

**PENGARUH *RETURN ON EQUITY*, *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY*
RATIO, DAN *EARNING PER SHARE* TERHADAP HARGA SAHAM
(Studi Kasus Pada Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi
dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2017-2020)**



Disusun oleh:

Ayu Tri Santika

142180011

**JURUSAN AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN"
YOGYAKARTA**

2022

HALAMAN JUDUL

PENGARUH *RETURN ON EQUITY*, *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO*, DAN *EARNING PER SHARE* TERHADAP HARGA SAHAM

(Studi Kasus Pada Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2017-2020)

SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Program Studi Akuntansi

Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Yogyakarta

Disusun oleh:

Ayu Tri Santika

142180011

PROGRAM STUDI AKUNTANSI

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN”

YOGYAKARTA

2022

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi Berjudul

**PENGARUH *RETURN ON EQUITY*, *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO*, DAN *EARNING PER SHARE* TERHADAP HARGA SAHAM
(Studi Kasus Pada Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi
dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2017-2020)**

Disusun oleh:

Ayu Tri Santika
142180011

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal 3 Juni
2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

Susunan Dewan Penguji

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Windyastuti, S.E., M.Si., Ak.
NIP. 19720525 202121 2 006

Dr. Dian Indri P. S.E., M.Si., Ak., CA.
NIP. 19800512 202121 2 011

Mengetahui

**Ketua Jurusan Akuntansi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UPN "Veteran" Yogyakarta**

Dr. Zuhrohtun, S.E., M.Si., Ak., CA., CRP.
NIP. 19740112 202121 2 002

BERITA ACARA UJIAN

**PENGARUH *RETURN ON EQUITY*, *CURRENT RASIO*, *DEBT TO EQUITY RASIO*, DAN *EARNING PER SHARE* TERHADAP HARGA SAHAM
(Studi Kasus Pada Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2017-2020)**

Disusun oleh:
Ayu Tri Santika
142180011

Telah dipresentasikan di depan penguji pada tanggal 3 Juni 2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai salah satu persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Akuntansi

Susunan Dewan Penguji

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Windyastuti, S.E., M.Si., Ak.
NIP. 19720525 202121 2 006

Dr. Dian Indri P, S.E., M.Si., Ak., CA.
NIP. 19800512 202121 2 011

Dosen Penguji I

Dosen Penguji II

Kunti Sunarvo, S.E., M.Si., Ak., CA.
NIP. 19731117 202121 2 001

Marita, S.E., M.Si., Ak., CA.
NIP. 19740321 202121 2 001

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ayu Tri Santika
No. Mahasiswa : 142180011
Judul Skripsi : Pengaruh *Return On Equity*, *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Earning Per Share* terhadap Harga Saham (Studi Kasus Pada Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI tahun 2017-2020)

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi dengan judul di atas adalah benar-benar asli karya tulis saya dan sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam skripsi ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur plagiasi maka saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh dibatalkan serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Yogyakarta, 3 Juni 2022
Yang memberikan pernyataan,

Ayu Tri Santika

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur kehadirat Allah SWT atas berkat dan rahmat serta hidayah-Nya yang diberikan kepada saya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan tepat waktu. Skripsi ini tidak akan terwujud tanpa bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Rektor Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Yogyakarta.
2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Yogyakarta.
3. Ketua Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Yogyakarta.
4. Ibu Windyastuti, S.E., M.Si., Ak., CA., dan Ibu Dr. Dian Indri P. S.E., M.Si., Ak., CA., selaku dosen pembimbing 1 dan 2 yang selalu memberikan dorongan, petunjuk, bimbingan dan motivasi kepada saya dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Seluruh dosen dan karyawan di Jurusan Akuntansi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Yogyakarta.
6. Seluruh pihak yang telah membantu yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT meridhoi dan memberkahi kebaikan pihak-pihak yang telah tulus dan ikhlas membantu saya. Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan sehingga untuk menyempurnakannya, saran dan kritik yang membangun dari pihak-pihak yang berkepentingan dengan senang hati dapat diterima. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Yogyakarta, 3 Juni 2022

Ayu Tri Santika

HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucap rasa syukur atas segala doa, dukungan dan bimbingan, saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta hidayah-Nya kepada saya.
2. Kedua orang tua saya, Bapak Harsono dan Ibu Trisniyati yang saya cintai yang selalu memberikan dukungan, doa serta nasihat sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini.
3. Kedua kakak saya Irvan Ansyari R dan Ervi Novita R, yang selalu memberikan dukungan kepada saya.
4. Kepada Ibu Windyastuti, S.E., M.Si., Ak., CA dan Ibu Dr. Dian Indri P. S.E., M.Si., Ak., CA selaku dosen pembimbing yang senantiasa bersedia meluangkan waktu untuk memberikan saran dan masukan demi kebaikan penelitian ini.
5. Adik saya Pingkan Luthfiyyah M, Yulfita Tasya dan teman-teman akuntansi 2018 yang telah menemani dan memberikan semangat dan dukungan kepada saya selama ini.
6. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel *Return On Equity*, *Current Rasio*, *Debt To Equity Rasio*, dan *Earning Per Share* terhadap Harga Saham pada Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik yang aktif diperdagangkan di BEI pada tahun 2017-2020. Populasi yang digunakan adalah seluruh perusahaan Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik yang aktif diperdagangkan di BEI pada tahun 2017-2020. Pengumpulan sampel menggunakan metode *purposive sampling* diperoleh sampel sebanyak 62 perusahaan dengan pertimbangan tertentu. Penelitian ini menggunakan metode regresi linier berganda. Untuk menganalisis data digunakan software SPSS 23.0. Untuk menghasilkan suatu model yang baik, hasil regresi memerlukan pengujian asumsi klasik dan pengujian hipotesis. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik. *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik. *Debt To Equity Ratio* berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik. *Earning Per Share* berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.

Kata kunci: *Return On Equity*, *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Earning Per Share* terhadap Harga Saham

ABSTRACT

This study aims to determine the effect of the variables Return On Equity, Current Ratio, Debt To Equity Ratio, and Earning Per Share on Stock Prices in the Infrastructure Sector and the Transportation and Logistics Sector which are actively traded on the IDX in 2017-2020. The population used is all companies in the Infrastructure Sector and the Transportation and Logistics Sector that are actively traded on the IDX in 2017-2020. The collection of samples using purposive sampling method obtained a sample of 62 companies with certain considerations. This research uses multiple linear regression method. To analyze the data used SPSS 23.0 software. To produce a good model, the regression results require classical assumption testing and hypothesis testing. The results of this study indicate that Return on Equity has no effect on stock prices in companies in the Infrastructure sector and the Transportation and Logistics sector. Current Ratio has no effect on stock prices of companies in the Infrastructure sector and in the Transportation and Logistics sector. The Debt To Equity Ratio has an effect on stock prices in companies in the Infrastructure sector and in the Transportation and Logistics sector. Earning Per Share has an effect on stock prices in companies in the Infrastructure sector and in the Transportation and Logistics sector.

Keywords: *Return On Equity, Current Ratio, Debt To Equity Ratio, dan Earning Per Share, Stock Prices*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI.....	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iv
KATA PENGANTAR	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah.....	8
1.3 Tujuan Penelitian	8
1.4 Batasan Penelitian	9
1.5 Manfaat Penelitian	10
1.6 Sistematika Pembahasan	11
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS	
2.1 Tinjauan Teori.....	12
2.1.1 Teori Sinyal (<i>Signaling Theory</i>)	12
2.1.2 Pasar Modal.....	13
2.1.3 Saham.....	13
2.1.4 Harga Saham	14
2.1.5 Rasio Keuangan	15
2.1.6 <i>Return On Equity</i> (ROE).....	16
2.1.7 <i>Current Ratio</i> (CR)	17
2.1.8 <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER).....	18
2.1.9 <i>Earning Per Share</i> (EPS).....	19
2.2 Tinjauan Penelitian Terdahulu.....	19
2.3 Kerangka Konseptual.....	22
2.4 Hipotesis Penelitian	22
BAB III. METODE PENELITIAN	
3.1 Rancangan Penelitian	26
3.2 Populasi dan Sampel	26
3.3 Definisi dan Pengukuran Variabel	29
3.4 Prosedur Pengumpulan Data.....	31
3.5 Model dan Teknik Analisis Data	32
BAB IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
4.1 Deskripsi Data.....	38
4.1.1 Data Penelitian	38
4.1.2 Hasil Analisis Deskriptif.....	39

4.1.3 Uji Persyaratan Analisis.....	41
4.1.4 Uji Regresi Linier Berganda	45
4.1.5 Hasil Uji Hipotesis	47
4.2 Pembahasan	50
BAB V. SIMPULAN, KETERBATASAN, DAN SARAN	
5.1 Simpulan	57
5.2 Keterbatasan Penelitian.....	57
5.3 Saran	58
DAFTAR PUSTAKA	59

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Tinjauan Penelitian Terdahulu.....	20
Tabel 3.1.	Proses Seleksi Sampel	27
Tabel 3.2.	Daftar Perusahaan Sampel	28
Tabel 4.1.	Penentuan Sampel Penelitian.....	38
Tabel 4.2.	Hasil Statistik Deskriptif.....	39
Tabel 4.3.	Hasil Uji Normalitas	41
Tabel 4.4.	Hasil Uji Multikolinearitas	42
Tabel 4.5.	Hasil Uji Heteroskedastisitas	43
Tabel 4.6.	Hasil Uji Autokorelasi Durbin-Watson	44
Tabel 4.7.	Hasil Analisis Regresi Linear Berganda.....	45
Tabel 4.8.	Hasil Analisis Uji F (Simultan)	47
Tabel 4.9.	Hasil Analisis Uji Koefisien Determinasi (R^2)	48
Tabel 4.10.	Hasil Analisis Parsial (t test).....	49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Rata-rata Harga Saham Sektor Infrastruktur Tahun 2017-2020	5
Gambar 1.2. Rata-rata Harga Saham Perusahaan Sektor Transportasi & Logistik Tahun 2017-2020.....	6
Gambar 2.1. Rerangka Konseptual.....	21

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.	Daftar Populasi Perusahaan Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2017-2020.....	66
Lampiran 2.	Daftar Perusahaan Sampel.....	69
Lampiran 3.	Data Penelitian Variabel ROE.....	71
Lampiran 4.	Data Penelitian Variabel CR	77
Lampiran 5.	Data Penelitian Variabel DER.....	83
Lampiran 6.	Data Penelitian Variabel EPS	89
Lampiran 7.	Data Harga Saham.....	95
Lampiran 8.	Hasil Olah Data	101

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di era Revolusi Industri 4.0 semua negara dihadapkan dengan segala sesuatu yang sangat berhubungan dengan teknologi digital. Pasar modal yang menjadi perhatian besar bagi setiap negara memiliki peran sebagai sumber pendanaan bagi perusahaan yang memberikan implikasi terhadap negara. Persaingan yang ketat di dalam dunia usaha menjadikan pasar modal sebagai salah satu jalan untuk mempertahankan dan menumbuhkan eksistensi sebuah perusahaan, karena fungsi dari pasar modal sendiri adalah mempertemukan kedua belah pihak yang saling membutuhkan yaitu pihak yang membutuhkan dana dan pihak yang ingin menanamkan modalnya. Persaingan bisnis yang semakin kompetitif mengharuskan perusahaan untuk beradaptasi agar mampu bersaing dan mempertahankan kelangsungan bisnisnya.

Pasar modal (*capital market*) merupakan pasar untuk berbagai instrumen keuangan jangka panjang yang bisa diperjualbelikan, baik surat utang (obligasi), ekuiti (saham), reksa dana, instrumen derivatif maupun instrumen lainnya (Zulfikar, 2016). Dengan demikian pasar modal merupakan pasar yang digunakan untuk memperjualbelikan sekuritas yang memiliki umur lebih dari satu tahun, seperti obligasi dan saham. Bagi sebuah perusahaan untuk dapat beradaptasi dan bersaing di dunia bisnis, berbagai cara dilakukan untuk mengembangkan usahanya secara optimal dan selalu memperhatikan kondisi keuangan agar

berjalan secara efektif dan efisien. Salah satu caranya adalah meningkatkan modal yang dimiliki dengan melakukan penjualan saham di pasar modal. Di Indonesia sendiri, saham diperjualbelikan melalui pasar modal yang disebut Bursa Efek Indonesia (BEI).

Setiap orang menginginkan hidup yang nyaman di masa depan atau di masa tuanya nanti. Untuk itu, diperlukan perencanaan keuangan secermat mungkin yang harus dimulai sejak dini. Salahsatunya dengan berinvestasi, karena dengan memulai berinvestasi kita dapat sedini mungkin melindungi nilai aset dari inflasi yang menyebabkan turunnya daya beli uang yang kita miliki. Tidak hanya itu, investasi juga mampu membantu memenuhi kebutuhan di masa mendatang. Semakin dini kita melakukan investasi, maka semakin siap pula kita dalam menghadapi tantangan dan risiko-risiko yang mungkin muncul di masa yang akan datang. Investasi sendiri memiliki beberapa jenis, salah satunya investasi saham. Pada investasi saham seorang investor memiliki tingkat risiko yang lebih besar dibandingkan dengan investasi lain, seperti obligasi, reksadana dan deposito.

Harga saham sendiri merupakan alat untuk memperkirakan prospek keuntungan yang diharapkan oleh investor (Nur'aidawati, 2018). Harga saham terdiri dari harga pembukaan (*open price*), harga tertinggi (*high price*), harga rendah (*low price*) dan harga penutupan (*close price*). Upaya untuk merumuskan bagaimana menentukan harga saham yang seharusnya dilakukan oleh setiap analisis keuangan dengan tujuan untuk bisa memperoleh keuntungan yang tinggi. Sebelum membeli saham sebagian investor akan menganalisis rasio yang biasa digunakan oleh para investor, untuk mempelajari hal-hal yang berhubungan

dengan kondisi keuangan suatu perusahaan. Rasio keuangan atau yang disebut juga analisis rasio keuangan, merupakan suatu alat untuk menganalisa dan mengukur kinerja keuangan perusahaan apakah dalam kondisi sehat atau tidak. Menurut Carolina et al. (2018) terdapat lima jenis rasio keuangan yaitu, profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, aktivitas dan rasio pasar.

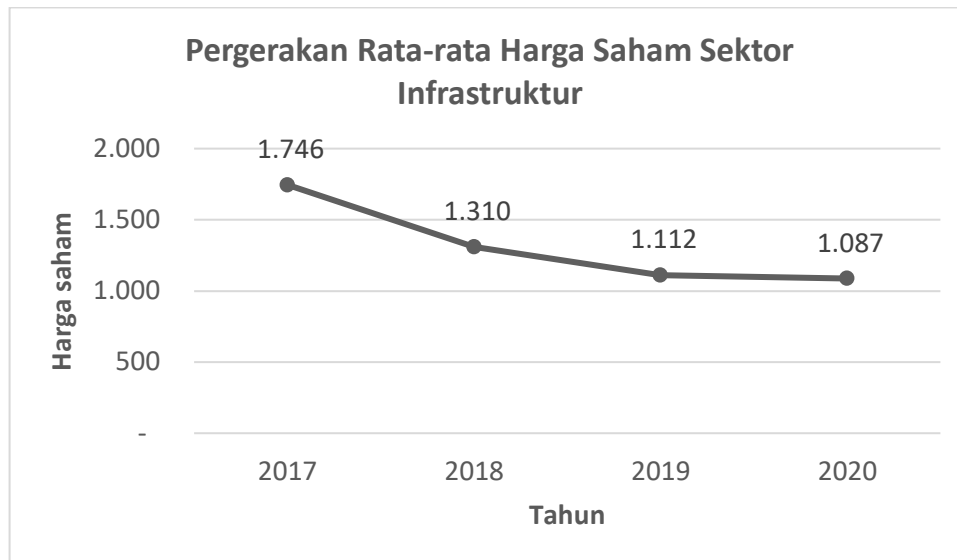
Di dalam penelitian ini akan menggunakan rasio *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Earning Per Share* (EPS). Dimana keempat rasio ini merupakan rasio profitabilitas, likuiditas, dan solvabilitas. Rasio-rasio tersebut akan menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, memenuhi kewajiban jangka pendek dan kewajiban jangka panjang. Dari analisis rasio inilah para investor akan menilai perusahaan, sehingga menjadi pertimbangan apakah investor akan berinvestasi di perusahaan tersebut.

Di Bursa Efek Indonesia terdapat beberapa sektor yang mencatatkan sahamnya di BEI, dua diantaranya adalah sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik. Pembangunan Infrastruktur merupakan salah satu aspek penting untuk mempercepat proses pembangunan suatu negara. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi (Gultom & Tini, 2020). Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara atau wilayah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan Infrastruktur seperti Transportasi, Telekomunikasi, Sanitasi, dan Energi. Inilah yang menyebabkan pembangunan Infrastruktur menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya Infrastruktur dan

perbaikan oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi (Sumadiasa, 2016).

Tidak berbeda dari sektor Infrastruktur, sektor Transportasi dan Logistik juga merupakan salah satu faktor penting dalam penentu pembangunan ekonomi disuatu negara. Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan sangat menjadikan Transportasi dan Logistik sebagai aspek penting dalam penggerak perekonomian. Transportasi merupakan suatu pelayanan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat setiap harinya. Karena Transportasi yang baik sangat menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat dan pembangunan ekonomi suatu negara (A. N. Sari et al., 2020). Dan di Indonesia sendiri Logistik juga menjadi peran utama yang mendukung pergerakan manufaktur dan marketing. Dikarenakan prosesnya ini, maka Logistik sangat erat kaitannya dengan Transportasi.

