

***THE EFFECT OF PROFITABILITY, LIQUIDITY, LEVERAGE, AND COMPANY SIZE ON STOCK RETURNS
(TRANSPORTATION & LOGISTICS SECTOR, IDX 2021–2023)***

**PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS, LEVERAGE, DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP RETURN SAHAM
(SEKTOR TRANSPORTASI & LOGISTIK, BEI 2021–2023)**

**Aprian Halomoan Panjaitan¹, Rico Aldi Andreas Lumbangaol², Ayang Pratama³
Yety Meliany Lubis⁴**

PUI Finance Universitas Prima Indonesia^{1,2,3}

Universitas Sumatra Utara⁴

aprianpanjaitan13@gmail.com¹, ricoaldi0403@gmail.com²

ABSTRACT

This study aims to analyze the effect of Profitability (ROA), Liquidity (Current Ratio), Leverage (DER), and Company Size (Ln Total Assets) on Stock Returns in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) for the 2021–2023 period. The study used a quantitative method with multiple linear regression analysis. A purposive sampling method was used to select 22 companies with a total of 66 observations. Data were processed using SPSS software. The t-test results showed that Profitability (Sig. = 0.769), Liquidity (Sig. = 0.354), Leverage (Sig. = 0.791), and Company Size (Sig. = 0.870) each had no significant partial effect on Stock Returns. The F-test results showed that all four variables simultaneously had no significant effect (F = 0.260; Sig. = 0.903). The coefficient of determination (R²) of 0.017 indicates that only 1.7% of the variation in stock returns can be explained by these four variables, while 98.3% is influenced by factors outside the model such as macroeconomic conditions, fuel prices, regulations, and investor sentiment. This study concludes that internal company fundamentals are insufficient to reliably predict stock returns in the transportation and logistics sector in the short term.

Keywords: Stock Returns, Profitability, Liquidity, Leverage, Company Size, Transportation Sector, IDX

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh Profitabilitas (ROA), Likuiditas (Current Ratio), Leverage (DER), dan Ukuran Perusahaan (Ln Total Aset) terhadap Return Saham pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021–2023. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan analisis regresi linier berganda. Sampel diperoleh melalui purposive sampling sebanyak 22 perusahaan dengan total 66 observasi. Data diolah menggunakan perangkat lunak SPSS. Hasil uji t menunjukkan bahwa Profitabilitas (Sig. = 0,769), Likuiditas (Sig. = 0,354), Leverage (Sig. = 0,791), dan Ukuran Perusahaan (Sig.= 0,870) masing-masing tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Return Saham. Hasil uji F menunjukkan keempat variabel secara simultan tidak berpengaruh signifikan (F = 0,260; Sig. = 0,903). Koefisien determinasi (R²) sebesar 0,017 mengindikasikan bahwa hanya 1,7% variasi Return Saham yang dapat dijelaskan oleh keempat variabel tersebut, sedangkan 98,3% dipengaruhi faktor-faktor di luar model seperti kondisi makroekonomi, harga bahan bakar, regulasi, dan sentimen investor. Penelitian ini menyimpulkan bahwa faktor fundamental internal perusahaan tidak cukup untuk memprediksi return saham di sektor transportasi dan logistik secara andal dalam jangka pendek.

Kata Kunci: Return Saham, Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, Ukuran Perusahaan, Sektor Transportasi, BEI

PENDAHULUAN

Sektor transportasi dan logistik memiliki peran vital dalam perekonomian Indonesia, karena fungsinya sebagai penghubung antara produsen dan konsumen, serta fasilitator

perdagangan internasional. Namun, sektor ini juga sangat rentan terhadap perubahan faktor-faktor ekonomi makro, seperti fluktuasi pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi, dan kebijakan pemerintah yang dapat mempengaruhi kinerja operasional dan

keuangan perusahaan di sektor ini. Dalam beberapa tahun terakhir, sektor transportasi dan logistik di Indonesia telah mengalami pertumbuhan yang signifikan, dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 5,5% per tahun (BPS, 2022). Namun, sektor ini juga dihadapkan pada tantangan-tantangan seperti peningkatan biaya operasional, persaingan yang ketat, dan perubahan regulasi (OECD, 2020). Kinerja keuangan perusahaan menjadi faktor krusial dalam menilai keberlanjutan usaha di sektor transportasi dan logistik, khususnya dalam menarik minat investor di pasar modal. Salah satu indikator yang paling penting dalam mengukur kinerja keuangan perusahaan adalah return saham. Return saham merupakan keuntungan yang diperoleh investor dari aktivitas investasi saham, baik berupa capital gain maupun dividen. Pentingnya return saham yang menunjukkan pengaruh terhadap sikap para investor dan akan mempengaruhi pertimbangan untuk berinvestasi (Avivah Inaroh Nahdhiyah, 2021). Tinggi rendahnya return saham sangat dipengaruhi oleh persepsi investor terhadap kondisi fundamental perusahaan, sehingga analisis terhadap faktor-faktor keuangan yang memengaruhi return saham menjadi penting dalam pengambilan keputusan investasi.

