dimana pertumbuhan ekonomi sendiri merupakan pendapatan nasional agregatif.

Salah satu investasi yang cukup menguntungkan pada saat ini diantaranya ada perusahaan transportasi, yang dimana transportasi ini memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat, yang tujuannya sendiri adalah untuk memberikan layanan berupa jasa yang selalu dibutuhkan setiap harinya oleh masyarakat dan dapat menjadikan orang lebih mudah dalam berpindah tempat dari satu tujuan ke tujuan lainnya.

Dalam pembangunan ekonomi memerlukan jasa transportasi yang memadai, tanpa transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan hasil yang

memuaskan dalam pembangunan perekonomian negara. Dengan berkembangnya industri transportasi yang semakin pesat, berdampak pula pada peningkatan jumlah kendaraan yang ada. Untuk mendukung mobilitas masyarakat yang tinggi diperlukan sarana transportasi yang efisien untuk menghindari atau mengurangi kemacetan. Pemerintah Indonesia sudah mengeluarkan dana yang digunakan untuk membangun serta mengembangkan investasi asing pada pelabuhan, bandar udara, proyek kereta maupun jalan raya. Dan dengan adanya konstruksi infrastruktur transportasi melalui investasi asing ini diharapkan agar memberikan kenyamanan serta kemudahan dalam transportasi maupun logistik.

Akan tetapi sejak diumumkannya pandemi covid-19 pada maret 2020 selain menyebabkan dampak negatif dari sisi kesehatan juga berpengaruh negatif terhadap perekonomian global dan sejak itu pemerintah memberlakukan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Akibat penerapan peraturan tersebut, banyak perusahaan yang terpaksa harus segera mencari strategi untuk melaksanakan kelangsungan usaha. Berkembangnya kasus covid-19 menyebabkan pemerintah berkali-kali memutuskan untuk memperpanjang masa PSBB atau mengubah PSBB transisi menjadi PSBB yang lebih ketat yang dimana ini berdampak signifikan terhadap banyak perusahaan swasta dan BUMN. Efek pertama dari pandemi ini adalah transisi sistem keuangan perusahaan ke Zero-Based Budgeting. Yang kedua adalah PHK massal di berbagai perusahaan. Efek ketiga adalah kekacauan produksi perusahaan. Efek keempat adalah penurunan produktivitas perusahaan. Efek terakhir adalah kerugian sehingga menyebabkan kebangkrutan perusahaan akibat ketidakmampuan perusahaan bertahan di tengah pandemi. Sejak pemerintah memberlakukan PSBB, banyak

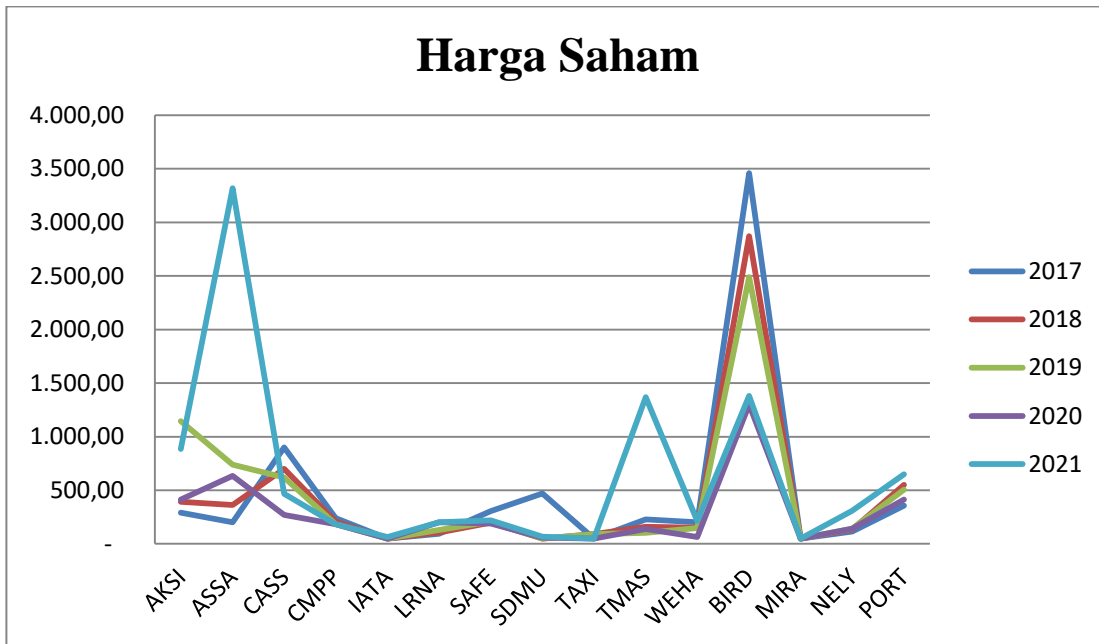
perusahaan, terutama di sektor penerbangan, transportasi, dan perhotelan terpaksa memangkas biaya. Perusahaan-perusahaan ini tidak meraup untung sebanyak sebelum pandemi karena pemerintah melarang orang bepergian. Artinya, orang harus hidup tanpa transportasi umum, hotel, dan penerbangan.

Semua sektor perusahaan mengalami dampak dari covid-19 ini dan salah satunya adalah perusahaan sektor transportasi. Hal ini dikarenakan adanya peraturan pemerintah yang membatasi masyarakat untuk tidak beraktivitas di luar rumah dengan tujuan mengurangi mobilitas masyarakat dan dapat mengurangi risiko penyebaran dan penularan virus Covid-19. Sehingga Hal ini mengakibatkan hilangnya pendapatan bagi perusahaan transportasi, dan tidak sedikit perusahaan transportasi yang mengalami kerugian bahkan kebangkrutan akibat pembatasan kegiatan masyarakat dan pembatasan kapasitas penumpang angkutan umum.

Penulis memilih perusahaan transportasi dalam penelitian ini karena jika dilihat dalam perkembangannya sendiri, perusahaan transportasi ini perkembangannya sangat pesat yang dimana untuk daya saingnya sendiri sangat tinggi serta banyak yang menggunakan jasa transportasi sebagai layanan yang menguntungkan karena dapat lebih efisien waktu dan juga lebih terjangkau dan dapat memudahkan konsumen dalam melakukan kegiatan yang berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan terjamin keselamatannya. Dengan banyaknya pengguna layanan transportasi ini dapat mempengaruhi kualitas dari suatu perusahaan serta dapat menjadi pertimbangan bagi para pemegang saham untuk melakukan penanaman modalnya.

Dalam kegiatan pasar modal, pertimbangan terpenting bagi investor dalam melakukan investasi adalah pergerakan harga saham. Karena gerakan-gerakan tersebut menunjukkan kinerja atau pencapaian yang dilakukan emiten. Seiring dengan membaiknya kinerja emiten, keuntungan dari operasi bisnisnya pun semakin besar maka dari itu, dan investor perlu menyadari bahwa selain keuntungan yang akan didapatkan dari investasi, peluang adanya kerugianpun tidak dapat dikesampingkan. Oleh karena itu, dibutuhkan keahlian dan juga ketelitian investor dalam menganalisis harga saham.

Gambar 1. 1 Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2017-2021

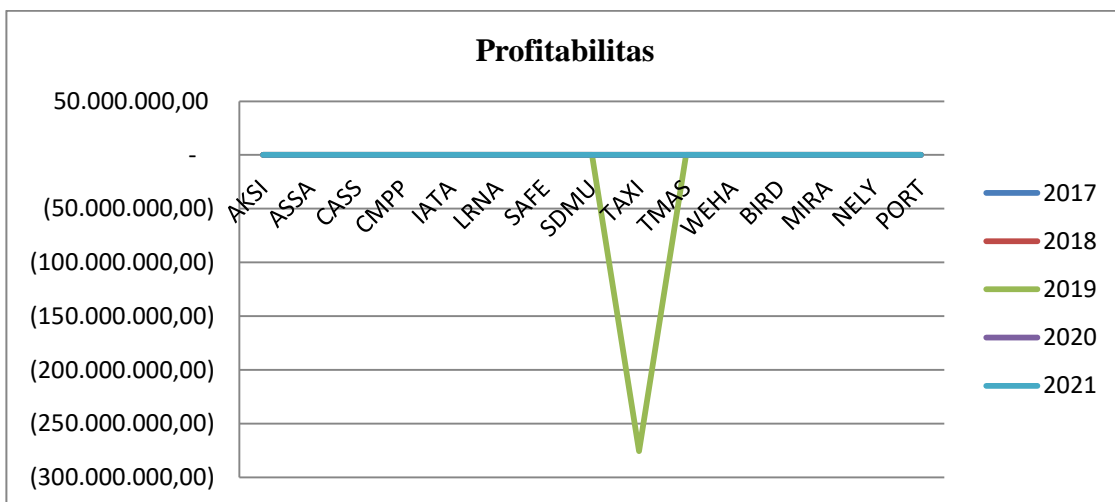


Sumber : Data Diolah Penulis (Yahoo Finance, 2022)

Harga saham dari perusahaan berfluktuasi dengan hasil yang berbeda yang disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk profitabilitas, dan juga *Leverage*. Tinggi rendahnya harga saham disesuaikan dengan banyak atau sedikitnya permintaan terhadap saham tersebut, semakin tinggi permintaan maka semakin baik untuk perusahaan dan tandanya kinerja perusahaan bagus sehingga menarik minat para investor untuk menanamkan sahamnya begitupun sebaliknya.

Profitabilitas merupakan ukuran kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Indikator ini memberikan ukuran efektivitas tata kelola perusahaan. Hal ini ditunjukkan dengan keuntungan dari omzet dan pendapatan investasi (Kasmir 2019:198). Semakin tinggi profitabilitas, semakin baik kinerja perusahaan. Penulis menggunakan *earning per share* (EPS) sebagai ukuran profitabilitas dalam penelitian ini. Rasio yang digunakan untuk dan menunjukkan seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan.

Gambar 1. 2 Earning Per Share (EPS) Perusahaan Transportasi pada Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021



Sumber : Data Diolah Penulis, 2022

Faktor pertama yang digunakan oleh peneliti adalah profitabilitas. Yang dimana rasio profitabilitas ini digunakan untuk mengukur bagaimana kemampuan dalam menghasilkan laba bersih suatu perusahaan. *Earning per share* (EPS) yang dimana rasio ini adalah metrik yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara pendaata bersih perusahaan yang dibagi dengan jumlah saham yang beredar. *Earning per share* (EPS) merupakan rasio yang digunakan sebagai indikator untuk melakukan analisa nilai suatu saham pada perusahaan. Semakin tinggi *Earning per share* (EPS), semakin baik. Artinya pemilik perusahaan berada pada posisi yang lebih kuat dan mengalami keuntungan, sebaliknya, semakin rendah *Earning per share* (EPS) maka semakin negatif karena perusahaan berada dalam posisi rugi yang artinya posisi perusahaan tidak sehat. Profitabilitas Diukur dengan *Earning per share* (EPS) memudahkan bagi para investor untuk melihat gambaran tingkat keuntungan per lembar saham pada periode tertentu dan juga investor dapat menilai perkembangan jangka panjang perusahaan dalam menghasilkan laba. Beberapa penelitian menyatakan bahwa profitabilitas yang diukur dengan *Earning per share* (EPS) berpengaruh positif terhadap harga saham.

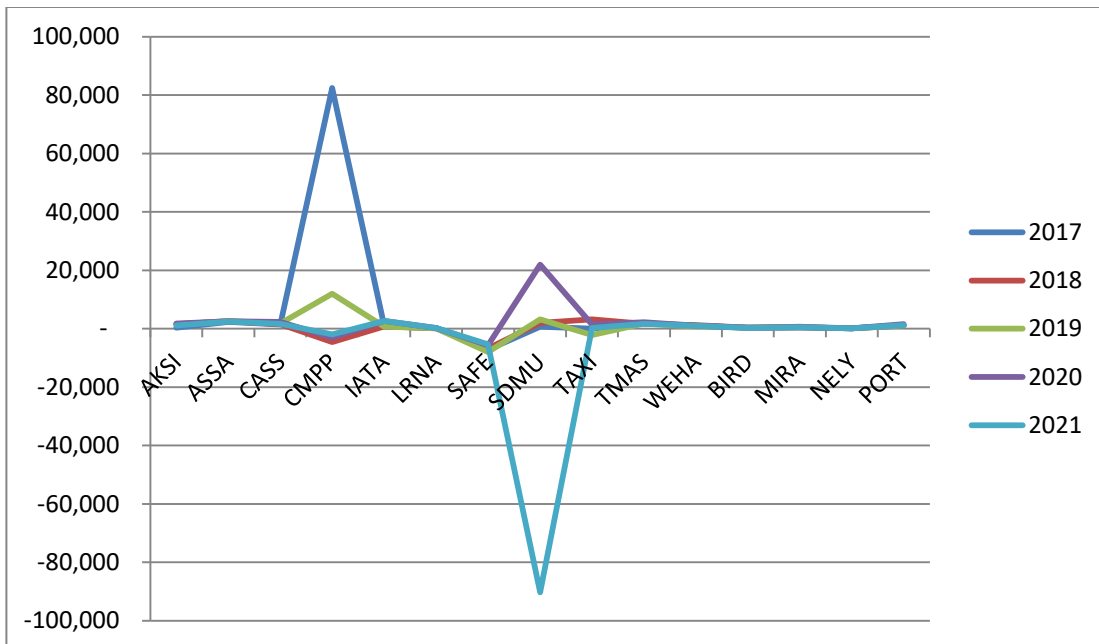
Pada gambar 1.2 dapat dilihat tingkat profitabilitas yang diukur dengan menggunakan rasio *Earning per share* (EPS) Perusahaan mengalami kenaikan serta penurunan, namun cenderung mengalami penurunan. Seperti pada beberapa perusahaan yang mendapati tingkat *Earning per share* (EPS) bertanda minus, yang artinya pada posisi ini perusahaan mengalami kerugian. Seperti pada perusahaan ASSA mengalami kerugian pada tahun 2017 dengan jumlah sebesar -171,47, CSS mengalami kerugian pada tahun 2018 sebesar -1, 2019 sebesar -67 dan pada 2020

sebesar -42. Perusahaan CMPP yang mengalami kerugian berturut-turut selama lima tahun pada 2017 mengalami kerugian sebesar -49,27, lalu pada 2018 sebanyak -84,91, pada tahun 2019 sebanyak -14,74, pada tahun 2020 sebanyak -257,81 dan pada tahun 2021 sebanyak -218,58. Pada perusahaan IATA mengalami kerugian pada tahun 2017 sebesar -0,0004, pada tahun 2018 sebesar -0,0007, pada tahun 2020 sebesar -0,0006 dan pada tahun 2021 sebesar -0,00003. Perusahaan LRNA kerugian yang dialami itu pada tahun 2017 sebesar -109,95, pada tahun 2019 sebesar -19,63, pada tahun 2019 sebesar -122,91 dan pada tahun 2021 sebesar -74,64. Perusahaan SAFE mengalami kerugian pada tahun 2017 sebesar -13,02, pada tahun 2018 sebesar -33,44, pada tahun 2020 -37,38. Kerugian yang dialami SDMU secara berturut-turut pada tahun 2017 sebesar -33,03, tahun 2018 sebesar -23,22, pada tahun 2019 sebesar -31,97, pada tahun 2020 sebesar -37,38 dan pada tahun 2021 sebesar -8,31. Pada perusahaan TAXI kerugian yang dialami 2017 yaitu sebesar -229,02, pada tahun 2018 sebesar -381,81, pada tahun 2019 mengalami kerugian yang cukup tinggi yaitu sebesar -275,504,960. Pada perusahaan WEHA kerugian yang dialami mulai dari tahun 2020 yaitu sebesar -38,00 dan pada 2021 sebesar -11,00. Pada perusahaan BIRD hanya kerugian yang dialami pada tahun 2020 sebesar -64. Pada perusahaan MIRA kerugian yang dialami pada tahun 2017 sebesar -4,77, pada tahun 2019 sebesar -0,71, pada tahun 2020 sebesar -4,55 dan pada tahun 2021 sebesar -3,31. Lalu untuk perusahaan PORT mengalami kerugian pada tahun 2020 sebesar -21,08 dan 2021 sebesar -20,74. Faktor yang mempengaruhi kerugian yang terjadi terletak pada perolehan nilai laba bersih dan juga ketersediaan jumlah lembar saham perusahaan. Namun *Earning per share* (EPS) tidak dapat ditentukan dari besar atau kecilnya

perusahaan, melainkan berdasarkan pada jumlah dan waktu penerbitan dari saham perusahaan tersebut.

Faktor lain yang dapat mengakibatkan fluktuasi pada harga saham yaitu *Leverage*, yang dimana *Leverage* ini adalah suatu rasio yang menggambarkan hubungan antara utang perusahaan terhadap modal, dimana rasio tersebut dapat melihat seberapa jauh perusahaan dibiayai oleh utang atau pihak luar dengan kemampuan perusahaan yang digambarkan oleh modal. Dengan adanya *Leverage* ini akan menambah ekuitas dari perusahaan yang dipergunakan untuk mengembangkan bisnisnya untuk kepentingan operasional perusahaan tersebut.

Gambar 1. 3 Hasil Perhitungan DER Perusahaan Transportasi pada Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021



Sumber : Data Diolah, 2022

Menurut Kasmir (2019:152), *Leverage* adalah ukuran seberapa baik aset perusahaan dibiayai oleh kewajiban. Rasio ini dapat membantu memahami berapa banyak utang yang dimiliki perusahaan dalam kaitannya dengan asetnya. Rasio ini juga dapat digunakan untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi semua kewajibannya dalam jangka pendek maupun jangka panjang jika perusahaan tersebut dilikuidasi. *Leverage*, yang diukur dengan rasio *Leverage* (DER), adalah ukuran risiko investasi, dengan *Leverage* yang lebih tinggi menunjukkan risiko investasi yang lebih tinggi. Rasio ini dapat digunakan untuk menentukan setiap rupiah dari modal yang digunakan sebagai jaminan utang. Investor cenderung lebih menyukai perusahaan dengan tingkat DER yang lebih rendah daripada perusahaan dengan tingkat DER yang lebih tinggi. Perusahaan dengan DER yang tinggi menunjukkan rendahnya permintaan sahamnya, sehingga harga sahamnya cenderung turun. Hasil analisis membantu investor mengambil keputusan untuk tidak berinvestasi pada perusahaan. Investor memilih berinvestasi pada perusahaan dengan DER rendah.

Akan tetapi berdasarkan data gambar 1.3 diatas menunjukkan bahwa tingkat *leverage* yang kurang baik dikarenakan tingkat leverage yang baik itu < 1 , sedangkan pada penelitian ini terdapat tingkat *leverage* > 1 yang artinya lebih dari satu bahkan negatif yang menandakan ada kerugian yang terjadi terhadap perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia pada periode tahun 2017-2021 yang dikarenakan adanya tingkat negatif pada ekuitas perusahaan.

Berdasarkan dengan tabel-tabel diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa Profitabilitas yang tinggi menunjukkan bahwa permintaan investor terhadap saham

meningkat sehingga mendorong harga saham naik. Semakin tinggi tingkat pengembalian maka semakin besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba (Dewi dan Adiwibowo, 2019). Semakin banyak perusahaan yang menggunakan hutang untuk membiayai asetnya, semakin tinggi beban bunga yang menunjukkan rasio *Leverage* yang lebih tinggi. Dengan meningkatnya *Leverage*, permintaan investor terhadap saham menurun sehingga menyebabkan harga saham turun (Dewi dan Adiwibowo, 2019). Pertumbuhan pendapatan semakin meningkat dan investor akan tertarik untuk berinvestasi pada perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dan menunjukkan prospek perusahaan yang baik di masa depan (Dewi dan Adiwibowo, 2019). Oleh karena itu, penulis tertarik untuk meneliti harga saham dengan menggunakan variabel profitabilitas, dan *Leverage* terhadap harga saham.

Berdasarkan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Nuril Anwar yang meneliti tentang pengaruh *Leverage*, likuiditas dan profitabilitas terhadap harga saham, peneliti menginginkan penambahan sampel dengan cara menambah periode penelitian sehingga sampel yang digunakannya lebih banyak dan agar mendapatkan hasil yang lebih signifikan. Sehingga peneliti memutuskan untuk melakukan penelitian kembali secara lebih lanjut menggunakan laporan keuangan dan harga saham terhadap perusahaan transportasi dengan perbedaan tahun sampel yang digunakan yaitu dari tahun 2017 sampai dengan 2021 dengan judul **“Pengaruh Profitabilitas dan *Leverage* Terhadap harga saham (Studi Kasus Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021).**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka peneliti dapat mengambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana profitabilitas terhadap perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021
2. Bagaimana *Leverage* terhadap perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021
3. Bagaimana Harga Saham perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021
4. Bagaimana pengaruh profitabilitas terhadap harga saham pada perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021
5. Bagaimana pengaruh *Leverage* terhadap harga saham pada perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021
6. Bagaimana pengaruh profitabilitas dan *Leverage* secara bersamaan terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini yaitu untuk melakukan pengujian dan mengetahui apakah profitabilitas dan *Leverage* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap harga saham pada perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021 dan

juga untuk mengetahui bagaimana gambaran tingkat profitabilitas dan *Leverage* terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) Tahun 2017-2021.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana profitabilitas terhadap perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021.
2. Untuk mengetahui bagaimana *Leverage* terhadap perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021.
3. Untuk mengetahui bagaimana Harga perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021.
4. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh profitabilitas terhadap harga saham pada perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021.
5. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh *Leverage* terhadap harga saham pada perusahaan transportasi di Indonesia pada periode 2017-2021.
6. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh profitabilitas dan *Leverage* secara bersamaan terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) Tahun 2017-2021.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.4.1 Kegunaan Penelitian secara teoritis

1. Hasil penelitian ini diharapkan agar dapat memberikan informasi berupa pemahaman mengenai ilmu akuntansi dan juga ilmu ekonomi.
2. Hasil penelitian ini diharapkan berguna bagi para investor pada saat akan melakukan investasi.
3. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan informasi lebih mengenai perkembangan harga saham pada perusahaan transportasi.

1.4.2 Kegunaan penelitian secara praktis

Berdasarkan data serta informasi yang diperoleh kemudian diolah sehingga menghasilkan jawaban atas permasalahan yang ada, maka diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat serta berguna baik bagi peneliti, universitas, mahasiswa umum serta bagi Peneliti Selanjutnya.

Kegunaannya adalah sebagai berikut :

1. Bagi Penulis

Dengan adanya hasil dari penelitian ini dari proses awal hingga akhir, berguna untuk menambah wawasan dan juga pengetahuan penulis sehingga dapat lebih memahami lagi lebih dalam terkait apa itu profitabilitas, *Leverage* serta pengaruhnya terhadap saham itu seperti apa, dengan mengaplikasikan beberapa teori yang telah dipelajari.

2. Bagi Universitas

Penulis berharap dengan adanya penelitian ini dapat memberikan kontribusi serta menambah pengembangan teori yang berkaitan dengan penelitian yang diambil.

3. Bagi Mahasiswa Umum

Penulis berharap agar penelitian yang dilakukan dapat menjadi referensi penelitian yang akan diambil serta dapat memberikan informasi yang bermanfaat mengenai pasar modal, saham, profitabilitas serta *Leverage*.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Dengan adanya penelitian ini penulis berharap agar dapat menjadi referensi serta contoh bagi peneliti selanjutnya jika akan meneliti kembali dengan topik yang sama.

1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan melakukan pengamatan terhadap laporan keuangan dari perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) atau bisa disebut juga *Indonesia Stock Exchange (IDX)* dengan situs www.idx.co.id dan perkembangan saham periode 2017-2021 pada situs Yahoo! Finance. Dengan unit yang merupakan perusahaan transportasi yang ada pada Bursa Efek Indonesia Pada Tahun 2017-2021. Lokasi penelitian tepatnya berada di Bekamin no.12 RT 05 RW 14 Kelurahan Cikutra, Kecamatan Cibeunying Kidul, Kota Bandung.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS

PENELITIAN

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Harga Saham

2.1.1.1 Pengertian Harga Saham

Harga saham merupakan harga yang dibentuk dari hasil interaksi antara penjual dengan pembeli saham yang diharapkan akan memperoleh keuntungan bagi perusahaan (Suryawan dan Wirajaya, 2017 :1328). Menurut William Hartanto (2018:22) mengungkapkan bahwa harga saham adalah pembukuan atau satuan nilai dalam bergabagi instrumen finansial yang mengacu pada bagian kepemilikan suatu perusahaan atau bentuk kepemilikan perusahaan yang ada dipasar modal.