Salah satu perusahaan di sektor Infrastruktur yang mengalami penurunan tren harga saham terjadi pada PT Indonesia Pondasi Raya Tbk (IDPR). Dimana PT Indonesia Pondasi Raya Tbk mencatatkan labanya yang terus mengalami penurunan dari tahun 2017-2020. Pada tahun 2017 PT Indonesia Pondasi Raya Tbk mencatatkan laba sebesar Rp 114 triliun, dan terus mengalami penurunan pada tahun 2020 yang akhirnya mencatatkan rugi sebesar Rp 382 triliun. Hal tersebut terjadi karena PT Indonesia Pondasi Raya Tbk, didominasi oleh utang jangka pendek sebesar Rp 425 di tahun 2020. Sehingga hal tersebut juga berpengaruh terhadap penurunan tren harga saham yang semulanya di tahun 2017 senilai Rp 1050 menjadi Rp 214 di tahun 2020 (idx.co.id, 2016).



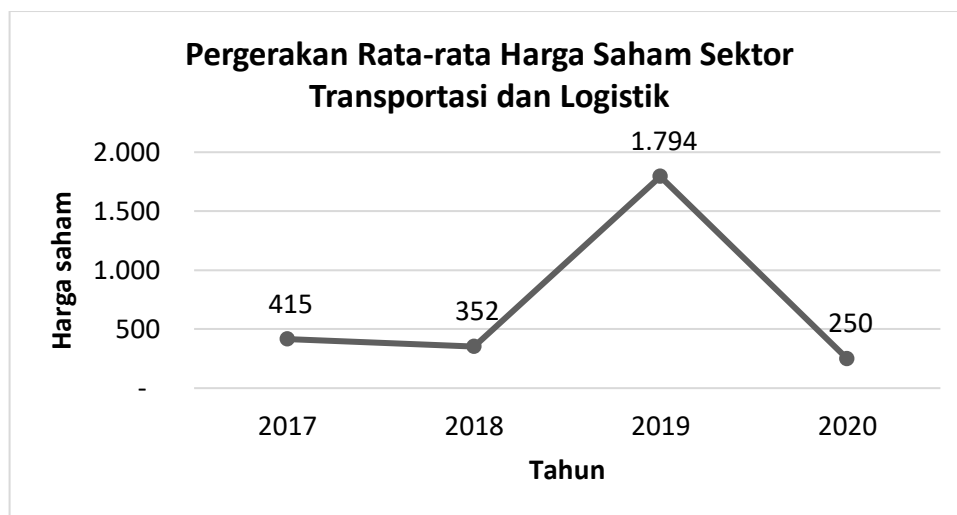
Gambar 1.1
Rata-rata Harga Saham Sektor Infrastruktur
Tahun 2017-2020

Sumber : Data diolah (idx.co.id)

Gambar 1.1 memperlihatkan bahwa pergerakan rata-rata Harga saham sektor Infrastruktur selama periode 2017-2020 mengalami penurunan. Pada tahun 2017 rata-rata Harga saham mencapai nilai tertinggi yaitu sebesar 1.746, di tahun 2018 terjadi penurunan menjadi 1.310, di tahun 2019 juga mengalami penurunan sebesar 1.112 dan kembali menurun di tahun 2020 sebesar 1.087. Pada sektor Infrastruktur nyatanya tidak di setiap tahun terjadi peningkatan Harga saham.

Pada masa ini, Transportasi dan Logistik juga merupakan salah satu faktor penting yang berperan dalam kehidupan manusia, sehingga perusahaan yang menjalankan bisnis pada bidang Transportasi dan Logistik dapat menjadi perusahaan yang besar dan kuat. Namun dalam menjalankan kegiatannya terdapat beberapa faktor yang dapat menghambat perkembangan perusahaan. Contoh faktor eksternalnya adalah yang terjadi pada perusahaan PT Blue Bird (BIRD)

yang dimana munculnya pesaing baru seperti taksi *online* yang menyebabkan konsumen beralih, sehingga dari data laporan keuangan PT Blue Bird mencatatkan laba perusahaannya yang menurun pada tahun 2017 senilai Rp. 427 miliar menjadi rugi Rp.167 miliar di tahun 2020 . Selain itu PT Blue Bird juga mengalami tren penurunan harga saham yang semula pada tahun 2017 senilai Rp 3.460, menjadi Rp 1.300 ditahun 2020 (A. N. Sari et al., 2020).



Gambar 1.2
Rata-rata Harga Saham Perusahaan Sektor Transportasi & Logistik
Tahun 2017-2020

Sumber : Data diolah (idx.co.id)

Gambar 1.2 memperlihatkan bahwa pergerakan rata-rata Harga saham sektor Transportasi & Logistik selama periode 2017-2020 mengalami nilai yang berfluktuasi. Pada tahun 2017 rata-rata Harga saham berada pada nilai 415, namun di tahun 2018 terjadi penurunan sebesar 352, dan mengalami peningkatan yang cukup tinggi di tahun 2019 mencapai 1.794 dan terjadi penurunan di tahun 2020 senilai 250. Pada sektor Transportasi & Logistik nyatanya tidak di setiap tahun

terjadi peningkatan Harga saham. Faktor penentu naik turunnya harga saham perusahaan dalam pasar modal adalah dilihat dari banyaknya transaksi jual beli yang terjadi, apabila sebuah perusahaan sangat diminati dan sahamnya banyak dibeli oleh para investor maka harga saham perusahaan tersebut dapat terjadi kenaikan.

Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu, seperti Penelitian yang dilakukan oleh Nurlia dan Juwari (2019), juga menunjukkan bahwa *Return On Asset* (ROA), *Return On Equity* (ROE), *Earning Per Share* (EPS), dan *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap Harga Saham pada perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hasil studi Siagian et al. (2021) juga menunjukkan bahwa *Current Ratio* dan *Return on Equity* berpengaruh terhadap harga saham. *Debt to Asset Ratio* tidak berpengaruh terhadap harga saham. Secara simultan *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, dan *Return on Equity* berpengaruh terhadap harga saham.

Penelitian ini penting, karena dapat digunakan oleh para investor untuk memiliki informasi yang berkaitan dengan harga saham, agar dapat menilai dan mengambil keputusan ketika akan berinvestasi disebuah perusahaan. Penilaian saham sendiri dapat meminimalkan terjadinya risiko sehingga para investor akan mendapat keuntungan yang wajar. Sebelum para investor berinvestasi, perlu dilakukan analisis rasio keuangan dalam melihat kekuatan dan kelemahan suatu perusahaan. Salah satunya dengan menganalisis rasio *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Earning Per Share* (EPS), dimana rasio-rasio tersebut digunakan untuk menunjukkan kemampuan

perusahaan dalam menghasilkan laba, memenuhi kewajiban jangka pendek dan kewajiban jangka panjang. Karena perusahaan yang memiliki reputasi baik akan memberikan *return* kepada para pemegang saham.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti “**Pengaruh *Return On Equity*, *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Earning Per Share* terhadap Harga Saham (Studi Kasus Pada Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI tahun 2017-2020)**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang masalah, maka peneliti merumuskan pokok-pokok permasalahan didalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah *Return On Equity* (ROE) berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik ?
2. Apakah *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik?
3. Apakah *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik?
4. Apakah *Earning Per Share* (EPS) berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk menemukan bukti secara empiris apakah *Return On Equity* (ROE) berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.
2. Untuk menemukan bukti secara empiris apakah *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.
3. Untuk menemukan bukti secara empiris apakah *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.
4. Untuk menemukan bukti secara empiris apakah *Earning Per Share* (EPS) berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.

1.4 Batasan Penelitian

Untuk memfokuskan pembahasan dalam penelitian ini, maka penulis mencantumkan beberapa batasan dalam penelitian ini yaitu:

1. Di dalam penelitian ini perusahaan yang dijadikan sampel hanya perusahaan yang bergerak di bidang sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada periode tahun 2017-2020.
2. Penelitian ini hanya menggunakan data perusahaan yang mendaftarkan instrumen saham di BEI pada sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik dalam kurun waktu 4 tahun, pada periode 2017-2020.
3. Data harga saham yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan harga penutupan pada tahun yang akan diteliti yaitu periode 2017-2020.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang didapatkan dari penelitian ini adalah:

1. Bagi Perusahaan

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memberikan informasi dan mampu menjelaskan secara empiris mengenai rasio keuangan apa saja yang dapat mempengaruhi harga saham, sehingga informasi tersebut dapat menjadi pertimbangan bagi perusahaan dalam menentukan keputusan harga saham.

2. Bagi Investor

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai alat informasi untuk membantu investor dalam menilai sebuah perusahaan, sehingga dapat dijadikan dasar pertimbangan oleh investor dalam pengambilan keputusan berinvestasi.

3. Bagi Akademisi

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memperkaya referensi untuk penelitian-penelitian selanjutnya.

4. Bagi Pembaca

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi, meningkatkan kompetensi di bidang yang berkaitan dengan penelitian yang ditulis.

1.6 Sistematika Pembahasan

Untuk memperoleh pembahasan yang sistematis, maka penulis perlu menyusun sistematika pembahasan sehingga dapat menunjukkan hasil yang mudah dipahami. Adapun sistematika pembahasan sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN

Di dalam bab ini berisikan uraian mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan penelitian dan manfaat penelitian.

2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS

Pada bab ini berisikan mengenai kajian terhadap beberapa teori yang menjadi landasan dalam mendukung penelitian ini. Salah satu diantaranya teori mengenai pasar modal, harga saham, dan rasio keuangan.

3. BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang rancangan penelitian, metode apa yang dipakai oleh peneliti didalam penelitian ini, sumber data, prosedur pengumpulan data, dan tehnik analisis data.

4. BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Di dalam bab ini menjelaskan mengenai hasil penelitian yang meliputi, pemaparan data, dan temuan penelitian.

5. BAB V SIMPULAN, KETERBATASAN DAN SARAN

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan dari hasil penelitian, keterbatasan dalam penelitian dan saran untuk penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS

2.1 Tinjauan Teori

2.1.1 Teori Sinyal (*Signalling Theory*)

Besley dan Brigham (2008) mengemukakan bahwa, perusahaan memberikan suatu ‘sinyal’ mengenai langkah-langkah yang akan dijalani oleh manajemen serta menunjukkan kepada investor tentang manajemen perusahaan dalam mengelola prospek perusahaan. Sedangkan menurut Wijaya dan Nuryasman (2022) Teori Sinyal atau *Signaling Theory* adalah teori yang menjelaskan mengenai alasan suatu perusahaan mempunyai dorongan untuk memberikan informasi mengenai keuangan perusahaan kepada pihak luar. Penyebab suatu perusahaan untuk memberikan informasi karena adanya asimetris informasi antara perusahaan dengan pihak luar. Stiglitz (2000) menjelaskan bahwa “*The signaling theory addresses information asymmetries between the management and stakeholders, where the sources of asymmetric information are largely concerned with information about intent or quality*” artinya teori sinyal membahas asimetris informasi antara manajemen dan pemangku kepentingan, dimana sumber informasi asimetris sebagian besar berkaitan dengan informasi tentang maksud atau kualitas.

Dari beberapa pengertian diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa teori sinyal merupakan teori mengenai bagaimana suatu perusahaan menyampaikan sebuah informasi yang berguna bagi pihak eksternal, seperti

investor dan kreditor, dimana informasi tersebut akan diperlukan sebagai pengambilan keputusan apakah investor masih ingin berinvestasi di perusahaan itu berdasarkan informasi yang disajikan oleh perusahaan.

2.1.2 Pasar Modal

Pasar modal merupakan sarana perusahaan untuk meningkatkan kebutuhan dana jangka panjang dengan menjual saham atau mengeluarkan obligasi (Nur'aidawati, 2018). Pasar modal juga digunakan oleh masyarakat, pemerintah dan institusi sebagai sarana untuk melakukan kegiatan investasi. Dalam hal ini pasar modal memfasilitasi sarana dan prasarana kegiatan yang terkait dengan jual beli surat berharga.

Dapat diartikan bahwa pasar modal merupakan pasar yang memperjualbelikan sekuritas, yang memiliki umur ekonomis satu tahun atau lebih. Sedangkan tempat terjadinya jual beli sekuritas di Indonesia disebut Bursa Efek Indonesia (BEI). Adapun Instrumen pasar modal menurut Hidayat (2019), surat berharga atau efek yang berada di pasar modal, antara lain: (1) Saham biasa dan Saham preferen; (2) Obligasi; (3) Reksadana; (4) *Right issue*; (5) Waran.

2.1.3 Saham

Nurmasari (2018) menyatakan bahwa saham adalah tanda penyertaan, andil atau pemilikan seseorang atau lembaga dalam suatu perusahaan. Saham terdiri dari dua macam, yaitu saham preferen atau saham istimewa dan saham biasa. Kedua saham tersebut mempunyai perbedaan pada hak dan kewajiban yang dimiliki oleh investor atau pemegang saham. Menurut Tandelilin (2017) saham merupakan bukti kepemilikan suatu perusahaan. Dengan demikian apabila

seorang investor membeli saham, maka ia pun menjadi pemilik dan disebut pemegang saham perusahaan.

2.1.4 Harga Saham

Harga saham adalah salah satu indikator dalam pengelolaan sebuah perusahaan, karena apabila perusahaan mampu menghasilkan keuntungan yang tinggi akan memberikan kepuasan bagi para investor. Harga saham yang tinggi akan mampu memberikan keuntungan berupa *capital gain* dan citra yang baik bagi perusahaan, sehingga manajemen akan dengan mudah mendapatkan dana dari luar perusahaan. Harga saham merupakan harga pasar yang tercatat pada waktu penutupan (*closing price*) (Dzulqodah & Mujati, 2016). Harga saham adalah cerminan dari kinerja perusahaan. Di dalam periode yang pendek mungkin harga bisa berfluktuasi. Tetapi dalam jangka panjang, fundamental yang baik dapat dilihat dari grafik harga saham yang mantap. Harga saham adalah harga pasar saat ini, dapat diketahui dengan mudah bagi perusahaan publik (Brigham et al., 2018).

Harga saham akan berubah mengikuti permintaan pasar, apabila permintaan saham naik, maka harga saham juga akan cenderung naik. Ketidakstabilan harga saham membuat para investor kesulitan dalam berinvestasi, oleh karena itu para investor tidak sembarangan dalam menginvestasikan dananya (Moorcy, 2018). Dapat disimpulkan bahwa harga saham adalah harga yang terbentuk dari permintaan dan penawaran yang ada di pasar modal yang biasanya merupakan harga penutupan.

2.1.5 Rasio Keuangan

Rasio keuangan biasa digunakan untuk mengukur kondisi keuangan dan kinerja dari sebuah perusahaan. Biasanya hasil dari perhitungan rasio ini akan memperlihatkan kondisi kesehatan perusahaan. Rasio keuangan sendiri merupakan alat yang digunakan untuk menuntun manajemen perusahaan untuk menetapkan target dan standar. Carolina et al. (2018) menyatakan bahwa terdapat lima jenis rasio keuangan yaitu:

1. Rasio Profitabilitas

Merupakan salah satu rasio yang digunakan untuk menilai perusahaan dalam hal memperoleh laba, baik dalam hubungan dengan penjualan maupun laba bagi modal sendiri. Adapun jenis rasio profitabilitas: *Return On Assets*, *Return On Equity*, *Earning per Share*, dan *Profit Margin*.

2. Rasio Likuiditas

Merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek secara tepat waktu. Jenis-jenis rasio ini adalah: *Current Ratio*, *Quick Ratio*, *Cash Ratio*, *Cash Turn Over*, dan *Inventory to Net Working Capital*.

3. Rasio Solvabilitas

Merupakan rasio untuk melihat proporsi atas penggunaan utang dalam membiayai investasinya. Jenis rasio nya: *Debt to Aset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Bebt to Equity Ratio*, *Times Interest Earned*, dan *Fixed Charge Converage*.

4. Rasio Aktivitas

Rasio ini digunakan untuk melihat sejauh mana efisiensi perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimiliki. Jenis- jenis rasio ini yaitu: *Receivable Turn Over, Inventory Turn Over, Working Capital Turn Over, Fixed Assets Turn Over*, dan *Total Assets Turn Over*.

5. Rasio Pasar

Merupakan rasio yang digunakan untuk memberi informasi untuk manajemen tentang pandangan investor melihat risiko dan prospek perusahaan dimasa depan. Jenis rasionya yaitu: *Price Earning Ratio*, dan *Devidend Yield Rasio*.

2.1.6 Return On Equity (ROE)

Return On Equity (ROE) merupakan rasio profitabilitas yang digunakan dalam melihat kemampuan perusahaan untuk memberikan keuntungan bagi para pemilik modal dengan menunjukkan laba bersih. *Return On Equity* juga sering disebut sebagai laba atas modal sendiri. *Rasio return on equity* (ROE) adalah hasil pengembalian atas ekuitas merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi modal dalam menciptakan laba bersih. Kasmir (2018) ROE yang bernilai tinggi menggambarkan bahwa perusahaan telah mampu menghasilkan laba dari modal sendiri, yang akan berdampak pada nilai perusahaan yang akhirnya berdampak pada harga saham dan akan menghasilkan peningkatan pada return saham (Almira & Wiagustini, 2020).

2.1.7 *Current Ratio (CR)*

Current Ratio merupakan alat ukur yang masuk dalam jenis rasio likuiditas, dimana rasio likuiditas digunakan untuk melihat kemampuan perusahaan dalam memenuhi utang jangka pendek. Kasmir (2018) menjelaskan *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Rasio lancar dapat pula dikatakan sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan (*margin of safety*) suatu perusahaan.

Current Ratio diperoleh dengan menghitung total aktiva lancar dibagi dengan kewajiban jangka pendek. Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancarnya (Husna & Satria, 2019). *Current Ratio* sendiri digunakan sebagai alat ukur untuk melihat bagaimana suatu perusahaan mampu memenuhi utang jangka pendek yang akan segera jatuh tempo. Jika nilai *Current Ratio* semakin besar, maka perusahaan mampu menunjukkan performa yang baik dalam memenuhi kewajiban lancarnya. Lombogia et al. (2020), menyebutkan bahwa apabila *Current Ratio* memiliki peningkatan yang besar maka akan meningkatkan harga saham, begitu juga permintaan saham juga akan semakin naik.