Profitabilitas merupakan indikator utama yang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktivitas operasionalnya. Tingkat profitabilitas yang tinggi menunjukkan efisiensi dan efektivitas dalam mengelola sumber daya yang dimiliki. Profitabilitas yang baik umumnya meningkatkan kepercayaan investor dan mendorong kenaikan nilai perusahaan. Likuiditas mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Perusahaan yang

memiliki likuiditas tinggi dianggap lebih aman secara finansial. Leverage atau struktur modal menunjukkan seberapa besar perusahaan bergantung pada dana pinjaman dalam menjalankan operasionalnya. Leverage yang tinggi mencerminkan tingginya risiko finansial karena meningkatnya beban bunga dan potensi gagal bayar. Namun, dalam kondisi tertentu, leverage dapat memberikan pengaruh positif apabila dana pinjaman digunakan secara produktif. Ukuran Perusahaan berkaitan dengan besar kecilnya aset dan skala operasional yang dimiliki perusahaan. Perusahaan dengan ukuran besar cenderung memiliki akses yang lebih mudah terhadap sumber pembiayaan dan pasar yang lebih luas, yang pada akhirnya dapat meningkatkan nilai perusahaan.

Pada masa pandemi COVID-19, sektor ini mengalami guncangan signifikan yang mengakibatkan turunnya kinerja operasional dan keuangan perusahaan. Namun, dalam periode 2021 hingga 2023, sektor transportasi dan logistik menunjukkan tren pemulihan seiring dengan pelonggaran kebijakan mobilitas dan meningkatnya kebutuhan akan jasa pengiriman barang. Hal ini tercermin dari laporan keuangan beberapa perusahaan yang menunjukkan peningkatan profitabilitas dan perbaikan struktur keuangan. Sebagai contoh, perusahaan seperti PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) dan PT Samudera Indonesia Tbk (SMDR) mencatatkan kinerja keuangan yang membaik dan berdampak pada kenaikan harga sahamnya. Namun, tidak semua perusahaan di sektor ini mengalami hal serupa. Beberapa perusahaan masih menghadapi tantangan likuiditas, tingginya beban utang (leverage), dan skala usaha yang kecil sehingga memengaruhi persepsi investor terhadap

saham mereka. Berdasarkan kondisi tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **"Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, dan Ukuran Perusahaan terhadap Return Saham (Sektor Transportasi & Logistik, BEI 2021-2023)"** Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi investor sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan investasi, bagi perusahaan sebagai dasar evaluasi kondisi keuangan yang memengaruhi kepercayaan pasar, serta bagi akademisi sebagai kontribusi literatur dalam pengembangan ilmu keuangan, khususnya terkait faktor-faktor yang memengaruhi return saham di sektor transportasi dan logistik.

1.1 Tinjauan Pustakan

1.1.1 Teori Pengaruh Profitabilitas Terhadap Return Saham

Profitabilitas ialah rasio keuangan yang berfungsi sebagai tolok ukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba secara efektif dalam periode tertentu. Menurut (Bisnis, 2024) Profitabilitas perusahaan dapat mempengaruhi kinerja saham perusahaan. Semakin tinggi profitabilitas perusahaan semakin besar kemungkinan bahwa perusahaan akan memiliki keuntungan yang lebih besar yang dapat digunakan untuk membayar dividen atau untuk investasi yang berpotensi meningkatkan nilai perusahaan. Tingginya profitabilitas mencerminkan kualitas tata kelola manajerial yang mumpuni serta kapasitas perusahaan dalam menghimpun pendanaan internal. Prospek bisnis yang cerah menjadi daya tarik bagi pelaku pasar, yang kemudian mendorong volume permintaan saham dan memperkuat nilai perusahaan di bursa efek. Berdasarkan teori *Capital Asset Pricing Model* (CAPM),

profitabilitas yang tinggi berfungsi sebagai indikator kinerja yang memicu ekspektasi return yang lebih besar. Kondisi finansial yang sehat ini mencerminkan risiko fundamental yang terukur dengan potensi keuntungan yang menarik, sehingga menarik minat investor untuk mengalokasikan modal pada saham perusahaan tersebut.

1.1.2 Teori Pengaruh Likuiditas Terhadap Return Saham

Rasio likuiditas merupakan perbandingan aktiva lancar dengan kewajiban lancar. Tingkat likuiditas suatu perusahaan dapat berpengaruh terhadap investor dalam mengambil keputusan untuk menanamkan modalnya, investor lebih percaya untuk menanamkan modal pada perusahaan yang likuid dibandingkan yang kurang atau tidak likuid (Lestari, et.al., 2022). Menurut teori Premi Risiko Likuiditas (*Liquidity Risk Premium*), investor mengharapkan imbal hasil yang lebih tinggi sebagai kompensasi atas risiko memegang saham yang sulit diperdagangkan (tidak likuid). Saham dengan likuiditas rendah sering kali dianggap lebih berisiko, sehingga investor menuntut "premi" berupa return yang lebih besar dibandingkan saham yang sangat likuid.