Sedangkan menurut Jogiyanto Hartono (2017:143) mengungkapkan bahwa harga saham merupakan harga yang terjadi dipasar bursa pada saat tertentu dan harga saham tersebut ditentukan oleh pelaku dasar. Tingkat tinggi rendahnya suatu saham ditentukan oleh permintaan serta penawaran saham yang dilakukan oleh pihak penjual maupun pembeli saham tersebut dipasar modal. Dan menurut Priantono, Hendra, dan Anggraeni (2018:63) harga saham merupakan faktor yang sangat penting dan juga perlu diperhatikan oleh para investor karena harga saham menunjukkan prestasi.

emiten yang menjadi salah satu tolak ukur keberhasilan suatu perusahaan secara keseluruhan. Berdasarkan pemahaman para ahli di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa harga saham sendiri dapat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi suatu negara, dan harga saham juga dihasilkan atas kesepakatan antara kedua belah pihak yang akan menjual dan juga menanamkan modalnya.

2.1.1.2 Komponen Harga Saham

Menurut Jefferson dan Sudjatmoko (2020:59) terdapat beberapa komponen harga saham, yaitu:

1. *Open* (Buka)

Harga *open* atau harga pembuka merupakan harga pertama kali transaksi dilakukan pada hari itu. Harga *open* mencerminkan semua informasi pasar yang ada, yang terjadi atau muncul diantara harga penutupan sehari sebelumnya dan ketika saat-saat terakhir investor boleh memasukkan order transaksi.

2. *High* (Tinggi) dan *Low* (Rendah)

Harga high dan harga low merupakan kisaran harga pergerakan harian saham tersebut. Jika mendapatkan informasi harga tengah melambung, investor bisa saja melakukan aksi beli. Begitu pula sebaliknya (*vice versa*). Bisa saja harga tertinggi dan terendah terjadi pada harga yang sama (harga tidak bergerak).

3. *Close/ Last* (Tutup)

Harga close merupakan harga penutupan transaksi saham pada hari itu. Di antara posisi harga open, high, dan low, harga close merupakan harga

terpenting dalam melakukan analisis teknikal. Sebab, harga close mencerminkan semua informasi yang ada pada para pelaku pasar pada saat perdagangan saham berakhir. Sebagian besar pelaku analisis teknikal menggunakan harga close sebagai input utama untuk memicu sinyal beli atau jual.

2.1.1.3 Faktor-Faktor Yang Harga Saham

Menurut Zulfikar (2016) dalam (Wenno, 2020), terdapat 2 (dua) faktor yang dapat mempengaruhi harga saham, yaitu faktor internal dan juga eksternal. Fluktuasi harga saham tersebut akan ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan terhadap saham. Jika jumlah penawaran saham lebih besar dari jumlah permintaan, maka kurs harga saham akan turun. Sebaliknya jika jumlah permintaan saham lebih besar dari jumlah penawaran terhadap suatu efek maka harga saham cenderung akan naik. faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pergerakan harga saham, yaitu:

1. Faktor Internal
 - a. Pengumuman tentang pemasaran, produksi, penjualan seperti periklanan, rincian kontrak, perubahan harga, penarikan produk baru, laporan produksi, laporan keamanan produk, dan laporan penjualan.
 - b. Pengumuman pendanaan, seperti pengumuman yang berhubungan dengan ekuitas dan hutang.
 - c. Pengumuman beban direksi manajemen seperti perubahan dan pergantian direktur, manajemen, dan struktur organisasi.

- d. Pengumuman pengambilalihan diverifikasi, seperti laporan merger, investasi ekuitas, laporan take over oleh pengakuisisian dan diakuisisi.
 - e. Pengumuman investasi, seperti melakukan ekspansi pabrik, pengembangan riset dan penutupan usaha lainnya.
 - f. Pengumuman ketenagakerjaan, seperti melakukan negosiasi baru, kontrak baru, pemogokan dan lainnya.
 - g. Pengumuman laporan keuangan perusahaan, seperti peramalan laba sebelum akhir tahun fiscal dan setelah akhir tahun fiscal, Earning Per Share (EPS), Dividen Per Share (DPS), price earning ratio, net profit margin, return on assets, dan lain-lain.
2. Faktor Eksternal
- a. Pengumuman dari pemerintah seperti perubahan suku bunga tabungan dan deposito, kurs valuta asing, inflasi, serta berbagai regulasi dan deregulasi ekonomi yang dikeluarkan oleh pemerintah.
 - b. Pengumuman hukum, seperti tuntutan karyawan terhadap perusahaan atau terhadap manajernya dan tuntutan perusahaan terhadap manajernya.
 - c. Pengumuman industri sekuritas, seperti laporan pertemuan tahunan, insider trading, volume atau harga saham perdagangan, pembatasan/ penundaan trading.
 - d. Gejolak politik dalam negeri dan fluktuasi nilai tukar berpengaruh pada pergerakan harga saham di bursa efek suatu negara.
 - e. Berbagai isu yang terjadi dari dalam negeri dan luar negeri.

2.1.2 Profitabilitas

2.1.2.1 Pengertian Profitabilitas

Rasio profitabilitas menurut Anwar (2019:176) yaitu rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan. Semakin besar angka rasio ini maka perusahaan semakin profitable, dan semakin kecil rasio ini menunjukkan perusahaan makin tidak profitable.

Kasmir (2019:198) menyatakan bahwa profitabilitas merupakan rasio yang dimana kegunaannya dapat menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mendapatkan keuntungan. Rasio ini menunjukkan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan, yang ditunjukkan oleh laba yang dihasilkan dari penjualan serta pendapatan investasi. Inti dari penggunaan rasio ini menunjukkan efisiensi perusahaan.

Dengan adanya rasio profitabilitas ini memberikan manfaat yaitu dapat mengetahui seberapa besar peluang perusahaan dalam menghasilkan keuntungan atau laba dari perusahaannya, sehingga dari manfaat tersebut dapat memudahkan para investor dalam menganalisis produktifitas perusahaan serta kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan yang dimana investor bisa menaruh harapannya dalam berinvestasi untuk mendapatkan dividen dan harga pasar dari saham perusahaannya.

berdasarkan pemahaman dari beberapa ahli diatas maka dapat disimpulkan bahwa profitabilitas merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan suatu perusahaan yang dilakukan guna untuk memperoleh keuntungan atau laba.

2.1.2.2 Jenis-Jenis Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas terdapat beberapa jenis Menurut Kasmir (2019:201) adalah sebagai berikut:

1. Profit Margin on Sales

Profit Margin on Sales merupakan rasio yang digunakan dalam mengukur margin laba kotor dan margin laba bersih atas penjualan. Yang dimana rasio margin laba kotor digunakan untuk mencari dan menetapkan harga pokok sedangkan margin laba bersih menunjukkan pendapatan bersih perusahaan atas penjualannya. (Kasmir, 2019 :202).

Margin laba kotor dengan rumus:

$$\text{Profit Margin} = \frac{\text{Penjualan Bersih} - \text{Harga Pokok Penjualan}}{\text{Sales}}$$

Margin laba bersih dengan rumus :

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{Earning After Interest and Tax (EAIT)}}{\text{Sales}}$$

2. Hasil Pengembalian Investasi (Return on Investment/ ROI)

Return on Investment sering dikenal return on total assets merupakan rasio yang menunjukkan return atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan. Hasil pengembalian investasi juga digunakan untuk mengukur efektivitas manajemen dalam mengelola investasinya. Rumus untuk mencari ROI, yaitu:

$$\text{Return on Investment (ROI)} = \frac{\text{Earning After Interest and Tax (EAIT)}}{\text{Total Assests}}$$

3. Hasil Pengembalian Ekuitas (*Return on Equity/ ROE*)

Return on Equity merupakan rasio untuk mengukur laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri. *Return on Equity* merupakan rasio yang menunjukkan efisiensi dalam penggunaan modal sendiri. Rumus untuk mencari ROE:

$$\text{Return on Equity (ROE)} = \frac{\text{Earning After Interest and Tax (EAIT)}}{\text{Equity}}$$

4. Laba Per Lembar Saham Biasa (*Earning per Share of Common Stock*)

Laba per lembar saham merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar perusahaan berhasil dalam mencapai keuntungan yang diinginkan pemegang saham. Lembar per saham rendah menunjukkan manajemen perusahaan belum mampu memuaskan pemegang saham, dan apabila rasio lembar per saham tinggi menunjukkan kesejahteraan pemegang saham meningkat. Rumus untuk menghitung laba per saham biasa sebagai berikut:

$$\text{Laba Per Lembar Saham} = \frac{\text{Laba Saham Biasa}}{\text{Saham Biasa yang Beredar}}$$

2.1.2.3 Indikator Profitabilitas

Dalam penelitian ini penulis menggunakan return on equity sebagai alat ukur profitabilitas. *Earning per share* (EPS) merupakan faktor penting dalam menilai profitabilitas dan harga saham karena *Earning per share* (EPS) dapat menghitung tingkat pengembalian atas investasi yang dilakukan oleh investor. Bagi pemegang saham yang menginvestasikan danannya sebagai tambahan ekuitas bagi perusahaan, maka *Earning per share* (EPS) menjadi tolak ukur seberapa besar mendapatkan imbalan atas modal yang diinvestasikan. Semakin tinggi *Earning per share* (EPS) semakin tinggi tingkat pengembalian atas investasi, begitupun sebaliknya. *Earning per share* (EPS) tinggi akan membuat investor tertarik untuk menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut, semakin tinggi tingkat permintaan para investor yang ingin menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut sehingga harga saham akan naik.

Rumus untuk menghitung laba per saham biasa sebagai berikut:

$$\text{Laba Per Lembar Saham} = \frac{\text{Laba Saham Biasa}}{\text{Saham Biasa yang Beredar}}$$

2.1.2.4 Tujuan Dan Manfaat Profitabilitas

Menurut Kasmir (2019:199) menyatakan dari penggunaan rasio profitabilitas terdapat beberapa tujuan untuk perusahaan, ataupun untuk pihak luar, yaitu:

1. Untuk menghitung laba perusahaan dalam satu periode tertentu.
2. Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.

3. Untuk menilai perkembangan laba perusahaan dari waktu ke waktu.
4. Untuk menilai besarnya laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri.
5. Untuk mengukur produktivitas seluruh dana yang digunakan perusahaan baik yang bersumber dari modal pinjaman ataupun modal sendiri.

Beberapa manfaat dalam penggunaan rasio profitabilitas, yaitu:

1. Mengetahui besarnya laba perusahaan yang diperoleh dalam satu periode.
2. Mengetahui posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
3. Mengetahui perkembangan laba perusahaan dari waktu ke waktu.
4. Mengetahui besarnya laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri.
5. Mengetahui produktivitas dari seluruh dana yang digunakan perusahaan baik yang bersumber dari modal pinjaman maupun modal sendiri.

2.1.2.5 Hubungan Profitabilitas Dengan Harga Saham

Profitabilitas ialah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan dengan seluruh modal yang dimiliki. Semakin baik rasio profitabilitas yang dihasilkan semakin tinggi perolehan keuntungan perusahaan. Semakin tinggi profitabilitas maka semakin banyak sumber pendanaan pada perusahaan tersebut. Tingginya profitabilitas ialah sinyal positif bagi investor untuk membeli saham, sehingga harga saham pada suatu perusahaan meningkat (Dewi dan Adiwibowo, 2019). Berdasarkan hasil penelitian oleh Dewi (2015) dan Saripudin (2019) menyatakan bahwa pengeluaran dana untuk investasi pada suatu perusahaan memberikan sinyal positif mengenai profitabilitas suatu perusahaan di masa yang akan datang sehingga membuat harga saham meningkat.

2.1.3 *Leverage*

2.1.3.1 *Pengertian Leverage*

Menurut Anwar (2019:175) rasio *Leverage* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar perusahaan dalam menggunakan utang dan seberapa besar kemampuan perusahaan dalam membayar utang. Utang dianggap sebagai *Leverage* (pengungkit) yang dapat membantu perusahaan meningkatkan dalam menghasilkan keuntungan.

Kasmir (2019 : 53) menyatakan bahwa *Leverage* adalah rasio untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Untuk mengetahui berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivitya. Rasio ini juga digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dilikuidasi.

Berdasarkan pemahaman diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa *Leverage* adalah rasio untuk mengetahui dan menjadi tolak ukur apakah perusahaan mampu memenuhi kewajibannya atau tidak dan seberapa besar kemampuan perusahaan tersebut dapat bantuan pinjaman guna untuk keberlangsungna perusahaan tersebut.

2.1.3.2 Jenis-Jenis *Leverage*

Rasio *Leverage* terdapat beberapa jenis Menurut Kasmir (2019:174) adalah sebagai berikut:

1. Debt to Asset Ratio

Debt to asset ratio yaitu rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Rasio ini menunjukkan seberapa besar aktiva perusahaan yang dibiayai dari utang. Rumus untuk mencari Debt ratio sebagai berikut:

$$\text{Debt to asset ratio} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Asset}}$$

2. *Debt to Equity Ratio*

Debt to Equity Ratio merupakan rasio untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan modal. Rasio ini untuk mengetahui jumlah dana yang dimiliki perusahaan dari pinjaman. Rasio ini juga untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan sebagai jaminan utang tersebut. Rumus menghitung *Debt to Equity Ratio* sebagai berikut:

$$\text{Debt to Equity ratio} = \frac{\text{Total Utang (Debt)}}{\text{Equity}}$$

3. *Long Term Debt to Equity Ratio*

Long term Debt to Equity Ratio merupakan perbandingan antara kewajiban jangka panjang dengan modal. Rasio ini berfungsi untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal yang dijadikan sebagai jaminan kewajiban jangka panjang. Rumus LTDtER sebagai berikut :

$$LTDtER = \frac{Long\ Term\ Debt}{Equity}$$

4. *Times Interest Earned*

Times interest earned merupakan rasio yang dapat mengukur seberapa besar pendapatan perusahaan menurun karena tidak mampu membayar biaya bunga setiap tahunnya. Tidak mempunyainya membayar bunga dalam jangka panjang maka perusahaan akan kehilangan kepercayaan dari para kreditor. Rumus menghitung mencari *times interest earned* sebagai berikut:

$$Times\ Interest\ Earned = \frac{EBIT}{Biaya\ Bunga} \text{ atau } \frac{EBIT + Biaya\ Bunga}{Biaya\ Bunga}$$

5. *Fixed Change Coverage* *Fixed change coverage* atau lingkup biaya tetap yaitu rasio yang akan digunakan apabila perusahaan mempunyai utang jangka panjang atau menyewa aktiva berdasarkan kontrak sewa. Rumus untuk mencari FCC sebagai berikut:

$$\text{Fixed Charge Coverage} = \frac{\text{EBIT} + \text{Biaya Bunga} + \text{Kewajiban Sewa/Lease}}{\text{Biaya Bunga} + \text{Kewajiban Sewa/Lease}}$$

2.1.3.3 Tujuan Dan Manfaat *Leverage*

Kasmir (2019) menyatakan bahwa tujuan bagi perusahaan yang menggunakan rasio *Leverage*, yaitu:

1. Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lain (kreditor).
2. Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
3. Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
4. Untuk mengetahui seberapa besar aktiva perusahaan yang dibiayai oleh utang.
5. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.
6. Untuk menilai atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang.
7. Untuk menilai berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih, terdapat sekian kalinya modal sendiri yang dimiliki.

Perusahaan yang menggunakan rasio *Leverage* terdapat beberapa manfaat, yaitu:

1. Untuk menganalisis kemampuan posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.

2. Untuk menganalisis kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
3. Untuk menganalisis keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
4. Untuk menganalisis seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
5. Untuk menganalisis seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva
6. Untuk menganalisis atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang.
7. Untuk menganalisis berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih ada terdapat sekian kalinya modal sendiri.

2.1.3.4 Hubungan *Leverage* Dengan Harga Saham

Menurut Dewi dan Adiwibowo (2019) rasio *Leverage* menunjukkan seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang, dan menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar pada pihak kreditur. Pertimbangan investor dalam berinvestasi pada pasar modal. *Leverage* yang rendah menggambarkan kinerja suatu perusahaan yang baik, maka pengembalian atas investasi semakin tinggi. Purba (2020) melihat *Leverage* yang tinggi, investor akan menganggap risiko bertambah atas kepemilikan suatu saham perusahaan. Investor memiliki sifat risk averse dan memilih perusahaan yang memiliki tingkat *Leverage* yang rendah. Sehingga permintaan saham dengan rasio *Leverage* tinggi akan menurun, maka terjadi penurunan harga saham. Perusahaan

yang memiliki *Leverage* tinggi bertandakan sinyal buruk karena utang yang tinggi (Dewi, 2019).

2.2 Penelitian Terdahulu

Jika dilihat dari beberapa penelitian terdahulu mengenai profitabilitas dan *Leverage* Terhadap harga saham, menunjukkan data, hasil serta obyek penelitian yang berbeda. Berikut ini adalah beberapa penelitian terdahulu, diantaranya adalah :

Tabel 2 1 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
1	Indah Dwi Fernanda	2021	Pengaruh Profitabilitas, <i>Leverage</i> , dan pertumbuhan terhadap harga saham (Studi Kasus pada Perusahaan Makanan dan Minuman yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia	X1 : Pengaruh Profitabilitas X2 : <i>Leverage</i> X3 : Pertumbuhan Harga Saham Y : Harga Saham	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial, profitabilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap harga saham, <i>Leverage</i> tidak berpengaruh secara signifikan terhadap harga

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
			(BEI) Tahun 2015-2019)		saham, dan pertumbuhan penjualan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap harga saham. Secara simultan variabel profitabilitas, <i>Leverage</i> , dan pertumbuhan penjualan berpengaruh signifikan terhadap harga saham.
2	Nuril Anwar	2019	Pengaruh <i>Leverage</i> , Likuiditas dan	X1 : Pengaruh <i>Leverage</i> X2	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
			Profitabilitas Terhadap Harga Saham (Studi Empiris Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2018)	: Likuiditas X3 : Profitabilitas Y : Terhadap Harga Saham	independen yang berpengaruh secara signifikan terhadap kelengkapan pengungkapan harga saham adalah profitabilitas (DAR). Akan tetapi <i>Leverage</i> dan likuiditas tidak menunjukkan pengaruh terhadap item pengungkapan harga saham
3	Adrianus Prawin	2019	Pengaruh Profitabilitas	X1 : Pengaruh	Hasil penelitian menunjukkan

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
	Lyman		dan <i>Leverage</i> Terhadap Harga Saham	Profitabilitas X2 : <i>Leverage</i> Y : Harga Saham	bahwa harga saham akan meningkat ketika profitabilitas tinggi dan menurun ketika <i>Leverage</i> tinggi. Dengan merujuk pada hasil penelitian ini manajemen perusahaan property dan real estate dapat meningkatkan harga saham perusahaan dengan cara meningkatkan profitabilitas perusahaan

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
					dengan meningkatkan keuntungan perusahaan dan menurunkan tingkat <i>Leverage</i> perusahaan dengan mengatur penggunaan utang perusahaan dengan tepat
4	Anisa Maulidyanti	2019	Pengaruh Profitabilitas, <i>Leverage</i> Dan Kebijakan Dividen Terhadap Harga Saham	X1 : Pengaruh Profitabilitas X2 : Kebijakan Dividen Y : Harga Saham	Hasil analisis menunjukkan bahwa profitabilitas dan kebijakan dividen memiliki pengaruh positif terhadap harga saham perusahaan food and

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
					beverages, sedangkan <i>Leverage</i> memiliki pengaruh negatif terhadap harga saham perusahaan food and beverages
5	Saprudin, Tufrida Murniati Hasyim	2020	Pengaruh Profitabilitas dan <i>Leverage</i> terhadap Harga Saham Perusahaan Manufaktur di Bursa Efek Indonesia	X1 : Pengaruh Profitabilitas X2 : <i>Leverage</i> Y : Harga Saham	Profitabilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap harga saham. Profitabilitas perusahaan yang tinggi menggambarkan kinerja keuangan yang baik.

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
					<i>Leverage</i> tidak berpengaruh terhadap harga saham. Artinya tingkat utang perusahaan tidak mempengaruhi harga saham perusahaan tersebut.
6	Linda Kania Dewi	2019	Pengaruh Profitabilitas, <i>Leverage</i> Dan Likuiditas Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Industri Makanan Dan Minuman Di	X1 : Pengaruh Profitabilitas X2 : <i>Leverage</i> X3 Likuiditas Y : Harga Saham	Profitabilitas, <i>Leverage</i> , dan likuiditas secara simultan berpengaruh signifikan terhadap harga saham . secara parsial Profitabilitas berpengaruh

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
			Bursa Efek Indonesia		positif dan signifikan, sedangkan <i>Leverage</i> dan likuiditasnya secara parsial berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap harga saham pada perusahaan makanan dan minuman di Bursa Efek Indonesia.
7	Santi Septiani, Ecep Mochammad	2016	Pengaruh Profitabilitas Dan <i>Leverage</i> Terhadap Harga Saham	X1 : Profitabilitas X2 : <i>Leverage</i> Y : Harga	Profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap harga saham. <i>Leverage</i>

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
	Holiqurrahman, Ani Ganitasari		Perusahaan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia	Saham	berpengaruh negatif dan signifikan terhadap harga saham pada Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
8	Muhammad Fala Dika	2020	Pengaruh <i>Earning per share, Return on Assets, dan Debt to Equity ratio</i> Terhadap Harga Saham	X1 : Earning Per Share (EPS) X2: Return on asset (ROA) X3 : Debt to equity ratio (DER) Y : Harga Saham (closing	Hasil penelitian ini menunjukkan variable EPS dan ROA berpengaruh signifikan terhadap harga saham, sedangkan DER tidak berpengaruh signifikan terhadap harga saham.

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
				Price)	
9	Indrian Trifema Suriadi	2019	Pengaruh Earning Per Share, Debt To Equity Ratio, Price Earning Ratio, Return On Equity Terhadap Harga Saham Perusahaan Makanan Dan Minuman Di Bei Periode 2015-2017	X1 : Earning Per Share (EPS) X2: Debt to equity ratio (DER) X3 ; Price earning ratio (PER) X4 : Return on Equity (ROE)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel independen EPS, DER, PER, ROE tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (Return saham) secara serempak. Sementara hasil penelitian secara parsial, menunjukkan bahwa hanya variabel EPS dan ROE yang berpengaruh signifikan

No	Peneliti	Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
					terhadap Return saham.
10	Irma Nurjanah	2021	Pengaruh Earning Per Share dan Deviden Per Share terhadap Harga Saham	X1 : Earning Pershare X2 : Deviden per share Y : Harga Saham	Earning Per Share berpengaruh terhadap Harga Saham dan Deviden Per Share berpengaruh terhadap Harga Saham

Sumber : Data Diolah (2022)

2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka berpikir adalah sintesa yang mencerminkan keterkaitan antara variabel yang diteliti dan merupakan tuntutan untuk memecahkan masalah penelitian serta merumuskan hipotesis penelitian yang berbentuk bagan alur yang dilengkapi penjelasan kualitatif (Sugiyono, 2019).

Sedangkan menurut Nursalam (2017), Kerangka konsep penelitian merupakan abstraksi dari suatu realitas sehingga dapat dikomunikasikan dan membentuk teori

yang menjelaskan keterkaitan antara variabel yang diteliti. Berdasarkan pemahaman dari para ahli, maka dapat disimpulkan bahwa kerangkapemikiran adalah suatu gambaran yang berisikan alur dari suatu penelitian yang didalamnya berisikan keterkaitan antara variabel dengan hipotesisnya yang disajikan dalam bentuk tabel.

Menurut Zulfikar (2016:88), dua jenis analisis yang digunakan untuk menganalisis saham diantaranya analisis fundamental dan analisis teknikal. Analisis fundamental berfokus pada data ekonomi perusahaan seperti neraca, laporan laba rugi, laporan arus kas, dan laporan internal lain yang relevan. Analisis teknis, di sisi lain, berfokus pada pergerakan harga masa lalu. Kedua analisis tersebut memiliki kelemahan masing-masing. Analisis fundamental mengabaikan sentimen investor dan sentimen pasar, sedangkan analisis teknikal mengabaikan nilai wajar perusahaan.

Dalam penelitian ini profitabilitas dan *Leverage* merupakan variabel independennya sedangkan harga saham adalah variabel dependen.