2.1.8 *Debt To Equity Ratio (DER)*

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui perbandingan antara total utang dengan modal sendiri. Rasio ini berguna untuk mengetahui seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai dari utang (Kasmir, 2018). *Debt to Equity Ratio (DER)* merupakan rasio hutang yang menggambarkan sejauh mana modal pemilik dapat menutupi hutang-hutang kepada pihak luar dan merupakan rasio yang mengukur hingga sejauh mana perusahaan dibiayai dari hutang. Modal menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban dengan menggunakan modal yang ada.

DER merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total ekuitas. Semakin tinggi rasio *Debt To Equity Ratio* akan menunjukkan semakin besarnya penggunaan utang di dalam pendanaan perusahaan. DER yang tinggi mempunyai dampak yang buruk terhadap kinerja perusahaan, karena tingkat utang semakin tinggi, yang berarti beban bunga akan semakin besar sehingga dapat mengurangi keuntungan, dengan begitu harga saham cenderung mengalami penurunan, sebaliknya tingkat DER yang kecil menunjukkan kinerja yang semakin baik, karena menyebabkan tingkat pengembalian yang semakin tinggi, dengan kondisi seperti harga saham akan naik.

Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh hutang, termasuk hutang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan pinjaman (kreditor) dengan pemilik perusahaan (Wahyuni & Hafiz, 2018).

2.1.9 Earning Per Share (EPS)

Dzulqodah dan Mujati (2016), berpendapat bahwa *Earning per share* merupakan rasio antara pendapatan setelah pajak dengan jumlah saham yang beredar. *Earning per share* juga merupakan gambaran mengenai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan bersih dalam setiap lembar saham. Karena itu, *Earning per share* mempunyai pengaruh kuat terhadap harga saham dan ketika *Earning per share* meningkat maka harga saham juga ikut meningkat dan demikian pula sebaliknya. Menurut Roesminiyati et al., (2018), *Earning Per Share* merupakan komponen penting pertama yang harus diperhatikan dalam analisis perusahaan. Informasi EPS suatu perusahaan menunjukkan besarnya laba bersih perusahaan yang siap dibagikan untuk semua pemegang saham perusahaan.

EPS menggambarkan seberapa besar nilai keuntungan yang akan didapat oleh pemegang saham yang dimilikinya. EPS merupakan rasio yang menunjukkan bagian laba untuk setiap saham. EPS adalah bentuk pemberian keuntungan yang diberikan kepada para pemegang saham dari setiap lembar saham yang dimiliki. EPS adalah rasio keuangan yang sering digunakan oleh investor saham untuk menganalisis kemampuan perusahaan dalam mencetak laba berdasarkan laba yang dimiliki (Siregar & Farisi, 2018).

2.2 Tinjauan Penelitian Terdahulu

Manfaat dari penelitian terdahulu yaitu sebagai acuan agar penelitian yang sedang dilakukan menjadi lebih jelas. Beberapa penelitian yang terdahulu yaitu sebagai berikut:

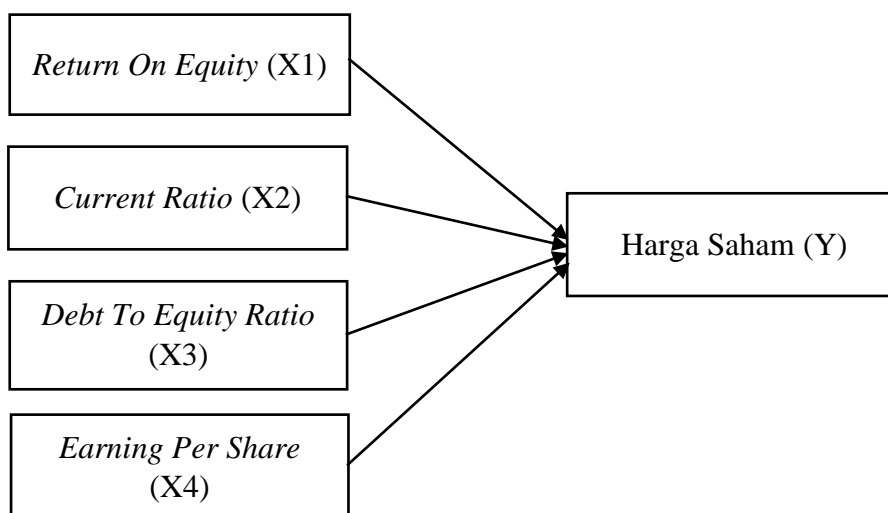
Tabel 2.1
Tinjauan Penelitian Terdahulu

No.	Penulis	Judul	Hasil
1	(Sutapa, 2018)	Pengaruh rasio dan kinerja keuangan terhadap harga saham pada indeks LQ45 di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2016.	(1) <i>Current Ratio</i> berpengaruh terhadap harga saham. (2) <i>Debt to Equity Ratio</i> tidak berpengaruh terhadap harga saham. (3) <i>Return on Equity</i> tidak berpengaruh terhadap harga saham (4) <i>Earning per share</i> berpengaruh terhadap harga saham.
2	(Utami & Darmawan, 2018)	Pengaruh DER, ROA, ROE, EPS dan MVA Terhadap Harga Saham Pada Indeks Saham Syariah Indonesia.	Hasil menunjukkan EPS dan MVA berpengaruh terhadap harga saham. Berbeda untuk variabel DER, ROA dan ROE, tidak berpengaruh terhadap harga saham
3	(Siagian et al., 2021)	Pengaruh <i>Debt to Asset Ratio</i> , <i>Return on Equity</i> , dan <i>Current Ratio</i> Terhadap Harga Saham Perusahaan Farmasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2019.	<i>Current Rasio</i> dan <i>Return On Equity</i> berpengaruh terhadap harga saham sedangkan <i>Debt To Equity Ratio</i> tidak berpengaruh terhadap harga saham
4	(Nurlia & Juwari, 2019)	Pengaruh <i>Return on Asset</i> , <i>Return on equity</i> , <i>earning per share</i> dan <i>current ratio</i> terhadap harga saham pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.	<i>Return On Asset</i> (ROA), <i>Return On Equity</i> (ROE), <i>Earning Per Share</i> (EPS), dan <i>Current Ratio</i> (CR) berpengaruh terhadap Harga Saham Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Lanjutan Tabel 2.1
Tinjauan Penelitian Terdahulu

5	(Sari et al., 2021)	Pengaruh Earning Per Share dan Debt to Equity Ratio Terhadap Harga saham Pada PT. Delta Dunia Makmur, Tbk. Metode	Earning Per Share dan Debt to Equity Ratio berpengaruh terhadap Harga saham.
6	(Sriwahyuni & Saputra, 2017)	Pengaruh CR, DER, ROE, TAT, dan EPS terhadap Harga Saham Industri Farmasi di BEI Tahun 2011-2015	<i>Current Ratio</i> (CR), dan <i>Total Assets Turnover</i> (TAT) berpengaruh terhadap harga saham, sedangkan <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER), <i>Return On Equity</i> (ROE), dan <i>Earning Per Share</i> (EPS) tidak berpengaruh terhadap harga saham
7	(Firmansyah & Maharani, 2021)	Pengaruh Current Rasio (CR) dan Debt To Equity Rasio (DER) terhadap Harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang terdaftar di BEI.	<i>Current Rasio</i> (CR) tidak berpengaruh terhadap harga saham, sedangkan <i>Debt To Equity Rasio</i> (DER) berpengaruh terhadap harga saham.
8	(Tan et al., 2014)	Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi Harga saham pada industri Transportastion Services di BEI tahun 2009-2012	Hasil menunjukkan CR dan EPS tidak berpengaruh terhadap Harga saham, sedangkan DER, TATO, ROE berpengaruh terhadap Harga saham.
9	(Irman et al., 2018)	Analisis pengaruh <i>Return on Equity</i> , <i>Debt to Equity Ratio</i> , <i>Current Ratio</i> dan <i>Earning per Share</i> terhadap Harga Saham perusahaan sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi yang terdaftar di BEI.	<i>Return on Equity</i> , <i>Debt to Equity Ratio</i> dan <i>Current Ratio</i> tidak memiliki pengaruh terhadap Harga Saham, sedangkan variabel <i>Earning per Share</i> memiliki pengaruh terhadap Harga Saham.

2.3 Rerangka Konseptual



Gambar 2.1
Rerangka Konseptual

Gambar 2.3.1 Rerangka konseptual menjelaskan bahwa variabel independen dalam penelitian ini yaitu ROE, CR, DER dan EPS, sedangkan variabel dependennya yaitu Harga Saham.

2.4 Hipotesis Penelitian

2.4.1 Pengaruh *Return On Equity* (ROE) terhadap Harga Saham

Return On Equity adalah salah satu pengukuran rasio profitabilitas yang biasa digunakan untuk mengukur tingkat laba dengan cara membandingkan laba bersih perusahaan setelah pajak dengan tingkat modal sendiri. Rasio ini juga digunakan untuk mengukur seberapa besar pengembalian modal sendiri dari saham yang diinvestasikan kedalam perusahaan dari besarnya laba yang dihasilkan perusahaan. Apabila semakin tinggi tingkat pengembalian modal, maka akan semakin tinggi pula kemampuan modal sendiri dalam menghasilkan

keuntungan atau laba bagi para pemegang saham, sehingga akan meningkatkan harga saham (Sriwahyuni & Saputra, 2017).

Hasil ini juga didukung oleh penelitian Sari et al. (2020) yang menyatakan bahwa ROE berpengaruh terhadap harga saham. Studi Ariesa et al. (2020); Janice & Toni (2020); Anwar (2019) menunjukkan bahwa *Return On Equity* berpengaruh terhadap variabel harga saham. Studi Sari et al. (2020) menunjukkan bahwa ROE mempengaruhi harga saham di perusahaan Transportasi. Studi Choiriyah et al. (2021) menunjukkan bahwa ROE berpengaruh terhadap harga saham perusahaan perbankan di Bursa Efek Indonesia (BEI).

Berbeda dengan penelitian Sunaryo (2020) menyatakan bahwa *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap harga saham. Begitu juga penelitian Buchari (2015) hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel *Return On Equity* (ROE) tidak berpengaruh signifikan terhadap harga saham. Berdasarkan penjelasan dan rerangka konseptual di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H1 : *Return On Equity* (ROE) berpengaruh terhadap harga saham.

2.4.2 Pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap harga saham

Current ratio biasa digunakan untuk mengukur kemampuan dari sebuah perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Para investor memiliki kepercayaan terhadap kemampuan perusahaan yang memiliki tingkat *Current Ratio* yang tinggi (Sriwahyuni & Saputra, 2017). Semakin tinggi nilai *Current Ratio* menunjukkan bahwa perusahaan mampu dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Hasil ini juga didukung oleh penelitian Gunawan et al. (2020) dan Handayani et al. (2018) yang mengatakan bahwa *Current Ratio* (CR)

berpengaruh terhadap harga saham.

Berbeda dengan Studi Herawati dan Putra (2018) menunjukkan bahwa CR tidak berpengaruh terhadap harga saham perusahaan makanan dan minuman. Berdasarkan penjelasan dan rerangka konseptual di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H2 : *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap harga saham

2.4.3 Pengaruh *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap harga saham

Semakin tinggi rasio *Debt To Equity Ratio* akan menunjukkan semakin besarnya penggunaan utang di dalam pendanaan perusahaan. Semakin tinggi *Debt To Equity Ratio* juga dapat menunjukkan semakin besar total hutang terhadap total *equitas*. DER yang tinggi mempunyai dampak yang buruk terhadap kinerja perusahaan, karena tingkat utang semakin tinggi, yang berarti beban bunga akan semakin besar sehingga dapat mengurangi keuntungan, dengan begitu harga saham cenderung mengalami penurunan, sebaliknya tingkat DER yang kecil menunjukkan kinerja yang semakin baik, karena menyebabkan tingkat pengembalian yang semakin tinggi, dengan kondisi seperti harga saham akan naik. Dari hasil penelitian Utami dan Darmawan (2018) yang menyatakan bahwa *Debt To Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh terhadap harga saham. Begitu juga penelitian Irman et al. (2018) hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh terhadap harga saham. Studi Herawati dan Putra (2018) menunjukkan bahwa DER tidak berpengaruh terhadap harga saham perusahaan makanan dan minuman.

Tetapi berbeda dengan penelitian Sriwahyuni dan Saputra (2017) yang

menyatakan bahwa *Debt To Equity Ratio* berpengaruh terhadap harga saham. Studi Handayani et al. (2018) menunjukkan bahwa DER berpengaruh terhadap harga saham. Begitu juga dengan penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2018) menunjukkan bahwa DER berpengaruh terhadap harga saham. Berdasarkan penjelasan dan rerangka konseptual di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H3 : *Debt To Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap harga saham.

2.4.4 Pengaruh *Earning Per Share* (EPS) terhadap harga saham

Earning Per Share (EPS) adalah laba per saham, yang dimana *Earning Per Share* juga merupakan rasio keuangan yang mengukur jumlah laba bersih yang diperoleh per lembar saham yang beredar. Karena itu, *Earning Per Share* mempunyai pengaruh kuat terhadap harga saham dan ketika *Earning Per Share* meningkat maka harga saham juga ikut meningkat dan demikian pula sebaliknya. Menurut Wartono (2020), EPS juga merupakan gambaran mengenai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan bersih setiap lembar saham, karena semakin tinggi nilai EPS berarti semakin baik.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Sari et al. (2020); Asikin et al. (2020) menyatakan *Earning Per Share* (EPS) tidak berpengaruh terhadap harga saham. Begitu juga hasil penelitian Roesminiyati et al. (2018) menyatakan bahwa EPS tidak berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan Periklanan, Percetakan, dan Media yang terdaftar di Indonesia.

Berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Akbar dan Afiezan (2018) yang menyatakan *Earning Per Share* (EPS) berpengaruh terhadap harga

saham. Studi Ariesa et al. (2020) juga menunjukkan bahwa *Earning Per Share* berpengaruh terhadap variabel harga saham dari. Studi Choiriyah et al. (2021) menunjukkan bahwa EPS berpengaruh terhadap harga saham perusahaan perbankan di Bursa Efek Indonesia (BEI). Berdasarkan penjelasan dan rerangka konseptual di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H4 : *Earning Per Share* (EPS) berpengaruh terhadap harga saham

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif. Menurut Sugiono (2019) penelitian kuantitatif diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa *Annual Report* yang bersumber dari *webside* Bursa Efek Indonesia (BEI) yaitu www.idx.co.id pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik periode tahun 2017-2020, dimana pengumpulan data menggunakan metode dokumentasi. Data tersebut digunakan untuk menguji pengaruh ROE, CR, DER, dan EPS terhadap Harga Saham.

3.2 Populasi dan Sampel

3.2.1 Populasi

Menurut Sugiyono (2019) 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. Populasi merupakan keseluruhan dari objek yang akan diteliti. Populasi di dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan sektor Infrastruktur dan

Sektor Transportasi dan Logistik yang aktif diperdagangkan di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2017-2020. Populasi dari perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik berjumlah 99 perusahaan.

3.2.2 Sampel

Menurut Sugiyono (2019) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan suatu teknik pengumpulan sampel dengan pertimbangan tertentu atau seleksi khusus. Adapun metoda pemilihan sampel berdasarkan teknis *purposive sampling* yaitu:

1. Perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama empat tahun pada periode 2017-2020.
2. Perusahaan tersebut telah mempublikasikan laporan keuangan perusahaan selama periode tahun 2017-2020.
3. Perusahaan yang dijadikan sampel hanya perusahaan yang mendaftarkan instrumen saham di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2017-2020.

Tabel 3.1
Proses Seleksi Sampel

No	Keterangan	Jumlah
1	Perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2017-2020	99
2	Perusahaan yang tidak mencatatkan instrumen saham	(15)
3	Perusahaan yang tidak memiliki harga saham penutupan	(22)
4	Jumlah perusahaan yang dijadikan pengamatan	62
5	Jumlah tahun pengamatan	4
6	Jumlah data pengamatan	248

Sumber : Data diolah (idx.co.id)

Berdasarkan kriteria di atas dan teknik pengambilan sampel yang digunakan, diperoleh 62 perusahaan dari perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik yang datanya memenuhi kebutuhan penelitian. Sehingga, dalam empat tahun penelitian terdapat 248 data yang digunakan untuk penelitian ini.

Tabel 3.2
Daftar Perusahaan Sampel

No.	Klasifikasi	Kode	Nama
1	J211	ACST	Acset Indonusa Tbk.
2	J211	ADHI	Adhi Karya (Persero) Tbk.
3	J321	BALI	Bali Towerindo Sentra Tbk.
4	J321	BTEL	Bakrie Telecom Tbk.
5	J211	BUKK	Bukaka Teknik Utama Tbk.
6	J111	CASS	Cardig Aero Services Tbk.
7	J321	CENT	Centratama Telekomunikasi Indo
8	J112	CMNP	Citra Marga Nusaphala Persada
9	J211	DGIK	Nusa Konstruksi Enjiniring Tbk
10	J321	EXCL	XL Axiata Tbk.
11	J321	FREN	Smartfren Telecom Tbk.
12	J111	GMFI	Garuda Maintenance Facility Ae
13	J321	GOLD	Visi Telekomunikasi Infrastruk
14	J421	HADE	Himalaya Energi Perkasa Tbk.
15	J321	IBST	Inti Bangun Sejahtera Tbk.
16	J211	IDPR	Indonesia Pondasi Raya Tbk.
17	J113	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk.
18	J321	ISAT	Indosat Tbk.
19	J211	JKON	Jaya Konstruksi Manggala Prata
20	J112	JSMR	Jasa Marga (Persero) Tbk.
21	J113	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk.
22	J311	KBLV	First Media Tbk.
23	J411	LAPD	Leyand International Tbk.
24	J311	LINK	Link Net Tbk.
25	J112	META	Nusantara Infrastructure Tbk.
26	J411	MPOW	Megapower Makmur Tbk.
27	J211	MTRA	Mitra Pemuda Tbk.
28	J211	NRCA	Nusa Raya Cipta Tbk.
29	J321	OASA	Protech Mitra Perkasa Tbk.
30	J211	PBSA	Paramita Bangun Sarana Tbk.
31	J113	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk
32	J411	POWR	Cikarang Listrindo Tbk.
33	J211	PPRE	PP Presisi Tbk.