1.1.3 Teori Pengaruh Leverage Terhadap Return Saham

Leverage merupakan instrumen untuk mengukur sejauh mana penggunaan modal pinjaman dalam pengelolaan aset guna mengoptimalkan tingkat keuntungan atau imbal hasil dari suatu investasi (Aprillia dan Amanah, 2023). Tingkat ketergantungan perusahaan yang besar pada pendanaan eksternal, yang tercermin dari rasio *leverage* yang tinggi, sering kali mengindikasikan adanya peningkatan risiko keuangan dan potensi penurunan

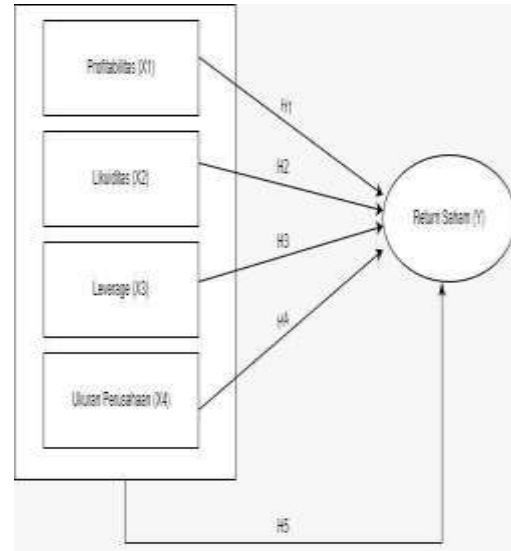
kinerja. Secara fundamental, leverage menggambarkan sejauh mana perusahaan memanfaatkan pinjaman untuk mendanai operasionalnya. Jika dikelola dengan tepat, utang dapat memberikan efek 'daya ungkit' yang memperbesar keuntungan bagi pemegang saham karena adanya penghematan pajak dan disiplin manajerial. *Trade-Off Theory* menjelaskan adanya titik keseimbangan. Jika utang masih dalam batas wajar, return saham akan meningkat karena manfaat pajak. Namun, jika utang terlalu tinggi (melewati batas optimal), risiko kebangkrutan (financial distress) meningkat. Investor akan menganggap perusahaan terlalu berisiko, sehingga harga saham bisa jatuh dan menurunkan return

1.1.4 Teori Pengaruh Ukuran Perusahaan Terhadap Return Saham

Menurut Zulfa et al (2022) ukuran perusahaan atau Firm Size merupakan skala yang digunakan untuk mengklasifikasikan besarnya suatu perusahaan berdasarkan total aset, jumlah penjualan, nilai saham yang dimiliki oleh perusahaan. Pada umumnya investor cenderung melakukan investasi pada perusahaan yang besar atau terkenal bagi masyarakat umum dibandingkan dengan perusahaan yang skalanya lebih kecil karena beranggapan bahwa perusahaan tersebut pasti memiliki reiturnyang tinggi (Gaib et.al., 2022). Semakin besar ukuran atau skala perusahaan, semakin mudah perusahaan mendapatkan sumber pendanaan internal dan eksternal yang membuat pertumbuhan perusahaan besar maka relatif lebih besar dibandingkan perusahaan berskala kecil (Wulan dan Syahzuni, 2023).

1.2 Kerangka Konseptual

Konsep penelitian ini dapat dipahami lebih mendalam melalui ilustrasi gambar yang disajikan di bawah ini:



Gambar 1.1 Kerangka Konseptual

1.3 Hipotesis Penelitian

- H1: Profitabilitas berpengaruh terhadap terhadap Return Saham (Sektor Transportasi & Logistik, BEI 2021-2023)
- H2: Likuiditas berpengaruh terhadap terhadap Return Saham (Sektor Transportasi & Logistik, BEI 2021-2023)
- H3: Leverage berpengaruh terhadap terhadap Return Saham (Sektor Transportasi & Logistik, BEI 2021-2023)
- H4: Ukuran Perusahaan berpengaruh terhadap terhadap Return Saham (Sektor Transportasi & Logistik, BEI 2021-2023)
- H5: Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, dan Ukuran Perusahaan berpengaruh terhadap terhadap Return Saham (Sektor Transportasi & Logistik, BEI 2021-2023)

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif

adalah metode yang digunakan berdasarkan ideologi positivisme untuk mempelajari populasi dan sampel yang digunakan secara acak. Dengan menggunakan alat penelitian yang analisisnya bersifat kuantitatif untuk menguji hipotesis (Sugiyono 2017;14). Metode kuantitatif digunakan untuk menentukan pengaruh perlakuan, yang kemudian diuji terhadap hipotesis. Analisis regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui atau memperoleh gambaran mengenai pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen dan bertujuan untuk mengestimasi dan atau memprediksi rata-rata populasi atau nilai rata-rata variabel dependen berdasarkan nilai variabel independen yang diketahui.

II.1 Jenis Dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini data primer dalam bentuk angka mengenai statistik keuangan perusahaan Transportasi & Logistik diambil dengan kurun waktu 2021-2023 (3 tahun). Sumber data ini diambil dari Bursa Efek Indonesia, Jurnal, Artikel serta sumber lain yang berkaitan dengan laporan ini.