2.3.1 Pengaruh Profitabilitas Terhadap Harga Saham

Profitabilitas digunakan untuk mengetahui kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan laba. Rasio ini dapat memberikan ukuran efektivitas pengelolaan bisnis dengan keuntungan dari penjualan dan keuntungan modal (Kasmir, 2019:198). Semakin tinggi tingkat pengembalian maka semakin besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba (Dewi dan Adiwibowo, 2019:4). Profitabilitas adalah rasio yang dapat memperlihatkan bagaimana kinerja manajemen pada perusahaan dalam memberikan keuntungan kepada stakeholder menggunakan seluruh sumber daya yang dimiliki oleh perusahaannya.

Dalam penelitian ini profitabilitas diukur dengan menggunakan *Earning per share* (EPS). Pengembalian ekuitas merupakan faktor penting dalam menilai profitabilitas dan harga saham karena memungkinkan kita untuk menghitung laba atas investasi investor. *Earning per share* (EPS) atau Laba per saham adalah laba, atau pendapatan, yang diterima pemegang saham dari kepentingan mereka di perusahaan untuk setiap saham yang mereka miliki. Laba per saham biasanya Indikator kinerja yang harus dilihat investor dan menunjukkan korelasi yang kuat antara pertumbuhan laba dan kenaikan harga saham. Angka EPS sering dirilis oleh perusahaan yang ingin menjual sahamnya ke publik. Investor percaya bahwa laba per saham memberikan informasi penting dalam membuat proyeksi masa depan dividen per saham dan mengevaluasi efektivitas manajemen dalam menentukan kebijakan pembayaran dividen. Laba per saham menggambarkan laba bersih yang diterima dari setiap lembar saham perusahaan.

Hal ini menyatakan hasil penelitian yang berbeda oleh beberapa peneliti diantaranya penelitian yang dilakukan oleh Saprudin, Indrian Trifena Suriadi (2019) secara parsial, *Earning Per Share* (EPS) memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap harga saham. Muhammad Fala Dika (2020) menyatakan bahwa Variabel EPS (*Earning Per Share*) berpengaruh signifikan terhadap harga saham. Lalu penelitian yang dilakukan oleh Refi Maulida Sari, Iwan Setiawan, dan Diharpi Herli Setyowati (2022) menyatakan bahwa Secara parsial pengaruh EPS pada Harga Saham ialah positif dan signifikan.

Hal ini berarti saat profitabilitas meningkat, maka investor dapat semakin berminat untuk berinvestasi, sehingga harga saham menjadi meningkat, sebaliknya jika profitabilitas turun maka harga saham dapat menurun juga.

2.3.2 Pengaruh *Leverage* Terhadap Harga Saham

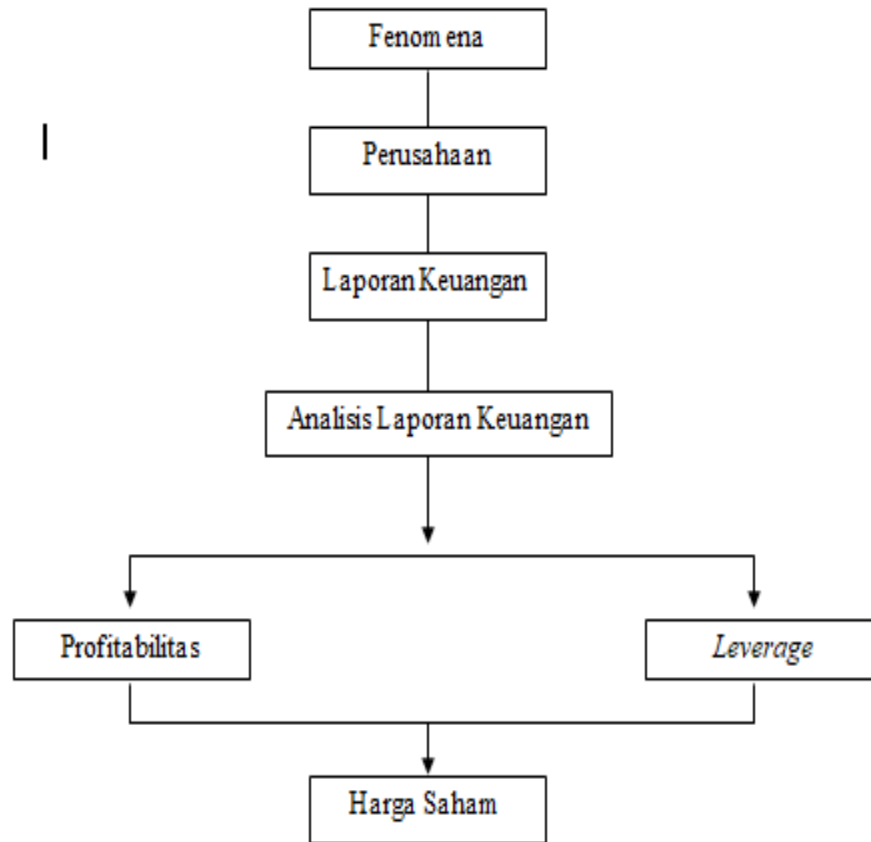
Rasio *Leverage* dapat mengukur seberapa banyak uang atau hutang yang digunakan untuk menjalankan aktivitas bisnis suatu perusahaan. Dengan menggunakan indikator ini, perusahaan dapat melihat bagaimana tingkat hutang mempengaruhi tingkat investasi dan peluang investasi perusahaan. Perusahaan kemudian mempengaruhi minat, kepercayaan, dan keputusan investasi investor (Angela Dirman, 2020:19).

Rasio *Leverage* merepresentasikan seberapa besar hutang yang digunakan perusahaan untuk membiayai aset untuk melakukan aktivitas investasi dan menentukan seberapa besar hutang yang dimiliki perusahaan dalam kaitannya dengan asetnya (Kasmir, 2019:151). Semakin banyak modal hutang yang digunakan perusahaan dalam kegiatan investasinya, semakin tinggi pula beban bunga yang harus dibayarnya (Dewi dan Adiwibowo, 2019:5). Rasio DER digunakan untuk menghitung rasio *Leverage* karena mewakili kemampuan perusahaan untuk mengelola asetnya dan berapa banyak aset perusahaan yang didanai oleh utang. Rasio ini dapat mewakili sejauh mana ekuitas pemilik dapat menutupi kewajiban kepada pihak luar. Sebagian besar investor tidak memilih untuk berinvestasi di perusahaan dengan *Leverage* yang diukur dengan DER tinggi karena pengembalian yang dapat

dicapai kecil. Oleh karena itu, rendahnya permintaan saham ini menyebabkan harga saham turun.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Saprudin, Turfida Murniati Hasyim (2020) yang diukur dengan menggunakan rasio DER Hasil pengujian yang diperoleh menunjukkan bahwa *Leverage* tidak berpengaruh terhadap harga saham yang dimana besar kecilnya *Leverage* suatu perusahaan manufaktur tidak berpengaruh terhadap harga sahamnya. Indah Dwi Fernanda (2021) menunjukkan bahwa *Leverage* yang diukur dengan menggunakan DER berpengaruh tidak signifikan Sehingga leverage tidak dapat mempengaruhi harga saham perusahaan. Adrianus Prawin Lyman menunjukkan Hasil pengujian mendapatkan bahwa *Leverage* yang diukur menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER) memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap harga saham Perusahaan Property dan real estate. Penelitian oleh Linda Kania Dewi (2019) Menunjukkan hasil *Leverage* berpengaruh dan tidak signifikan terhadap harga saham yang diukur dengan rasio DER.

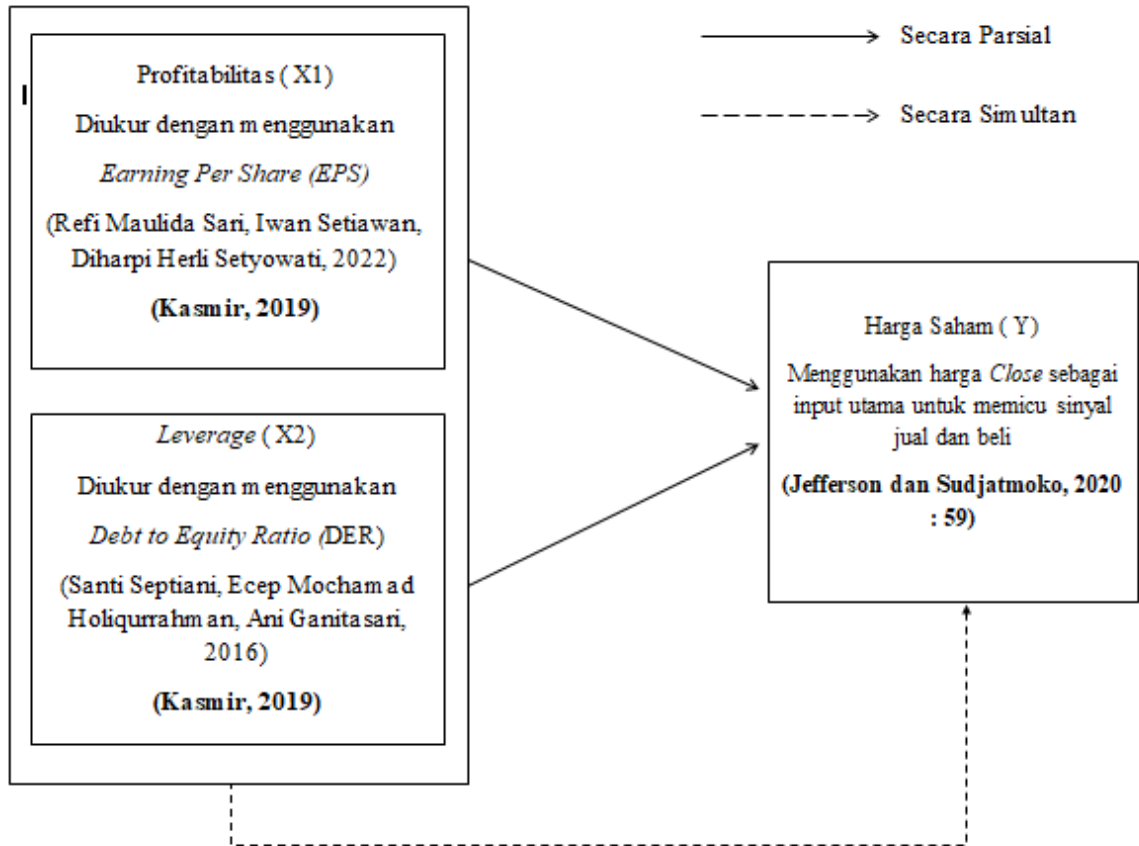
Berdasarkan kerangka pemikiran yang telah di uraikan diatas, maka dapat digambarkan seperti pada tabel 2.1.



Gambar 2 1 Kerangka Pemikiran

2.4 Paradigma Penelitian

Berdasarkan Kerangka pemikiran dan juga penelitian terdahulu, maka dapat digambarkan paradigma penelitian sebagai berikut :



Gambar 2 2 Paradigma Penelitian

2.5 Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan asumsi atau dugaan sementara mengenai suatu hal yang dihasilkan dari rumusan masalah penelitian yang disusun dalam bentuk pertanyaan dan ditunjukkan untuk menjelaskan hal tersebut agar memudahkan dalam pengerjaannya (Sugiyono, 2019:63).

Jadi bisa disimpulkan bahwa hipotesis ialah jawaban sementara dari suatu masalah yang bersifat praduga yang harus dibuktikan kebenarannya.

Berdasarkan landasan teori, maka hipotesis dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

H¹= Adanya Pengaruh Profitabilitas Terhadap Harga Saham

H² = Adanya Pengaruh *Leverage* Terhadap Harga Saham

H³= Profitabilitas Dan *Leverage* berpengaruh secara bersamaan Terhadap Harga Saham

BAB III

OBJEK DAN METODE PENELITIAN

3.2.1 Objek Penelitian

Menurut pendapat Sugiyono (2019:74) menjelaskan bahwa suatu objek penelitian didalam riset adalah atribuy ata suatu sifat nilai dari orang, objekmaupun suatu kegiatan dengan variasi tertentu dan ditetapkan oleh peneliti untuk melakukan analisis serta pengamatan dan setelahnya dibuatkan kesimpulan. Objek penelitian sendiri merupakan suatu kegiatan yang tujuannya adalah untuk menggambarkan suatu penelitian, baik berupa sasaran riset maupun penelitian komprehensif.

Pada penelitian ini, objek penelitian yang dianalisis adalah profitabilitas sebagai X1 yang diukur dengan menggunakan *Earning Per Share* atau EPS. *Leverage* sebagai X2 yang diukur dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio* atau DER dan juga Harga Saham sebagai Y yang diukur dengan menggunakan *closing price*. Sedangkan untuk subjeknya sendiri ialah perusahaan transportasi yang terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia (BEI). Yang dimana penelitian ini dilakukan guna untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh yang signifikan mengenai profitabilitas, dan *Leverage* terhadap harga saham.

3.2.2 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan cara ilmiah yang dilakukan untuk menghasilkan data dengan tujuan tertentu yang digunakan sebagai kepentingan yang memudahkan bagi para pembacanya dalam mengambil keputusan. Metode penelitian juga erat hubungannya dengan prosedur, teknik alat dan juga desain penelitian yang digunakan dan harus memiliki keterkaitan dengan metode penelitian yang telah ditentukan sebelumnya (Sugiyono, 2019:2).

Jadi berdasarkan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa metode penelitian adalah proses analisa ilmiah yang dilakukan dengan proses menganalisis data dengan tujuan serta kebutuhan tertentu.

3.2.1 Metode yang digunakan

Metode kuantitatif ini yang berlandaskan pada filsafat positivism dan digunakan untuk meneliti suatu keadaan populasi atau sampel tertentu, dengan teknik pengambilan sampel yang dilakukan secara acak, serta analisis data bersifat statistik yang ditunjukkan untuk menguji hipotesis-hipotesis yang telah ditentukan (Sugiyono, 2019:23). Metode yang digunakan pada penelitian ini yaitu dengan menggunakan metode kuantitatif yaitu dengan mengukur dan juga menganalisis bagaimana Pengaruh Profitabilitas, *Leverage* Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Periode 2017-2021.

Jenis data yang diteliti adalah data kuantitatif, penelitian ini menggunakan data sekunder, yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung dari sumber

(perusahaan) yang berasal dari laporan keuangan perusahaan yang dipublikasikan situs resmi Bursa Efek Indonesia.

Pendekatan dalam penelitian ini yaitu pendekatan deskriptif dan verifikatif. Metode penelitian deskriptif menurut Kasmir (2019:23) Pendekatan deskriptif adalah pendekatan yang dilakukan untuk mengetahui keberadaan nilai variabel mandiri, baik pada satu variabel atau lebih tanpa membuat adanya perbandingan atau menghubungkan dengan variabel yang lain, yang dimana dengan pendekatan deskriptif ini adalah metode yang mampu mengetahui dan menjelaskan karakteristik variabel yang diteliti dalam suatu situasi. Metode deskriptif ini dilakukan dengan cara mengumpulkan, menyusun, menganalisis, dan menginterpretasikan data sehingga dapat memberikan gambaran keadaan perusahaan secara nyata untuk ditarik kesimpulan yang dijadikan dasar untuk mengajukan saran-saran perbaikan bagi perusahaan. Dalam penelitian ini, metode deskriptif digunakan untuk menjelaskan mengenai profitabilitas, dan *Leverage*, Terhadap harga saham pada perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

Metode verifikatif menurut Sugiyono (2019:23) adalah suatu metode yang digunakan untuk menguji pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Metode verifikatif menguji teori dengan pengujian suatu hipotesis apakah diterima atau ditolak. Metode verifikatif dalam penelitian ini yang digunakan untuk menjelaskan mengenai adakah Pengaruh Profitabilitas Dan *Leverage*, Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017-2021.

3.2.2 Operasional variabel penelitian

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang dapat ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kembali agar mendapatkan informasi mengenai penelitian yang dilakukan sehingga dapat menarik kesimpulan. Variabel penelitian atau objek penelitian adalah atribut, sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2019:74).

Berdasarkan dengan penelitian yang penulis pilih, variabel yang digunakan dalam penelitian ini memiliki 2 (dua) variabel independen (X) dan juga 1 (satu) variabel Dependen (Y). Berikut adalah penjelasannya yaitu:

1) **Independent Variable (Variabel Bebas)**

Menurut Sugiyono (2019:75) Variabel independen adalah variabel-variabel yang menjadi penyebab terjadi adanya perubahan dan munculnya variabel dependen. Dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel independen ini yang menyebabkan dan juga mempengaruhi variabel dependen.

Variable independent (variabel bebas) dalam penelitian ini adalah X^1 (Pengaruh Profitabilitas), X^2 (*Leverage*) dengan tingkat profitabilitasnya yang diukur dengan menggunakan *Earning Per Share* (EPS). *Earning Per Share* (EPS) Menurut Kasmir (2019) dalam penelitian (Refi Maulida sari, Iwan Setiawan, Diharpi Herli Setyowati, 2020) menyatakan bahwa keberhasilan pencapaian keuntungan yang dilakukan manajemen untuk pemodal dilihat dengan rasio laba per lembar saham. harga saham dan *Leverage* dalam penelitian ini diukur dengan menghitung *Debt to*

Equity Ratio (DER). Kasmir (2019 : 157) juga menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* ini digunakan untuk mengetahui jumlah dana yang dimiliki suatu perusahaan dari jumlah pinjamannya, yang dimana DER ini berfungsi untuk mengetahui berapa rupiah modal yang akan dijadikan sebagai jaminan hutang dan juga sebagai pacuan apakah perusahaan mampu atau tidaknya membayar total yang akan dipinjam oleh perusahaan.

2) **Dependent Variable (Variabel Terikat)**

Menurut Sugiyono (2018:75) variabel dependen ini sering disebut sebagai variabel output, kriteria dan konsekuen. Yang dimana variabel terikat ini dipengaruhi dengan adanya variabel bebas. Adapun variabel terikat dalam penelitian ini adalah Harga Saham (Y). Dikatakan variabel terikat karena variabel ini dipengaruhi oleh adanya variabel independen (Fahmi, 2011).

Tabel 3 1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

No	Variabel	Konsep Variabel	Indikator	Skala
1	Profitabilitas (X ¹) Sebagai Variabel Independen	Sebagai rasio yang menggambarkan bagaimana kemampuan suatu perusahaan dalam mencari dan mendapatkan keuntungan dan rasio ini menunjukkan tingkat keefektivitasan manajemen yang dihasilkan dari penjualan dan pendapatan investasi berupa laba (Kasmir, 2019 : 196)	Profitabilitas yang dihitung dengan menggunakan <i>Earning Per Share (EPS)</i> ., yaitu dengan menghitung Laba saham biasa dibandingkan dengan jumlah saham biasa yang beredar (Kasmir, 2019 : 204)	Rasio

No	Variabel	Konsep Variabel	Indikator	Skala
2	<i>Leverage</i> (X ²) Sebagai Variabel Independen	Rasio yang menggambarkan suatu kondisi perusahaan dan berguna sebagai tolak ukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang, dan juga untuk mengetahui apakah perusahaan mampu membayar kewajibannya baik kewajiban jangka pendek maupun panjang apabila adanya likuidasi (Kasmir, 2019 :151)	<i>Leverage</i> yang dihitung dengan menggunakan <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER), Yaitu dengan menghitung Total Utang (Debt) dan juga Equity (Kasmir, 2019 : 157)	Rasio
3	Harga Saham (Y) Sebagai Variabel Dependen	Harga saham terjadi karena adanya penawaran dan juga permintaan (Jogiyanto, 2015 :8)	Harga Close sebagai input utama sebagai pemicu sinyal jual atau beli saham (Jefferson dan Sudjatmoko 2020 :59)	Rasio

Sumber : Data Diolah Penulis (2022)

3.2.3 Populasi dan teknik penentuan sampel penelitian

3.2.3.1 Populasi penelitian

Menurut Sugiyono (2019:145) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Untuk populasi yang digunakan oleh peneliti adalah perusahaan transportasi yang ada terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Sebanyak 47 Perusahaan. Daftar Perusahaan transportasi yang ada terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) akan ditampilkan sebagai berikut :

Tabel 3 2 Daftar Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia

No	Kode Saham	Nama Perusahaan	Tanggal Berdiri	Tanggal IPO
1	AKSI	Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	12/02/1990	13/07/2001
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	17/12/1999	12/11/2012
3	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk	07/02/1998	09/01/2013
4	BESS	Batulicin Nusantara Maritim Tbk	25/05/2011	09/03/2020
5	BIRD	Blue Bird Tbk	29/03/2001	05/11/2014
6	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	12/03/1981	26/03/1990
7	BPTR	Batavia Properindo Trans Tbk	08/12/2014	09/07/2018
8	BULL	Buana Lintas Lautan Tbk	12/05/2005	23/05/2011

No	Kode Saham	NamaPerusahaan	Tanggal Berdiri	Tanggal IPO
9	CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk	31/08/2004	16/01/2014
10	CASS	Cardig Aero Service Tbk	16/07/2009	05/12/2011
11	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	25/07/1989	08/12/1994
12	DEAL	Dewata Freight International Tbk	14/01/1995	09/11/2018
13	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	31/03/1950	11/02/2011
14	HELI	Jaya Trishindo Tbk	16/04/2007	27/03/2018
15	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	21/12/1992	15/12/1997
16	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk	15/04/1997	13/09/2006
17	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk	10/07/2013	22/12/2017
18	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk	30/05/2012	21/02/2019
19	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk	18/02/1978	20/12/1994
20	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk	01/10/1998	01/07/2019
21	LEAD	Logindi Samudramakmur Tbk	23/08/1995	11/12/2013
22	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	26/02/2002	15/04/2014
23	MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk	24/03/1994	06/04/2011
24	MIRA	Mitra International Resources Tbk	24/04/1979	30/01/1997
25	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	05/02/1977	11/10/2012
26	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	29/12/2003	16/03/2017
27	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk	19/06/2015	20/07/2020

No	Kode Saham	NamaPerusahaan	Tanggal Berdiri	Tanggal IPO
28	PSSI	Pelita Samudera Shipping Tbk	10/01/2007	05/12/2017
29	PTIS	Indo Straits Tbk	21/01/1985	12/07/2011
30	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk	17/04/2012	29/01/2020
31	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk	22/01/1974	05/03/1990
32	SAFE	Steady Safe Tbk	21/12/1971	15/08/1994
33	SAPX	Satria Antara Prima Tbk	01/07/2014	03/10/2018
34	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	13/01/1993	12/07/2011
35	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk	01/06/1989	16/06/2016
36	SMDR	Samudera Indonesia Tbk	13/11/1964	05/07/1999
37	SOCI	Soechi Lines Tbk	13/08/2010	03/12/2014
38	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	27/08/1998	10/05/2017
39	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk	11/06/1981	02/11/2012
40	TCPI	Transcoal Pacifik Tbk	15/01/2007	06/07/2018
41	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	17/09/1987	09/07/2003
42	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk	04/05/1995	28/06/2018
43	TPMA	Trans Power Marine Tbk	24/01/2005	20/02/2013
44	TRJA	Transkon Jaya Tbk	14/01/2002	27/08/2020
45	TRUK	Guna Timur Raya Tbk	29/02/1980	23/05/2018
46	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	11/09/2001	31/05/2007
47	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk	18/12/1985	29/11/2010

Sumber : Data Diolah Penulis (Bursa Efek Indonesia, 2022)

3.2.3.2 Sampel penelitian

Sampel adalah bagian dari jumlah dan juga karakteristik yang dimiliki oleh suatu populasi yang dimana pengambilan sampel harus sesuai dan betul-betul representatif atau mewakili populasi yang diteliti (Sugiyono, 2019:146). Sedangkan Menurut Arikunto (2019 : 109) sampel adalah sebagian hal atau wakil dari populasi yang akan diteliti.

Dari penjelasan diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa sampel adalah sebagian daripada populasi yang digunakan untuk penelitian yang bersifat representatif dan juga memiliki kelengkapan data agar mendukung kelancaran dalam penelitian yang akan dilakukan. Perbedaannya antara populasi dan sampel terletak dalam jumlah, yang dimana populasi melibatkan seluruh aspek atau kelompok yang akan diteliti, sedangkan sampel hanya mengambil dari sebagian populasi yang memiliki karakteristik yang sesuai dengan populasinya.

Untuk populasi penelitian ini adalah seluruh perusahaan Transportasi yang terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia yang berjumlah 47 Perusahaan. Dan teknik dalam pengambilan sampel dalam penelitian ini dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Yang dimana menurut Sugiyono (2019:148) menjelaskan pemahamannya mengenai *purposivesampling* merupakan sebuah teknik yang digunakan untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian berdasarkan pertimbangan tertentu.