34	J211	PTPP	PP (Persero) Tbk.
35	J211	SSIA	Surya Semesta Internusa Tbk.
36	J321	SUPR	Solusi Tunas Pratama Tbk.
37	J321	TBIG	Tower Bersama Infrastructure T
38	J411	TGRA	Terregra Asia Energy Tbk.
39	J321	TLKM	Telkom Indonesia (Persero) Tbk
40	J211	TOPS	Totalindo Eka Persada Tbk.
41	J211	TOTL	Total Bangun Persada Tbk.
42	J321	TOWR	Sarana Menara Nusantara Tbk.
43	J211	WEGE	Wijaya Karya Bangunan Gedung T
44	J211	WIKA	Wijaya Karya (Persero) Tbk.
45	J211	WSKT	Waskita Karya (Persero) Tbk.
46	J421	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk.
47	K211	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk.
48	K132	ASSA	Adi Sarana ArmadaTbk.
49	K132	BIRD	Blue Bird Tbk.
50	K211	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.
51	K111	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.
52	K111	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
53	K111	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.
54	K132	LRNA	Eka Sari Lorena Tbk.
55	K211	MIRA	Mitra Internasional Resources Tbk.
56	K211	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
57	K132	SAFE	Steady Safe Tbk.
58	K211	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.
59	K211	SMDR	Samudra Indonesia Tbk.
60	K132	TAXI	Expres Transindo Utama Tbk.
61	K211	TMAS	Temas Tbk.
62	K132	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.

(Sumber: idx.co.id)

3.3 Definisi dan Pengukuran Variabel

3.3.1 Variabel Dependen (Y)

Variabel dependen atau variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah Harga Saham (Y). Dimana Harga saham yang digunakan adalah harga saat penutupan pasar tahunan (*closing price*) pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik yang

terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Harga penutupan merupakan harga terakhir yang diperdagangkan di sekuritas pada waktu tertentu.

3.3.2 Variabel Independen (X)

Variabel independen atau variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat). Variabel independen dalam penelitian ini adalah *Return On Equity* (X1), *Current Rasio* (X2), *Debt To Equity Rasio* (X3), dan *Earning per share* (X4).

1. *Return On Equity* (ROE)

Merupakan rasio profitabilitas yang digunakan dalam melihat kemampuan perusahaan untuk memberikan keuntungan bagi para pemilik modal dengan menunjukkan laba bersih. Menurut Roesminiyati et al. (2018), ROE dapat dihitung menggunakan rumus sebagai berikut:

$$ROE = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

2. *Current Ratio* (CR)

Merupakan alat ukur yang masuk dalam jenis rasio likuiditas, dimana rasio likuiditas digunakan untuk melihat kemampuan perusahaan dalam memenuhi utang jangka pendek. Menurut Nurlia & Juwari (2019) *Current Ratio* dapat dihitung dengan rumus:

$$CR = \frac{\text{Asset Lancar}}{\text{Kewajiban Lancar}} \times 100\%$$

3. *Debt To Equity Ratio* (DER)

Rasio ini masuk kedalam rasio solvabilitas, yang digunakan dalam mengukur sejauh mana perusahaan mampu memenuhi kewajiban jangka pendek dan jangka panjang. Menurut Fitriyaningsih & Budiansyah (2019) rumus untuk menghitung DER adalah:

$$DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

4. *Earning per share* (EPS)

Merupakan gambaran mengenai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan bersih dalam setiap lembar saham. Menurut Hamzah (2020) EPS dapat dihitung menggunakan rumus:

$$EPS = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Jumlah Saham Beredar}}$$

3.4 **Prosedur Pengambilan Data**

Teknik pengambilan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dokumendasi, yaitu pengambilan data yang dilakukan dengan meng *copy* data-data tertulis yang berhubungan dengan penelitian ini selama periode penelitian 2017-2020. Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari situs www.idx.co.id yang berupa laporan keuangan perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik sesuai sampel penelitian pada tahun 2017-2020, dan data Harga Saham perusahaan juga diperoleh dari situs www.idx.co.id.

Adapun data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah mengenai informasi keuangan yang berhubungan dengan variabel penelitian yaitu:

1. Informasi mengenai laba bersih perusahaan
2. Informasi mengenai total equitas perusahaan
3. Informasi mengenai aset lancar perusahaan
4. Informasi mengenai kewajiban lancar perusahaan
5. Informasi mengenai total hutang perusahaan
6. Informasi mengenai jumlah saham beredar
7. Informasi mengenai harga saham penutupan

3.5 Model dan Teknik Analisis Data

Model penelitian yang dipakai adalah model penelitian kuantitatif. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik analisis data menggunakan analisis Regresi Linier Berganda dengan bantuan *Statistical Package For Social Sciences* (SPSS) versi 23.

3.5.1 Uji Persyaratan Analisis

Dengan menggunakan metode regresi, maka harus dilakukan uji asumsi klasik terlebih dahulu untuk menguji pemenuhan syarat regresi. Uji persyaratan analisis digunakan untuk mengetahui apakah terdapat masalah didalam data regresi. Uji asumsi klasik yang digunakan untuk mengetahui bagaimana pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y).

1. Uji normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui data penelitian yang diperoleh berdistribusi normal atau tidak. Pada uji normalitas dilakukan dengan uji *Kolmogorov Smirnov*, dengan ketentuan jika taraf signifikan $> 0,05$ maka berdistribusi normal, sebaliknya jika taraf signifikan $< 0,05$ maka distribusi tidak normal (Ghozali, 2018).

2. Uji Multikolinearitas

Menurut Mardiatmoko (2020) multikolinearitas merupakan keadaan dimana terjadi hubungan linear yang sempurna atau mendekati antar variabel independen dalam model regresi. Suatu model regresi dikatakan mengalami multikolinearitas jika ada fungsi linear yang sempurna pada beberapa atau semua independen variabel dalam fungsi linear. Gejala adanya multikoliniearitas antara lain dengan melihat nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) dan Tolerancinya. Jika nilai VIF < 10 dan *Tolerance* $> 0,1$, maka dinyatakan tidak terjadi multikolinearitas.

3. Uji Heteroskedastisitas

Menurut Ghozali (2018) uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual suatu pengamatan ke pengamatan lain. Apabila varians dari residual suatu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan apabila berbeda disebut heteroskedastisitas. Model yang baik adalah model yang tidak terjadi heteroskedastisitas. Untuk menguji ada atau tidaknya

heteroskedastisitas digunakan uji *Rank Spearman*. Uji *Rank Spearman* digunakan dengan mengkorelasikan variabel independen terhadap nilai absolut dari residual (*error*). Untuk mendeteksi gejala heteroskedastisitas, maka dibuat persamaan regresi dengan nilai asumsi tidak ada heteroskedastisitas kemudian menentukan nilai *absolut*, selanjutnya meregresikan nilai *absolute residual* diperoleh sebagai variabel dependen serta dilakukan regresi dari variabel independen. Dasar pengambilan keputusan untuk uji heteroskedastisitas dengan metode *Rank Spearman* ialah sebagai berikut:

- a. Jika nilai signifikansi atau *sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai 0,05 maka dikatakan bahwa tidak terdapat masalah heteroskedastisitas.
- b. Jika nilai signifikansi atau *sig. (2-tailed)* lebih kecil dari nilai 0,05 maka dikatakan bahwa terdapat masalah heteroskedastisitas.

4. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya) (Ghozali, 2018). Autokorelasi terjadi karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Uji autokorelasi dilakukan dengan metode *Durbin Watson (DW)*. Menurut Ghozali (2018) dasar penentuan ada atau tidaknya kasus autokorelasi didasari oleh kaidah berikut:

- a. $0 < d < d_l$ = ada autokorelasi positif
- b. $d_l \leq d \leq d_u$ = tidak ada autokorelasi positif
- c. $-d_l < d < 4$ = ada autokorelasi negatif

- d. $-d_u \leq d \leq 4 - d_l$ = tidak ada autokorelasi negatif
- e. $d_u < d < 4 - d_u$ = tidak ada autokorelasi positif atau negatif.

Uji Autokorelasi juga dapat dilakukan melalui *Run Test*. Uji ini merupakan bagian dari statistik *non-parametric* yang dapat digunakan untuk menguji apakah antar residual terdapat korelasi yang tinggi. Pengambilan keputusan dilakukan dengan melihat nilai *Asymp. Sig (2-tailed)* uji *Run Test*. Apabila nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05, maka dapat disimpulkan tidak terdapat autokorelasi. Uji *run test* akan memberikan kesimpulan yang lebih pasti jika terjadi masalah pada *Durbin Watson Test* yaitu nilai d terletak antara dL dan dU atau diantara $(4-dU)$ dan $(4-dL)$ yang akan menyebabkan tidak menghasilkan kesimpulan yang pasti atau pengujian tidak meyakinkan jika menggunakan *Durbin Watson Test* (Ghozali, 2018).

3.5.2 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linear berganda merupakan analisis untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (independen) yang jumlahnya lebih dari satu terhadap satu variabel terikat (dependen). Model analisis regresi linear berganda digunakan untuk menjelaskan hubungan dan seberapa besar pengaruh variabel-variabel bebas (independen) terhadap variabel terikat (dependen) (Ghozali, 2018). Pada penelitian ini terdapat 4 variabel independen dan 1 variabel dependen. Adapun analisis regresi linier berganda yang digunakan sebagai berikut:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

Keterangan:

Y = Harga saham

β_0	=	Konstanta
$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$	=	Koefisiensi Regresi
X1	=	<i>Return On Equity</i>
X2	=	<i>Current Ratio</i>
X3	=	<i>Debt To Equity Ratio</i>
X4	=	<i>Earning Per Share</i>
e	=	Faktor pengganggu

3.5.3 Uji Hipotesis

1. Uji Secara Simultan (Uji-F)

Uji statistik F dilakukan dengan tujuan untuk menunjukkan semua variabel bebas dimasukkan dalam model yang memiliki pengaruh secara bersama terhadap variabel terikat (Ghozali, 2018). Dua kriteria pengambilan keputusan Uji-F adalah:

- a. Apabila nilai probabilitas lebih kecil dari signifikansi ($\text{Sig} < 0,05$), maka secara simultan variabel independen memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.
- b. Apabila nilai probabilitas lebih besar dari nilai signifikansi ($\text{Sig} > 0,05$), dapat disimpulkan bahwa variabel independen tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

2. Uji koefisien Determinasi (R^2)

Uji- R^2 biasa digunakan untuk mengukur kemampuan variabel independen dalam menerangkan variabel dependen. Nilai koefisiensi determinasi adalah 0-1. Nilai yang kecil diartikan bahwa variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen dangat terbatas. Dan apabila nilai yang mendekati satu maka dapat

diartikan bahwa variabel independen mampu memberikan informasi yang digunakan untuk memprediksi variasi variabel dependen. Nilai dari Koefisien determinasi dapat digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh variabel lain dari luar model regresi. R^2 juga biasa digunakan sebagai alat dalam memberikan informasi presentasi pengaruh dari variabel independen secara bersamaan, sehingga dapat mempengaruhi variabel dependen (Ghozali, 2018).

3. Uji Secara parsial (Uji-t)

Uji statistik t dilakukan untuk dapat mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen pada variabel dependen (Ghozali, 2018). Pada saat uji statistik t, nilai t hitung akan dibandingkan dengan nilai pada t tabel. Adapun kriteria dari uji statistik t (Ghozali, 2018):

- a. Jika nilai signifikansi uji $t > 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Artinya tidak ada pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen.
- b. Jika nilai signifikansi uji $t < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya terdapat pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen.

BAB IV HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

4.1.1 Data Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa *Annual Report* yang dipublikasikan oleh BEI pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik periode tahun 2017-2020. Populasi di dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik yang aktif diperdagangkan di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2017-2020 berjumlah 99 perusahaan dengan jumlah sampel sebanyak 62 perusahaan. Penentuan sampel dilakukan menggunakan metode *purposive sampling* yaitu dengan pengambilan sampel berdasarkan kriteria tertentu. Hasil proses pengambilan sampel dijelaskan pada tabel sebagai berikut:

**Tabel 4.1
Penentuan Sampel Penelitian**

No	Keterangan	Jumlah
1	Perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2017-2020	99
2	Perusahaan yang tidak mencatatkan instrumen saham	(15)
3	Perusahaan yang tidak memiliki harga saham penutupan	(22)
4	Jumlah perusahaan yang dijadikan pengamatan	62
5	Jumlah tahun pengamatan	4
6	Jumlah data pengamatan sampel	248

Sumber : Data diolah (idx.co.id)

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah Harga Saham (Y). Dimana harga saham yang digunakan adalah harga saat penutupan pasar tahunan (*closing price*) pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik

yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Variabel independen dalam penelitian ini adalah *Return On Equity* (X_1), *Current Rasio* (X_2), *Debt To Equity Rasio* (X_3), dan *Earning Per Share* (X_4).

4.1.2 Hasil Analisis Deskriptif

Statistik deskriptif memberikan gambaran atau deskripsi mengenai data yang diperoleh dari hasil penelitian. Statistik deskriptif meliputi nilai minimum, nilai maximum, mean dan standar deviasi. Hasil perhitungan statistik deskriptif adalah sebagai berikut:

Tabel 4.2
Hasil Statistik Deskriptif

<i>Descriptive Statistics</i>					
	<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Mean</i>	<i>Std. Deviation</i>
ROE	248	-17,97	23,52	3,96	5,77
CR	248	27,48	399,84	103,81	53,22
DER	248	-3,17	7,36	1,21	1,41
EPS	248	-,94	13,00	3,89	3,64
HARGA SAHAM	248	102,00	3280,00	818,39	683,59
Valid N (listwise)	248				

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

1. *Return On Equity* (X_1)

Dari Tabel deskriptif di atas dapat diketahui bahwa nilai minimum *Return On Equity* (X_1) sebesar -17,97, nilai maksimum 23,52, standar deviasi 5,77, dan rata-rata 3,96. Standar deviasi yang lebih besar dari nilai rata-rata menunjukkan bahwa data yang digunakan dalam *Return On Equity* (X_1) mempunyai sebaran besar, sehingga simpangan data pada *Return On Equity* (X_1) ini dapat dikatakan tidak baik.

2. *Current Ratio* (X_2)

Dari Tabel deskriptif di atas dapat diketahui bahwa nilai minimum *Current Ratio* (X_2) sebesar 27,48, nilai maksimum 399,84, standar deviasi 53,22, dan rata-rata 103,81. Pada *Current Ratio* (X_2) menunjukkan bahwa nilai standar deviasi lebih kecil dari nilai rata-rata, sehingga simpangan data pada *Current Ratio* (X_2) ini dapat dikatakan baik.

3. *Debt To Equity Ratio* (X_3)

Dari Tabel deskriptif di atas dapat diketahui bahwa nilai minimum *Debt To Equity Ratio* (X_3) sebesar -3,17, nilai maksimum 7,36, standar deviasi 1,41, dan rata-rata 1,21. Standar deviasi yang lebih besar dari nilai rata-rata menunjukkan bahwa data yang digunakan dalam *Debt To Equity Ratio* (X_3) mempunyai sebaran besar, sehingga simpangan data pada *Debt To Equity Ratio* (X_3) ini dapat dikatakan tidak baik.

4. *Earning Per Share* (X_4)

Dari Tabel deskriptif di atas dapat diketahui bahwa nilai minimum *Earning Per Share* (X_4) sebesar -0,94, nilai maksimum 13,00, standar deviasi 3,64, dan rata-rata 3,89. Standar deviasi yang lebih kecil dari nilai rata-rata sehingga simpangan data pada *Earning Per Share* (X_4) ini dapat dikatakan baik.

5. Harga Saham (Y)

Dari Tabel deskriptif di atas dapat diketahui bahwa nilai minimum Harga Saham (Y) sebesar 102,00, nilai maksimum 3280,00, standar deviasi 683,59, dan rata-rata 818,39. Pada Harga Saham (Y) menunjukkan bahwa nilai standar deviasi

lebih kecil dari nilai σ , sehingga simpangan data pada Harga Saham (Y) ini dapat dikatakan baik.

4.1.3 Uji Persyaratan Analisis

1. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah pengujian kenormalan distribusi data yang bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi memiliki distribusi normal. Uji normalitas ini menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov* yaitu dengan melihat nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* variabel residual apabila nilainya berada di atas 0,05, maka dapat dikatakan data berdistribusi normal. Sebaliknya jika nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* variabel residual berada dibawah 0,05, maka data terdistribusi tidak normal (Ghozali, 2018). Hasil uji normalitas data disajikan pada Tabel 4.3 sebagai berikut.

Tabel 4.3
Hasil Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		248
Normal Parameters ^a	Mean	,0000000
	Std, Deviation	6,07884853E2
Most Extreme Differences	Absolute	,086
	Positive	,086
	Negative	-,061
Kolmogorov-Smirnov Z		1,348
Asymp, Sig, (2-tailed)		,053

a, Test distribution is Normal,

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

Berdasarkan analisis statistik uji normalitas yang telah dilakukan dengan menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov* pada Tabel 4.3, didapat hasil uji normalitas dengan nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* yaitu $0,053 > 0,05$ yang berarti data berdistribusi normal. Hasil selengkapnya dapat dilihat pada lampiran.