II.2 Batasan Masalah Penelitian

Untuk menjaga fokus penelitian dan menghindari pembahasan yang terlalu luas, maka penelitian ini dibatasi pada ruang lingkup sebagai berikut:

1. Objek penelitian dibatasi pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode pengamatan tahun 2021–2023.
2. Penelitian ini hanya menganalisis return saham sebagai variabel dependen yang merepresentasikan hasil investasi yang diterima oleh investor.
3. Variabel independen yang dikaji dalam penelitian ini terbatas pada

profitabilitas, likuiditas, leverage, dan ukuran perusahaan, yang merepresentasikan kondisi fundamental internal perusahaan.

4. Pengukuran variabel dilakukan menggunakan data kuantitatif berupa rasio keuangan yang diperoleh dari laporan keuangan tahunan perusahaan yang telah dipublikasikan secara resmi.
5. Penelitian ini tidak memasukkan faktor-faktor lain di luar variabel penelitian, seperti kondisi makroekonomi, kebijakan pemerintah, kondisi industri secara spesifik, maupun faktor non-keuangan, yang berpotensi memengaruhi return saham.

II.3 Populasi Dan Sampel

Populasi menurut Sugiyono (2017:215) berarti wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Menurut Sugiyono (2017:215) sampel berarti bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik pengambilan sampel yang dipakai adalah purposive sampling yaitu teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu. Kriteria-kriteria yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Perusahaan Transportasi & Logistik yang tercatat di BEI selama periode 2021-2023.
2. Perusahaan Transportasi & Logistik yang tidak melaporkan laporan keuangan yang lengkap secara berturut-turut selama periode 2021-2023
3. Perusahaan Transportasi & Logistik yang mengalami kerugian rentang tahun 2021-2023.

Berdasarkan kriteria di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa sampel yang

akan digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data Sampel Penelitian

Kode	Nama Perusahaan
AKSI	PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk
ASSA	PT Adi Sarana Armada Tbk
BIRD	PT Blue Bird Tbk
BLTA	PT Berlian Laju Tanker Tbk
CMPP	PT AirAsia Indonesia Tbk
GIAA	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
IMJS	PT Indomobil Multi Jasa Tbk
LRNA	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk
MIRA	PT Mitra International Resources Tbk
NELY	PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
SAFE	PT Steady Safe Tbk
SDMU	PT Sidomulyo Selaras Tbk
SMDR	PT Samudera Indonesia Tbk
TMAS	PT Temas Tbk
WEHA	PT Weha Transportasi Indonesia Tbk
HELI	PT Jaya Trishindo Tbk
TRUK	PT Guna Timur Raya Tbk
TNCA	PT Trimuda Nuansa Citra Tbk
BPTR	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk
SAPX	PT Satria Antaran Prima Tbk
JAYA	PT Armada Berjaya Trans Tbk
KJEN	PT Krida Jaringan Nusantara Tbk

Terdapat 22 Perusahaan Transportasi & Logistik yang keseluruhan menerbitkan laporan keuangan secara berturut-turut di BEI pada tahun 2021-2023. Sehingga dapat diketahui total data laporan keuangan

yang memenuhi kriteria dalam penelitian ini sebanyak 66 laporan keuangan selama 3 tahun di mulai dari tahun 2021 hingga tahun 2023 yang berasal dari 24 perusahaan.

II.4 Tabel Definisi Operasional

Tabel 2.2 Definisi Operasional

Variabel	Definisi	Indikator	Skala
Profitabilitas (X1)	Kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aset/ekuitas yang dimiliki.	Return on Asset (ROA) = Laba Bersih ÷ Total Aset x 100%	Rasio
Likuiditas (X2)	Kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya.	Current Ratio (CR) = Aset Lancar ÷ Liabilitas Lancar x 100%	Rasio
Leverage (X3)	Tingkat penggunaan utang dalam struktur modal perusahaan.	Debt to Equity Ratio (DER) = Total Utang ÷ Ekuitas x 100%	Rasio
Ukuran Perusahaan (X4)	Besarnya perusahaan yang ditunjukkan oleh jumlah aset yang dimiliki.	SIZE = Ln (Total Aset)	Rasio

Return Saham (Y)	Tingkat keuntungan yang diperoleh investor dari saham yang dimiliki.	$\text{Return} = (\text{Harga Saham}_t - \text{Harga Saham}_{(t-1)}) \div \text{Harga Saham}_{(t-1)}$	Rasio
------------------	--	---	-------

II.5 Statistik Deskriptif

Statistik Deskriptif Teknik analisis yang menggambarkan atau mendeskripsikan data penelitian melalui nilai minimum, maksimum, rata-rata (mean), standar deviasi, sum, range, kurtosis, dan kemencengan distribusi (Ghozali, 2018:19)