Kriteria sampel yang akan digunakan sebagai tolak ukur dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021
2. Perusahaan Transportasi Yang Tidak Melaporkan Laporan Keuangan Dengan Mata Uang Rupiah
3. Perusahaan Yang Baru Melakukan Initial Public Offering (IPO) Periode 2017-2019.

Tabel 3 3 Data Hasil Pemilihan Sampel

No	Keterangan	Jumlah
1	Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021	47
2	Perusahaan Transportasi Yang Tidak Melaporkan Laporan Keuangan Dengan Mata Uang Rupiah	(18)
3	Perusahaan Yang Baru Melakukan Initial Public Offering (IPO) Periode 2017-2021	(14)
Jumlah Sampel		15
Tahun Observasi		5
Jumlah Data Observasi Periode 2017-2021		75

Sumber : Data yang telah diolah, 2022

Berdasarkan kriteria sampel yang telah dibuat di atas, maka sampel yang akan digunakan untuk penelitian ini berjumlah ada 15 perusahaan yang telah memenuhi syarat dari seluruh perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Pada Periode 2017-2021.

Tabel 3 4 Daftar Perusahaan Sampel

No	Kode Saham	Nama Perusahaan	Tanggal IPO
1	AKSI	Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	13/07/2001
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	12/11/2012
3	CASS	Cardig Aero Service Tbk	05/11/2014
4	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	05/12/2011
5	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk	08/12/1994
6	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	13/09/2006
7	SAFE	Steady Safe Tbk	15/04/2014
8	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	30/01/1997
9	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk	11/10/2012
10	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	16/03/2017
11	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	15/08/1994
12	BIRD	Blue Bird Tbk	12/07/2011
13	MIRA	Mitra International Resources Tbk	02/11/2012
14	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	09/07/2003
15	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	31/05/2007

Sumber : Data yang telah diolah

3.2.4 Jenis Dan Teknik Pengumpulan Data

3.2.4.1 Jenis dan sumber data

Jenis dan sumber data yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan menggunakan data sekunder. Data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, akan tetapi melalui dokumen ataupun sumber lain (Sugiyonno, 2019;228). Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu :

a. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2018:240) Dokumentasi merupakan catatan dari peristiwa yang telah berlalu, baik dalam bentuk gambar, foto, sketsa, tulisan dan bentuk lainnya. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekundernya adalah dengan melakukan pengumpulan data berupa dokumen mengenai laporan keuangan perusahaan transportasi yang telah tersedia di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2017-2021, data dapat diperoleh dengan mengunjungi situs dari Bursa Efek Indonesia (BEI) atau dengan nama lain Indonesia Stock Exchange (IDX) dengan link www.idx.co.id dan situs Yahoo! Finance dengan link <https://finance.yahoo.com>.

b. Studi Kepustakaan

Menurut Sugiyono (2018:291) studi kepustakaan berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi lain yang terkait dengan nilai, budaya, dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti. Pada penelitian ini peneliti menggunakan studi kepustakaan seperti buku-buku dan juga jurnal penelitian yang

dilakukan oleh peneliti terdahulu sebagai referensi untuk nantinya mendapatkan suatu informasi mengenai penelitian yang dilakukan.

3.2.4.2 Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data menurut Sugiyono (2019:228) merupakan langkah utama yang dilakukan pada penelitian, karena penelitian bertujuan untuk mendapatkan data yang dimana Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai *setting* atau peraturan, dari berbagai sumber, dan macam-macam cara lainnya.

Peneliti melakukan pengumpulan data berupa dokumen laporan keuangan pada perusahaan transportasi yang diperoleh dari situs www.idx.co.id yang telah menyediakan laporan keuangan dari beberapa perusahaan transportasi tahunan selama 5 tahun dengan tahun periode 2017 sampai dengan 2021.

3.2.5 Rancangan Pengujian Hipotesis

3.2.5.1 Statistik deskriptif

Menurut Sugiyono (2019: 241) Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif. Statistik deskriptif yaitu digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan data yang telah terkumpul adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umumnya.

Pengukuran yang dilihat dari statistik deskriptif dalam penelitian ini adalah runtut waktu (*time series*) dan data silang (*cross section*). Dalam penelitian ini, penulis akan mendeskripsikan kondisi profitabilitas, dan *Leverage* pada perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

Statistik deskriptif dapat dilakukan guna mencari kuatnya hubungan antara variabel melalui analisis korelasi, regresi atau membandingkan dua rata-rata dan sampel atau populasi.

3.2.5.2 Analisis Regresi Data Panel

Regresi data panel adalah teknik regresi yang menggabungkan data cross-sectional dan data time-series, sehingga secara alami observasi lebih banyak dibandingkan dengan hanya data cross-sectional dan data time-series. Regresi data panel mempunyai tujuan yang sama dengan regresi linier berganda, yaitu dengan memprediksikan nilai intersep dan slope. Penggunaan data panel dalam regresi akan menghasilkan intersep dan slope yang berbeda pada setiap entitas/perusahaan dan setiap periode waktu.

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

Y= Variabel Dependen (Harga saham)

a= Konstanta

b₁= Koefisien regresi Profitabilitas

x₁= Profitabilitas

b₂ = Koefisien regresi *leverage*

x₂ = *Leverage*

e = Tingkat *error*

Dalam tahapan mengenai penentuan model estimasi regresi data panel yaitu terdapat 3 (tiga) pendekatan, diantaranya adalah :

- 1) Common Effect Model atau Pooled Least Square (PLS)

Ini adalah pendekatan data panel yang menggabungkan data time series dan data cross-sectional. Model tersebut tidak mempertimbangkan ukuran waktu atau individu, sehingga mengasumsikan bahwa perilaku data perusahaan serupa pada periode waktu yang berbeda. Metode ini dapat menggunakan pendekatan OLS atau teknik kuadrat terkecil untuk mengestimasi model data panel.

2) Fixed Effect Model (FE)

Model ini mengasumsikan bahwa perbedaan antar individu dapat dikompensasi oleh intersep yang berbeda. Untuk memperkirakan model data panel efek tetap menggunakan teknik variabel dummy untuk menangkap perbedaan departemen antar perusahaan, perbedaan departemen mungkin ada karena perbedaan budaya kerja, manajemen, dan insentif. Namun, kemiringannya sama antar perusahaan. Model estimasi ini juga biasa disebut dengan teknik LSDV (Least Squares Dummy Variable).

3) Random Effect Model (RE)

Model ini memperkirakan data panel, di mana pembaur mungkin terkait dari waktu ke waktu dan lintas individu. Dalam model efek acak, perbedaan titik potong disesuaikan dengan error term masing-masing perusahaan. Keuntungan dari model efek acak adalah menghilangkan heteroskedastisitas. Model ini juga dikenal dengan teknik Error Component Model (ECM) atau Generalized Least Squares (GLS).

Setelah beberapa tahan diatas, maka untuk memilih model yang paling tepat perlu dilakukan pengujian lebih lanjut, antara lain :

1) Uji Chow

Chow test adalah pengujian untuk menentukan model apakah Common Effect (CE) atau Fixed Effect (FE) yang paling tepat digunakan dalam mengestimasi data panel. Apabila dalam hasil uji *chow* yang terpilih adalah *fixed effect*, maka langkah berikutnya adalah dengan melakukan uji *random effect* kemudian melakukan uji hausman untuk memastikan yang terpilih yaitu *fixed effect* model ataukah *random effects model*. Namun apabila dalam hasil uji *chow* ternyata yang terpilih adalah *common effect model*, maka langkah yang harus dilakukan adalah melakukan uji *random effect* kemudian uji *Lagrangian multiplier test* untuk memastikan terkait model yang terpilih antara *common effect* ataukah *random effect*.

2) Uji Hausman

Hausman test adalah pengujian statistik untuk memilih apakah model Fixed Effect atau Random Effect yang paling tepat digunakan. Uji ini didasarkan pada ide bahwa OLS dalam metode Common effect tidak lebih efisien dibandingkan dengan Least Square Dummy Variables (LSDV) dalam metode Random effect.

3) Uji Lagrange Multiplier

uji Lagrange Multiplier (LM) adalah uji untuk mengetahui apakah model Random Effect lebih baik daripada metode Common Effect (PLS) digunakan.

Setelah melakukan beberapa uji, dalam penelitian ini diantara *common effect model* atau *fixed effect model* dan *random effect model* terpilih menggunakan *random effect model* (REM) yang dimana model ini dapat mengasumsikan bahwa setiap perusahaan terdapat perbedaan antara intersep variabel random atau stokastik, model ini juga memperhitungkan error yang mungkin berkorelasi sepanjang cross section dan

time series. Untuk menentukan model perlu dilakukan uji chow agar dapat mengetahui model mana yang terpilih, lalu uji hausman dan terakhir uji lagrange multiplier yang berguna untuk menguatkan hasil atas pemilihan model yang akan digunakan dalam pengujian.

3.2.5.3 Uji asumsi klasik

Uji klasik bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi data panel sebagai syarat statistik dengan menggunakan Ordinary least square (OLS), yang dimana OLS ini digunakan sebagai pengujian untuk mengetahui bagaimana pengaruh variabel bebas terhadap variabel tak bebas dan akan menghasilkan estimasi yang paling sesuai untuk digunakan dalam penelitian ini jika semua asumsi klasik terpenuhi. Apabila asumsi ini tidak memenuhi dengan ketentuan maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil (Ghozali, 2018: 161).

Sebelum melakukan penelitian analisis linier berganda harus melakukan pengujian asumsi klasik (Ghozali, 2016: 103), yang terdiri dari:

1. Uji Normalitas

Ghozali (2018: 161) menyatakan bahwa uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual menyatakan bahwa memiliki distribusi normal. Kalau asumsi ini tidak memenuhi dengan ketentuan maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil. Pengambilan keputusan pada pengujian Normalitas dapat dilihat dari nilai probability. Jika nilai probabilitas $> 0,05$ menunjukkan terdistribusi secara normal.

Begitupun sebaliknya, apabila profitabilitas < 0,05 menunjukkan tidak terdistribusi secara normal.

2. Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi terdapat adanya korelasi antar variabel independen. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi di antara variabel independen (Ghozali, 2018: 107).

Untuk mengetahui ada atau tidaknya multikolinieritas dengan menggunakan VIF (*Varian Inflation Factors*) adalah sebagai berikut:

- 1) Apabila nilai koefisien korelasi antar variabel independen > 10, maka adanya multikolinieritas.
- 2) Apabila nilai koefisien korelasi antar variabel independen < 10, maka tidak adanya multikolinieritas.

Rumus yang digunakan:

$$VIF = \frac{1}{R_1^2}$$

Lambang R merupakan koefisien determinasi yang diperoleh dengan meregresikan salah satu variabel bebas Xi terhadap variabel bebas lainnya. Pengujian multikolinieritas dilakukan dengan cara melihat nilai VIF dan korelasi diantara variabel independen.

3. Uji Autokorelasi

Menurut Sunyoto (2016: 98) salah satu ukuran dalam menentukan ada tidaknya masalah autokorelasi dengan uji Durbin-Watson (DW) dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Apabila nilai $DW < 0,05$ maka terdapat gejala autokorelasi
 - b. Apabila nilai $DW > 0,05$ maka tidak terdapat gejala autokorelasi
4. Uji Heteroskedastisitas

Menurut Ghozali (2018: 137) menyatakan bahwa uji heteroskedastisitas untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Jika variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Dalam penelitian ini untuk mendeteksi adanya nilai heteroskedastisitas menggunakan uji *white heteroskedasticity test* dengan ketentuan uji sebagai berikut :

- a. Jika nilai probabilitas $\leq 0,05$ artinya H_0 ditolak dan terdapat masalah heteroskedastisitas.
- b. Nilai probabilitas $\geq 0,05$ artinya H_0 diterima dan tidak ada masalah heteroskedastisitas.

3.2.5.4 Koefisien determinasi (R^2)

Koefisien Determinasi digunakan untuk mengetahui persentase sumbangan pengaruh variabel X_1 , X_2 , (Variabel Independen) terhadap variabel Y (Variabel Dependen). Untuk melihat berapa besar pengaruh variabel X_1 , X_2 , terhadap Y , biasanya dinyatakan dalam bentuk persen (%). Apabila persentase nilai koefisien determinasi besar maka dapat dikatakan bahwa variabel bebas mampu memberikan informasi yang dibutuhkan begitupun sebaliknya. Berikut rumus Koefisien Determinasi, sebagai berikut :

$$Kd = R^2 \times 100\%$$

Keterangan :

Kd = Koefisien Determinasi (Seberapa besar perubahan variabel Y yang dipengaruhi oleh variabel X)

R^2 = Besarnya Koefisien Korelasi Ganda

3.2.5.5 Rancangan Pengujian Hipotesis

Menurut Sugiyono (2019: 115), hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, rumusan masalah biasanya disusun dalam bentuk kalimat pertanyaan. Hipotesis yang akan diuji dan dibuktikan dalam penelitian ini berkaitan dengan ada pengaruh atau tidak terdapat pengaruh dari variabel independen (X) dan variabel dependen (Y). Pengujian yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Uji Parsial (Uji t)

Uji t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2016 :97). Tingkat keyakinan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebesar 95% dengan taraf nyata 5% ($\alpha = 0,05$).

Langkah-langkah pengujian hipotesis secara parsial sebagai berikut:

a. Menentukan hipotesis antara variabel bebas terhadap variabel terikat, sebagai berikut:

1) Profitabilitas

Ho: $\beta_1 = 0$: Profitabilitas tidak berpengaruh secara signifikan terhadap harga saham.

Ha: $\beta_1 \neq 0$: Profitabilitas berpengaruh secara signifikan terhadap harga saham.

2) *Leverage*

Ho: $\beta_2 = 0$: *Leverage* tidak berpengaruh secara signifikan terhadap harga saham.

Ha: $\beta_2 \neq 0$: *Leverage* berpengaruh secara signifikan terhadap harga saham.

b. Signifikan sebesar 0,05

c. Membandingkan nilai t dengan tingkat signifikan 0,05, dengan ketentuan:

1) $t < 0,05$ artinya H0 ditolak dan H1 diterima, maka masing-masing variabel bebas atau independen secara individu memiliki pengaruh terhadap variabel terikat.

2) $t > 0,05$ artinya H0 diterima dan H1 ditolak, maka masing-masing variabel bebas atau independen secara individu tidak memiliki pengaruh terhadap variabel terikat.

2. Uji Simultan

Uji simultan digunakan untuk menunjukkan semua variabel independen memiliki pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen (Ghozali 2016: 96). Uji F dalam penelitian ini digunakan untuk menguji signifikansi pengaruh profitabilitas, *Leverage*, dan pertumbuhan penjualan terhadap harga saham. Uji-f ini dilakukan dengan melihat hasil nilai f regresi dengan tingkat signifikan 0,05, berikut ketentuannya:

1. Probabilitas f-statistik $< 0,05$ maka variabel bebas secara bersamaan mempengaruhi variabel terikat.

2. Probabilitas f -statistik $> 0,05$ maka variabel bebas secara bersamaan tidak mempengaruhi variabel terikat.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

Pada bab ini, peneliti melakukan analisis lalu memaparkan hasil pengolahan data mengenai pengaruh Profitabilitas, *Leverage* terhadap harga saham pada perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan tahun periode 2017-2021 yang dimana populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan sektor transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan tahun periode 2017-2021 dengan jumlah populasi dalam penelitian yaitu ada sebanyak 47 perusahaan, dengan melakukan pemilahan sampel yang digunakan peneliti menggunakan teknik *Purposive sampling* dengan mendapat hasil akhirnya yaitu terdapat sebanyak 15 perusahaan yang terpilih dan juga memenuhi kriteria untuk menjadi sampel penelitian dari seluruh perusahaan transportasi yang ada pada Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan tahun periode 2017-2021. Berikut daftar perusahaan yang terpilih dan memenuhi kriteria menjadi sampel penelitian.

Tabel 4. 1 Daftar Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang terpilih dan memenuhi kriteria menjadi Sampel penelitian

No	Kode Saham	Nama Perusahaan	Tanggal IPO
1	AKSI	Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	13/07/2001
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	12/11/2012
3	CASS	Cardig Aero Service Tbk	05/11/2014
4	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	05/12/2011
5	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk	08/12/1994
6	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	13/09/2006
7	SAFE	Steady Safe Tbk	15/04/2014
8	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	30/01/1997
9	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk	11/10/2012
10	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	16/03/2017
11	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	15/08/1994
12	BIRD	Blue Bird Tbk	12/07/2011
13	MIRA	Mitra International Resources Tbk	02/11/2012
14	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	09/07/2003
15	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	31/05/2007

Sumber : Data Diolah Penulis, 2022

Data yang telah terpilih tersebut kemudian melakukan analisis terhadap perkembangan masing-masing variabel yang diteliti dengan menggunakan analisis deskriptif kemudian dilakukan pengujian hipotesis dengan menggunakan analisis regresi panel. Variabel-variabel yang digunakan pada penelitian ini diantaranya profitabilitas yang diukur dengan *Earning Per Share (EPS)* dan *Leverage* yang diukur dengan *Debt To Equity Ratio (DER)* dan Harga Saham.

4.1.1 Profitabilitas Terhadap Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

Rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan suatu perusahaan dalam mencari keuntungan atau laba pada perusahaan dalam suatu periode tertentu (Kasmir 2019:114). Profitabilitas pada penelitian ini diukur dengan menggunakan *Earning Per Share (EPS)* yaitu dengan menghitung jumlah saham biasa yang dibandingkan dengan saham yang beredar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia tahun 2017-2021. Berikut ini merupakan pertumbuhan EPS pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Pada Periode 2017-2021 :

Tabel 4. 2 Perkembangan Earning Per Share (EPS) Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

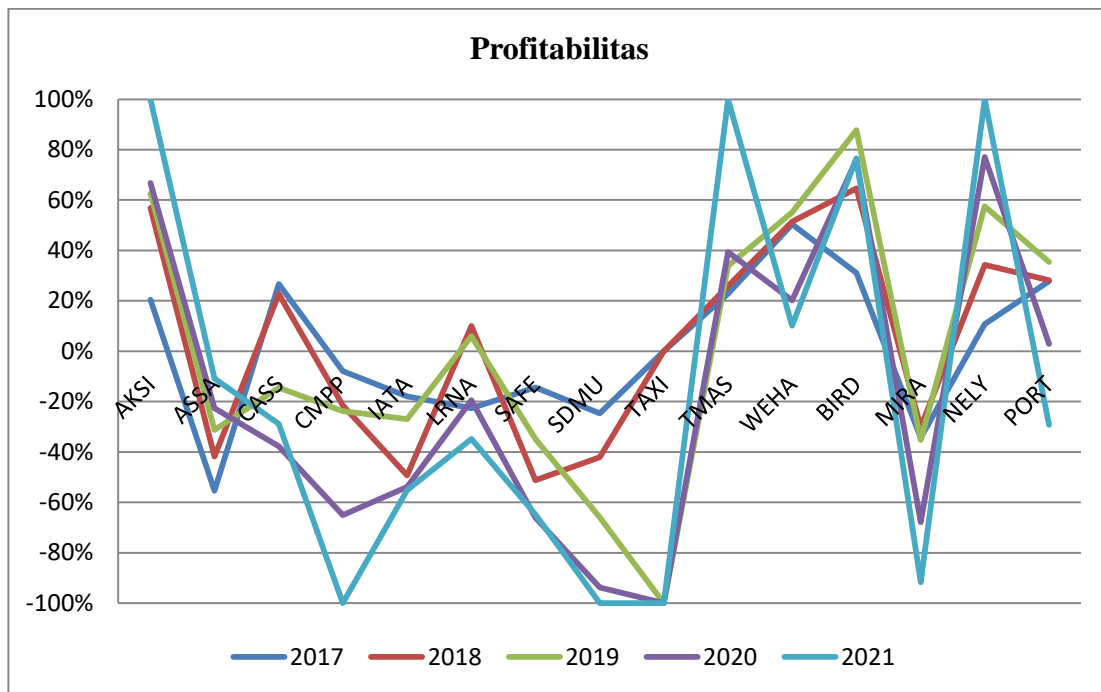
No	Kode Saham	EPS				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	AKSI	20,66	36,69	5,79	4,19	33,56
2	ASSA	- 171,47	42,24	32,50	26,65	36,6

No	Kode Saham	EPS				
		2017	2018	2019	2020	2021
3	CASS	48	- 7	- 67	- 42	16
4	CMPP	- 49,27	- 84,91	- 14,74	- 257,81	- 218,58
5	IATA	- 0,0004	- 0,0007	0,0005	- 0,0006	- 0,00003
6	LRNA	- 109,95	158,28	- 19,63	- 122,91	- 74,64
7	SAFE	- 13,02	- 33,44	14,83	- 28,31	1,11
8	SDMU	- 33,03	- 23,22	- 31,97	- 37,38	- 8,31
9	TAXI	- 229,02	- 381,81	- 275.504.960	8,64	18,45
10	TMAS	46	6	16	11	122
11	WEHA	55,00	1,00	4,00	- 38,00	- 11,00
12	BIRD	170	183	126	- 64	3
13	MIRA	- 4,77	0,58	- 0,71	- 4,55	- 3,31
14	NELY	10,32	22,43	22,26	18,68	21,86
15	PORT	17,97	0,26	4,69	- 21,08	- 20,74
	Minimum	- 229,02	- 381,81	- 275.504.960,00	- 257,81	- 218,58
	Rata-Rata	- 16,17	- 5,33	- 18.366.991,20	- 36,46	- 5,60
	Maksimum	170,00	183,00	126,00	26,65	122,00

Sumber : Data Diolah oleh penulis (2022)

Untuk mendukung serta agar lebih terlihat jelas, data berdasarkan tabel 4.2 yang memperlihatkan perkembangan *Earning Per Share (EPS)* maka disajikan

gambar yang dalam bentuk grafik yang ditampilkan penulis untuk menunjukkan pergerakan profitabilitas yang diperoleh oleh setiap perusahaan transportasi pada setiap tahunnya berdasarkan sampel yang terpilih yaitu terdapat 15 (Lima Belas) perusahaan sebagai berikut:



Gambar 4. 1 Grafik Profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) Periode 2017-2021

Sumber : Data Diolah Oleh Penulis (2022)

Dapat dilihat pada gambar 4.1 yang menunjukkan grafik profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar pada bursa efek indonesia periode 2017-2021 tersebut mengalami fluktuasi yang dimana terjadi kenaikan serta penurunan. *Earning per share* (EPS) ditunjukkan sebagai menggambarkan profitabilitas perusahaan pada setiap lembar saham s. Bagi perusahaan yang memiliki ratio *Earning per share* (EPS)

yang tinggi menunjukkan tingkat jumlah uanh uamh dihasilkan dari suatu perusahaan untuk tiap lembar saham pada saat perusahaan menjalankan operasionalnya. Semakin tinggi nilai yang dihasilkan maka semakin tinggi pula nilai profitabilitasnya. Perusahaan dengan tingkat *Earning per share* (EPS) yang tinggi menandakan bahwa perusahaan mampu memberikan deviden yang signifikan kepada para pemegang saham, sedangkan apabila perusahaan memiliki tingkat *Earning per share* (EPS) rendah atau bahkan negatif, maka dapat dikatakan bahwa perusahaan sedang mengalami kerugian.

Berdasarkan pada tabel 4.2 diatas menunjukkan hasil bahwa ratio Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa efek indonesia periode 2017-2021 berfluktuasi dengan menunjukkan adanya kenaikan dan juga penurunan laba atau profitabilitas terhadap perusahaan transportasi pada setiap tahunnya. Perusahaan yang memiliki tingkat profitabilitas EPS tertinggi yaitu perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) dengan nominal sebesar 183 dan perusahaan dengan tingkat profitabilitas terendah yaitu perusahaan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) sebesar -275,504,960. EPS dengan nilai yang semakin tinggi menunjukkan bahwa kinerja perusahaan tersebut berjalan dengan baik sehingga menghasilkan peningkatan terhadap harga saham perusahaan, begitupun sebaliknya.