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen) atau tidak. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi antara variabel independen. Apabila variabel independen saling berkorelasi maka variabel-variabel tersebut tidak orthogonal. Multikolinieritas dapat dilihat dengan *Variance Inflation Factor (VIF)*, jika nilai $VIF < 10$ dan nilai *tolerance* $> 0,10$, maka dapat dikatakan tidak ada gejala multikolinieritas (Ghozali, 2018). Hasil uji multikolinearitas dapat dilihat dalam Tabel 4.4 berikut ini:

Tabel 4.4
Hasil Uji Multikolinearitas

<i>Collinearity Statistics</i>			<i>Keterangan</i>
Model	<i>Tolerance</i>	<i>VIF</i>	
(Constant)			
<i>Return On Equity (X₁)</i>	0,623	1,604	Tidak terjadi multikolinearitas
<i>Current Ratio (X₂)</i>	0,961	1,040	Tidak terjadi multikolinearitas
<i>Debt To Equity Ratio (X₃)</i>	0,991	1,009	Tidak terjadi multikolinearitas
<i>Earning Per Share (X₄)</i>	0,628	1,593	Tidak terjadi multikolinearitas

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

Berdasarkan Tabel 4.4 di atas, diperoleh nilai *variance inflation factor (VIF)* variabel *Return On Equity (X₁)* = 1,604, *Current Rasio (X₂)* = 1,040, *Debt To Equity Rasio (X₃)* = 1,009, dan *Earning Per Share (X₄)* = 1,593. Variabel *independent* tersebut memiliki nilai VIF lebih kecil dari 10, sehingga dapat

disimpulkan bahwa antar variabel independen tidak terjadi multikolinearitas. Hasil selengkapnya dapat dilihat pada lampiran.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari satu pengamatan ke pengamatan lain. Pada penelitian ini, uji heteroskedastisitas menggunakan uji *Rank Spearman*. Uji *Rank Spearman* digunakan dengan mengkorelasikan variabel independen terhadap nilai absolut dari residual (*error*). Dasar pengambilan keputusan untuk uji heteroskedastisitas dengan metode *Rank Spearman* yaitu jika nilai signifikansi atau *sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai 0,05 maka dikatakan bahwa tidak terdapat masalah heteroskedastisitas (Ghozali, 2018). Hasil analisis pada Tabel 4.5 sebagai berikut:

Tabel 4.5
Hasil Uji Heteroskedastisitas

Variabel	Sig. (2-tailed)	Keterangan
<i>Return On Equity</i> (X_1)	0,617	Tidak ada gejala heteroskedastisitas
<i>Current Ratio</i> (X_2)	0,449	Tidak ada gejala heteroskedastisitas
<i>Debt To Equity Ratio</i> (X_3)	0,111	Tidak ada gejala heteroskedastisitas
<i>Earning Per Share</i> (X_4)	0,709	Tidak ada gejala heteroskedastisitas

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

Berdasarkan Tabel 4.5 di atas, diperoleh nilai *sig. (2-tailed)* variabel *Return On Equity* (X_1) = 0,617, *Current Rasio* (X_2) = 0,449, *Debt To Equity Rasio* (X_3) = 0,111, dan *Earning Per Share* (X_4) = 0,709. Variabel *independent* tersebut memiliki nilai *sig. (2-tailed)* > dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan model

regresi tidak mengandung adanya heteroskedastisitas. Hasil selengkapnya dapat dilihat pada lampiran.

4. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linier pada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu terhadap periode $t-1$ (sebelumnya). Jika terjadi korelasi maka dinamakan masalah autokorelasi. Dalam penelitian ini uji autokorelasi menggunakan uji *Durbin-Watson*, yang akan didapatkan nilai DW hitung (d) dan nilai DW tabel (dL dan dU) (Ghozali, 2018). Hasil analisis pada Tabel 4.6 sebagai berikut:

Tabel 4.6
Hasil Uji Autokorelasi *Durbin-Watson*

Model Summary^b						
<i>Model</i>	<i>R</i>	<i>R Square</i>	<i>Adjusted R Square</i>	<i>Std. Error of the Estimate</i>	<i>Durbin-Watson</i>	<i>Keterangan</i>
1	,457 ^a	,209	,196	612,86760	2,013	Tidak terjadi autokorelasi

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

Berdasarkan hasil pengujian autokorelasi pada Tabel 4.6 menunjukkan bahwa nilai *Durbin-Watson* sebesar 2,013, sedangkan dari tabel *Durbin-Watson* dengan signifikansi 0,05 dan jumlah sampel sebanyak 248, serta jumlah variabel independen sebanyak 4 variabel ($k = 4$) diperoleh nilai dL sebesar 1,760 dan dU sebesar 1,825. Tidak terjadi autokorelasi jika $dU < d < 4 - dU$. Data dU sebesar 1,825, sehingga $4-dU$ sebesar 2,175, maka hasilnya adalah $1,825 < 2,013 < 2,175$.

Berdasarkan pengujian tersebut, dapat disimpulkan bahwa model regresi pada penelitian ini tidak terjadi autokorelasi.

4.1.4 Uji Regresi Linear Berganda

Analisis regresi ganda digunakan untuk menguji variabel bebas secara bersama dengan variabel terikatnya. Hasil analisis linear berganda disajikan pada Tabel 4.7 sebagai berikut:

Tabel 4.7
Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

		<i>Coefficients^a</i>				
		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>		
<i>Model</i>		<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
1	(Constant)	868.447	95.199		9.122	.000
	Return On Equity (X1)	-11.865	8.564	-.100	-1.385	.167
	Current Ratio (X2)	-1.282	.747	-.100	-1.716	.087
	Debt To Equity Ratio (X3)	-141.399	27.781	-.292	-5.090	.000
	Earning Per Share (X4)	77.491	13.508	.413	5.737	.000

a. Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

Berdasarkan Tabel 4.7 di atas, maka dapat ditentukan persamaan regresi linier berganda yang dihasilkan dari penelitian ini, sebagai berikut:

$$\text{Harga Saham} = 868,447 - 11,865 \text{ Return On Equity (X}_1\text{)} - 1,282 \text{ Current Ratio (X}_2\text{)} - 141,399 \text{ Debt To Equity Ratio (X}_3\text{)} + 77,491 \text{ Earning Per Share (X}_4\text{)}$$

Hasil interpretasi dari persamaan regresi berganda di atas adalah sebagai berikut:

1. Nilai konstanta (α) sebesar 868,447 dengan tanda positif menyatakan bahwa apabila variabel *Return On Equity* (X_1), *Current Ratio* (X_2), *Debt To Equity Ratio* (X_3), dan *Earning Per Share* (X_4) dianggap konstan maka nilai harga saham (Y) adalah 868,447.
2. Nilai koefisien regresi variabel *Return On Equity* (ROE) sebesar -11,865 dan nilai signifikansi sebesar 0,167 dimana nilai signifikansi tersebut lebih besar dari 0,05 sehingga secara statistik variabel *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap Harga saham.
3. Nilai koefisien regresi variabel *Current Ratio* (CR) sebesar -1,282 dan nilai signifikansi sebesar 0,087 dimana nilai signifikansi tersebut lebih besar dari 0,05 sehingga secara statistik variabel *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap Harga saham.
4. Nilai koefisien regresi variabel *Debt To Equity Ratio* (X_3) sebesar -141,399 dengan tanda negatif menyatakan apabila jika *Debt To Equity Ratio* (X_3) naik satu satuan dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan, maka harga saham akan naik sebesar 141,399 satuan. Untuk nilai signifikansi sebesar 0,000 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05 sehingga secara statistik variabel *Debt To Equity Ratio* berpengaruh terhadap Harga saham.
5. Nilai koefisien regresi variabel *Earning Per Share* (X_4) sebesar 77,491 dengan tanda positif menyatakan apabila jika *Earning Per Share* (X_4) naik satu satuan dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan, maka harga saham akan naik sebesar 77,491 satuan. Untuk nilai signifikansi sebesar 0,000

dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05 sehingga secara statistik variabel *Earning Per Share* berpengaruh terhadap Harga saham.

4.1.5 Hasil Uji Hipotesis

1. Hasil Analisis Uji F (Simultan)

Uji F diperlukan untuk mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara simultan dan untuk mengetahui ketepatan model regresi yang digunakan. Uji ketepatan model bertujuan untuk mengetahui apakah perumusan model tepat atau fit. Hasil analisis pada Tabel 4.9 sebagai berikut.

Tabel 4.8
Hasil Analisis Uji F (Simultan)
ANOVA^b

	Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2,415E7	4	6037682,614	16,074	,000 ^a
	Residual	9,127E7	243	375606,694		
	Total	1,154E8	247			

a. Predictors: (Constant), Earning Per Share (X_4), Current Ratio (X_2), Debt To Equity Ratio (X_3), Return On Equity (X_1)

b. Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

Berdasarkan Tabel 4.9 di atas diperoleh nilai signifikansi $0,000 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi yang dipilih layak untuk menguji data dan model regresi dapat digunakan untuk memprediksi bahwa *Return On Equity*, *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Earning Per Share* bersama-sama berpengaruh terhadap harga saham.

2. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien Determinasi (R^2) pada intinya digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model regresi dalam menerangkan variasi variabel dependen. Hasil analisis pada Tabel 4.10 sebagai berikut.

Tabel 4.9
Hasil Analisis Koefisien Determinasi (R^2)
Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,457 ^a	,209	,196	612,86760

a, Predictors: (Constant), Earning Per Share (X_4), Current Ratio (X_2), Debt To Equity Ratio (X_3), Return On Equity (X_1)
b, Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

Koefisien determinasi Hasil dari *output* pada Tabel 4.10 menunjukkan besarnya nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,196. Hal ini berarti 19,60% variasi harga saham yang dapat di jelaskan oleh variasi dari keempat variabel independen yaitu *Return On Equity*, *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Earning Per Share*. Sisanya sebesar 80,40% dijelaskan oleh sebab-sebab yang lain di luar model.

3. Hasil Analisis Uji t (Parsial)

Uji t (parsial) dilakukan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel bebas yaitu *Return On Equity* (X_1), *Current Rasio* (X_2), *Debt To Equity Rasio* (X_3), dan *Earning Per Share* (X_4) terhadap variabel terikat yaitu Harga Saham (Y). Hasil analisis uji t (parsial) disajikan pada Tabel 4.8 sebagai berikut.

Tabel 4.10
Hasil Analisis Uji Parsial (*t test*)

Coefficients^a		Unstandardized			Standardized	
		<i>B</i>	<i>Std, Error</i>	<i>Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig,</i>
1	(Constant)	868,447	95,199		9,122	,000
	<i>Return On Equity</i> (X ₁)	-11,865	8,564	-,100	-1,385	,167
	<i>Current Ratio</i> (X ₂)	-1,282	,747	-,100	-1,716	,087
	<i>Debt To Equity Ratio</i> (X ₃)	-141,399	27,781	-,292	-5,090	,000
	<i>Earning Per Share</i> (X ₄)	77,491	13,508	,413	5,737	,000

a. Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Sumber: Data sekunder diolah, 2022

Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 4.8 di atas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Pengaruh *Return On Equity* (ROE) terhadap Harga Saham

Berdasarkan data pada Tabel di atas diperoleh nilai signifikansi *Return On Equity* 0,167 > 0,05, maka H₁ ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap harga saham.

b. Pengaruh *Current Ratio* terhadap Harga Saham

Berdasarkan data pada Tabel di atas diperoleh nilai signifikansi *Current Ratio* 0,087 > 0,05, maka H₂ ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap harga saham.

c. Pengaruh *Debt To Equity Ratio* terhadap Harga Saham

Berdasarkan data pada Tabel di atas diperoleh nilai signifikansi *Debt To Equity Ratio* 0,000 < 0,05, maka H₃ diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Debt To Equity Ratio* berpengaruh terhadap harga saham.

d. Pengaruh *Earning Per Share* terhadap Harga Saham

Berdasarkan data pada Tabel di atas diperoleh nilai signifikansi *Earning Per Share* $0,000 < 0,05$, maka H_3 diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Earning Per Share* berpengaruh terhadap harga saham.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Pengaruh *Return On Equity* (ROE) terhadap Harga Saham

Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap harga saham. Dari hasil uji parsial (uji t) diperoleh nilai signifikansi *Return On Equity* sebesar 0,167 dimana nilai tersebut lebih besar dari 0,05 (sig.0,167 > 0,05) maka H_1 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap harga saham. Hasil statistik deskriptif menunjukkan nilai mean sebesar 3,96 dimana nilai rata-rata yang bernilai kecil tersebut dipengaruhi dari nilai rata-rata laba bersih perusahaan yang lebih kecil dibandingkan rata-rata nilai total ekuitas perusahaan. Oleh sebab itu tidak berpengaruhnya ROE terhadap Harga saham pada sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik adalah dikarenakan nilai laba bersih yang dihasilkan lebih kecil dibandingkan nilai total ekuitas, dimana hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu mengelola modalnya untuk mendapatkan laba bersih sehingga perusahaan yang memiliki nilai ROE yang rendah akan dikatakan sebagai perusahaan yang kurang baik dalam menghasilkan laba, karena laba seringkali dijadikan sebagai ukuran dalam menilai kinerja suatu

perusahaan. Sehingga investor tidak akan hanya melihat ROE sebagai alat pertimbangan dalam menentukan investasi yang akan mereka lakukan.

Variabel *Return On Equity* (ROE) dalam penelitian ini tidak berpengaruh terhadap harga saham. Hal ini terjadi karena ROE hanya menggambarkan besarnya pengembalian atas investasi yang dilakukan pemegang saham biasa, namun tidak menggambarkan prospek perusahaan sehingga pasar tidak terlalu merespon dengan besar kecilnya ROE sebagai pertimbangan investasi yang akan dilakukan investor (Sunaryo, 2020). *Return On Equity* (ROE) merupakan rasio profitabilitas yang digunakan dalam melihat kemampuan perusahaan untuk memberikan keuntungan bagi para pemilik modal dengan menunjukkan laba bersih. *Return On Equity* juga sering disebut sebagai laba atas modal sendiri. Didukung hasil penelitian Sunaryo (2020) yang menyatakan bahwa *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap harga saham. Begitu juga penelitian Buchari (2018) hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel *Return On Equity* (ROE) tidak berpengaruh signifikan terhadap harga saham.

4.2.2 Pengaruh *Current Ratio* terhadap Harga Saham

Berdasarkan hasil menunjukkan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap harga saham. Dari hasil analisis pada uji parsial (uji t) diperoleh nilai signifikansi *Current Ratio* sebesar 0,087 dimana nilai tersebut lebih besar dari 0,05 (sig. 0,087 > 0,05) maka H_2 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap harga saham. Hasil statistik deskriptif menunjukkan nilai mean sebesar 103,81 dimana nilai rata-rata

tersebut dipengaruhi dari nilai rata-rata aset lancar perusahaan yang lebih kecil dibandingkan nilai kewajiban lancar perusahaan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa perusahaan tidak mampu menggunakan aset lancarnya untuk memenuhi hutang jangka pendek perusahaan.

Jika likuiditas perusahaan lemah, maka akan menghambat perusahaan untuk mendapatkan keuntungan, hingga akan mengakibatkan menurunnya laba yang dihasilkan oleh perusahaan. Hal ini menggambarkan bahwa perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan logistik belum bisa menggunakan aset lancarnya untuk memenuhi hutang jangka pendek perusahaan.

Besar kecilnya CR tidak menjadi faktor pertimbangan bagi investor dalam menanamkan modalnya pada perusahaan. Hal ini dikarenakan beberapa faktor yang ditimbulkan oleh perusahaan, yaitu kinerja perusahaan tidak cukup hanya sehat secara mandiri namun juga untuk masa yang akan datang harus memiliki prospek yang baik (William & Sanjaya, 2017). Selain itu CR memiliki keterbatasan dimana CR merupakan suatu ukuran yang statis (tetap) yang mengukur sumber daya yang tersedia pada waktu tertentu untuk memenuhi kewajiban lancar. Sumber daya yang tersedia saat ini tidak cukup untuk merepresentasikan arus kas masuk di masa depan. Selain itu kelemahan CR dapat menjadi "*window dressing*" oleh pihak manajemen. Manajemen dapat melakukan langkah-langkah tertentu untuk membuat neraca tampak baik sehingga menghasilkan nilai CR yang baik (Dhamayanti & Rahayu, 2020). Dengan adanya kemungkinan ini, investor mungkin saja berhati-hati dalam memilih rasio apa saja yang akan menjadi pertimbangan sehingga ada kemungkinan investor tidak

memasukkan CR dalam pertimbangannya. Bila demikian maka CR tidak akan berpengaruh terhadap keputusannya dan tidak akan mempengaruhi harga saham (Dhamayanti & Rahayu, 2020).

Hasil tersebut didukung hasil penelitian Anwar (2021) bahwa secara parsial menunjukkan *Current Ratio* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap harga saham. Begitu juga dalam Studi Herawati dan Putra (2018) menunjukkan bahwa CR tidak berpengaruh terhadap harga saham perusahaan makanan dan minuman. Semakin tinggi rasio ini, semakin besar kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek. Artinya, setiap saat, perusahaan memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban-kewajiban jangka pendeknya. Tetapi rasio lancar yang terlalu tinggi juga menunjukkan manajemen yang buruk atas sumber likuiditas. Kelebihan dalam aktiva lancar seharusnya digunakan untuk membayar dividen, membayar hutang jangka panjang atau untuk investasi yang bisa menghasilkan tingkat kembalikan lebih (Kasmir, 2018).

4.2.3 Pengaruh *Debt To Equity Ratio* terhadap Harga Saham

Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa *Debt To Equity Ratio* berpengaruh terhadap harga saham. Dari hasil uji parsial (uji t) diperoleh nilai signifikan *Debt To Equity Ratio* sebesar 0,000 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05 ($\text{sig.}0,000 < 0,05$) maka H_3 diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Debt To Equity Ratio* berpengaruh terhadap harga saham. Pada hasil uji regresi menunjukkan nilai koefisien sebesar -141,399 dengan arah negatif. DER berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Harga saham sektor

Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik. Hal tersebut menunjukkan bahwa penurunan DER akan menyebabkan terjadinya kenaikan harga saham, sementara kenaikan DER akan menyebabkan terjadinya penurunan harga saham.