II.6 Analisis Linier Berganda

Analisis regresi digunakan untuk menguku rkekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih. Analisis ini juga dapat menunjukkan arah hubungan antara variabel dependen dan variabel independent (Ghozali, 2018). Dalam penelitian ini, analisis linier berganda digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh Keputusan Investasi, Keputusan Pendanaan, Kebijakan Dividen, dan Rasio Aktivitas terhadap perusahaan manufaktur pada sektor infrastuktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023. Persamaan linier yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + b_4x_4 + e$$

Dimana:

Y = Perusahaan Transportasi & Logistik

a = Konstanta

b1 = Koefisien Profitabilitas b2 = Koefisien Likuiditas b3 = Koefisien Leverage

b4 = Koefisien Ukuran Perusahaan x1 = Profitabilitas

x2 = Likuiditas x3 = Leverage

x4 = Ukuran Perusahaan e = Error

II.7 Uji Asumsi Klasik

II.7.1 Uji Normalitas

Menurut Ghozali (2018: 161) uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah residual dalam model regresi berdistribusi secara normal atau tidak. Uji T dan uji F mengasumsikan bahwa

residual berdistribusi secara normal, sehingga apabila terbukti residual tidak berdistribusi normal maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil.

II.7.2 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi antar variabel independen dalam model regresi (Ghozali, 2018: 107). Model regresi dapat dikatakan baik apabila tidak terjadi korelasi antar variabel independen di dalamnya atau variabel independen bersifat ortogonal.

II.7.3 Uji Heterokedasitas

Sebagaimana dalam analisis regresi berganda, yang perlu dilihat terlebih dahulu nilai signifikansi. Jika Pengujian F signifikan ($\text{sig F} > 0,05$) terhadap nilai Unstandardized Residual maka menunjukkan tidak terjadinya heterosedastisitas sedangkan jika sig F lebih dari atau sama dengan 0,05 maka terjadi heteroskedastisitas. Oleh karenanilai sig tersebut lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan tidak terjadi heteroskedastisitas. Dengan demikian persyaratan analisis terpenuhi (Ghozali, 2018).

II.7.4 Uji Autokorelasi

Menurut Ghozali (2018: 111) uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah terdapat korelasi antara residual pada periode tertentu dengan residual pada periode dalam model regresi linear. Apabila ditemukan adanya korelasi maka hal tersebut yang dinamakan problem autokorelasi. Masalah ini timbul karena residual dari satu observasi ke observasi lainnya tidak saling bebas (data observasi daling berkaitan).

II.8 Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) mengukur kemampuan variabel-variabel independen dalam sebuah model dalam menjelaskan varians variabel dependennya (Ghozali, 2018: 97). Nilai koefisien determinasi (R^2) berada di antara nol (0) sampai satu (1). Semakin kecil nilai R^2 (mendekati 0) maka dapat dikatakan kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependennya sangat terbatas. Sebaliknya apabila nilai R^2 semakin besar (mendekati 1) maka dapat dikatakan bahwa variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi varians variabel dependen.

II.9 Uji T dan Uji F

Menurut (Ghozali, 2018:99) uji T pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh variabel independen secara parsial dalam menerangkan variabel dependen. Untuk mengetahui nilai uji wald (uji t), tingkat signifikan sebesar 5%. Adapun kriteria pengambilan keputusan:

1. Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ dan $p\text{-value} > 0.05$ maka H_0 diterima, artinya salah satu variabel independen tidak mempengaruhi variabel dependen.
2. Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ dan $p\text{-value} < 0.05$ maka H_0 ditolak, artinya salah satu variabel independen mempengaruhi variabel dependen.

II.10 Uji F

Dalam penelitian ini akan menguji apakah variabel independen secara simultan mempengaruhi variabel dependen (Ghozali, 2018:98). Adapun tingkat signifikansinya sebesar 5%, sehingga kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:

1. Jika $f_{hitung} > f_{tabel}$ dan $(P\text{-Value}) < 0.05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya variabel independen

secara simultan mempengaruhi variabel dependen.

2. Jika $f_{hitung} < f_{tabel}$ dan $(P\text{-Value}) > 0.05$ maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, artinya variabel independen secara simultan tidak mempengaruhi variabel dependen.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Deskripsi Objek Penelitian

Objek penelitian ini adalah perusahaan-perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Variabel independen meliputi Profitabilitas (X_1), Likuiditas (X_2), Leverage (X_3), dan Ukuran Perusahaan (X_4); variabel dependen adalah Return Saham (Y). Total observasi sebanyak 66 data yang diperoleh melalui purposive sampling dari laporan keuangan tahunan, diolah menggunakan perangkat lunak SPSS.

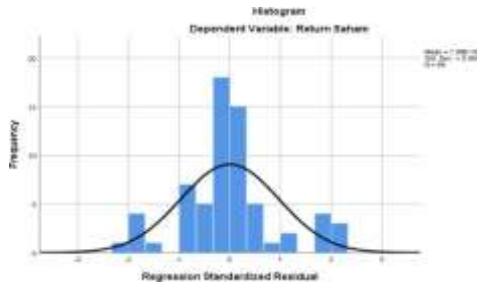
3.2 Statistik Deskriptif

Profitabilitas (X_1) memiliki rata-rata 1,016 (std. dev. 0,028) yang relatif seragam; Likuiditas (X_2) rata-rata 2,586; Leverage (X_3) memiliki variasi tinggi (std. dev. 3,891); Ukuran Perusahaan (X_4) rata-rata 26,149; serta Return Saham (Y) rata-rata 0,054 dengan standar deviasi 0,718, mencerminkan fluktuasi return yang signifikan antar perusahaan sampel.