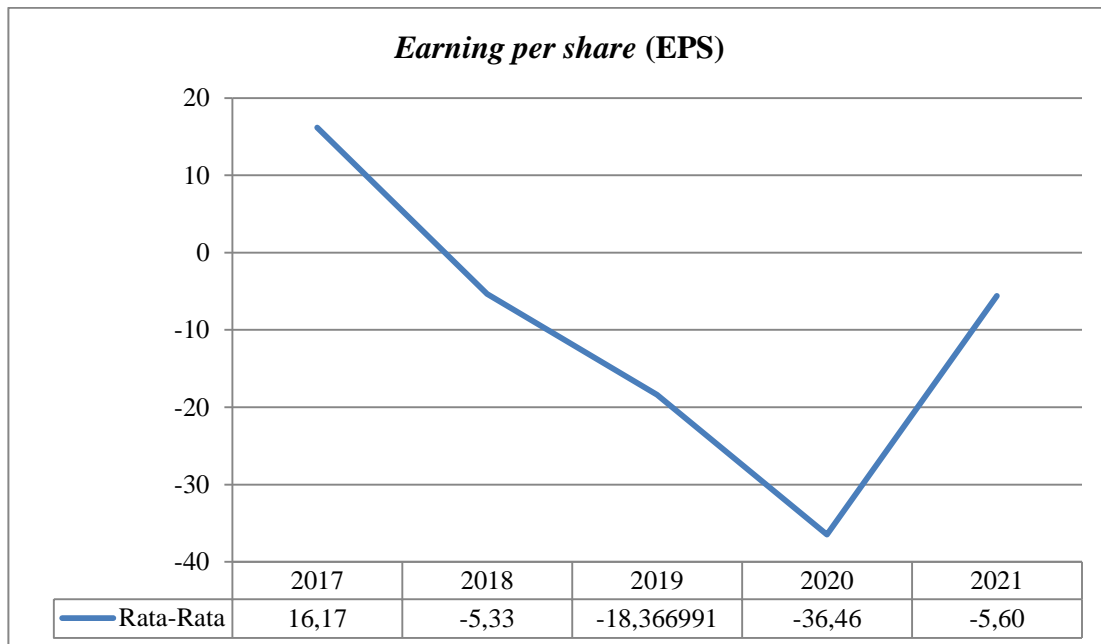
Secara lebih jelas pemaparan kondisi perkembangan *Earning per share* (EPS) pada perusahaan Transportasi periode 2017-2021 adalah sebagai berikut :

1. Pada tahun 2017 menunjukan nilai *Earning per share* (EPS) minimum yang diperoleh oleh perusahaan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) dengan

nominal sebesar -229,02, sedangkan nilai *Earning per share* (EPS) maksimum dimiliki oleh Perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) dengan nominal sebesar 170.

2. Pada tahun 2018 Nilai *Earning per share* (EPS) minimum diperoleh perusahaan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) dengan Nominal Sebesar -381,81 dan Nilai *Earning per share* (EPS) maksimum yang diperoleh perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) dengan nominal sebesar 183.
3. Tahun 2019, Nilai Blue Bird Tbk (BIRD) minimum diperoleh perusahaan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) dengan Nominal Sebesar -275,504,960 dan nilai *Earning per share* (EPS) maksimum yang diperoleh perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) dengan nominal sebesar 126.
4. Pada tahun 2020 , Nilai *Earning per share* (EPS) minimum diperoleh perusahaan Airasia Indonesia Tbk (CMPP) dengan Nominal Sebesar -257,81 Dan Nilai *Earning per share* (EPS) maksimum yang diperoleh perusahaan Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) dengan nominal sebesar 26,65.
5. Pada tahun 2021, Nilai *Earning per share* (EPS) minimum diperoleh perusahaan Airasia Indonesia Tbk (CMPP) Dengan Nominal Sebesar -218,58 Dan Nilai *Earning per share* (EPS) maksimum yang diperoleh diperoleh perusahaan Pelayaran Tempuran Emas Tbk (TMAS) dengan nominal sebesar 122.

Untuk mengetahui rata-rata perkembangan *Earning per share* (EPS) yang terjadi pada perusahaan transportasi per-tahun maka disajikan dalam bentuk grafik sebagai berikut:



Gambar 4. 2 Rata-rata perkembangan *Earning per share (EPS)* per Tahun Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

Sumber : Data Diolah Penulis (2022)

Grafik diatas menunjukkan perkembangan yang terjadi pada profitabilitas pertahun pada 15 perusahaan yang diukur dengan menggunakan *Earning per share (EPS)*, Terlihat bahwa adanya flukstuasi setiap tahunnya dengan cenderung menurun. Nilai rata-rata *Earning per share (EPS)* pada Tahun 2017 sebesar -16,17. Pada tahun 2018 nilai rata-rata *Earning per share (EPS)* terjadi penurunan menjadi sebesar – 5,33. Pada tahun 2019 nilai rata-rata *Earning per share (EPS)* menunjukkan adanya peningkatan menjadi sebesar -18,366,991. Pada tahun 2020 nilai rata-rata *Earning per share (EPS)* mengalai menjadi sebesar –36,46. Pada tahun 2021 nilai rata-rata *Earning per share (EPS)* mengalami peningkatan menjadi sebesar -5,60.

Earning per share ini bertujuan untuk mengukur keefektivitasan kinerja perusahaan, semakin meningkat nilai EPS perusahaan maka hal tersebut semakin baik, apabila laba persaham pada perusahaan positif berarti perusahaan mendapatkan laba dan apabila laba persaham perusahaan negatif, maka perusahaan terindikasi mengalami kerugian. Sehingga nilai earning per share yang dapat dikatakan baik yaitu jika nilai eps perusahaan bernilai positif dan juga konsisten.

4.1.2 Leverage Terhadap Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

Dengan adanya *Leverage* ini dapat menggambarkan kondisi keseimbangan dari suatu perusahaan, dengan melihat seberapa besar modal yang dapat menutupi serta mengatasi permasalahan hutang yang dimiliki oleh perusahaan. *Leverage* yang digunakan dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER). *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio utang yang digunakan dalam mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva (Kasmir 2019:157). Berikut ini data perkembangan *Debt to Equity Ratio* (DER) Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021.

Tabel 4. 3 Data Perkembangan Debt to Equity Ratio (DER) Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

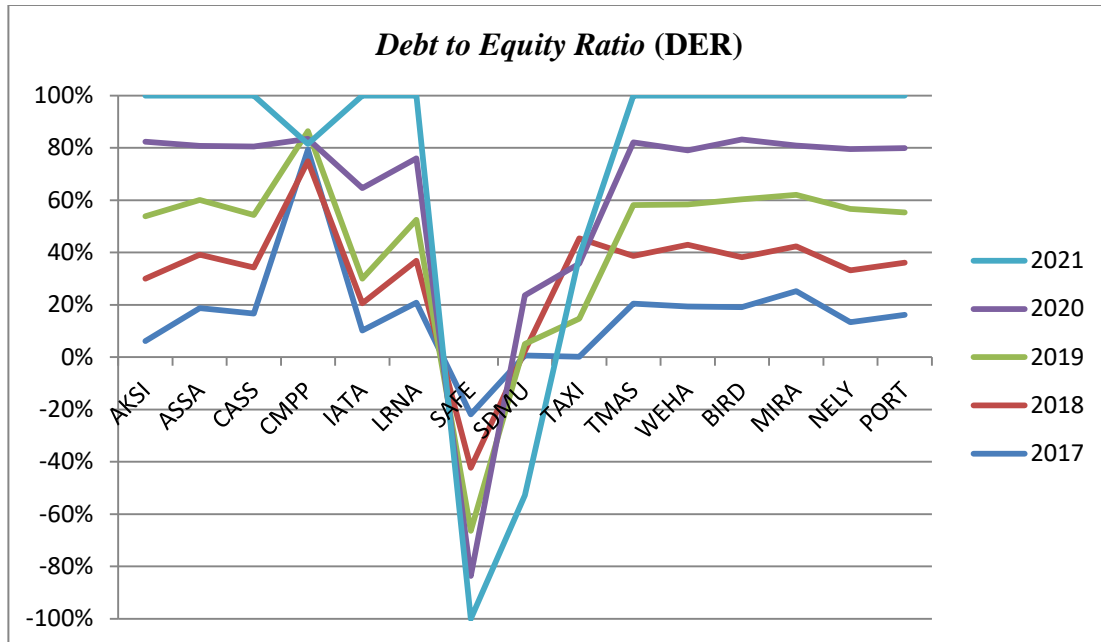
No	Kode Saham	DER				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	AKSI	0,389	1,504	1,502	1,801	1,111

No	Kode Saham	DER				
		2017	2018	2019	2020	2021
2	ASSA	2,355	2,569	2,624	2,593	2,417
3	CASS	1,442	1,533	1,737	2,269	1,698
4	CMPP	82,375	- 4,547	11,928	- 3,084	- 1,989
5	IATA	0,763	0,782	0,707	2,598	2,652
6	LRNA	0,213	0,164	0,159	0,240	0,246
7	SAFE	- 7,200	- 6,738	- 7,940	- 5,674	- 5,376
8	SDMU	0,732	1,987	3,254	21,901	- 90,298
9	TAXI	0,007	3,171	- 2,150	1,468	0,197
10	TMAS	1,853	1,653	1,762	2,169	1,628
11	WEHA	0,968	1,175	0,770	1,032	1,050
12	BIRD	0,322	0,321	0,373	0,385	0,282
13	MIRA	0,635	0,430	0,498	0,472	0,483
14	NELY	0,081	0,120	0,142	0,139	0,124
15	PORT	0,987	1,215	1,173	1,503	1,226
Minimum		- 7,200	- 6,738	- 7,940	- 5,674	- 90,298
Rata-Rata		5,728	0,356	1,103	1,987	- 5,637
Maksimum		82,375	3,171	11,928	21,901	2,652

Sumber : data Diolah Penulis (2022)

Pada tabel 4.3 menunjukkan perkembangan *Debt to Equity Ratio* (DER) yang terjadi dari masing-masing Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa

Efek Indonesia Periode 2017-2021, agar terlihat jelas perkembangannya maka disajikan dalam bentuk grafik sebagai berikut :



Gambar 4. 3 Grafik Perkembangan *Debt to Equity Ratio* (DER) Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

Sumber : Data Diolah Penulis (2022)

Berdasarkan Tabel 4.3 dan Gambar 4.3 menampilkan hasil dari *Debt to Equity Ratio* (DER) yang diukur dengan menghitung total utang terhadap ekuitas yang dimiliki oleh perusahaan, yang dimana menunjukkan adanya fluktuasi kenaikan dan juga penurunan. Dari ke-15 perusahaan yang terpilih sebagai sampel perusahaan yang memiliki nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi adalah AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) yaitu sebesar 82,375 dan perusahaan yang memiliki nilai *Debt to Equity*

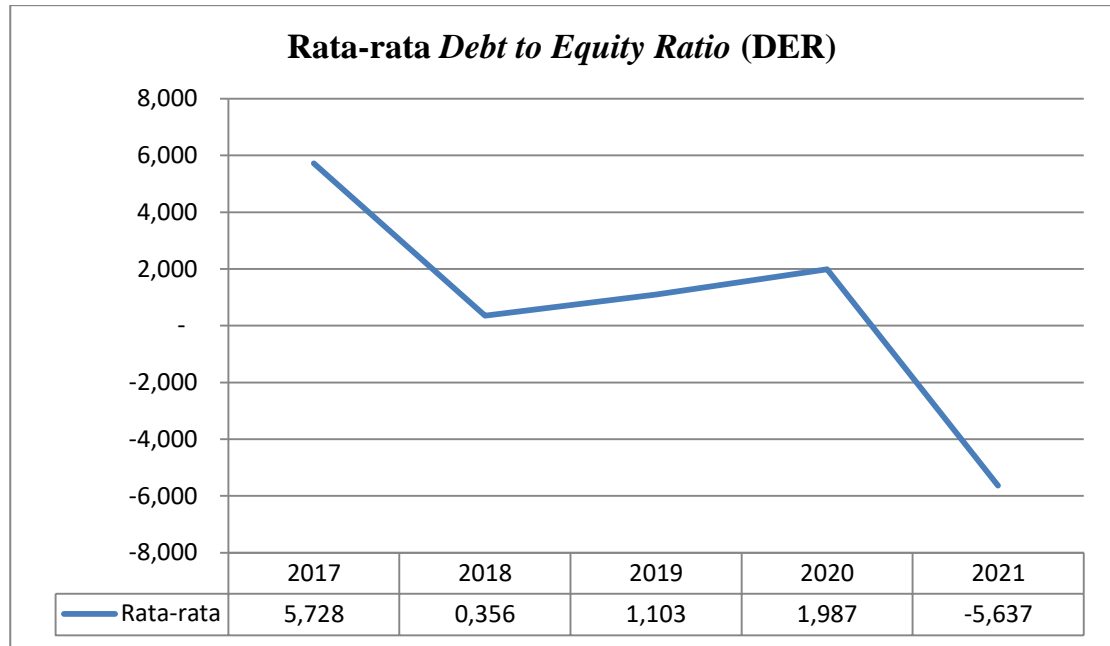
Ratio (DER) terendah dimiliki oleh Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) yaitu sebesar -90,298.

Secara lebih jelas, Perkembangan *Debt to Equity Ratio* (DER) dari tahun 2017-2021 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Pada tahun 2017, nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah diperoleh perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) yaitu sebesar -7.200. sedangkan *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi diperoleh perusahaan AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) yaitu sebesar 82,375.
2. Pada tahun 2018, Nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah diperoleh perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) yaitu sebesar -6,738 sedangkan *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi diperoleh perusahaan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) yaitu sebesar 3,171.
3. Pada tahun 2019, Nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah diperoleh perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) yaitu sebesar -7,940 sedangkan *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi diperoleh perusahaan AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) yaitu sebesar 11,928.
4. Pada tahun 2020, Nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah diperoleh perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) yaitu sebesar -5,674 sedangkan *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi diperoleh perusahaan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) yaitu sebesar 21,901.
5. Pada tahun 2021, Nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah diperoleh perusahaan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) yaitu sebesar -90,298 sedangkan

Debt to Equity Ratio (DER) tertinggi diperoleh perusahaan Indonesia Transport & Infrastructure Tbk (IATA) yaitu sebesar 2,652.

Untuk mengetahui rata-rata perkembangan dari tahun 2017-2021 maka ditampilkan gambar sebagai berikut:



Gambar 4. 4 Rata-rata Perkembangan *Debt to Equity Ratio* (DER) Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

Sumber : Data Diolah Penulis (2022)

Grafik diatas menunjukkan rata-rata perkembangan *Debt to Equity Ratio* (DER) pertahun pada 15 perusahaan yang yang diukur dengan membandingkan total utang dengan ekuitas perushaaan terlihat bahwa secara keseluruhan *Debt to Equity Ratio* (DER) berfluktuasi dengan adanya kenaikan dan penurunan. Rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) pada tahun 2017 sebesar 5,728 lalu mengalami penurunan pada

tahun 2018 yaitu menjadi sebesar 0,356. Pada tahun 2019 mengalami kenaikan yaitu menjadi sebesar 1,103. Pada tahun 2020 mengalami kenaikan menjadi sebesar 1,987 dan pada tahun 2021 mengalami penurunan kembali yang cukup signifikan yaitu sebesar -5,637.

Dalam perkembangan debt to return equity return yang terjadi pada perusahaan terdapat angka negatif yang disebabkan fluktuasi yang dialami perusahaan yang mengindikasikan perusahaan mengalami kerugian yang melebihi jumlah ekuitas yang dimiliki. Perusahaan yang sehat secara keuangan dapat dilihat melalui rasio DER dibawah angka 1 atau dibawah 100%, bagi perusahaan dengan nilai ratio debt to return equity yang bernilai lebih dari satu terindikasi bahwa struktur modal yang dimiliki perusahaan didominasi dengan adanya pembiayaan dalam bentuk liabilitas dan jika perusahaan memiliki nilai DER kurang dari satu maka menunjukkan bahwa perusahaan bertumpu pada pembiayaan ekuitas dari investor sehingga perusahaan dapat dikatakan dalam kondisi yang relatif aman. Yang dimana kondisi negatif pada perusahaan transportasi ini disebabkan adanya tingkat ekuitas yang negatif yang artinya perusahaan memiliki nilai utang yang lebih besar dibandingkan dengan asset yang dimiliki.

4.1.3 Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

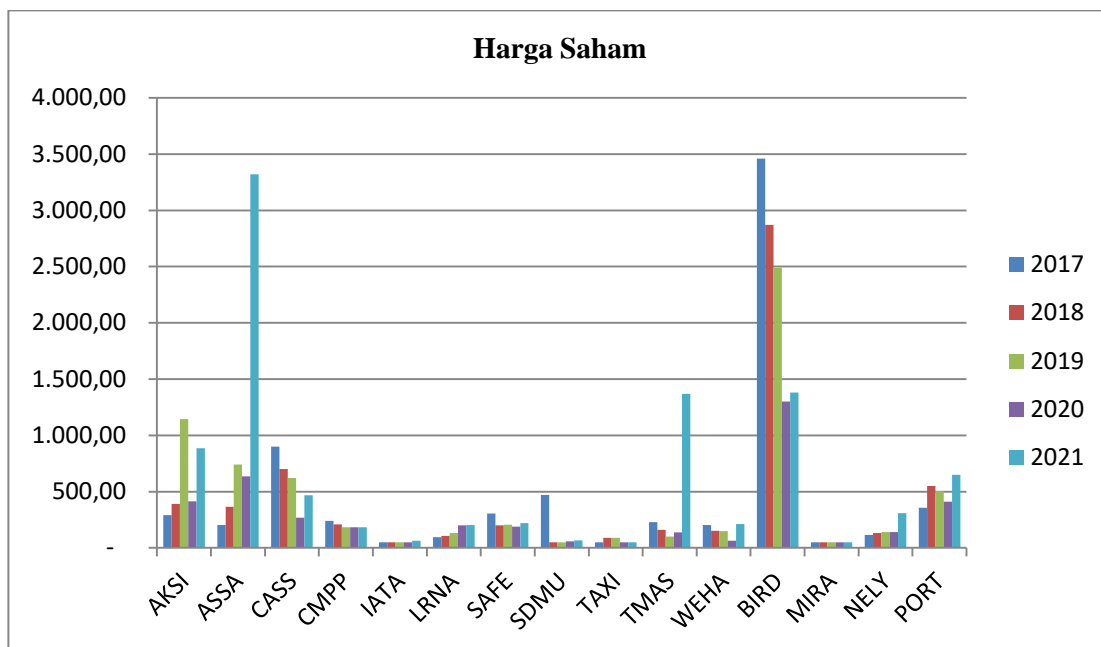
Pada penelitian ini harga saham yang digunakan adalah closing price atau harga penutupan. Berikut ini adalah data harga saham pada perusahaan transportasi Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021.

**Tabel 4. 4 Perkembangan Harga Saham Perusahaan Transportasi yang
terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021**

No	Kode Saham	SAHAM				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	AKSI	292,00	392,00	1.145,00	414,00	885,00
2	ASSA	202,00	364,00	740,00	635,00	3.320,00
3	CASS	900,00	700,00	620,00	270,00	468,00
4	CMPP	240,00	208,00	184,00	184,00	184,00
5	IATA	50,00	50,00	50,00	50,00	65,00
6	LRNA	94,00	107,00	131,00	200,00	202,00
7	SAFE	306,00	199,00	206,00	188,00	220,00
8	SDMU	470,00	50,00	50,00	57,00	68,00
9	TAXI	50,00	90,00	90,00	50,00	50,00
10	TMAS	229,00	160,00	102,00	138,00	1.370,00
11	WEHA	202,00	152,00	148,00	63,00	212,00
12	BIRD	3.460,00	2.870,00	2.490,00	1.300,00	1.380,00
13	MIRA	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00
14	NELY	114,00	133,00	141,00	142,00	308,00
15	PORT	358,00	550,00	505,00	412,00	650,00
	Minimum	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00
	Rata-Rata	467,80	405,00	443,47	276,87	628,80
	Maksimum	3.460,00	2.870,00	2.490,00	1.300,00	3.320,00

Sumber : Data Diolah Penulis (2022)

Pada tabel 4.4 menunjukkan perkembangan Harga Saham yang terjadi dari masing-masing Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021, agar terlihat jelas perkembangannya maka disajikan dalam bentuk grafik sebagai berikut :



Gambar 4. 5 Grafik Perkembangan Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

Sumber : Data Diolah (2022)

Berdasarkan data pada tabel 4.4 dan gambar 4.5 diatas, dapat dilihat dan diketahui terkait harga saham yang diukur dengan mencari harga penutup dari masing masing perusahaan mengalami fluktuasi. Perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) yaitu sebesar 3.460,00 sedangkan harga

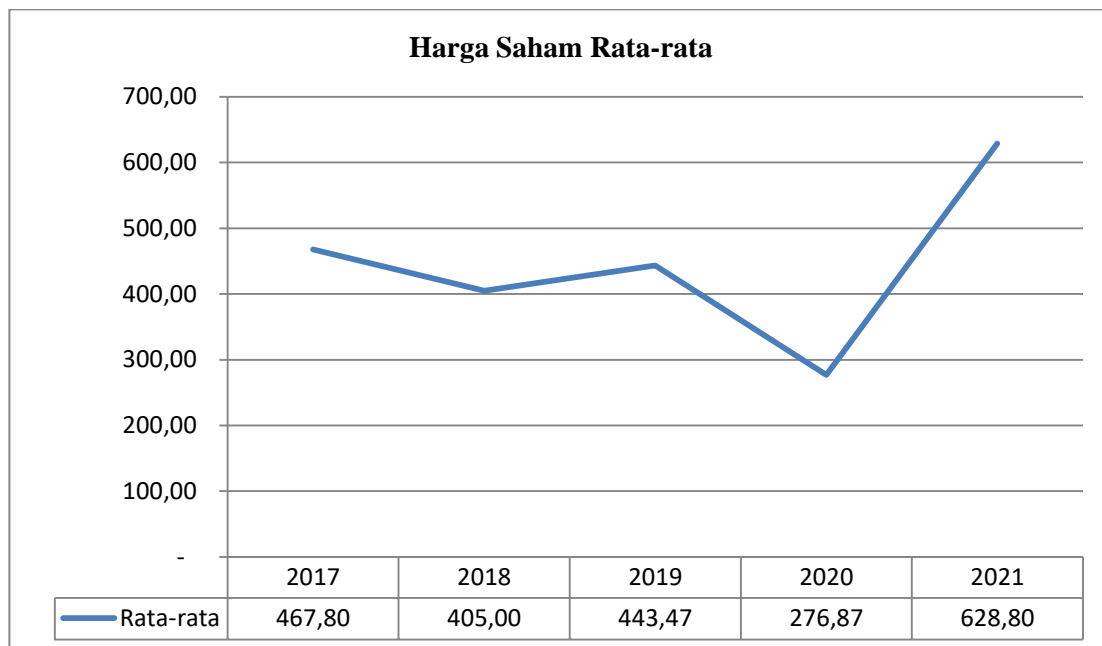
saham terendah diperoleh perusahaan Mitra International Resources Tbk (MIRA) yaitu sebesar 50,00. Penjelasan lebih jelas terkait perkembangan harga saham dari tahun 2017-2021 adalah sebagai berikut :

1. Pada tahun 2017, perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh Perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) yaitu sebesar 3.460,00. Sedangkan harga saham terendah pada tahun tersebut diperoleh perusahaan Mitra International Resources Tbk (MIRA), Indonesia Transport & Infrastructure Tbk (IATA) dan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) yaitu sebesar 50,00.
2. Pada tahun 2018, perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh Perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) yaitu sebesar 2.870,00. Sedangkan harga saham terendah pada tahun tersebut diperoleh perusahaan Mitra International Resources Tbk (MIRA), Indonesia Transport & Infrastructure Tbk (IATA) dan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) yaitu sebesar 50,00.
3. Pada tahun 2019, perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh Perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) yaitu sebesar 2.490,00. Sedangkan harga saham terendah pada tahun tersebut diperoleh perusahaan Mitra International Resources Tbk (MIRA), Indonesia Transport & Infrastructure Tbk (IATA) dan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) yaitu sebesar 50,00.
4. Pada tahun 2020, perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh Perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh perusahaan Blue Bird

Tbk (BIRD) yaitu sebesar 1.300,00. Mitra International Resources Tbk (MIRA), Indonesia Transport & Infrastructure Tbk (IATA) dan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) yaitu sebesar 50,00.

5. Pada tahun 2020, perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh Perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh perusahaan Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) yaitu sebesar 3.320,00. Sedangkan harga saham terendah pada tahun tersebut diperoleh perusahaan Mitra International Resources Tbk (MIRA)) dan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) yaitu sebesar 50,00.