DER merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur persentase dana yang diberikan oleh kreditor, total utang termasuk seluruh kewajiban lancar dan utang jangka panjang (Rambe et al., 2021). Kreditor lebih menyukai rasio utang yang rendah karena makin rendah rasio utang, makin besar perlindungan terhadap kerugian kreditor jika terjadi likuidasi. Karena jika DER mengalami kenaikan maka harga saham justru mengalami penurunan dan sebaliknya jika DER mengalami penurunan maka harga saham akan mengalami kenaikan. DER yang tinggi mempunyai dampak yang buruk terhadap kinerja perusahaan, karena tingkat utang semakin tinggi, yang berarti beban bunga akan semakin besar sehingga dapat mengurangi keuntungan, dengan begitu harga saham cenderung mengalami penurunan, sebaliknya nilai DER yang negatif menunjukkan kinerja yang semakin baik, karena menyebabkan tingkat pengembalian yang semakin tinggi, dengan kondisi seperti harga saham akan naik.

Sesuai teori, jika DER di suatu perusahaan tinggi, maka perusahaan tersebut memiliki utang yang cukup besar dibanding dengan modalnya. Hal ini menunjukkan tingginya resiko investasi di perusahaan tersebut, sehingga menyebabkan investor berfikir bahwa jika perusahaan yang memiliki utang yang cukup besar serta tingkat keamanan investasi di perusahaan tersebut menjadi rentan (Anwar, 2021). Hasil penelitian didukung penelitian Sriwahyuni dan Saputra (2017) yang menyatakan bahwa *Debt To Equity Ratio* berpengaruh

terhadap harga saham. Studi Handayani et al. (2018) menunjukkan bahwa DER berpengaruh terhadap harga saham. Begitu juga dengan penelitian yang dilakukan oleh Akbar dan Afiezan (2018) menunjukkan bahwa DER berpengaruh terhadap harga saham.

4.2.4 Pengaruh *Earning Per Share* terhadap Harga Saham

Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa *Earning Per Share* berpengaruh terhadap harga saham. Dari hasil uji parsial (uji t) diperoleh nilai signifikan *Earning Per Share* sebesar 0,000 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05 ($\text{sig.}0,000 < 0,05$) maka H4 diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Earning Per Share* berpengaruh terhadap harga saham. Pada hasil uji regresi menunjukkan nilai koefisien sebesar 77,491 dengan arah positif. Hal tersebut mencerminkan bahwa semakin tinggi nilai EPS, maka akan semakin tinggi pula harga saham. Sebaliknya, semakin rendah nilai EPS, maka akan semakin rendah pula harga saham.

Semakin besar kemampuan perusahaan menghasilkan EPS bagi pemiliknya maka semakin *profitable* dan menarik investasi pada perusahaan tersebut. Hal ini akan memberikan efek positif pada harga saham. Didukung hasil penelitian yang dilakukan oleh Akbar dan Afiezan (2018) yang menyatakan *Earning Per Share* (EPS) berpengaruh terhadap harga saham. Studi Ariesa et al. (2020) juga menunjukkan bahwa *Earning Per Share* berpengaruh terhadap variabel harga saham. Dari Studi Choiriyah et al. (2021) juga menunjukkan bahwa

EPS berpengaruh terhadap harga saham perusahaan perbankan di Bursa Efek Indonesia (BEI).

Earning Per Share (EPS) adalah laba per saham, yang dimana *Earning Per Share* juga merupakan rasio keuangan yang mengukur jumlah laba bersih yang diperoleh per lembar saham yang beredar. Karena itu, *Earning Per Share* memiliki pengaruh kuat terhadap harga saham dan ketika *Earning Per Share* meningkat maka harga saham juga ikut meningkat dan demikian pula sebaliknya. EPS atau laba per lembar saham adalah tingkat keuntungan bersih untuk tiap lembar sahamnya yang mampu diraih perusahaan pada saat menjalankan operasinya. Laba per lembar saham diperoleh dari laba yang tersedia bagi pemegang saham biasa dibagi dengan rata-rata saham biasa yang beredar.

EPS merupakan hasil atau pendapatan yang akan diterima oleh pemegang saham untuk setiap lembar saham yang dimilikinya atas keikutsertaannya dalam perusahaan. Laba per lembar saham biasanya merupakan indikator laba yang diperhatikan oleh para investor yang umumnya terhadap korelasi yang kuat antara pertumbuhan laba dan pertumbuhan harga saham. Menurut Wartono (2020), EPS juga merupakan gambaran mengenai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan bersih setiap lembar saham, karena semakin tinggi nilai EPS berarti semakin baik.

BAB V

SIMPULAN, KETERBATASAN, DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil analisis data, deskripsi, pengujian hasil penelitian, dan pembahasan, dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.
2. *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.
3. *Debt To Equity Ratio* berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.
4. *Earning Per Share* berpengaruh terhadap harga saham pada perusahaan sektor Infrastruktur dan sektor Transportasi dan Logistik.

5.2 Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan didalam penelitian ini yaitu, peneliti tidak memasukkan perusahaan yang melakukan IPO (*Initial Publik Offering*) atau penawaran umum perdana diatas tahun penelitian awal yaitu tahun 2017. Dimana didalam penelitian ini, peneliti hanya memasukan sampel perusahaan yang melakukan IPO sebelum tahun 2018. Perusahaan yang baru melakukan IPO diatas tahun 2017 tidak dimasukkan didalam pemilihan sampel penelitian. Perusahaan sektor Infrastruktur yang melakukan IPO diatas tahun 2017 adalah sebanyak 11 perusahaan, yaitu ditahun 2018 sebanyak 3 perusahaan yang baru melakukan IPO, 2019 sebanyak 3

perusahaan dan ditahun 2020 sebanyak 5 perusahaan. Sedangkan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang melakukan IPO diatas tahun 2017 sebanyak 11 perusahaan, yaitu ditahun 2018 sebanyak 6 perusahaan yang baru melakukan IPO, 2019 sebanyak 2 perusahaan dan 2020 sebanyak 3 perusahaan.

5.3 Saran

Berdasarkan kesimpulan penelitian di atas, ada beberapa saran yang dapat disampaikan yaitu:

1. Kepada Pemerintah dan Otoritas Jasa Keuangan diharapkan memberikan literasi pasar modal kepada masyarakat Indonesia, dimana untuk berinvestasi di pasar modal terutama bidang saham bukan hanya bisa dilakukan oleh investor kalangan menengah dan kalangan atas saja, akan tetapi semua kalangan dapat memanfaatkan fasilitas berinvestasi di pasar modal sehingga semua kalangan masyarakat dapat sejahtera kedepannya.
2. Bagi Akademisi tulisan ini dapat digunakan sebagai tambahan literatur yang membantu menambah wawasan tentang Pengaruh *Return On Equity*, *Current Rasio*, *Debt To Equity Rasio*, dan *Earning Per Share* terhadap Harga Saham dan dapat digunakan sebagai dasar perluasan referensi bagi penelitian selanjutnya dengan kajian yang sama.
3. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat mempertimbangkan pemilihan sampel pada penelitian yang akan dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ade Onny Siagian, Hadion Wijoyo, Y. C. (2021). Effect of Return on Equity, Debt to Equity Ratio and Current Ratio to Stock Returns in Large Trading Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange 2016-2018 Period. *International Journal of Research and Review*, 8(5), 389–396. <https://doi.org/10.52403/ijrr.20210548>
- Akbar, T. (2018). Determination of Sharia Stock Price Through Analysis of Fundamental Factors and Macro Economic Factors. *Account and Financial Management Journal*, 03(10). <https://doi.org/10.31142/afmj/v3i10.01>
- Aldrian Bernard Wijaya¹, N. M. (2022). PENGARUH VARIABEL MAKROEKONOMI DAN RASIO KEUANGAN TERHADAP HARGA SAHAM. *Jurnal Manajerial dan Kewirausahaan*, 04(01), 12–21.
- Almira, N. P. A. K., & Wiagustini, N. L. P. (2020). Return on Asset, Return on Equity, Dan Earning Per Share Berpengaruh Terhadap Return Saham. *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana*, 9(3), 1069. <https://doi.org/10.24843/ejmunud.2020.v09.i03.p13>
- Anwar, A. M. (2021). PENGARUH CURRENT RATIO (CR), DEBT TO EQUITY RATIO (DER), RETURN ON ASSET (ROA) TERHADAP HARGA SAHAM (Studi kasus pada perusahaan sektor makanan dan minuman yang terdaftar di BEI tahun 2017-2019). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi*, 1(2), 146–157.
- Anwar, Y. (2019). The effect of return on equity, earning per share and price earning ratio on stock prices. *The Accounting Journal of Binaniaga*, 4(01), 57–66.
- Ariesa, Y., Tommy, T., Utami, J., Maharidha, I., Siahaan, N. C., & Nainggolan, N. B. (2020). The Effect of Current Ratio (CR), Firm Size (FS), Return on Equity (ROE), and Earning Per Share (EPS) on the Stock Prices of Manufacturing Companies listed in Indonesia Stock Exchange in the 2014-2018 Period. *Budapest International Research and Critics Institute (BIRCI-Journal): Humanities and Social Sciences*, 3(4), 2759–2773. <https://doi.org/10.33258/birci.v3i4.1286>
- Asikin, B., Saudi, M. H., & Roespinoedji, R. (2020). Influence Of Return On Assets (Roa), Return On Equity (Roe), And Earning Per Share (Eps) Of Stock Price (Survey On Corporate Advertising, Printing, And The Media Listed On The Indonesia Stock Exchange Period 2015-2019). *Solid State Technology*, 63(3), 3941–3955.

- Buchari, S. S. (2015). Pengaruh ROA, ROE, dan EPS Terhadap Harga Saham PT Unilever Indonesia Tbk (Periode 2007-2014). *Jurnal Ilmiah*, 6(September), 1–93.
- Carolina, V., Marpaung, E. I., & Pratama, D. (2018). Analisis Rasio Keuangan untuk Memprediksi Kondisi Financial Distress (Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2015). *Jurnal Akuntansi Maranatha*, 9(2), 137–145. <https://doi.org/10.28932/jam.v9i2.481>
- Choiriyah, C., Fatimah, F., Agustina, S., & Ulfa, U. (2021). The Effect Of Return On Assets, Return On Equity, Net Profit Margin, Earning Per Share, And Operating Profit Margin On Stock Prices Of Banking Companies In Indonesia Stock Exchange. *International Journal of Finance Research*, 1(2), 103–123. <https://doi.org/10.47747/ijfr.v1i2.280>
- Dhamayanti, T. I. E., & Rahayu, Y. (2020). Pengaruh Current Ratio, Return on Assets, Dan Return on Equity Terhadap Harga Saham. *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi (JIRA)*, 9(1).
- Kasmir. (2018). *Analisis laporan keuangan*. Depok : Rajawali Pers, 2018.
- Eugene F. Brigham, Joel F. Houston ; penerjemah, Novietha Indra Sallama, F. K. (2018). *Dasar-dasar manajemen keuangan* (M. Masykur (ed.)).
- Firmansyah, I., & Maharani, A. (2021). Pengaruh Current Ratio (Cr) Dan Debt To Equity Ratio (Der) Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Sektor Infrastruktur, Utilitas, Dan Transportasi Yang Terdaftar Di'Bei. *Land Journal*, 2(1), 11–22. <https://doi.org/10.47491/landjournal.v2i1.1033>
- Fitrianingsih, D., & Budiansyah, Y. (2019). Pengaruh Current Rasio Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Harga Saham Di Perusahaan Food and Beverage Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013 – 2017. *Jurnal Riset Akuntansi Terpadu*, 12(1), 144–167. <https://doi.org/10.35448/jrat.v12i1.5347>
- Ghozali, I. (2018). Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25. In *Badan Penebit Universtas Diponogoro* (9 ed.). Semarang.
- Gultom, R. Z., & Tini, A. Q. (2020). Pembangunan Infrastruktur dalam Islam: Tinjauan Ekonomi dan Sosial. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 6(2), 203. <https://doi.org/10.29040/jiei.v6i2.912>
- Gunawan, J., Funny, F., Marcella, C., Evelyn, E., & Sitorus, J. S. (2020). Pengaruh CR (Current Ratio), DER (Debt to Equity Ratio), EPS (Earning Per Share) dan Financial Distress (Altman Score) Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Sektor Industri Dasar dan Kimia Yang Terdaftar Di Bursa Efek

- Indonesia. *Owner*, 4(1), 1. <https://doi.org/10.33395/owner.v4i1.176>
- Hamzah, A. R. (2020). Pengaruh CR dan EPS terhadap Harga Saham pada Perusahaan Farmasi di BEI Periode 2015-2018. *Owner (Riset dan Jurnal Akuntansi)*, 4(2), 648. <https://doi.org/10.33395/owner.v4i2.299>
- Handayani, H., Muharam, H., Mawardi, W., & Robiyanto, R. (2018). Determinants of the Stock Price Volatility in the Indonesian Manufacturing Sector. *International Research Journal of Business Studies*, 11(3), 179–193. <https://doi.org/10.21632/irjbs.11.3.179-193>
- Herawati, A., & Putra, A. S. (2018). The influence of fundamental analysis on stock prices: The case of food and beverage industries. *European Research Studies Journal*, 21(3), 316–326. <https://doi.org/10.35808/ersj/1063>.
- Husna, A., & Satria, I. (2019). International Journal of Economics and Financial Issues Effects of Return on Asset, Debt to Asset Ratio, Current Ratio, Firm Size, and Dividend Payout Ratio on Firm Value. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 9(5), 50–54.
- Irman, M., Okalesa, & Hadi, S. (2018). Analisis Pengaruh Return on Equity, Debt To Equity Ratio, Current Ratio Dan Earning Per Share Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas Dan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2014 – 2017. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 2(4), 451-464 ISSN 2549-5704.
- Janice, J., & Toni, N. (2020). The Effect of Net Profit Margin, Debt to Equity Ratio, and Return on Equity against Company Value in Food and Beverage Manufacturing Sub-sector Companies listed on the Indonesia Stock Exchange. *Budapest International Research and Critics Institute (BIRCI-Journal): Humanities and Social Sciences*, 3(1), 494–510.
- Lombogia, A. J. G., Vista, C., & Dini, S. (2020). Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Net Profit Margin, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2013-2017. *Jesya (Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah)*, 3(1), 158–173. <https://doi.org/10.36778/jesya.v3i1.138>
- Mardiatmoko, G. (2020). Pentingnya Uji Asumsi Klasik pada Analisis Regresi Linier Berganda (Studi Kasus Penyusunan Persamaan Allometrik Kenari Muda [*Canarium Indicum L .*]). *Barekeng*, 14(3), 333–342.
- Meida Dzulqodah, Yuniep Mujati S. (2016). PENGARUH EARNING PER SHARE DAN PRICE EARNING RATIO TERHADAP DEBT TO EQUITY RATIO DAN HARGA SAHAM PADA PERUSAHAAN SEKTOR MAKANAN DAN MINUMAN DI BURSA EFEK INDONESIA. *Eksis:*

Jurnal Riset Ekonomi dan Bisnis, 11(1).
<https://doi.org/10.26533/eksis.v11i1.36>

Moorcy, N. hernadi. (2018). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Harga Saham Perusahaan Food & Beverages Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal GeoEkonomi*, 9(1), 18–31.
<https://doi.org/10.36277/geoekonomi.v9i1.17>

Nur'aidawati, S. (2018). PENGARUH CURRENT RATIO (CR), TOTAL ASSET TURNOVER (TATO), DEBT TO EQUITY RATIO (DER) DAN RETURN ON ASSET (ROA) TERHADAP HARGA SAHAM DAN DAMPAKNYA PADA NILAI PERUSAHAAN (Studi Kasus pada Sepuluh Bank Terbesar yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode. *Jurnal SEKURITAS (Saham, Ekonomi, Keuangan dan Investasi)*, 1(3).
<https://doi.org/10.32493/skt.v1i3.1091>

Nurlia, N., & Juwari, J. (2019). Pengaruh Return on Asset, Return on Equity, Earning Per Share Dan Current Ratio Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal GeoEkonomi*, 10(1), 57–73.
<https://doi.org/10.36277/geoekonomi.v10i1.50>

Nurmasari, I. (2018). Pengaruh Rasio Keuangan Dan Pertumbuhan Pendapatan Terhadap Return Saham Pada Perusahaan Perkebunan Di Bursa Efek Indonesia 2010-2017. *Jurnal SEKURITAS (Saham, Ekonomi, Keuangan dan Investasi)*, 2(1). <https://doi.org/10.32493/skt.v2i1.1959>

Sugiono. (2019). METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF, DAN R. D. In *ALFABETA, CV. ALFABETA, CV.*

PT Indonesia Pondasi Raya Tbk. (2016). *PT Indonesia Pondasi Raya Tbk . Shareholders. Sep*, 150–151.

Rambe, I., Gultom, D. K., & Nst, Y. F. (2021). Peran Mediasi Return On Equity Pada Pengaruh Debt Equity Ratio dan Current Ratio Terhadap Earning Per Share Pada Perusahaan Sektor Industri Barang Konsumsi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Prosiding Seminar Nasional Kewirausahaan*, 2(1).

Roesminiyati, R., Salim, A., & Paramita, R. W. D. (2018). Pengaruh Earning Per Share (EPS), Return On Equity (ROE), dan Net Profit Margin (NPM) Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Otomotif yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Progress Conference*, 1(1), 861–869.