3.3 Hasil Uji Asumsi Klasik

3.3.1 Hasil Uji Normalitas

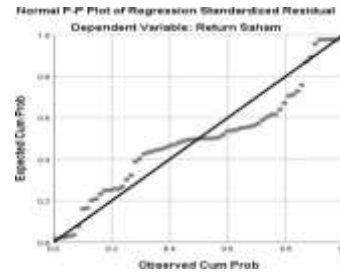
Uji normalitas bertujuan menguji apakah residual model regresi berdistribusi normal, dilakukan melalui Grafik Histogram, Normal P-P Plot, dan One-Sample Kolmogorov-Smirnov (KS) Test. Asumsi normalitas terpenuhi apabila $Asymp. Sig. (2\text{-tailed}) > 0,05$.



Gambar 3.1 Grafik Histogram

Sumber: Output SPSS (data diolah)

Gambar 3.1 menunjukkan kurva distribusi residual membentuk pola menyerupai lonceng (bell-shaped), mengindikasikan distribusi yang mendekati normal.



Gambar 3.2 Grafik Normal P-P Plot

Sumber: Output SPSS (data diolah)

Gambar 3.2 memperlihatkan titik-titik data mengikuti garis diagonal, mengkonfirmasi secara visual bahwa residual berdistribusi normal. Konfirmasi statistik disajikan pada Tabel 3.2.

Tabel 3.2 Hasil Uji One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters ^{a, b}	Mean	-2,4846
	Std. Deviation	1,64727
	Most Extreme Differences	
	Absolute	,119
	Positive	,116
	Negative	-,119
Test Statistic		,119
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200^{c, d}

a. Normal. b. Calculated. c. Lilliefors Correction. d. Lower bound.

Sumber: Output SPSS (data diolah)

Nilai Asymp. Sig. (2-tailed) = 0,200 > 0,05, sehingga residual berdistribusi normal dan asumsi normalitas terpenuhi.

Uji multikolinearitas mendeteksi korelasi kuat antar variabel independen. Kriteria bebas multikolinearitas: Tolerance > 0,10 dan VIF < 10.

3.3.2 Hasil Uji Multikolinearitas

Tabel 3.3 Hasil Uji Multikolinearitas

Model		Tolerance	VIF
1	Profitabilitas	,684	1,462
	Likuiditas	,697	1,434
	Leverage	,914	1,094
	Ukuran Perusahaan	,807	1,239

Sumber: Output SPSS (data diolah)

Seluruh variabel memiliki Tolerance > 0,10 dan VIF < 10 (Profitabilitas: 0,684/1,462; Likuiditas: 0,697/1,434; Leverage: 0,914/1,094; Ukuran Perusahaan: 0,807/1,239), sehingga model bebas dari masalah multikolinearitas.

3.3.3 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas mendeteksi ketidaksamaan variansi residual menggunakan Uji Glejser (Sig. > 0,05 = tidak terjadi) dan Grafik Scatter Plot.

Tabel 3.4 Hasil Uji Heteroskedastisitas (Uji Glejser)

Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-2,280	5,152		-,443	,662
	Profitabilitas	-2,294	3,661	-,155	-,627	,537
	Likuiditas	1,385	,816	,404	1,697	,102
	Leverage	-,020	,116	-,035	-,170	,866
	Ukuran Perusahaan	,046	,091	,116	,507	,617

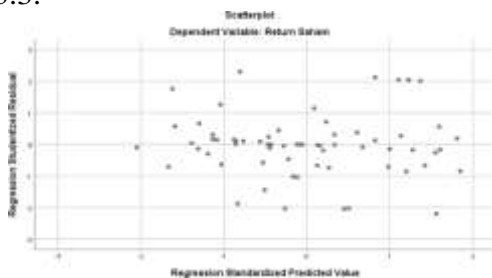
Sumber: Output SPSS (data diolah)

Seluruh variabel memiliki Sig. > 0,05 (Profitabilitas 0,537; Likuiditas 0,102; Leverage 0,866; Ukuran Perusahaan 0,617), tidak terdapat heteroskedastisitas. Diperkuat Gambar 3.3.

Gambar 3.3 Grafik Scatterplot Uji Heteroskedastisitas

Sumber: Output SPSS (data diolah)

Titik-titik data tersebar acak tanpa pola sistematis, mengkonfirmasi asumsi homoskedastisitas terpenuhi.



3.3.4 Hasil Uji Autokorelasi

Uji Durbin-Watson (DW) dengan n = 66, k = 4 (α = 5%): dU = 1,7298, 4-dU = 2,2702. Bebas autokorelasi bila dU < DW < 4-dU.