Untuk mengetahui perkembangan rata-rata harga saham yang terjadi pada tahun 2017-2021 maka disajikan grafik sebagai berikut:



Gambar 4. 6 Rata-rata Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

Sumber : Data Diolah penulis (2022)

Grafik diatas menunjukkan rata-rata perkembangan saham pada 5 perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022 yang diukur dengan menggunakan *closing prise* atau harga penutupan dapat dilihat bahwa harga saham berfluktuasi dengan adanya kenaikan dan juga penurunan harga saham pada setiap tahunnya. Rata-rata harga saham pada tahun 2017 sebesar 467,80. Pada tahun 2018 mengalami penurunan rata-rata harga saham yaitu menjadi sebesar 405,00. Pada tahun 2019 rata-rata harga saham mengalami kenaikan yaitu menjadi sebesar 443,47. Dan mengalami penurunan rata-rata harga saham di tahun 2020 yaitu menjadi sebesar 276,87. Lalu kembali mengalami kenaikan rata-rata harga saham pada tahun 2021 yaitu menjadi sebesar 628,80.

4.1.4 Pengaruh Profitabilitas dan Leverage Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

4.1.4.1 Hasil Analisis Deskriptif

Pada penelitian ini analisis deskriptif yang digunakan peneliti untuk mendeskripsikan dan menggambarkan Profitabilitas dan *Leverage* yaitu dengan melihat nilai maksimum, nilai rata-rata, nilai minimum dan juga standar deviasi. Hasil pengolahan data disajikan sebagai berikut :

Gambar 4. 7 Uji Statistik Deskriptif

Descriptive Statistics

	LOGY	LOGX1	X2
Mean	5.822239	2.740308	0.619297
Median	5.730100	2.927453	0.987000
Maximum	8.149024	5.209486	2.624000
Minimum	3.912023	-1.347074	-7.940000
Std. Dev.	1.148392	1.550640	2.001279
Skewness	0.317932	-0.664503	-2.841518
Kurtosis	2.372805	3.273768	12.01739
Jarque-Bera Probability	1.229781 0.540700	2.838527 0.241892	175.1492 0.000000
Sum	215.4228	101.3914	22.91400
Sum Sq. Dev.	47.47694	86.56141	144.1842
Observations	37	37	37

Sumber : Data Diolah Oleh Penulis (2023)

Berdasarkan data tabel 4.7 menunjukkan hasil jumlah observations penelitian ini sebanyak 75 sampel dari 15 perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021. penjelasan lebih lanjut sebagai berikut :

1. Variabel harga saham (Y) yang diukur dengan mencari *Closing Price* (Harga Penutupan) menunjukkan hasil nilai maksimum sebesar 8,149024, nilai minimum sebesar 3.912023, nilai rata-rata sebesar 5.730100 dan juga nilai standar deviasinya sebesar 1.148392.
2. Variabel profitabilitas (X1) yang diukur dengan menggunakan *Earning per Share* (EPS) menunjukkan hasil maksimum yaitu sebesar 5.209486, nilai minimum sebesar -1.347074, nilai rata-rata sebesar 2.927453 dan juga standar deviasinya yaitu sebesar 1.550640.
3. Variabel *Leverage* (X2) yang diukur dnegan menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER) menunjukkan hasil maksimum yaitu sebesar 2.624000, nilai

minimum sebesar -7.940000, nilai rata-rata sebesar 0,987000 dan standar deviasinya sebesar 2.001279.

4.1.4.2 Analisis Regresi Data Panel

Analisis regresi data panel adalah analisis regresi dengan struktur data yang merupakan data panel yang dimana berisikan gabungan antara data cross section dan data time series . yang dimana ketika unit cross section dengan unit yang sama akan diukur pada waktu yang berbeda. Penggunaan data panel dalam regresi juga akan menghasilkan intersep dan slope yang berbeda setiap periode waktu perusahaan.

Rumus model persamaan data panel :

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

Y = Variabel Dependen (*financial distress*)

a = Konstanta

b₁ = Koefisien regresi Profitabilitas

x₁ = Profitabilitas

b₂ = Koefisien regresi *leverage*

x₂ = *Leverage*

e = Tingkat *error*

Penelitian ini menggunakan *Random Effect Model* (REM) yang dimana merupakan salah satu dari 3 (tiga) jenis model yang ada dalam data panel. *Random Effect Model* (REM) merupakan salah satu model dalam regresi data panel di mana variabel residual diduga memiliki hubungan antar waktu dan antar individu. Berikut ini hasil uji regresi data panel :

Tabel 4. 5 Uji Chow

Redundant Fixed Effects Tests
Equation: Untitled
Test cross-section fixed effects

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	6.903027	(11,23)	0.0001
Cross-section Chi-square	53.981212	11	0.0000

Sumber : Data Diolah oleh penulis menggunakan Eviews 12 (2023)

Dapat dilihat dari tabel 4.2 dari hasil uji chow dapat diambil keputusan dengan melihat nilai profitabilitas (p) yang menunjukkan nilai *cross-section* F sebesar 0.0001 atau <0.05, maka dapat diambil kesimpulan bahwa model yang terpilih adalah *fixed effect model*, sehingga *common effect model* tidak terpilih karena nilai probabilitas tidak melebihi angka 0.05.

Setelah melakukan uji chow, dilanjutkan dengan melakukan uji hausman yang berguna untuk mengetahui model yang terpilih.

Tabel 4. 6 Uji Hausman

Correlated Random Effects - Hausman Test
Equation: Untitled
Test cross-section random effects

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	0.361966	2	0.8344

Cross-section random effects test comparisons:

Variable	Fixed	Random	Var(Diff.)	Prob.
LOGX1	0.141487	0.165059	0.002234	0.6180
X2	0.086721	0.103496	0.055807	0.9434

Sumber : Data Diolah Penulis (2023)

Berdasarkan hasil uji hausman pada tabel 4.6 diatas menunjukkan nilai probabilitas (p) pada *cross-section random* sebesar 0.8344 yang berarti lebih besar dari 0.05, sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa yang terpilih adalah *random effect model*.

Agar dapat memastikan bahwa *random effect model* (REM) yang terpilih maka dilakukan pengujian *Lagrange Multiplier* untuk menguatkan hasil uji yang telah dilakukan.

Tabel 4. 7 Uji Lagrange Multiplier

Lagrange Multiplier Tests for Random Effects
Null hypotheses: No effects
Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided (all others) alternatives

	Test Hypothesis		
	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	13.97048 (0.0002)	0.111894 (0.7380)	14.08237 (0.0002)
Honda	3.737711 (0.0001)	-0.334506 (0.6310)	2.406429 (0.0081)
King-Wu	3.737711 (0.0001)	-0.334506 (0.6310)	1.742317 (0.0407)
Standardized Honda	4.259876 (0.0000)	-0.062641 (0.5250)	-0.209097 (0.5828)
Standardized King-Wu	4.259876 (0.0000)	-0.062641 (0.5250)	-0.756254 (0.7753)
Gourieroux, et al.	--	--	13.97048 (0.0003)

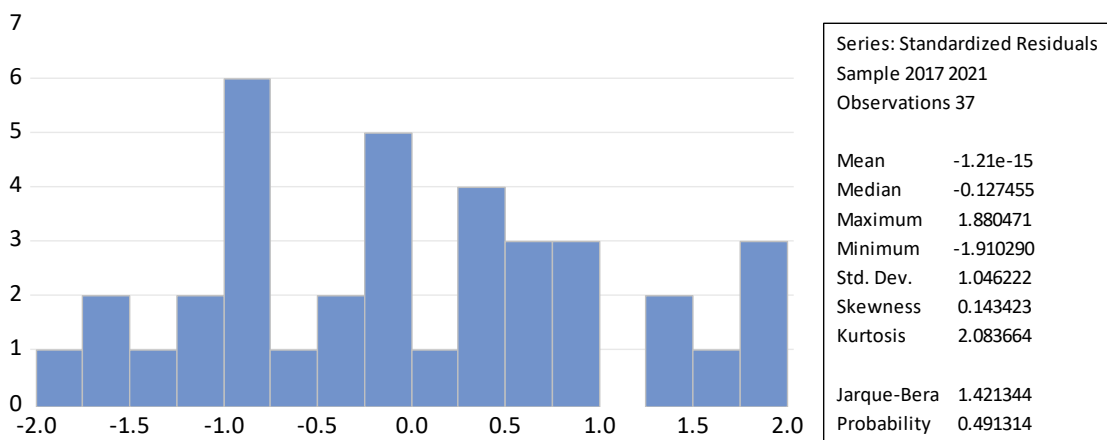
Sumber : Data Diolah Penulis (2023)

Berdasarkan hasil uji yang telah dilakukan seperti pada tabel 4.7 diatas, menunjukkan hasil bahwa nilai *Breusch-Pagan* (BP) sebesar 0,0002 yang dimana nilai tersebut menunjukkan bahwa lebih kecil dari taraf signifikansi 0,05 sehingga model yang tepat untuk digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan menggunakan *Random effect model* (REM).

4.1.4.3 Hasil Uji Asumsi Klasik

4.1.4.3.1 Uji Normalitas

Uji normalitas ini dilakukan guna mengetahui apakah dalam model regresi, variabel terikat, variabel bebas atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Berikut ini adalah hasil uji normalitas :



Gambar 4. 8 Hasil Uji Normalitas
Sumber : Data diolah penulis (2023)

Hasil uji normalitas menunjukkan nilai profitabilitas sebesar 0.491314 yang dimana nilai tersebut menunjukkan bahwa lebih besar dari 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa nilai probabilitas terdistribusi normal.

4.1.4.3.2 Uji Multikolinearitas

Dengan dilakukan uji multikolinearitas dapat melihat apakah ditemukan korelasi yang kuat antar variabel bebas atau independen dalam model regresi data panel.

Tabel 4. 8 Uji Multikolinieritas

Variance Inflation Factors
 Date: 01/18/23 Time: 18:19
 Sample: 1 75
 Included observations: 37

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	0.131876	4.210154	NA
LOGX1	0.013762	4.326946	1.027830
X2	0.008262	1.128989	1.027830

Sumber : Data Diolah Oleh Penulis (2023)

Berdasarkan tabel 4.9 diatas menunjukkan bahwa hasil uji multikolinearitas yang telah dilakukan menunjukkan nilai pada Centered VIF sebesar 1.027830, dengan pernyataan tersebut maka nilai dari kedua variabel sama dan tidak lebih besar dari 10 maka dapat dikatakan bahwa tidak adanya multikolinearitas yang terjadi antar variabel bebas.

4.1.4.3 Uji Autokorelasi

Dengan dilakukannya uji autokorelasi ini untuk memastikan bahwa tidak terjadi adanya autokorelasi terhadap model regresi, yang dimana penelitian ini menggunakan durbin-watson test (DW) seperti berikut ini :

Tabel 4. 9 Durbin Watson Test

Dependent Variable: LOGY
Method: Panel Least Squares
Date: 01/18/23 Time: 17:40
Sample: 2017 2021
Periods included: 5
Cross-sections included: 12
Total panel (unbalanced) observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	5.064966	0.363148	13.94739	0.0000
X1	0.252748	0.117310	2.154534	0.0384
X2	0.104418	0.090894	1.148786	0.2587
R-squared	0.170020	Mean dependent var		5.822239
Adjusted R-squared	0.121198	S.D. dependent var		1.148392
S.E. of regression	1.076553	Akaike info criterion		3.063011
Sum squared resid	39.40489	Schwarz criterion		3.193626
Log likelihood	-53.66571	Hannan-Quinn criter.		3.109059
F-statistic	3.482433	Durbin-Watson stat		0.605036
Prob(F-statistic)	0.042087			

Sumber : Data diolah penulis (2023)

Berdasarkan tabel 4.9 diatas menunjukkan hasil test mendapatkan nilai durbin watson sebesar 0.605036 yang dimana angka tersebut lebih besar dibandingkan dengan angka signifikansi yaitu 0,05, sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa tidak terjadi autokorelasi antar variabel bebas .

4.1.4.3.4 Uji Heteroskedastisitas

Dengan dilakukannya uji heteroskedastisitas disini agar mengetahui apakah terjadi model regresi terjadi ketidaksamaan varian yang konstan atau tidak, heteroskedastisitas ini merupakan suatu kondisi dimana asumsi tidak tercapai sehingga model regresi yang dapat dikatakan dengan kondidi baik itu dengan tidak terjadinya heteroskidastisitas. Dalam penelitian ini menggunakan uji white untuk mengetahui nilai heteroskedastisitasnya sebagai berikut :

Tabel 4. 10 Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedasticity Test: White			
Null hypothesis: Homoskedasticity			
F-statistic	1.442625	Prob. F(5,31)	0.2369
Obs*R-squared	6.984136	Prob. Chi-Square(5)	0.2218
Scaled explained SS	3.195447	Prob. Chi-Square(5)	0.6699

Sumber : Data Dioleh penulis (2023)

Berdasarkan Tabel 4.10 diatas dapat diambil kesimpulan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedasticity karena nilai Probability (p) menunjukkan nilai sebesar 0.2369 atau lebih besar daripada > 0.05 .

4.1.4.4 Analisis koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R²) digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model lain dalam menerangkan variasi variabel dependen yang dimana nilai koefisien determinasi ini adalah antara nol dan satu. Jika nilainya sama dengan nol, maka variabel terikat tidak dapat diterangkan oleh variabel bebas, sedangkan jika

nilai determinasi sama dengan satu, maka variabel terikat dapat diterangkan oleh variabel bebas secara keseluruhan.

Rumus :

$$Kd = R^2 \times 100\%$$

Keterangan :

Kd : Koefisien determinasi

R : Koefisien Korelasi

Tabel 4. 11 *Random Effect Model (REM)*

Dependent Variable: LOGY
 Method: Panel Least Squares
 Date: 01/18/23 Time: 17:40
 Sample: 2017 2021
 Periods included: 5
 Cross-sections included: 12
 Total panel (unbalanced) observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	5.064966	0.363148	13.94739	0.0000
X1	0.252748	0.117310	2.154534	0.0384
X2	0.104418	0.090894	1.148786	0.2587
R-squared	0.170020	Mean dependent var		5.822239
Adjusted R-squared	0.121198	S.D. dependent var		1.148392
S.E. of regression	1.076553	Akaike info criterion		3.063011
Sum squared resid	39.40489	Schwarz criterion		3.193626
Log likelihood	-53.66571	Hannan-Quinn criter.		3.109059
F-statistic	3.482433	Durbin-Watson stat		0.605036
Prob(F-statistic)	0.042087			

Sumber : Data Diolah Oleh Penulis (2023)

Berdasarkan tabel 4.11 menunjukkan nilai *R-squared* sebesar 0.170020. lalu dihitung dengan menggunakan rumus :

$$Kd = R^2 \times 100\%$$

$$\begin{aligned} Kd &= 0.170020 \times 100\% \\ &= 17\% \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa Harga Saham (Y) dipengaruhi oleh Profitabilitas (X1) dan *Leverage* (X2) Sebanyak 17% dan sisanya sebanyak 83% dipengaruhi oleh indikator lain diluar variabel yang ada pada penelitian ini.

4.1.5 Pengaruh Profitabilitas Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transporrtasi di Indonesia Pada Periode 2017-2021

Dengan dilakukan uji T (parsial) untuk mengetahui apakah terjadi pengaruh antar masing-masing variabel bebas secara individu dan mampu menjelaskan variabel terikatnya. Berikut hasil uji yang telah dilakukan :

Tabel 4. 12 Uji T Variabel Profitabilitas

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	5.064966	0.363148	13.94739	0.0000
X1	0.252748	0.117310	2.154534	0.0384
X2	0.104418	0.090894	1.148786	0.2587

Sumber : Data Diolah Peneliti (2023)

Berdasarkan Tabel 4.12 Menunjukkan hasil pengujian T pada variabel profitabilitas (X1) dengan nilai sebesar 0.0384 berarti lebih kecil dari 0,05. Artinya Profitabilitas (X1) berpengaruh terhadap harga saham (Y). Dengan begitu H0 ditolak dan H1 diterima. Dapat dikatakan bahwa profitabilitas berpengaruh secara parsial terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2017-2021.

4.1.6 Bagaimana Pengaruh *Leverage* Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi di Indonesia Pada Periode 2017-2021

Berdasarkan Tabel 4.12 menunjukkan hasil pengujian T pada variabel *Leverage* (X2) dengan nilai sebesar 0.2587 berarti lebih besar dari 0,05 yang berarti *Leverage* (X2) tidak berpengaruh terhadap harga saham (Y). Dengan begitu H0 diterima dan H1 ditolak. Dapat dikatakan bahwa *Leverage* tidak berpengaruh secara parsial terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2017-2021.

4.1.7 Bagaimana Pengaruh Profitabilitas dan *Leverage* Secara Bersamaan Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

Setelah dilakukan Uji T (parsial) maka selanjutnya dilakukan uji simultan (F) untuk membuktikan apakah terdapat Pengaruh Profitabilitas dan *Leverage* Secara Bersamaan Terhadap Harga Saham. Uji simultan (F) digunakan untuk menguji koefisien regresi secara bersamaan, yang artinya digunakan untuk memastikan apakah model yang ditunjuk layak atau tidak untuk menjelaskan pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Hipotesis penelitian dengan menggunakan uji simultan (F) sebagai berikut :

H0 = Profitabilitas dan *Leverage* secara bersamaan tidak berpengaruh signifikan terhadap harga saham

H3 = Profitabilitas dan leverage secara bersamaan berpengaruh signifikan terhadap harga saham

Berikut ini disajikan hasil data uji simultan :

Tabel 4. 13 Uji Simultan (Uji F)

R-squared	0.170020	Mean dependent var	5.822239
Adjusted R-squared	0.121198	S.D. dependent var	1.148392
S.E. of regression	1.076553	Akaike info criterion	3.063011
Sum squared resid	39.40489	Schwarz criterion	3.193626
Log likelihood	-53.66571	Hannan-Quinn criter.	3.109059
F-statistic	3.482433	Durbin-Watson stat	0.605036
Prob(F-statistic)	0.042087		

Sumber : Data Diolah oleh penulis (Eviews, 2023)

Berdasarkan data tabel 4.10 diatas dapat dilihat nilai probability sebesar 0.042087 atau lebih kecil dari 0.05, dapat disimpulkan bahwa variabel profitabilitas (X1) dan leverage (X2) berpengaruh terhadap Harga Saham (Y). Dengan demikian H0 ditolak dan H3 Diterima. Dapat dikatakan bahwa Profitabilitas dan *Leverage* berpengaruh Simultan terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2017-2021.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Profitabilitas Terhadap Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

Profitabilitas pada penelitian ini diukur dengan menggunakan *Earning Per Share* (EPS) yaitu dengan menghitung jumlah saham biasa yang dibandingkan dengan saham yang beredar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia tahun 2017-2021. Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek

Indonesia pada tahun 2017-2021 mengalami fluktuasi yang menunjukkan kenaikan dan penurunan laba saham atas profitabilitas perusahaan transportasi setiap tahunnya. Perusahaan yang memiliki tingkat profitabilitas EPS tertinggi yaitu perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) dengan nominal sebesar 183 dan perusahaan dengan tingkat profitabilitas terendah yaitu perusahaan Express Trasindo Utama Tbk (TAXI) sebesar -275,504,960. EPS dengan nilai yang semakin tinggi menunjukkan bahwa kinerja perusahaan tersebut berjalan dengan baik sehingga menghasilkan peningkatan terhadap harga saham perusahaan, begitupun sebaliknya. Dengan nilai rata-rata tertinggi ada pada tahun 2018 yaitu sebesar -5,33 dan rata-rata terendah terjadi pada tahun 2019 yaitu sebesar -18,366,991.

4.2.2 Bagaimana *Leverage* Terhadap Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

Leverage yang digunakan dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER). kondisi keseimbangan dari suatu perusahaan dapat ditentukan dengan melihat seberapa besar modal yang dapat menutupi serta mengatasi permasalahan hutang yang dimiliki oleh perusahaan. *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi pada 2017 diperoleh AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) yaitu sebesar 82,375 dan perusahaan yang memiliki nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah dimiliki oleh Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) pada tahun 2021 yaitu sebesar -90,298. Dapat ditarik kesimpulan bahwa perusahaan transportasi yang ada di Bursa Efek Indonesia Pada Tahun 2017-2021 mengalami fluktuasi dengan adanya kenaikan dan juga penurunan tingkat *Leverage* yang diukur dengan *Debt to Equity Ratio*.

4.2.3 Bagaimana Harga Saham Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

Harga saham yang diukur dengan mencari harga penutup dari masing masing perusahaan mengalami fluktuasi. Perusahaan dengan harga saham tertinggi diperoleh perusahaan Blue Bird Tbk (BIRD) yaitu sebesar 3.460,00 sedangkan harga saham terendah diperoleh perusahaan Mitra International Resources Tbk (MIRA) yaitu sebesar 50,00. Harga saham adalah harga saham yang muncul di pasar saham pada waktu tertentu, yang ditentukan oleh pelaku pasar dan ditentukan oleh permintaan dan penawaran saham di pasar modal. Ketika jumlah penawaran lebih besar dari jumlah permintaan, harga saham biasanya turun. Sebaliknya, ketika jumlah permintaan lebih besar dari jumlah penawaran sekuritas, maka harga saham cenderung naik.

4.2.4 Bagaimana Pengaruh Profitabilitas dan *Leverage* Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif untuk menggambarkan profitabilitas dan *leverage* dengan melihat nilai maksimum, rata-rata, nilai minimum dan juga standar deviasi perusahaan. Variabel harga saham (Y) yang diukur dengan mencari *Closing Price* (Harga Penutupan) menunjukkan hasil nilai maksimum sebesar 8,149024, nilai minimum sebesar 3.912023, nilai rata-rata sebesar 5.730100 dan juga nilai standar deviasinya sebesar 1.148392. Variabel profitabilitas (X1) yang

diukur dengan menggunakan *Earning per Share* (EPS) menunjukkan hasil maksimum yaitu sebesar 5.209486, nilai minimum sebesar -1.347074, nilai rata-rata sebesar 2.927453 dan juga standar deviasinya yaitu sebesar 1.550640. Variabel *Leverage* (X2) yang diukur dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER) menunjukkan hasil maksimum yaitu sebesar 2.624000, nilai minimum sebesar -7.940000, nilai rata-rata sebesar 0,987000 dan standar deviasinya sebesar 2.001279

Penelitian ini menggunakan regresi data panel dan berdasarkan dari hasil uji chow dapat diambil keputusan dengan melihat nilai profitabilitas (p) yang menunjukkan nilai *cross-section* F sebesar 0.0001 atau <0.05 , maka dapat diambil kesimpulan bahwa model yang terpilih adalah *fixed effect model*, karena nilai probabilitas tidak melebihi angka 0.05.. Harga Saham (Y) dipengaruhi oleh Profitabilitas (X1) dan *Leverage* (X2) Sebanyak 17% dan sisanya sebanyak 83% dipengaruhi oleh indikator lain diluar variabel yang ada pada penelitian ini.

4.2.5 Bagaimana Pengaruh Profitabilitas Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

Hasil pengujian T pada variabel profitabilitas (X1) dengan nilai sebesar 0.0384 berarti lebih kecil dari 0,05. Artinya Profitabilitas (X1) berpengaruh terhadap harga saham (Y). Dengan begitu H0 ditolak dan H1 diterima. Dapat dikatakan bahwa profitabilitas berpengaruh secara parsial terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2017-2021.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Refi Maulida, Iwan Setiawan, Diharpi Herli Setyowati (2022) yang menyatakan bahwa Secara parsial pengaruh EPS pada Harga Saham ialah positif dan signifikan. Dan juga penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Fala Dika (2020) juga menyatakan bahwa Variabel EPS (Earning Per Share) berpengaruh signifikan terhadap harga saham.

4.2.6 Bagaimana Pengaruh *Leverage* Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

Hasil pengujian T pada variabel *Leverage* (X_2) dengan nilai sebesar 0.2587 berarti lebih besar dari 0,05 yang berarti *Leverage* (X_2) tidak berpengaruh terhadap harga saham (Y). Yang artinya *Leverage* tidak berpengaruh secara signifikan terhadap harga saham. Besarnya tingkat perubahan nilai *Leverage* yang diukur dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio* suatu perusahaan tidak mempengaruhi kenaikan maupun penurunan harga saham perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa pihak investor yang akan menanamkan modalnya berupa saham pada perusahaan transportasi di Indonesia tidak terlalu mempertimbangkan nilai DER. Akan tetapi investor mempertimbangkan hal lainnya untuk mengambil keputusan dalam berinvestasi pada perusahaan sektor transportasi ini.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Indah Dwi Fernanda (2021) dan Nuril Anwar (2019) yang menyatakan bahwa *Leverage* tidak berpengaruh secara signifikan secara parsial terhadap harga saham.