Sari, A. N., Suharti, T., & Nurhayati, I. (2020). Pengaruh Roa, Roe Dan Eps Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan. *Manager: Jurnal Ilmu manajemen*, 3(1), 59. <https://doi.org/10.32832/manager.v3i1.3834>

- Sari, W. I., Affandi, A., Putra, I. G. S., Ilham, D., & Sunarsi, D. (2021). Pengaruh Earning Per Share Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Harga Saham Pada Pt. Delta Dunia Makmur, Tbk Tahun 2006-2019. *Jurnal Ekonomi Efektif*, 3(3), 410–419. <https://doi.org/10.32493/jee.v3i3.10541>
- Scott Besley and Eugene F. Brigham. (2008). Essentials of Managerial Finance. In *Thomson Higher Education* (hal. 517).
- Siregar, Q. R., & Farisi, S. (2018). Pengaruh Return On Assets Dan Earning Per Share Terhadap Harga Saham. *Maneggio: Jurnal Ilmiah Magister Manajemen*, 1(1), 81–89.
- Sriwahyuni, E., & Saputra, R. S. (2017). Pengaruh CR, DER, ROE, TAT, dan EPS terhadap Harga Saham Industri Farmasi di BEI Tahun 2011-2015. *Jurnal Online Insan Akuntan*, 2(1), 234090.
- Stiglitz. (2000). Contributions of the Economics of Information. In *Journal of Economics*.
- Sumadiasa I, dkk. (2016). Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan, Listrik Dan Pma Terhadap Pertumbuhan Pdrb Provinsi Bali Tahun 1993-2014. *E-Jurnal EP*, 5(7), 925–947.
- Sunaryo, D. (2020). The Effect of Net Profit Margin, Return on Asset, Return on Equity on Share Prices in The Southeast Asian Metal Industry. *International Journal of Science, Technology & Management*, 1(3), 198–208. <https://doi.org/10.46729/ijstm.v1i3.47>
- Sutapa, I. N. (2018). Pengaruh Rasio Dan Kinerja Keuangan Terhadap Harga Saham Pada Indeks Lq45 Di Bursa Efek Indonesia (Bei) Periode 2015-2016. *KRISNA: Kumpulan Riset Akuntansi*, 9(2), 11. <https://doi.org/10.22225/kr.9.2.467.11-19>
- Tan, S., Sarif, A., & Ariza, D. (2014). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Harga Saham Pada Industri Transportation Services Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2009-2012. *Jurnal Dinamika Manajemen*, 2(2), 116–129.
- Tandelilin, E. (2017). Analisis Investasi dan Manajemen Portofolio. In *Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta* (Vol. 1).
- Utami, M. R., & Darmawan, A. (2018). Pengaruh Der, Roa, Roe, Eps Dan Mva Terhadap Harga Saham Pada Indeks Saham Syariah Indonesia. *Journal of Applied Managerial Accounting*, 2(2), 206–218. <https://doi.org/10.30871/jama.v2i2.910>

- Wahyu Hidayat, W. (2019). *KONSEP DASAR INVESTASI DAN PASAR MODAL* - Dr. Wastam Wahyu Hidayat, SE., MM. - Google Books.
- Wahyuni, S. F., & Hafiz, M. S. (2018). Pengaruh CR, DER dan ROA terhadap DPR pada perusahaan manufaktur di BEI. *Jesya (Jurnal Ekonomi dan Ekonomi Syariah)*, 1(2), 25–42.
- Wartono, T. (2020). Pengaruh Earning Per Share Dan Book Value Per Share Terhadap Harga Saham Pt Lippo Karawaci, Tbk. *KREATIF : Jurnal Ilmiah Prodi Manajemen Universitas Pamulang*, 7(2), 26. <https://doi.org/10.32493/jk.v7i2.y2019.p26-42>
- William, J., & Sanjaya, R. (2017). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Perusahaan Pada Perusahaan Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Bisnis dan Akuntansi*, 19(1a), 152–162.
- Zulfikar. (2016). *Pengantar Pasar Modal dengan Pendekatan Statistika* - Zulfikar - Google Buku.

LAMPIRAN

Lampiran 1

Daftar Populasi Perusahaan Sektor Infrastruktur dan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2017-2020

No.	Klasifikasi	Kode	Nama
1	J211	ACST	Acset Indonusa Tbk.
2	J111	APAI	PT Angkasa Pura 1 (Persero)
3	J111	APIA	PT Angkasa Pura 2 (Persero)
4	J211	ADHI	Adhi Karya (Persero) Tbk.
5	J321	BALI	Bali Towerindo Sentra Tbk.
6	J321	BTEL	Bakrie Telecom Tbk.
7	J211	BUKK	Bukaka Teknik Utama Tbk.
8	J111	CASS	Cardig Aero Services Tbk.
9	J321	CENT	Centratama Telekomunikasi Indo
10	J112	CMNP	Citra Marga Nusaphala Persada
11	J211	DGIK	Nusa Konstruksi Enjiniring Tbk
12	J321	EXCL	XL Axiata Tbk.
13	J321	FREN	Smartfren Telecom Tbk.
14	J321	GHON	Gihon Telekomunikasi Indonesia
15	J111	GMFI	Garuda Maintenance Facility Ae
16	J321	GOLD	Visi Telekomunikasi Infrastruk
17	J421	HADE	Himalaya Energi Perkasa Tbk.
18	J321	IBST	Inti Bangun Sejahtera Tbk.
19	J211	IDPR	Indonesia Pondasi Raya Tbk.
20	J113	IPCC	Indonesia Kendaraan Terminal T
21	J113	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk.
22	J321	ISAT	Indosat Tbk.
23	J112	JLBS	PT Jakarta Lingkar Baratsatu
24	J311	JAST	Jasnita Telekomindo Tbk.
25	J211	JKON	Jaya Konstruksi Manggala Prata
26	J112	JSMR	Jasa Marga (Persero) Tbk.
27	J113	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk.
28	J311	KETR	Ketrosden Triasmitra
29	J311	KBLV	First Media Tbk.
30	J411	KEEN	Kencana Energi Lestari Tbk.
31	J411	LAPD	Leyand International Tbk.
32	J321	LCKM	LCK Global Kedaton Tbk.
33	J311	LINK	Link Net Tbk.
34	J112	MLJK	PT Marga Lingkar Jakarta
35	J112	META	Nusantara Infrastructure Tbk.
36	J411	MPOW	Megapower Makmur Tbk.
37	J211	MTPS	Meta Epsi Tbk.
38	J311	MORA	PT Mora Telematika Indonesia
39	J411	MEDP	PT Medco Power Indonesia

No	Klasifikasi	Kode	Nama
40	J211	MTRA	Mitra Pemuda Tbk.
41	J211	NRCA	Nusa Raya Cipta Tbk.
42	J321	OASA	Protech Mitra Perkasa Tbk.
43	J411	PPLN	Perusahaan Listrik Negara (Persero)
44	J113	PIGN	Pelabuhan Indonesia 1 (Persero)
45	J113	PIKI	PT Pelabuhan Indonesia (Persero)
46	J211	PTHK	PT Utama Karya (Persero)
47	J321	PRTL	PT Profesional Telekomunikasi Indonesia
48	J211	PBSA	Paramita Bangun Sarana Tbk.
49	J113	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk
50	J411	POWR	Cikarang Listrindo Tbk.
51	J211	PPRE	PP Presisi Tbk.
52	J211	PTDU	Djasa Ubersakti Tbk.
53	J211	PTPP	PP (Persero) Tbk.
54	J211	PTPW	Pratama Widya Tbk.
55	J211	RONY	Aesler Grup Internasional Tbk.
56	J411	SSMM	Sumberdaya Sewatama
57	J211	SSIA	Surya Semesta Internusa Tbk.
58	J321	SUPR	Solusi Tunas Pratama Tbk.
59	J211	TAMA	Lancartama Sejati Tbk.
60	J321	TBIG	Tower Bersama Infrastructure T
61	J411	TGRA	Terregra Asia Energy Tbk.
62	J321	TLKM	Telkom Indonesia (Persero) Tbk
63	J211	TOPS	Totalindo Eka Persada Tbk.
64	J211	TOTL	Total Bangun Persada Tbk.
65	J321	TOWR	Sarana Menara Nusantara Tbk.
66	J211	WEGE	Wijaya Karya Bangunan Gedung T
67	J211	WIKA	Wijaya Karya (Persero) Tbk.
68	J211	WSKT	Waskita Karya (Persero) Tbk.
69	J421	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk.
70	K211	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk.
71	K132	ASSA	Adi Sarana ArmadaTbk.
72	K132	BIRD	Blue Bird Tbk.
73	K211	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.
74	K132	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.
75	K111	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.
76	K211	DEAL	Dewata Freightinternational Tbk.
77	K111	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
78	K111	HELI	Jaya Trishindo Tbk.
79	K111	HAIS	Hasnur Internasional Shipping Tbk
80	K111	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.
81	K211	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.
82	K131	KAI	PT Kereta Api Indonesia (Persero)

No	Klasifikasi	Kode	Nama
83	K211	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.
84	K132	LRNA	Eka Sari Lorena Tbk.
85	K211	MIRA	Mitra Internasional Resources Tbk.
86	K211	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
87	K211	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.
88	K211	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk.
89	K132	SAFE	Steady Safe Tbk.
90	K211	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk.
91	K211	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.
92	K211	SMDR	Samudra Indonesia Tbk.
93	K132	TRAC	Serasi Autoraya
94	K132	TAXI	Expres Transindo Utama Tbk.
95	K211	TMAS	Temas Tbk.
96	K211	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.
97	K132	TRJA	Transkon Jaya Tbk.
98	K211	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.
99	K132	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.

Lampiran 2
Daftar Perusahaan Sampel

No.	Klasifikasi	Kode	Nama
1	J211	ACST	Acset Indonusa Tbk.
2	J211	ADHI	Adhi Karya (Persero) Tbk.
3	J321	BALI	Bali Towerindo Sentra Tbk.
4	J321	BTEL	Bakrie Telecom Tbk.
5	J211	BUKK	Bukaka Teknik Utama Tbk.
6	J111	CASS	Cardig Aero Services Tbk.
7	J321	CENT	Centratama Telekomunikasi Indo
8	J112	CMNP	Citra Marga Nusaphala Persada
9	J211	DGIK	Nusa Konstruksi Enjiniring Tbk
10	J321	EXCL	XL Axiata Tbk.
11	J321	FREN	Smartfren Telecom Tbk.
12	J111	GMFI	Garuda Maintenance Facility Ae
13	J321	GOLD	Visi Telekomunikasi Infrastruk
14	J421	HADE	Himalaya Energi Perkasa Tbk.
15	J321	IBST	Inti Bangun Sejahtera Tbk.
16	J211	IDPR	Indonesia Pondasi Raya Tbk.
17	J113	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk.
18	J321	ISAT	Indosat Tbk.
19	J211	JKON	Jaya Konstruksi Manggala Prata
20	J112	JSMR	Jasa Marga (Persero) Tbk.
21	J113	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk.
22	J311	KBLV	First Media Tbk.
23	J411	LAPD	Leyand International Tbk.
24	J311	LINK	Link Net Tbk.
25	J112	META	Nusantara Infrastructure Tbk.
26	J411	MPOW	Megapower Makmur Tbk.
27	J211	MTRA	Mitra Pemuda Tbk.
28	J211	NRCA	Nusa Raya Cipta Tbk.
29	J321	OASA	Protech Mitra Perkasa Tbk.
30	J211	PBSA	Paramita Bangun Sarana Tbk.
31	J113	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk
32	J411	POWR	Cikarang Listrindo Tbk.
33	J211	PPRE	PP Presisi Tbk.
34	J211	PTPP	PP (Persero) Tbk.
35	J211	SSIA	Surya Semesta Internusa Tbk.
36	J321	SUPR	Solusi Tunas Pratama Tbk.
37	J321	TBIG	Tower Bersama Infrastructure T
38	J411	TGRA	Terregra Asia Energy Tbk.
39	J321	TLKM	Telkom Indonesia (Persero) Tbk
40	J211	TOPS	Totalindo Eka Persada Tbk.

No	Klasifikasi	Kode	Nama
41	J211	TOTL	Total Bangun Persada Tbk.
42	J321	TOWR	Sarana Menara Nusantara Tbk.
43	J211	WEGE	Wijaya Karya Bangunan Gedung T
44	J211	WIKA	Wijaya Karya (Persero) Tbk.
45	J211	WSKT	Waskita Karya (Persero) Tbk.
46	J421	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk.
47	K211	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk.
48	K132	ASSA	Adi Sarana ArmadaTbk.
49	K132	BIRD	Blue Bird Tbk.
50	K211	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.
51	K111	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.
52	K111	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
53	K111	IATA	Indonesia Transport & Insfrastructure Tbk.
54	K132	LRNA	Eka Sari Lorena Tbk.
55	K211	MIRA	Mitra Internasional Resources Tbk.
56	K211	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
57	K132	SAFE	Steady Safe Tbk.
58	K211	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.
59	K211	SMDR	Samudra Indonesia Tbk.
60	K132	TAXI	Expres Transindo Utama Tbk.
61	K211	TMAS	Temas Tbk.
62	K132	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.

Lampiran 3
Data Penelitian Variabel ROE

No.	Kode	Tahun	Labu Bersih	Total Equitas	ROE	%
1	ACST	2017	153.791.000.000	1.437.127.000.000	10,7012811	10.7013%
		2018	21.419.000.000	1.426.793.000.000	1,501198842	1.5012%
		2019	21.849.000.000	286.476.000.000	7,626816906	7.6268%
		2020	40.079.000.000	324.032.000.000	12,36884011	12.3688%
2	ADHI	2017	517.059.848.207	5.869.917.425.997	8,808639214	8.8086%
		2018	645.029.449.105	6.285.271.896.258	10,26255442	10.2626%
		2019	665.048.421.529	6.834.297.680.021	9,731042642	9.7310%
		2020	23.702.652.447	5.574.810.447.358	0,425174141	0.4252%
3	BALI	2017	61.526.993.538	1.137.754.931.077	5,407754505	5.4078%
		2018	50.353.175.264	1.693.869.165.990	2,97267205	2.9727%
		2019	46.024.437.201	1.898.316.456.446	2,424487079	2.4245%
		2020	84.403.215.805	2.179.844.124.813	3,871984003	3.8720%
4	BTEL	2017	-1.496.482.000.000	-14.155.424.000.000	10,57179213	10.5718%
		2018	-720.575.000.000	-15.419.243.000.000	4,673219042	4.6732%
		2019	-13.280.000.000	-14.952.292.000.000	0,088815815	0.0888%
		2020	-108.137.000.000	-11.303.553.000.000	0,956663803	0.9567%
5	BUKK	2017	180.548.926.000	1.557.437.852.000	11,59268896	11.5927%
		2018	61.435.263.000	1.967.493.629.000	3,122513948	3.1225%
		2019	91.956.774.000	2.441.612.577.000	3,766231173	3.7662%
		2020	423.714.832.000	2.841.122.054.000	14,91364411	14.9136%
6	CASS	2017	23.071.667.000	798.831.533.000	2,888176799	2.8882%
		2018	196.632.736.000	836.031.177.000	23,51978508	23.5198%
		2019	52.116.000.000	589.042.000.000	8,84758642	8.8476%
		2020	82.770.000.000	628.423.000.000	13,17106471	13.1711%
7	CENT	2017	-87.047.000.000	2.968.115.000.000	-2,932736771	-2.9327%
		2018	35.637.000.000	3.038.424.000.000	1,172877781	1.1729%
		2019	8.912.000.000	3.014.892.000.000	0,295599312	0.2956%
		2020	-44.181.000.000	2.471.739.000.000	-1,787446005	-1.7874%
8	CMNP	2017	393.061.258.413	5.588.636.863.549	7,033222376	7.0332%
		2018	730.583.775.834	6.837.900.579.136	10,68432873	10.6843%
		2019	689.853.467.000	7.916.425.674.000	8,714203801	8.7142%
		2020	375.100.100.000	9.809.194.309.000	3,823964417	3.8240%
9	DGIK	2017	15.467.633.459	786.397.677.634	1,966897144	1.9669%
		2018	-17.308.895.868	664.387.385.499	-2,605241497	-2.6052%
		2019	1.223.668.094	671.154.631.861	0,182322826	0.1823%
		2020	-14.968.049.244	646.077.347.978	-2,316758093	-2.3168%
10	EXCL	2017	375.244.000.000	21.630.850.000.000	1,734763081	1.7348%
		2018	-3.296.890.000.000	18.343.098.000.000	-17,97346337	-17.9735%
		2019	712.579.000.000	19.121.966.000.000	3,726494441	3.7265%
		2020	371.598.000.000	19.137.366.000.000	1,941740572	1.9417%
11	FREN	2017	-122.735.742.456	9.244.869.557.378	-1,32760924	-1.3276%
		2018	-252.834.007.240	12.448.005.823.642	-2,031120573	-2.0311%