Tabel 3.5 Hasil Uji Autokorelasi (Durbin-Watson)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of Estimate	Durbin-Watson Square
1	,129 ^a	,017	-,048	,26658	2,837

Sumber: Output SPSS (data diolah)

Nilai DW = 2,837 berada di luar interval bebas autokorelasi, mengindikasikan kecenderungan autokorelasi negatif lemah. Pada data

cross-section, kondisi ini bersifat inheren dan tidak menggugurkan validitas model secara fundamental.

3.4 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Tabel 3.6 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model		B	Std. Error	t	Sig.
1	(Constant)	,599	,475	1,261	,212
	Profitabilitas	-,105	,355	-,294	,769
	Likuiditas	,085	,091	,933	,354
	Leverage	-,004	,015	-,267	,791

Ukuran Perusahaan	-,002	,009	-,164	,870
-------------------	-------	------	-------	------

Sumber: Output SPSS (data diolah)

$$Y = 0,599 - 0,105X_1 + 0,085X_2 - 0,004X_3 - 0,002X_4$$

Konstanta 0,599 bermakna Return Saham sebesar 0,599 bila seluruh variabel independen bernilai nol. Profitabilitas (-0,105) dan Leverage (-0,004) berhubungan negatif; Likuiditas (+0,085) berhubungan positif; Ukuran Perusahaan (-0,002) menunjukkan hubungan negatif yang

sangat kecil terhadap Return Saham.

3.5 Hasil Uji Hipotesis

3.5.1 Hasil Uji t (Parsial)

Uji t menguji pengaruh parsial masing-masing variabel independen. Kriteria: $|t \text{ hitung}| > t \text{ tabel}$ (2,000) atau $\text{Sig.} < 0,05$ berarti berpengaruh signifikan.

Tabel 3.7 Hasil Uji t (Parsial) — Coefficients^a

Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	,599	,475		1,261	,212
	Profitabilitas	-,105	,355	-,045	-,294	,769
	Likuiditas	,085	,091	,142	,933	,354
	Leverage	-,004	,015	-,035	-,267	,791
	Ukuran Perusahaan	-,002	,009	-,023	-,164	,870

a. Dependent Variable: Return Saham

Sumber: Output SPSS (data diolah)

Hasil uji t: (1) Profitabilitas: $t = -0,294$, $\text{Sig.} = 0,769$, H1 ditolak; (2) Likuiditas: $t = 0,933$, $\text{Sig.} = 0,354$, H2 ditolak; (3) Leverage: $t = -0,267$, $\text{Sig.} = 0,791$, H3 ditolak; (4) Ukuran

Perusahaan: $t = -0,164$, $\text{Sig.} = 0,870$, H4 ditolak. Seluruh $|t \text{ hitung}| < t \text{ tabel}$ (2,000); tidak ada variabel yang berpengaruh signifikan secara parsial.

3.5.2 Hasil Uji F (Simultan)

Tabel 3.8 Hasil Uji F (ANOVA^a)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,074	4	,018	,260	,903 ^b
	Residual	4,335	61	,071		
	Total	4,409	65			

Sumber: Output SPSS (data diolah)

F hitung = 0,260 ($\text{Sig.} = 0,903$) < F tabel (2,53) dan > 0,05. Secara simultan keempat variabel tidak

berpengaruh signifikan terhadap Return Saham, sehingga H5 ditolak.

3.6

3.7 Hasil Koefisien Determinasi

Tabel 3.9 Hasil Koefisien Determinasi (Model Summary)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,129 ^a	,017	-,048	,26658

a. Predictors: (Constant), Ukuran Perusahaan, Leverage, Likuiditas, Profitabilitas

Sumber: Output SPSS (data diolah)

$R = 0,129$ (hubungan sangat lemah). $R \text{ Square} = 0,017$: keempat variabel hanya menjelaskan 1,7%

variasi Return Saham, sedangkan 98,3% dijelaskan faktor di luar model. Adjusted R Square negatif (-0,048) menegaskan

model tidak memiliki kemampuan prediksi yang memadai, sehingga diperlukan penambahan variabel yang lebih relevan.

3.8 Pembahasan dan Hasil Penelitian

Profitabilitas tidak berpengaruh signifikan (Sig. = 0,769), sejalan dengan Martani et al. (2009) yang menyatakan profitabilitas tidak selalu menjadi penentu utama return dalam jangka pendek. Likuiditas tidak berpengaruh signifikan (Sig. = 0,354); pasar telah mengapresiasi kondisi likuiditas melalui mekanisme harga efisien (Ang, 1997). Leverage tidak berpengaruh signifikan (Sig. = 0,791), konsisten dengan proposisi Modigliani dan Miller (1958). Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh signifikan (Sig. = 0,870), mengindikasikan skala perusahaan semata tidak memadai untuk memprediksi fluktuasi return dalam pasar yang dinamis.