4.2.7 Bagaimana Pengaruh Profitabilitas Dan *Leverage* Secara Bersamaan Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2017-2021

Setelah melakukan uji Simultan (F) maka didapatlah nilai probability sebesar 0.000000 atau lebih kecil dari 0.05, dapat disimpulkan bahwa variabel profitabilitas (X1) dan leverage (X2) berpengaruh simultan terhadap Harga Saham (Y). Dengan tingkat Profitabilitas yang tinggi dapat mempengaruhi keberlangsungan kegiatan operasional perusahaan. Sedangkan untuk *Leverage* semakin rendah tingkat ratio utang perusahaan maka akan mempengaruhi tingkat kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban dan pelunasan utang yang dimiliki oleh perusahaan tersebut.

Maka dapat disimpulkan bahwa Profitabilitas dan leverage memiliki keterkaitan terhadap harga saham karena ketika peningkatan beban yang tinggi diimbangi dengan tingkat penjualan yang tinggi maka hal tersebut tidak akan membuat perusahaan mengalami kerugian bahkan perusahaan akan mendapatkan keuntungan serta mempengaruhi tingginya permintaan yang mengakibatkan tingginya harga saham.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis mengenai analisis pengaruh ratio profitabilitas dan *Leverage* terhadap harga saham yang ada di bursa efek indonesia (BEI) dan sesuai dengan pembahasan yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan beberapa hal diantaranya sebagai berikut :

1. Profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia pada periode 2017-2021 mengalami fluktuasi dengan adanya peningkatan dan penurunan laba atau keuntungan yang dihasilkan masing-masing perusahaan namun cenderung menurun pada beberapa perusahaan. Perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang tinggi menandakan bahwa perusahaan sedang dalam keadaan baik dan berhasil dalam mengelola operasional perusahaan tersebut. sedangkan perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang rendah, menandakan bahwa perusahaan masih kurang baik dalam mengelola operasional perusahaan tersebut.
2. *Leverage* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia pada periode 2017-2021 mengalami fluktuasi setiap tahunnya dan dapat dikatakan kurang baik karena ada beberapa perusahaan dengan tingkat rasio leveragenya tinggi yang mengindikasikan bahwa keadaan perusahaan tidak sehat dan juga ada beberapa perusahaan dengan rasio *leverage* negatif yang dimana

hal ini terjadi apabila perusahaan mengalami akumulasi kerugian yang melebihi jumlah ekuitas yang dimiliki perusahaan. Sehingga DER negatif atau > 1 mengindikasikan bahwa perusahaan tersebut tidak sehat.

3. Harga Saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia pada periode 2017-2021 berfluktuasi dengan naik turunnya harga saham, dengan tingkat menurun yang tidak terlalu signifikan namun cenderung naik. Harga saham ini dapat dipengaruhi oleh tingkat permintaan, jika jumlah permintaan lebih besar dari jumlah penawaran maka harga saham cenderung naik, begitupun sebaliknya. Sehingga dapat dikatakan cukup baik.
4. Profitabilitas dan *Leverage* berpengaruh Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021, hal ini berdasarkan hasil pengujian analisis koefisien determinasi yang menunjukkan tingkat *R-squared* sebesar 17%.
5. Berdasarkan hasil uji T didapatkan hasil bahwa nilai variabel profitabilitas (X_1) bernilai sebesar 0.0384 berarti lebih kecil dari 0,05. Dengan begitu H_0 ditolak dan H_1 diterima. Maka dapat disimpulkan Profitabilitas berpengaruh secara parsial terhadap harga saham pada perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017-2021.
6. Berdasarkan hasil uji T didapatkan hasil bahwa nilai variabel *Leverage* (X_2) bernilai sebesar 0.8418 berarti lebih besar dari 0,05 Dengan begitu H_0 diterima dan H_1 ditolak. Dengan demikian *Leverage* tidak berpengaruh secara parsial terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia pada tahun 2017-2021.

7. Berdasarkan Hasil Uji Simultan (F) didapatkan hasil nilai probability sebesar 0.000000 atau lebih kecil dari 0.05, Dengan demikian H₀ ditolak dan H₃ Diterima. Profitabilitas dan *Leverage* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis berniat untuk memberikan saran berdasarkan penelitian yang telah dilakukan sebagai bahan pertimbangan bagi pihak terkait. Adapun usulan saran penulis adalah sebagai berikut:

1. Bagi perusahaan yang stabil maupun bagi perusahaan yang mengalami penurunan tingkat profitabilitas diharapkan dapat meningkatkan pendapatannya atau mengurangi jumlah sahamnya dengan melakukan pembelian kembali saham, karena ketika pendapatan meningkat maka berpengaruh positif terhadap EPS perusahaan dan labaper saham akan meningkat ketika total saham yang beredar berkurang dalam kasus pembelian kembali saham. akan tetapi sebaliknya, jika jumlah saham yang beredar lebih cepat daripada pendapatan yang dihasilkan maka akan menyebabkan EPS perusahaan menurun. Perusahaan harus memperhatikan tingkat *Leverage* perusahaan, terutama mengoptimalkan penggunaan dana dari pinjaman jangka pendek dan jangka panjang untuk operasional perusahaan sehingga beban perusahaan tidak menjadi terlalu besar dan tingkat utang tidak begitu besar agar perusahaan tetap mampu menutupi segala kewajibannya. Untuk Meningkatkan harga saham membutuhkan sejumlah besar permintaan saham,

sehingga perusahaan harus dapat mengelola kondisi perusahaan agar tetap sehat dan baik agar investor tertarik dalam menanamkan modalnya karena harga saham mencerminkan nilai dari suatu perusahaan, apabila kinerja perusahaan baik maka saham perusahaan akan diminati investor.

2. Bagi investor yang akan menanamkan modalnya agar lebih memperhatikan kembali komponen yang perlu dipertimbangkan agar tidak mendapatkan kerugian yang besar dan tidak salah dalam menanamkan modalnya, Investor pertama-tama harus melihat profitabilitas, leverage, dan pendapatan. Karena profitabilitas yang tinggi menggambarkan kapasitas perusahaan untuk menghasilkan laba dengan modal sendiri. Leverage menunjukkan bahwa perusahaan mampu memenuhi kewajibannya, baik jangka panjang maupun jangka pendek. sebelum mengambil keputusan investasi Calon investor disarankan untuk menganalisis laporan keuangan perusahaan
3. Bagi peneliti selanjutnya apabila akan menjadikan penelitian ini sebagai referensi mengenai Pengaruh Profitabilitas dan *Leverage* terhadap harga saham agar lebih dikembangkan lagi dengan menambahkan variabel lain yang memungkinkan memiliki pengaruh lebih besar terhadap harga saham seperti likuiditas, Rasio aktivitas, dan kinerja perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, M. (2019). *Dasar-dasar Manajemen Keuangan Perusahaan* (Edisi Pertama ed.). Jakarta: Kencana.
- Anwar, N. (2019). Pengaruh Leverage, Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap Harga Saham pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI pada Periode 2017-2018.
- Ayunia, A. D., Nofrisel, & Adnyana, M. (2020). Sektor Transportasi Angkutan Barang dan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 7(3).
- Dewi, L. K. (2020). Pengaruh Profitabilitas, Leverage dan Likuiditas Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Industri Makanan dan Minuman di Bursa Efek Indonesia.
- Dewi, M. D. (2019). Pengaruh Profitabilitas, Liabilitas, Leverage, Pertumbuhan Penjualan, dan Dividen Terhadap Harga Saham (Konsisten Terdaftar LQ45 Periode Tahun 2014-2016). *Diponegoro Journal Of Accounting*, 8, 1-15.
- Dika, M. F. (2020). Pengaruh Earning Per Share , Return on Equity dan Debt to Equity Ratio terhadap harga saham. *Barometer Riset Akuntansi dan Manajemen*, 9(2), 258-274.
- Dirman, A. (2020). Financial Distress : The Impact of Profitability, Liquidity, Leverage, Firm Size, and Free Cash Flow. *International Journal of Business and Law*, 22(1).
- Fahma, E. (2019). Pengaruh Kinerja Keuangan Melalui ROA dan DER Terhadap Harga Saham. 1-2.
- Fernanda, I. D. (2021). Pengaruh Profitabilitas, Leverage, dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Harga Saham (Studi Kasus pada Perusahaan Makanan dan Minuman yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2015-2019).
- Finance, Y. (t.thn.). Dipetik 11 22, 2022, dari Yahoo! Finance: <https://finance.yahoo.com/>
- Ghozali, I., & Ratmono, D. (2017). *Analisis Multivariant dan Ekonometrika dengan Eviews 10*. Semarang: Unniversitas Diponegoro.
- Hartono, J. (2017). *Teori Portofolio dan Analisis Investasi*. Yogyakarta: BPFE.
- Indonesia, B. E. (t.thn.). *old.idx.co.id*. Dipetik October 12, 2022, dari <https://old.idx.co.id/perusahaan-tercatat/laporan-keuangan-dan-tahunan/>
- Jefferson, J., & Sudjatmoko, N. (2020). Shopping Saham Model Sejuta! dari Nol Sampai Mahir. 152-167.

- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan* (Pertama ed.). Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Kayo, E. S. (2020). Sub Sektor Transportasi bei (74) - industri jasa. Retrieved October 12, 2022, from <https://www.sahamok.net/emiten/sektor-infrastruktur-utilitas-transportasi/sub-sektor-transportasi/>
- Maulidyati, A. (2019). Pengaruh Profitabilitas, Leverage dan Kebijakan Dividen Terhadap Harga Saham.
- Munira, M., Merawati, E. E., & Astuti, S. B. (2018). Pengaruh ROE dan DER Terhadap Harga Saham Perusahaan Kertas di Bursa Efek Indonesia. *Journal of Applied Business and Economics* , 4(3).
- Natalia, A. (2020, November 15). UU Pasar Modal Indonesia Dan Instrumen investasinya. Retrieved October 12, 2022, from <https://ajaib.co.id/uu-pasar-modal/>
- Novika, W., & Siswanti, T. (2022). Pengaruh Perputaran Kas, Perputaran Piutang dan Perputaran Persediaan Terhadap Profitabilitas (Studi Empiris Perusahaan Manufaktur - Subsektor Makanan dan Minuman yang Terdaftar di BEI Periode Thun 2017-2019). *JIMA Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi*, 2(1).
- Nurjanah, I. (2021). Pengaruh Earning per share dan Deviden per share terhadap harga saham. *Jural Riset Akuntansi*, 76-81.
- Old.idx.co.id. (n.d.). Retrieved October 12, 2022, from <https://old.idx.co.id/perusahaan-tercatat/laporan-keuangan-dan-tahunan/>
- Partomuan, F. T. (2021). Pengaruh CR, DER dan ROE Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Sub Sektor Kontstruksi yang Terdaftar di Indeks IDX Value 30 Periode 2015-2019. *JIMEN Jurnal Inovatif Mahasiswa Manajemen*, 1(3), 242-245.
- Priantono, S., Hendra, J., & Anggraeni, N. D. (2018). Pengaruh Current Ratio (CR), Dbet to Equity Ratio (DER), Net Profit Margim (NPM) dan Return on Investment (ROI) Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Makanan dan Minuman yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2013-2016. *ECOBUSS*, 6(1), 63-68.
- Saprudin, & Hasyim, T. M. (2020). Pengaruh Profitabilitas dan Leverage Terhadap Harga Saham Perusahaan Manufajtur di Bursa Efek Indonesia. *Majalah Sainstekes* , 7(1).

- Sholichah, F., Asfiah, N., Ambarwati, T., Widagdo, B., & Jihadi, M. (2021). The Effect of Profitability and Solvability on Stock Prices : Empricial Evidence from Indonesia. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 8(3).
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan (Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, R&D dan Penelitian Pendidikan)*. Bandung: Alfabeta.
- Suriadi, I. T. (2019). Pengaruh Earning Per Share, Debt to equity ratio, price earningratio, return on equity terhadap harga saham perusahaan makanan dan minuman di BEI periode 2015-2017. *Jurnal manajemen bisnis dan kewirausahaan*, 24-32.
- Wenno, M. (2020). Dampak Covid-19 Terhadap Perubahan Harga Saham dan Volume Transaksi (Studi Kasus Pada PT Bank Mandiri.Tbk). *SOSOQ*, 8(2), 84-91.
- Yahoo Finance - Stock Market Live, quotes, Business & Finance Nesws. (n.d.). Retrieved September 16, 2022, from <https://finance.yahoo.com/>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Populasi

Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

No	Kode Saham	Nama Perusahaan	Tanggal Berdiri	Tanggal IPO
1	AKSI	Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	12/02/1990	13/07/2001
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	17/12/1999	12/11/2012
3	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk	07/02/1998	09/01/2013
4	BESS	Batulicin Nusantara Maritim Tbk	25/05/2011	09/03/2020
5	BIRD	Blue Bird Tbk	29/03/2001	05/11/2014
6	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	12/03/1981	26/03/1990
7	BPTR	Batavia Properindo Trans Tbk	08/12/2014	09/07/2018
8	BULL	Buana Lintas Lautan Tbk	12/05/2005	23/05/2011
9	CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk	31/08/2004	16/01/2014
10	CASS	Cardig Aero Service Tbk	16/07/2009	05/12/2011
11	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	25/07/1989	08/12/1994
12	DEAL	Dewata Freight International Tbk	14/01/1995	09/11/2018
13	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	31/03/1950	11/02/2011
14	HELI	Jaya Trishindo Tbk	16/04/2007	27/03/2018
15	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	21/12/1992	15/12/1997
16	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk	15/04/1997	13/09/2006
17	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk	10/07/2013	22/12/2017
18	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk	30/05/2012	21/02/2019
19	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk	18/02/1978	20/12/1994
20	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk	01/10/1998	01/07/2019
21	LEAD	Logindi Samudramakmur Tbk	23/08/1995	11/12/2013
22	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	26/02/2002	15/04/2014
23	MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk	24/03/1994	06/04/2011
24	MIRA	Mitra International Resources Tbk	24/04/1979	30/01/1997
25	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	05/02/1977	11/10/2012
26	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	29/12/2003	16/03/2017
27	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk	19/06/2015	20/07/2020
28	PSSI	Pelita Samudera Shipping Tbk	10/01/2007	05/12/2017
29	PTIS	Indo Straits Tbk	21/01/1985	12/07/2011
30	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk	17/04/2012	29/01/2020
31	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk	22/01/1974	05/03/1990
32	SAFE	Steady Safe Tbk	21/12/1971	15/08/1994
33	SAPX	Satria Antara Prima Tbk	01/07/2014	03/10/2018
34	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	13/01/1993	12/07/2011
35	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk	01/06/1989	16/06/2016

No	Kode Saham	Nama Perusahaan	Tanggal Berdiri	Tanggal IPO
36	SMDR	Samudera Indonesia Tbk	13/11/1964	05/07/1999
37	SOCI	Soechi Lines Tbk	13/08/2010	03/12/2014
38	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	27/08/1998	10/05/2017
39	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk	11/06/1981	02/11/2012
40	TCPI	Transcoal Pacifik Tbk	15/01/2007	06/07/2018
41	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	17/09/1987	09/07/2003
42	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk	04/05/1995	28/06/2018
43	TPMA	Trans Power Marine Tbk	24/01/2005	20/02/2013
44	TRJA	Transkon Jaya Tbk	14/01/2002	27/08/2020
45	TRUK	Guna Timur Raya Tbk	29/02/1980	23/05/2018
46	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	11/09/2001	31/05/2007
47	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk	18/12/1985	29/11/2010

Lampiran 2 Tabulasi Data Sampel

Perhitungan Profitabilitas yang diukur dengan Menggunakan *Earning****Per Share (EPS)***

No	Code	Nama Perusahaan	Year	EPS
1	AKSI	Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	2017	20,66
			2018	36,69
			2019	5,79
			2020	4,19
			2021	33,56
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	2017	(171,47)
			2018	42,24
			2019	32,5
			2020	26,65
			2021	36,6
3	CASS	Cardig Aero Service Tbk	2017	48
			2018	(7)
			2019	(67)
			2020	(42)
			2021	16
4	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	2017	(49,27)
			2018	(84,91)
			2019	(14,74)
			2020	(257,81)
			2021	(218,58)
5	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk	2017	(0,0004)
			2018	(0,0007)
			2019	(0,0005)
			2020	(0,0006)
			2021	(0,00003)

No	Code	Nama Perusahaan	Year	EPS
6	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	2017	(109,95)
			2018	158,28
			2019	(19,63)
			2020	(122,91)
			2021	(74,64)
7	SAFE	Steady Safe Tbk	2017	(13,02)
			2018	(33,44)
			2019	14,83
			2020	(28,31)
			2021	1,11
8	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	2017	33,03
			2018	(23,22)
			2019	(31,97)
			2020	(37,38)
			2021	(8,31)
9	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk	2017	(229,02)
			2018	(381,81)
			2019	(275,504,960)
			2020	8,64
			2021	18,45
10	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	2017	46
			2018	6
			2019	16
			2020	11
			2021	122
11	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	2017	55
			2018	1
			2019	4
			2020	(38)
			2021	(11)
12	BIRD	Blue Bird Tbk	2017	170
			2018	183
			2019	126
			2020	(64)
			2021	3

No	Code	Nama Perusahaan	Year	EPS
13	MIRA	Mitra International Resources Tbk	2017	(4,77)
			2018	0,58
			2019	(0,71)
			2020	(4,55)
			2021	(3,31)
14	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	2017	10,32
			2018	22,43
			2019	22,26
			2020	18,68
			2021	21,86
15	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	2017	17,97
			2018	0,26
			2019	4,69
			2020	(21,08)
			2021	(20,74)

Perhitungan *Leverage* yang diukuer dengan Menggunakan *Debt to equity ratio (DER)*

No	Kode Saham	Year	Total Utang	Ekuitas	DER
1	AKSI	2017	32.284.403.032	82.960.192.466	0,389
		2018	165.200.682.053	109.805.291.234	1,504
		2019	171.206.489.746	113.971.077.993	1,502
		2020	191.770.130.645	106.491.113.645	1,801
		2021	145.261.996.537	130.728.712.124	1,111
2	ASSA	2017	32.284.403.032	985.809.663.441	0,033
		2018	165.200.682.053	1.138.411.931.126	0,145
		2019	171.206.489.746	1.338.152.253.649	0,128
		2020	3.731.575.182.568	1.439.319.915.699	2,593
		2021	4.266.438.743.626	1.765.507.990.044	2,417
3	CASS	2017	1.108.500	768.500	1,442
		2018	1.175.478	766.888	1,533
		2019	1.023.399	589.042	1,737
		2020	1.030.683	454.205	2,269
		2021	991.349	583.716	1,698
4	CMPP	2017	3.054.059.095.077	37.074.862.680	82,375
		2018	3.647.220.571.707	(802.175.359.354)	- 4,547
		2019	2.410.942.815.607	202.127.259.325	11,928
		2020	8.990.927.886.117	(2.915.204.493.322)	- 3,084
		2021	10.354.172.604.375	(5.205.078.080.169)	- 1,989
5	IATA	2017	33.650.876	44.104.414	0,763
		2018	30.041.635	38.401.204	0,782
		2019	25.299.740	35.801.547	0,707
		2020	38.911.901	14.978.452	2,598
		2021	35.857.192	13.519.894	2,652
6	LRNA	2017	45.197.080.819	211.881.509.899	0,213
		2018	44.014.632.463	268.044.810.814	0,164
		2019	41.462.629.189	261.174.167.488	0,159
		2020	52.352.752.945	218.155.849.825	0,240
		2021	47.302.648.250	192.031.335.104	0,246
7	SAFE	2017	88.300.631.879	(40.050.898.906)	- 2,205
		2018	408.464.934.762	(60.623.120.392)	- 6,738

No	Kode Saham	Year	Total Utang	Ekuitas	DER
		2019	408.955.063.516	(51.502.854.672)	- 7,940
		2020	391.040.622.215	(68.918.020.573)	- 5,674
		2021	366.839.357.213	(68.235.125.158)	- 5,376
8	SDMU	2017	162.869.274.046	222.576.901.482	0,732
		2018	170.104.193.824	85.607.711.572	1,987
		2019	166.615.624.916	51.205.422.435	3,254
		2020	169.445.987.429	7.736.850.426	21,901
		2021	171.094.237.876	(1.894.771.610)	- 90,298
9	TAXI	2017	1.763.500	246.513.000	0,007
		2018	1.853.612.051	(584.587.091)	- 3,171
		2019	933.327.880	(434.062.549)	- 2,150
		2020	763.628.958	(520.326.619)	- 1,468
		2021	14.972.234	76.068.261	0,197
10	TMAS	2017	1.895.433	1.022.944	1,853
		2018	1.768.011	1.069.415	1,653
		2019	2.082.998	1.182.157	1,762
		2020	2.626.095	1.210.945	2,169
		2021	2.509.761	1.542.050	1,628
11	WEHA	2017	147.599.000.000	152.404.630.729	0,968
		2018	178.481.685.363	151.868.100.767	1,175
		2019	117.734.528.422	152.922.445.170	0,770
		2020	121.787.883.668	117.997.020.822	1,032
		2021	113.973.603.428	108.500.602.451	1,050
12	BIRD	2017	1.585.562	4.930.925	0,322
		2018	1.689.996	5.265.161	0,321
		2019	2.016.202	5.408.102	0,373
		2020	2.017.591	5.235.523	0,385
		2021	1.450.558	5.147.579	0,282
13	MIRA	2017	145.032.607.737	228.539.944.408	0,635
		2018	96.461.435.704	224.316.166.520	0,430

No	Kode Saham	Year	Total Utang	Ekuitas	DER
		2019	116.925.646.360	234.557.407.552	0,498
		2020	101.678.044.013	215.353.920.521	0,472
		2021	98.256.140.568	203.249.964.314	0,483
14	NELY	2017	31.209.419.168	385.077.162.794	0,081
		2018	50.960.583.715	423.384.891.038	0,120
		2019	65.436.471.797	462.031.414.941	0,142
		2020	69.298.714.658	498.749.611.556	0,139
		2021	60.858.708.144	491.922.751.467	0,124
15	PORT	2017	939.693.474	951.752.935	0,987
		2018	1.135.420.664	934.579.240	1,215
		2019	1.200.411.435	1.023.261.125	1,173
		2020	1.342.013.690	893.011.012	1,503
		2021	1.024.438.867	835.362.279	1,226

Harga Saham Perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI

No	Kode Saham	Nama Perusahaan	Tahun	Harga Saham (Closing Price)
1	AKSI	Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	2017	292,00
			2018	392,00
			2019	1.145,00
			2020	414,00
			2021	885,00
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	2017	202,00
			2018	364,00
			2019	740,00
			2020	635,00
			2021	3.320,00
3	CASS	Cardig Aero Service Tbk	2017	900,00
			2018	700,00
			2019	620,00
			2020	270,00
			2021	468,00
4	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	2017	240,00
			2018	208,00
			2019	184,00
			2020	184,00
			2021	184,00
5	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk	2017	50,00
			2018	50,00
			2019	50,00
			2020	50,00
			2021	65,00
6	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	2017	94,00
			2018	107,00
			2019	131,00
			2020	200,00
			2021	202,00
7	SAFE	Steady Safe Tbk	2017	306,00
			2018	199,00
			2019	206,00

No	Kode Saham	Nama Perusahaan	Tahun	Harga Saham (Closing Price)
			2020	188,00
			2021	220,00
8	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	2017	470,00
			2018	50,00
			2019	50,00
			2020	57,00
			2021	68,00
9	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk	2017	50,00
			2018	90,00
			2019	90,00
			2020	50,00
			2021	50,00
10	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	2017	229,00
			2018	160,00
			2019	102,00
			2020	138,00
			2021	1.370,00
11	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	2017	202,00
			2018	152,00
			2019	148,00
			2020	63,00
			2021	212,00
12	BIRD	Blue Bird Tbk	2017	3.460,00
			2018	2.870,00
			2019	1.490,00
			2020	1.300,00
			2021	1.380,00
13	MIRA	Mitra International Resources Tbk	2017	50,00
			2018	50,00
			2019	50,00
			2020	50,00
			2021	50,00
14	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	2017	114,00
			2018	113,00

No	Kode Saham	Nama Perusahaan	Tahun	Harga Saham (Closing Price)
			2019	141,00
			2020	142,00
			2021	308,00
15	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	2017	358,00
			2018	550,00
			2019	505,00
			2020	412,00
			2021	650,00

Lampiran 3 Hasil Output Eviews

RANDOM EFFECT MODEL (REM)

Dependent Variable: LOGY
 Method: Panel Least Squares
 Date: 01/18/23 Time: 17:40
 Sample: 2017 2021
 Periods included: 5
 Cross-sections included: 12
 Total panel (unbalanced) observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	5.064966	0.363148	13.94739	0.0000
X1	0.252748	0.117310	2.154534	0.0384
X2	0.104418	0.090894	1.148786	0.2587
R-squared	0.170020	Mean dependent var		5.822239
Adjusted R-squared	0.121198	S.D. dependent var		1.148392
S.E. of regression	1.076553	Akaike info criterion		3.063011
Sum squared resid	39.40489	Schwarz criterion		3.193626
Log likelihood	-53.66571	Hannan-Quinn criter.		3.109059
F-statistic	3.482433	Durbin-Watson stat		0.605036
Prob(F-statistic)	0.042087			

UJI CHOW

Redundant Fixed Effects Tests

Equation: Untitled

Test cross-section fixed effects

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	6.903027	(11,23)	0.0001
Cross-section Chi-square	53.981212	11	0.0000

Cross-section fixed effects test equation:

Dependent Variable: LOGY

Method: Panel Least Squares

Date: 01/20/23 Time: 08:17

Sample: 2017 2021

Periods included: 5

Cross-sections included: 12

Total panel (unbalanced) observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	5.064966	0.363148	13.94739	0.0000
LOGX1	0.252748	0.117310	2.154534	0.0384
X2	0.104418	0.090894	1.148786	0.2587

R-squared	0.170020	Mean dependent var	5.822239
Adjusted R-squared	0.121198	S.D. dependent var	1.148392
S.E. of regression	1.076553	Akaike info criterion	3.063011
Sum squared resid	39.40489	Schwarz criterion	3.193626
Log likelihood	-53.66571	Hannan-Quinn criter.	3.109059
F-statistic	3.482433	Durbin-Watson stat	0.605036
Prob(F-statistic)	0.042087		

UJI HAUSMAN

Correlated Random Effects - Hausman Test

Equation: Untitled

Test cross-section random effects

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	0.361966	2	0.8344

Cross-section random effects test comparisons:

Variable	Fixed	Random	Var(Diff.)	Prob.
LOGX1	0.141487	0.165059	0.002234	0.6180
X2	0.086721	0.103496	0.055807	0.9434

Cross-section random effects test equation:

Dependent Variable: LOGY

Method: Panel Least Squares

Date: 01/20/23 Time: 08:19

Sample: 2017 2021

Periods included: 5

Cross-sections included: 12

Total panel (unbalanced) observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	5.380815	0.370666	14.51660	0.0000
LOGX1	0.141487	0.099279	1.425143	0.1675
X2	0.086721	0.264192	0.328249	0.7457

Effects Specification

Cross-section fixed (dummy variables)

R-squared	0.807046	Mean dependent var	5.822239
Adjusted R-squared	0.697986	S.D. dependent var	1.148392
S.E. of regression	0.631108	Akaike info criterion	2.198654
Sum squared resid	9.160843	Schwarz criterion	2.808191
Log likelihood	-26.67510	Hannan-Quinn criter.	2.413544
F-statistic	7.399976	Durbin-Watson stat	2.318701
Prob(F-statistic)	0.000019		

UJI LAGRANGE MULTIPLIER

Lagrange Multiplier Tests for Random Effects

Null hypotheses: No effects

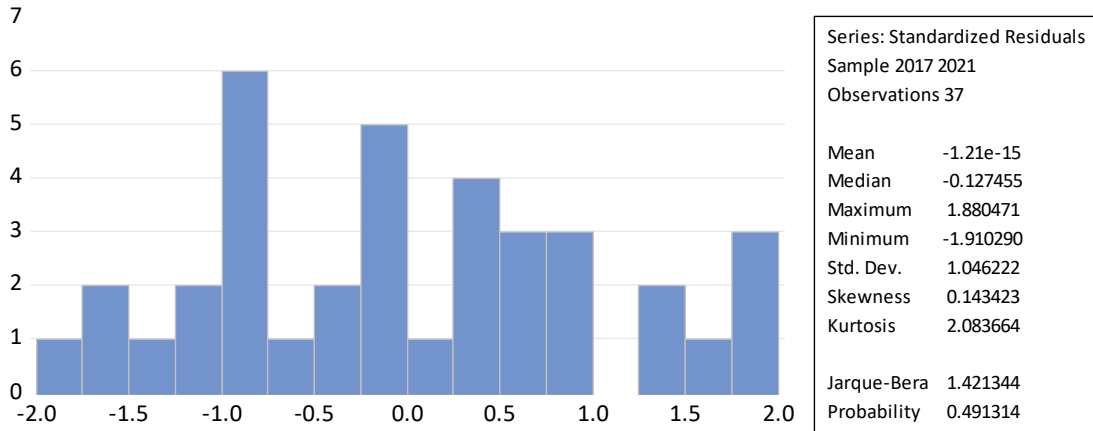
Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided
(all others) alternatives

	Test Hypothesis		
	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	13.97048 (0.0002)	0.111894 (0.7380)	14.08237 (0.0002)
Honda	3.737711 (0.0001)	-0.334506 (0.6310)	2.406429 (0.0081)
King-Wu	3.737711 (0.0001)	-0.334506 (0.6310)	1.742317 (0.0407)
Standardized Honda	4.259876 (0.0000)	-0.062641 (0.5250)	-0.209097 (0.5828)
Standardized King-Wu	4.259876 (0.0000)	-0.062641 (0.5250)	-0.756254 (0.7753)
Gourieroux, et al.	--	--	13.97048 (0.0003)

Analisis Deskriptif Statistik

	LOGY	LOGX1	X2
Mean	5.822239	2.740308	0.619297
Median	5.730100	2.927453	0.987000
Maximum	8.149024	5.209486	2.624000
Minimum	3.912023	-1.347074	-7.940000
Std. Dev.	1.148392	1.550640	2.001279
Skewness	0.317932	-0.664503	-2.841518
Kurtosis	2.372805	3.273768	12.01739
Jarque-Bera	1.229781	2.838527	175.1492
Probability	0.540700	0.241892	0.000000
Sum	215.4228	101.3914	22.91400
Sum Sq. Dev.	47.47694	86.56141	144.1842
Observations	37	37	37

Uji Normalitas



Multikolinearitas

Variance Inflation Factors
 Date: 01/18/23 Time: 18:19
 Sample: 1 75
 Included observations: 37

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	0.131876	4.210154	NA
LOGX1	0.013762	4.326946	1.027830
X2	0.008262	1.128989	1.027830

Autokorelasi

Dependent Variable: LOGY
 Method: Panel Least Squares
 Date: 01/18/23 Time: 17:40
 Sample: 2017 2021
 Periods included: 5
 Cross-sections included: 12
 Total panel (unbalanced) observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	5.064966	0.363148	13.94739	0.0000
X1	0.252748	0.117310	2.154534	0.0384
X2	0.104418	0.090894	1.148786	0.2587

R-squared	0.170020	Mean dependent var	5.822239
Adjusted R-squared	0.121198	S.D. dependent var	1.148392
S.E. of regression	1.076553	Akaike info criterion	3.063011
Sum squared resid	39.40489	Schwarz criterion	3.193626
Log likelihood	-53.66571	Hannan-Quinn criter.	3.109059
F-statistic	3.482433	Durbin-Watson stat	0.605036
Prob(F-statistic)	0.042087		

Heteroskedastisitas

Heteroskedasticity Test: White
 Null hypothesis: Homoskedasticity

F-statistic	1.442625	Prob. F(5,31)	0.2369
Obs*R-squared	6.984136	Prob. Chi-Square(5)	0.2218
Scaled explained SS	3.195447	Prob. Chi-Square(5)	0.6699

Test Equation:
 Dependent Variable: RESID^2
 Method: Least Squares
 Date: 01/18/23 Time: 18:18
 Sample: 1 73
 Included observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1.400225	0.424079	3.301803	0.0024
LOGX1^2	0.089769	0.057730	1.554982	0.1301
LOGX1*X2	-0.034570	0.073834	-0.468209	0.6429
LOGX1	-0.311098	0.287055	-1.083760	0.2868
X2^2	-0.046108	0.027459	-1.679174	0.1032
X2	-0.151199	0.225957	-0.669150	0.5084

R-squared	0.188760	Mean dependent var	1.064997
Adjusted R-squared	0.057915	S.D. dependent var	1.123945
S.E. of regression	1.090913	Akaike info criterion	3.159301
Sum squared resid	36.89284	Schwarz criterion	3.420531
Log likelihood	-52.44707	Hannan-Quinn criter.	3.251397
F-statistic	1.442625	Durbin-Watson stat	1.870906
Prob(F-statistic)	0.236919		

Lampiran 4 Surat Keterangan Pembimbing Skripsi



**SURAT KEPUTUSAN
KETUA SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI (STIE) EKUITAS
NOMOR: 827/EKUITAS/SK/IX/2022**

TENTANG

**PENETAPAN PEMBIMBING PENYUSUNAN
DAN PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA STIE EKUITAS
PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
TAHUN AKADEMIK 2022/2023**

KETUA SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI EKUITAS,

- Menimbang** : a. Bahwa dalam proses penelitian ilmiah calon Sarjana Akuntansi diperlukan pembimbing;
b. Bahwa sehubungan dengan hal tersebut di atas perlu diatur dan ditetapkan dalam Surat Keputusan (SK) Ketua.
- Mengingat** : 1. Undang-Undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Peraturan Pemerintah RI No. 60 Tahun 1999 tentang Pendidikan Tinggi;
3. Keputusan Mendikbud No. 12/D/0/1998 tentang Pemberian Status;
4. Keputusan Mendikbud No. 234/U/2000 tentang Penyusunan Kurikulum Pendidikan Tinggi dan Penilaian Hasil Belajar Mahasiswa;
5. Keputusan Mendiknas No. 184/U/2001 tentang Pedoman Pengawasan Pengendalian dan Pembinaan Program Diploma, Sarjana, dan Pasca Sarjana di Perguruan Tinggi;
6. Surat Keputusan YKP bank bjb Nomor 7/SK/P/YKP-bjb/III/2021 tentang Statuta Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) EKUITAS;
7. Surat Keputusan YKP PT. Bank Pembangunan Daerah Jawa Barat dan Banten No. 57/SK/P/YKP-bjb/IX/2022 tentang Penetapan dan Pengangkatan Ketua STIE EKUITAS.
- Memperhatikan** : Pengajuan Usulan Penelitian mahasiswa STIE EKUITAS sebagai syarat untuk penyelesaian Ujian Sarjana Akuntansi STIE EKUITAS.


MEMUTUSKAN

- Menetapkan : Keputusan Ketua STIE EKUITAS Tentang Penetapan Pembimbing Penyusunan dan Penulisan Skripsi Mahasiswa STIE EKUITAS Program Studi S1 Akuntansi Tahun Akademik 2022/2023.
- Kesatu : Mengangkat dan Menetapkan nama-nama dosen yang tercantum pada kolom 4 dalam lampiran Surat Keputusan ini sebagai Pembimbing dengan nama mahasiswa bimbingannya yang terdapat pada kolom 2.
- Kedua : Masa bimbingan Skripsi untuk setiap mahasiswa terhitung selama 4 (empat) bulan terhitung mulai berlakunya SK ini.
- Ketiga : Kepada para Dosen Pembimbing agar dapat melaksanakan tugas sebagaimana mestinya, sesuai pedoman.
- Keempat : Kepada para Dosen Pembimbing diberikan honorarium sesuai dengan peraturan Keuangan yang berlaku di STIE EKUITAS.
- Kelima : Surat Keputusan ini diberikan sejak tanggal ditetapkannya.
- Keenam : Petikan Surat Keputusan ini diberikan kepada para Pembimbing yang bertugas.
- Ketujuh : Apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam SK ini maka akan diperbaiki sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Bandung
Pada tanggal : 28 September 2022


Ketua,




Prof. Mokhamad Anwar, SE., M.Si., Ph.D.

No	NIM / Nama	Judul Skripsi	Pembimbing
132	C10190169 NOVIANA CAHYA HAMIDAH	Analisis Kinerja Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (apbd) Dalam Laporan Realisasi Anggaran (Ira) Dan Kesesuaian Penyajian Laporan Terhadap Psap 02 Pada Badan Keuangan Dan Aset Daerah (bkad) Kota Bandung	Dr. Erynda Yuniarti Kasim, SE., M.Si., Ak., CA., CSP
133	C10190170 NOOR ALYA SITI AISYAH	Pengaruh Pengendalian Intern Dan Audit Internal Terhadap Kinerja Keuangan (studi Kasus Pada Pt.pos Indonesia)	Dr. Hanifah, S.E., M.Si., Ak., CA., QIA., CACP., CAPM., CAPF.
134	C10190175 FARAH NUR AZIZAH	Pengaruh Transparansi Dan Akuntabilitas Terhadap Kinerja Instansi Pemerintah Pada Dinas Tanaman Pangan Dan Hortikultura	Lilis Saidah Napisah, S.E., M.M., PIA.
135	C10190176 MIA SITI NURJANAH	Pengaruh Opini Audit Dan Kinerja Keuangan Terhadap Harga Saham Perusahaan Di Bursa Efek Indonesia	Dr. Hanifah, S.E., M.Si., Ak., CA., QIA., CACP., CAPM., CAPF.
136	C10190179 NOVELIA ELLENA NUR FATIMAH	Pengaruh Ukuran Pemerintahan Daerah, Intergovernmental Revenue, Dan Belanja Daerah Terhadap Kinerja Keuangan Pemerintah Daerah Pada Kota/kabupaten Di Provinsi Sulawesi Selatan (studi Empiris Tahun 2017-2021)	Lilis Saidah Napisah, S.E., M.M., PIA.
137	C10190180 GILANG RAMADHAN	Pengaruh Pajak Karbon Terhadap Sektor Pitu Berbahkan Bakar Batubara	Nurul Fatimah, S.Pd., M.Si.
138	C10190181 NATHASYA MAHARANI SALSABILA DELAIS	Pengaruh Pengendalian Internal Dan Audit Internal Terhadap Pencegahan Dan Penanganan Kecurangan (fraud) Dalam Pengelolaan Layanan Kesehatan (manage Care) Pada Yayasan Kesehatan Telkom	Dr. Hanifah, S.E., M.Si., Ak., CA., QIA., CACP., CAPM., CAPF.
139	C10190183 HALWA SHAKYLATUN NAZWA	Pengaruh Penerapan E-SPT Dan E-filing Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak (studi Kasus Wajib Pajak Orang Pribadi Di Kpp Pratama Garut)	Nurul Fatimah, S.Pd., M.Si.
140	C10190186 Genny Secptiani	Analisis Pengaruh Pendapatan Negara Sebelum Dan Setelah Adanya Pajak Karbon	Nurul Fatimah, S.Pd., M.Si.
141	C10190187 ALIFIA NURINSANI	Pengaruh Pengungkapan Sustainability Reporting Dan Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan (studi Kasus Perusahaan Bumn Yang Terdaftar Di BEI)	Aneu Kuraesin, S.E., M.Si.
142	C10190188 SYIFA AMALIA	Pengaruh Profitabilitas Dan Leverage Terhadap Harga Saham (pada Study Kasus Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bei Periode 2017-2021)	Aneu Kuraesin, S.E., M.Si.
143	C10190189 DELIA TRIANINGSIH	Pengaruh Net Profit Dan Opini Audit Terhadap Harga Saham (studi Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2019-2021)	Dr. Hanifah, S.E., M.Si., Ak., CA., QIA., CACP., CAPM., CAPF.
144	C10190191 NURUL FAUZHIAH	Pengaruh Fee Audit, Audit Tenure, Dan Rotasi Audit Terhadap Kualitas Audit	Dr. Hanifah, S.E., M.Si., Ak., CA., QIA., CACP., CAPM., CAPF.
145	C10190196 SYINTA OKTAVIANI	Pengaruh Audit Forensik Dan Audit Investigatif Terhadap Pengungkapan Kecurangan Pelaporan Keuangan	Dr. Hanifah, S.E., M.Si., Ak., CA., QIA., CACP., CAPM., CAPF.
146	C10190200 BUNGA TIARA MAWARTIANA	Pengaruh Audit Investigasi Dan Akuntansi Forensik Terhadap Pendeteksian White Collar Crime (studi Kasus Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia)	Dr. Hanifah, S.E., M.Si., Ak., CA., QIA., CACP., CAPM., CAPF.
147	C10190202 HASNA TAMIYA	Pengaruh Kompetensi Penatausahaan Keuangan Daerah Dan Pengendalian Internal Terhadap Kualitas Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (studi Pada Badan Pengelolaan Keuangan Dan Aset Daerah Provinsi Jawa Barat)	Lilis Saidah Napisah, S.E., M.M., PIA.

Lampiran 5 Kartu Bimbingan Skripsi

	<p>BERITA ACARA PEMBIMBING SKRIPSI <i>Minutes of Meeting – Thesis Advise ment</i></p> <p>Semester Ganjil Tahun Akademik 2022/2023</p>	<p>No Dok: F-A.4.03.07 Rev : 0 Hal : 1</p>
---	---	--

NIM : C10190188
Student ID

Nama : SYIFA AMALIA
Name

Program Studi : Akuntansi
Program Study

Judul Skripsi : Pengaruh Profitabilitas dan Leverage Terhadap Harga Saham (Pada
Title of Thesis/Final Project Study Kasus Perusahaan Transportasi yang Terdapat di BEI periode 2017-2021)

Pembimbing 1 : Aneu Kuraesin, S.E.,M.Si.
Advisor 1

Pembimbing 2 :
Advisor 2

PEMBIMBINGAN:

**) dalam mengisi kegiatan pembimbingan, mohon diisi hanya yang memiliki progress sesuai dengan target.*

Tanggal/ Pertemuan	Kegiatan Pembimbingan *)		Paraf Pembimbing
1 <hr/> 20 Sep 2022	Topik Bahasan	Pengumpulan Proposal	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	lengkapi dengan jurnal pendukung	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 60%	
2 <hr/> 23 Sep 2022	Topik Bahasan	Bab I	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	revisi fenomema dan ada perubahan kasusnya	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 70%	



**BERITA ACARA PEMBIMBING
SKRIPSI**
Minutes of Meeting – Thesis Advise ment

**Semester Ganjil
Tahun Akademik 2022/2023**

No Dok: F-A.4.03.07
Rev : 0
Hal : 2

Tanggal/ Pertemuan	Kegiatan Pembimbingan *)		Paraf Pembimbing
3 <hr/> 03 Okt 2022	Topik Bahasan	Bab I	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	Fenomena tambahkan dan rumusan masalah revisi lihat berkas	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 78%	
4 <hr/> 10 Okt 2022	Topik Bahasan	Bab I	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	Bab I Acc lanjutkan ke Bab berikutnya	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 100%	
5 <hr/> 17 Okt 2022	Topik Bahasan	Bab II	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	revisi lihat berkas	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 60%	



**BERITA ACARA PEMBIMBING
SKRIPSI**
Minutes of Meeting – Thesis Advisement

**Semester Ganjil
Tahun Akademik 2022/2023**

No Dok: F-A.4.03.07
Rev : 0
Hal : 3

Tanggal/ Pertemuan	Kegiatan Pembimbingan *)		Paraf Pembimbing
6 <hr/> 24 Okt 2022	Topik Bahasan	Bab II	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	kerangka pemikiran dan hipotesis revisi lihat berkas	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 80%	
7 <hr/> 07 Nov 2022	Topik Bahasan	Bab II dan Bab III	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	Bab II Acc lanjutkan ke bab III	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 100%	
8 <hr/> 14 Nov 2022	Topik Bahasan	Bab III	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	revisi lihat berkas	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 70%	



**BERITA ACARA PEMBIMBING
SKRIPSI**
Minutes of Meeting – Thesis Advisement

**Semester Ganjil
Tahun Akademik 2022/2023**

No Dok: F-A.4.03.07
Rev : 0
Hal : 4

Tanggal/ Pertemuan	Kegiatan Pembimbingan *)		Paraf Pembimbing
9 <hr/> 22 Nov 2022	Topik Bahasan	Bab III	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	Data Analisis lengkapi (lihat berkas)	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 90%	
10 <hr/> 28 Nov 2022	Topik Bahasan	Bab III dan Bab IV	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	Bab III Acc lanjutkan ke Bab IV	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 100%	
11 <hr/> 02 Des 2022	Topik Bahasan	Bab IV	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	revisi lihat berkas	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 60%	



**BERITA ACARA PEMBIMBING
SKRIPSI**
Minutes of Meeting – Thesis Advisement

**Semester Ganjil
Tahun Akademik 2022/2023**

No Dok: F-A.4.03.07
Rev : 0
Hal : 5

Tanggal/ Pertemuan	Kegiatan Pembimbingan *)		Paraf Pembimbing
12 <hr/> 12 Des 2022	Topik Bahasan	Bab IV	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	pembahasan sesuaikan dengan dirumusan masalah	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 80%	
13 <hr/> 20 Des 2022	Topik Bahasan	Bab IV	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	revisi lihat berkas terutama di data analisisnya.	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 90%	
14 <hr/> 03 Jan 2023	Topik Bahasan	Bab IV dan Bab V	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	Bab IV Acc lanjutkan ke Bab V	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 100%	



**BERITA ACARA PEMBIMBING
SKRIPSI**
Minutes of Meeting – Thesis Advisement

**Semester Ganjil
Tahun Akademik 2022/2023**

No Dok: F-A.4.03.07
Rev : 0
Hal : 6

Tanggal/ Pertemuan	Kegiatan Pembimbingan *)		Paraf Pembimbing
15 <hr/> 07 Jan 2023	Topik Bahasan	Bab V	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	kesimpulan sesuaikan dengan yang dirumusan masalah	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 80%	
16 <hr/> 17 Jan 2023	Topik Bahasan	Bab V DAN FULL skripsi	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	Bab V Acc lengkapi semuanya	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 100%	
17 <hr/> 22 Jan 2023	Topik Bahasan	Fullskripsi	Telah diperiksa dosen pembimbing 1
	Saran Perbaikan (KPI/Target)	Acc Sidang	
	Catatan Target (KPI):	Penyelesaian: 100%	

Saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul *Pengaruh Profitabilitas dan Leverage Terhadap Harga Saham (Pada Study Kasus Perusahaan Transportasi yang Terdapat di BEI periode 2017-2021)* atas nama Sdr. SYIFA AMALIA layak untuk disidangkan.

Bandung,



**BERITA ACARA PEMBIMBING
SKRIPSI**
Minutes of Meeting – Thesis Advisement

**Semester Ganjil
Tahun Akademik 2022/2023**

No Dok: F-A.4.03.07
Rev : 0
Hal : 7

Pembimbing 1

Pembimbing 2

NIDN : 0024067002
Nama : Aneu Kuraesin, S.E.,M.Si.

NIDN :
Nama :

Lampiran 6 Daftar Riwayat Hidup

DAFTAR RIWAYAT HIDUP
CURRICULUM VITAE



I. Data Pribadi

Nama : Syifa Amalia
Tempat, Tanggal Lahir : Bekasi, 18 Agustus 2001
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Status : Belum Menikah
Alamat : Kp. Leuwung Gede RT 01 RW 11 Desa Bantarjaya
Kecamatan Pebayuran Kabupaten Bekasi, 17710
Kewarganegaraan : Indonesia
Nomor Telepon : (+62) 821-1129-9055
Email : syifaamalia692@gmail.com

II. Riwayat Pendidikan

Tahun	Sekolah / Institut / Universitas	Program Studi / Jurusan	Jenjang Pendidikan
2019-2023	STIE Ekuitas	Akuntansi	S1
2016-2019	SMK Bhinneka Karawang	Akuntansi	SMK
2013-2016	SMPN Satu Atap Kedungwaringin	-	SMP
2007-2013	SD Negeri Bantarjaya 04	-	SD

III. Sertifikasi

Tahun	Lembaga / Instansi	Keterangan
2022	Tax Centre STIE Ekuitas	Brevet Pajak A dan B Terpadu
2022	Tes Pedia	<i>TOEFL</i>
2022	IAI Wilayah Jawa Barat	Uji Kompetensi Akuntansi

IV. Riwayat Pengalaman Kerja

Tahun	Instansi / Perusahaan	Posisi
2017	PT Bekaert Indonesia	Praktik Kerja Lapangan
2018	Koperasi Karyawan PT Pindo Deli Pulp & Paper mills	Praktik Kerja Lapangan
2022	Inspektorat Daerah Provinsi Jawa Barat	Praktik Kerja Lapangan

V. Riwayat Organisasi

Tahun	Organisasi	Posisi
2020-2021	Dewan Perwakilan Mahasiswa STIE Ekuitas	Staff Komisi 5
2021-2022	Dewan Perwakilan Mahasiswa STIE Ekuitas	Ketua Komisi 5