Secara simultan, seluruh variabel tidak berpengaruh signifikan ($F = 0,260$; Sig. = 0,903; $R^2 = 1,7\%$), mengimplikasikan bahwa Return Saham subsektor transportasi sangat dipengaruhi faktor eksternal seperti harga bahan bakar, kebijakan regulasi, kondisi makroekonomi, dan sentimen investor. Penelitian selanjutnya disarankan memasukkan variabel-variabel tersebut untuk memperoleh model yang lebih komprehensif.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian terhadap perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di BEI dengan 66 observasi, diperoleh kesimpulan:

1. Profitabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap Return Saham (Sig. = 0,769). Sejalan dengan Sari & Venusita (2013, *Jurnal Ilmu*

Manajemen) yang menemukan ROA tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham sektor transportasi di BEI.

2. Likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap Return Saham (Sig. = 0,354). Konsisten dengan Purnamasari (2015, *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi*) yang menyimpulkan current ratio tidak berpengaruh terhadap return saham perusahaan di BEI.
3. Leverage tidak berpengaruh signifikan terhadap Return Saham (Sig. = 0,791). Senada dengan Ulupui (2007, *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Bisnis*) yang menyatakan leverage tidak secara konsisten memengaruhi return saham.
4. Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap Return Saham (Sig. = 0,870). Sesuai dengan Sugiarto (2011, *Jurnal Dinamika Akuntansi*) yang menemukan firm size tidak berkorelasi signifikan dengan return saham di pasar modal Indonesia.
5. Secara simultan, keempat variabel tidak berpengaruh signifikan ($F = 0,260$; Sig. = 0,903; $R^2 = 1,7\%$), mengindikasikan return saham lebih dipengaruhi faktor eksternal seperti makroekonomi dan sentimen pasar.

4.2 Saran

1. Bagi investor, pertimbangkan faktor makroekonomi (inflasi, kurs, harga bahan bakar) selain rasio keuangan dalam pengambilan keputusan investasi saham transportasi.
2. Bagi perusahaan, tingkatkan transparansi informasi dan tata kelola perusahaan untuk memperkuat kepercayaan investor di pasar modal.
3. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan menambahkan variabel makroekonomi dan memperluas

periode penelitian guna memperoleh model prediksi return saham yang lebih komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

- Ang, R. (1997). *Buku Pintar Pasar Modal Indonesia*. Jakarta: Media Staff Indonesia.
- Aprillia, R., & Amanah, L. (2023). Pengaruh leverage, profitabilitas, dan ukuran perusahaan terhadap return saham. *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi*, 12(3), 1–18.
- Avivah Inaroh Nahdhiyah. (2021). Pengaruh faktor fundamental terhadap return saham perusahaan transportasi di BEI. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 8(2), 45–60.
- Bisnis.com. (2024). Profitabilitas perusahaan dan pengaruhnya terhadap kinerja saham. Diakses dari <https://www.bisnis.com>.
- BPS. (2022). *Statistik Transportasi Indonesia 2022*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Gaib, M. R., et al. (2022). Pengaruh ukuran perusahaan terhadap return saham di pasar modal Indonesia. *Jurnal Manajemen dan Keuangan*, 11(1), 78–92.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25* (Edisi 9). Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Husnan, S. (2005). *Dasar-Dasar Teori Portofolio dan Analisis Sekuritas* (Edisi 4). Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Lestari, et al. (2022). Likuiditas dan keputusan investasi: Tinjauan literatur. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Indonesia*, 19(1), 34–49.
- Martani, D., Mulyono, & Khairurizka, R. (2009). The effect of financial ratios, firm size, and cash flow from operating activities in the interim report to the stock return. *Chinese Business Review*, 8(6), 44–55.
- Modigliani, F., & Miller, M. H. (1958). The cost of capital, corporation finance, and the theory of investment. *American Economic Review*, 48(3), 261–297.
- OECD. (2020). *Transport Outlook 2020*. Paris: OECD Publishing.
- Purnamasari, D. (2015). Pengaruh current ratio, debt to equity ratio, dan return on equity terhadap return saham. *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi*, 4(8), 1–16.
- Sari, L. K., & Venusita, L. (2013). Pengaruh profitabilitas terhadap return saham perusahaan transportasi. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 1(3), 715–726.
- Sugiartha, A. (2011). Analisis pengaruh beta, size perusahaan, DER, dan PBV ratio terhadap return saham. *Jurnal Dinamika Akuntansi*, 3(1), 8–14.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tandelilin, E. (2010). *Portofolio dan Investasi: Teori dan Aplikasi* (Edisi 1). Yogyakarta: Kanisius.
- Ulupui, I. G. K. A. (2007). Analisis pengaruh rasio likuiditas, leverage, aktivitas, dan profitabilitas terhadap return saham. *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Bisnis*, 2(1), 1–20.
- Wulan, R., & Syahzuni, B. A. (2023). Pengaruh firm size dan leverage terhadap return saham sektor transportasi BEI 2018–2022. *Jurnal Ekonomi dan Manajemen*, 14(2), 110–125.
- Zulfa, et al. (2022). Ukuran perusahaan sebagai faktor penentu return saham: Studi empiris di BEI.

*Jurnal Riset Akuntansi dan
Keuangan*, 10(3), 255–268.