		2019	-187.771.846.923	12.735.486.798.019	-1,474398662	-1.4744%
		2020	-523.602.951.388	12.365.932.390.850	-4,234237539	-4.2342%
12	GMFI	2017	226.596.829.438	4.361.156.656.650	5,195796603	5.1958%
		2018	435.630.779.058	4.694.465.472.594	9,279667336	9.2797%
		2019	-42.622.315.026	3.783.356.770.722	-1,126574035	-1.1266%
		2020	-42.628.940.228	-3.052.499.910.408	1,396525519	1.3965%
13	GOLD	2017	-1.057.304.076	83.319.102.861	-1,26898159	-1.2690%
		2018	8.081.959.000	94.051.820.000	8,593091553	8.5931%
		2019	7.054.944.000	296.702.693.000	2,37778226	2.3778%
		2020	13.159.949.000	309.735.865.000	4,248764992	4.2488%
14	HADE	2017	-2.318.582.018	70.831.390.611	-3,273382039	-3.2734%
		2018	3.707.825.019	75.644.472.256	4,901647019	4.9016%
		2019	-247.006.790	15.637.092.641	-1,579620942	-1.5796%
		2020	-441.435.591	13.781.387.182	-3,203128866	-3.2031%
15	IBST	2017	262.126.036.511	4.317.467.149.606	6,071291973	6.0713%
		2018	146.006.831.186	5.221.380.253.601	2,796326337	2.7963%
		2019	128.831.147.635	5.802.718.740.462	2,220185975	2.2202%
		2020	114.141.352.070	6.201.850.319.816	1,840440291	1.8404%
16	IDPR	2017	114.258.186.025	1.211.586.173.785	9,430463016	9.4305%
		2018	31.180.315.557	1.222.793.413.710	2,549925049	2.5499%
		2019	-1.509.738.431	1.204.083.145.157	-0,125384899	-0.1254%
		2020	-22.162.811.564	767.610.554.550	-2,887246851	-2.8872%
17	IPCM	2017	86.417.047.000	1.004.021.361.000	8,607092474	8.6071%
		2018	72.807.226.000	1.041.156.112.000	6,992921154	6.9929%
		2019	25.847.892.000	1.079.412.237.000	2,394626549	2.3946%
		2020	32.349.650.000	1.091.647.051.000	2,963379965	2.9634%
18	ISAT	2017	1.301.929.000.000	14.815.534.000.000	8,787594156	8.7876%
		2018	-185.059.000.000	12.136.247.000.000	-1,524845366	-1.5248%
		2019	1.630.372.000.000	13.707.193.000.000	11,89428062	11.8943%
		2020	-630.160.000.000	12.913.396.000.000	-4,879893717	-4.8799%
19	JKON	2017	309.948.018.000	2.403.011.783.000	12,89831453	12.8983%
		2018	268.229.012.000	2.582.496.255.000	10,38642405	10.3864%
		2019	202.283.267.000	2.967.766.960.000	6,816009132	6.8160%
		2020	51.834.425.000	2.683.067.425.000	1,931909147	1.9319%
20	JSMR	2017	2.093.656.062.000	18.359.439.521.000	11,40370358	11.4037%
		2018	2.036.491.035.000	20.198.985.799.000	10,08214499	10.0821%
		2019	2.073.888.000.000	23.185.737.000.000	8,944671459	8.9447%
		2020	-41.629.000.000	24.775.615.000.000	-0,168024083	-0.1680%
21	KARW	2017	8.611.207.006	-486.907.774.854	-1,768549908	-1.7685%
		2018	7.372.010.976	-467.643.784.266	-1,576415901	-1.5764%
		2019	9.777.492.020	-484.612.391.526	-2,017590179	-2.0176%
		2020	1.988.370.826	-483.627.600.426	-0,411136756	-0.4111%
22	KBLV	2017	-94.888.000.000	5.672.011.000.000	-1,672916361	-1.6729%
		2018	-12.434.000.000	1.304.372.000.000	-0,953255666	-0.9533%
		2019	-21.057.000.000	945.741.000.000	-2,226508103	-2.2265%
		2020	-21.478.000.000	925.821.000.000	-2,31988689	-2.3199%

23	LAPD	2017	-9.697.954.000	407.374.903.000	-2,380596823	-2.3806%
		2018	-12.989.000	748.095.000	-1,73627681	-1.7363%
		2019	-59.414.000	-86.265.405.000	0,068873496	0.0689%
		2020	-9.760.834.000	-140.272.865.000	6,958461995	6.9585%
24	LINK	2017	207.278.000.000	4.524.187.000.000	4,581552442	4.5816%
		2018	188.918.000.000	4.751.099.000.000	3,976301062	3.9763%
		2019	194.531.000.000	4.656.415.000.000	4,177698938	4.1777%
		2020	141.707.000.000	4.622.714.000.000	3,065450296	3.0655%
25	META	2017	93.115.243.054	2.535.222.488.009	3,672862776	3.6729%
		2018	217.085.701.116	2.979.256.305.177	7,286573523	7.2866%
		2019	205.366.733.531	3.193.786.823.248	6,430195404	6.4302%
		2020	112.621.885.604	3.355.107.888.771	3,356729182	3.3567%
26	MPOW	2017	12.364.843.000	146.765.342.000	8,42490661	8.4249%
		2018	3.063.294.000	146.880.769.000	2,085565061	2.0856%
		2019	3.078.554.000	146.929.568.000	2,095258321	2.0953%
		2020	-314.994.000	144.480.207.000	-0,218018791	-0.2180%
27	MTRA	2017	10.006.363.826	133.714.301.794	7,48339085	7.4834%
		2018	-2.927.196.797	113.028.172.659	-2,589793967	-2.5898%
		2019	-1.085.139.491	101.123.253.799	-1,073086012	-1.0731%
		2020	220.371.532.807	5.517.092.083.693	3,994342118	3.9943%
28	NRCA	2017	153.443.549.305	1.202.856.795.079	12,7565933	12.7566%
		2018	91.967.950.221	1.208.236.923.054	7,611748033	7.6117%
		2019	101.155.011.546	1.221.164.716.147	8,283486266	8.2835%
		2020	55.122.851.471	1.153.155.372.350	4,780175577	4.7802%
29	OASA	2017	-1.384.856.717	-48.842.640.850	2,835343652	2.8353%
		2018	-758.342.670	-48.110.828.180	1,576241147	1.5762%
		2019	-1.671.122.556	46.431.713.624	-3,59909731	-3.5991%
		2020	-468.118.875	46.410.931.749	-1,008639252	-1.0086%
30	PBSA	2017	46.579.759.550	619.740.131.472	7,516014727	7.5160%
		2018	42.264.288.073	543.295.495.465	7,779245075	7.7792%
		2019	13.287.142.235	537.848.070.509	2,470426681	2.4704%
		2020	43.151.541.644	536.015.720.910	8,050424635	8.0504%
31	PORT	2017	28.087.134.000	951.752.935.000	2,951095076	2.9511%
		2018	-12.205.111.000	934.579.240.000	-1,305947155	-1.3059%
		2019	-22.546.728.000	1.023.261.125.000	-2,2034188	-2.2034%
		2020	-21.745.370.000	893.011.012.000	-2,435061797	-2.4351%
32	POWR	2017	630.792.273.846	9.130.089.892.926	6,908938261	6.9089%
		2018	1.125.177.399.822	9.134.050.179.348	12,31849374	12.3185%
		2019	819.164.703.118	9.407.804.077.980	8,707289143	8.7073%
		2020	1.066.117.117.194	9.563.646.620.634	11,14760049	11.1476%
33	PPRE	2017	244.550.466.396	2.440.147.209.753	10,02195545	10.0220%
		2018	132.298.157.985	2.836.755.888.328	4,663713171	4.6637%
		2019	439.253.263.108	3.162.080.634.727	13,89127331	13.8913%
		2020	115.881.928.744	2.841.999.826.323	4,077478389	4.0775%
34	PTPP	2017	1.723.852.894.286	14.243.110.484.597	12,10306482	12.1031%
		2018	1.958.993.059.360	16.315.611.975.419	12,00686228	12.0069%

		2019	1.048.153.079.883	15.011.958.323.485	6,982120902	6.9821%
		2020	266.269.870.851	14.006.990.090.950	1,900978505	1.9010%
35	SSIA	2017	241.357.001.429	4.476.834.418.206	5,391242536	5.3912%
		2018	89.833.255.584	4.385.006.334.887	2,04864597	2.0486%
		2019	136.311.060.539	4.478.179.841.864	3,043894291	3.0439%
		2020	-77.287.251.636	4.231.074.621.473	-1,82665773	-1.8267%
36	SUPR	2017	330.962.000.000	4.093.410.000.000	8,085239446	8.0852%
		2018	-123.843.000.000	2.969.905.000.000	-4,169931361	-4.1699%
		2019	8.617.530.063	123.672.916.645	6,968000996	6.9680%
		2020	-22.516.517.833	604.315.136.804	-3,725956287	-3.7260%
37	TBIG	2017	339.029.000.000	3.185.080.000.000	10,64428523	10.6443%
		2018	202.632.000.000	3.679.565.000.000	5,506955306	5.5070%
		2019	566.121.000.000	5.523.284.000.000	10,24971738	10.2497%
		2020	1.066.576.000.000	9.303.838.000.000	11,46382815	11.4638%
38	TGRA	2017	640.909.823	359.977.315.082	0,178041725	0.1780%
		2018	2.372.679.833	362.329.446.493	0,654840465	0.6548%
		2019	-2.175.961.000	352.904.925.341	-0,616585614	-0.6166%
		2020	1.789.997.561	357.577.762.119	0,500589732	0.5006%
39	TLKM	2017	2.701.000.000.000	112.130.000.000.000	2,408811201	2.4088%
		2018	6.979.000.000.000	117.303.000.000.000	5,949549457	5.9495%
		2019	7.592.000.000.000	117.250.000.000.000	6,475053305	6.4751%
		2020	9.563.000.000.000	120.889.000.000.000	7,910562582	7.9106%
40	TOPS	2017	116.502.063.663	1.339.740.762.053	8,695866168	8.6959%
		2018	30.706.731.540	1.369.134.238.594	2,242784577	2.2428%
		2019	-42.977.027.759	1.182.170.877.834	-3,635432793	-3.6354%
		2020	-35.279.511.457	1.182.170.877.834	-2,984298811	-2.9843%
41	TOTL	2017	31.269.085.000	1.010.099.008.000	3,095645551	3.0956%
		2018	204.418.079.000	1.052.110.737.000	19,42933114	19.4293%
		2019	75.502.010.000	1.076.904.500.000	7,011021869	7.0110%
		2020	108.580.758.000	1.139.164.028.000	9,531617513	9.5316%
42	TOWR	2017	100.138.000.000	7.101.812.000.000	1,41003451	1.4100%
		2018	200.060.000.000	8.033.280.000.000	2,490389978	2.4904%
		2019	353.089.000.000	8.760.621.000.000	4,03041063	4.0304%
		2020	853.617.000.000	10.184.048.000.000	8,381902756	8.3819%
43	WEGE	2017	295.745.800.040	1.723.739.164.907	17,1572246	17.1572%
		2018	144.498.792.703	2.136.828.455.704	6,762301968	6.7623%
		2019	156.366.738.475	2.459.404.829.875	6,35790971	6.3579%
		2020	156.349.499.437	2.194.904.415.741	7,123294223	7.1233%
44	WIKA	2017	1.356.115.489.000	14.631.824.613.000	9,268259598	9.2683%
		2018	2.073.299.864.000	17.215.314.565.000	12,0433458	12.0433%
		2019	2.621.015.140.000	19.215.732.897.000	13,63994365	13.6399%
		2020	322.342.513.000	16.657.425.071.000	1,935128098	1.9351%
45	WSKT	2017	4.201.572.490.754	22.754.824.809.495	18,46453456	18.4645%
		2018	4.619.567.705.553	28.887.118.750.867	15,99179117	15.9918%
		2019	1.028.898.367.891	29.118.469.188.999	3,533490587	3.5335%
		2020	-495.726.146.546	16.577.554.765.290	-2,990345401	-2.9903%

46	ZBRA	2017	115.515.650	-7.520.958.089	-1,535916683	-1.5359%
		2018	-470.555.320	-7.847.259.572	5,996428635	5.9964%
		2019	-994.291.194	-9.086.335.053	10,94270889	10.9427%
		2020	-22.794.234	-10.623.656.632	0,214561095	0.2146%
47	AKSI	2017	14.754.356.376	82.960.192.466	17,78486276	17.7849%
		2018	11.845.098.768	109.805.291.234	10,7873661	10.7874%
		2019	4.177.237.649	113.971.077.993	3,665173413	3.6652%
		2020	3.036.178.470	106.491.113.645	2,851109699	2.8511%
48	ASSA	2017	103.308.394.513	985.809.663.441	10,47954776	10.4795%
		2018	142.242.410.935	1.138.411.931.126	12,49481027	12.4948%
		2019	91.614.940.880	1.338.152.253.649	6,846376459	6.8464%
		2020	63.896.421.980	1.439.319.915.699	4,439348145	4.4393%
49	BIRD	2017	427.495.000.000	4.930.925.000.000	8,669671512	8.6697%
		2018	460.273.000.000	5.265.161.000.000	8,741859936	8.7419%
		2019	315.622.000.000	5.408.102.000.000	5,836095547	5.8361%
		2020	-163.183.000.000	5.235.523.000.000	-3,116842386	-3.1168%
50	BLTA	2017	-5.135.001.930	457.834.630.806	-1,121584429	-1.1216%
		2018	77.382.859.434	413.139.277.032	18,73045332	18.7305%
		2019	-12.442.211.586	437.165.127.804	-2,846112554	-2.8461%
		2020	-11.654.107.728	398.123.045.424	-2,92726278	-2.9273%
51	CMPP	2017	693.061.258.413	5.588.636.863.549	12,40125768	12.4013%
		2018	730.583.775.834	6.837.900.579.136	10,68432873	10.6843%
		2019	689.853.467.000	7.916.425.674.000	8,714203801	8.7142%
		2020	375.100.100.000	9.809.194.309.000	3,823964417	3.8240%
52	GIAA	2017	-143.363.587.636	13.370.185.730.400	-1,072263247	-1.0723%
		2018	71.571.108.696	12.981.106.561.464	0,551348287	0.5513%
		2019	92.100.644.430	10.277.523.671.442	0,896136534	0.8961%
		2020	-1.761.499.862.454	-27.711.411.810.714	6,356586501	6.3566%
53	IATA	2017	-36.498.160.986	629.013.258.942	-5,802447002	-5.8024%
		2018	-33.363.160.424	547.677.971.448	-6,091747736	-6.0917%
		2019	-70.924.212.900	510.601.663.314	-13,89032156	-13.8903%
		2020	-8.442.510.178	213.622.682.424	-3,952066364	-3.9521%
54	LRNA	2017	-8.483.410.461	211.881.509.898	-4,00384652	-4.0038%
		2018	-9.874.068.816	268.044.810.814	-3,683738098	-3.6837%
		2019	-6.857.140.631	261.174.167.488	-2,625504925	-2.6255%
		2020	-3.027.059.389	218.155.849.825	-1,38756737	-1.3876%
55	MIRA	2017	-9.051.493.787	228.539.944.408	-3,960574074	-3.9606%
		2018	59.476.541	224.316.166.520	0,026514603	0.0265%
		2019	-3.222.370.200	234.557.407.552	-1,373808755	-1.3738%
		2020	-7.218.177.373	215.353.920.521	-3,351774305	-3.3518%
56	NELY	2017	24.270.494.120	385.077.162.794	6,302761229	6.3028%
		2018	47.752.666.735	423.384.891.038	11,27878386	11.2788%
		2019	52.344.151.967	462.031.414.941	11,32913267	11.3291%
		2020	43.944.061.538	498.749.611.556	8,810846268	8.8108%
57	SAFE	2017	-4.106.809.034	-40.050.898.906	10,25397468	10.2540%
		2018	-1.514.021.923	-60.623.120.392	2,497433179	2.4974%

		2019	907.437.993	-51.502.854.672	-1,761917856	-1.7619%
		2020	-6.589.816.911	-68.918.020.573	9,561819762	9.5618%
58	SDMU	2017	-4.800.386.197	222.576.901.482	-2,156731523	-2.1567%
		2018	-95.779.177	192.261.500.646	-0,049817138	-0.0498%
		2019	-24.089.028	51.205.422.435	-0,047043901	-0.0470%
		2020	-4.065.964	7.736.850.426	-0,05255322	-0.0526%
59	SMDR	2017	164.541.378.576	4.363.930.686.960	3,77048561	3.7705%
		2018	22.610.390.058	4.373.192.258.616	0,517022548	0.5170%
		2019	-37.827.376.036	3.520.173.566.988	-1,074588378	-1.0746%
		2020	-2.100.390.560	3.448.130.200.686	-0,060913899	-0.0609%
60	TAXI	2017	-2.102.310	246.512.696	-0,852820173	-0.8528%
		2018	-36.820.231	-584.587.091	6,298502236	6.2985%
		2019	-16.072.942	-454.062.549	3,539807904	3.5398%
		2020	-5.221.960	-520.326.619	1,003592707	1.0036%
61	TMAS	2017	53.358.287.358	1.022.944.320.320	5,216147771	5.2161%
		2018	34.819.000.000	1.069.415.000.000	3,25589224	3.2559%
		2019	90.615.000.000	1.183.157.000.000	7,658746895	7.6587%
		2020	52.214.000.000	1.210.945.000.000	4,311839101	4.3118%
62	WEHA	2017	3.190.724.918	152.922.445.170	2,086498757	2.0865%
		2018	4.518.959.735	151.868.100.767	2,975581911	2.9756%
		2019	4.518.959.735	151.868.100.767	2,975581911	2.9756%
		2020	-3.601.480.667	117.997.020.822	-3,052179319	-3.0522%

Lampiran 4
Data Penelitian Variabel CR

No	Kode	Tahun	Aset Lancar	Kewajiban Lancar	CR	%
1	ACST	2017	4.717.565.000.000	3.706.890.000.000	127,2647691	127,265%
		2018	8.120.252.000.000	7.403.052.000.000	109,6878963	109,688%
		2019	9.456.832.000.000	9.994.920.000.000	94,61638512	94,616%
		2020	2.210.364.000.000	2.620.265.000.000	84,35650593	84,357%
2	ADHI	2017	24.817.671.201.079	22.633.289.239.294	109,6511909	109,651%
		2018	25.429.544.167.566	18.964.304.189.855	134,0916277	134,092%
		2019	30.315.155.278.021	24.562.726.968.328	123,4193391	123,419%
		2020	30.090.503.386.345	27.069.198.362.836	111,161413	111,161%
3	BALI	2017	287.439.981.745	495.349.216.771	58,02774528	58,028%
		2018	299.165.402.551	516.318.541.594	57,94202192	57,942%
		2019	355.757.344.382	1.091.568.985.440	32,59137527	32,591%
		2020	401.196.606.179	642.283.365.635	62,46411283	62,464%
4	BTEL	2017	4.271.000.000	4.611.000.000	92,62632835	92,626%
		2018	1.616.000.000	1.465.000.000	110,3071672	110,307%
		2019	3.980.000.000	4.180.000.000	95,215311	95,215%
		2020	2.134.000.000	4.184.000.000	51,00382409	51,004%
5	BUKK	2017	1.744.873.618.000	1.634.572.696.000	106,7479973	106,748%
		2018	2.184.123.679.000	1.296.176.799.000	168,5050744	168,505%
		2019	2.533.134.742.000	2.153.362.549.000	117,6362403	117,636%
		2020	2.349.763.430.000	1.979.705.085.000	118,6925996	118,693%
6	CASS	2017	834.129.958.000	826.321.050.000	100,9450211	100,945%
		2018	928.742.774.000	744.343.032.000	124,7734894	124,773%
		2019	676.788.000.000	832.960.000.000	81,25096043	81,251%
		2020	720.400.000.000	532.092.000.000	135,3901205	135,390%
7	CENT	2017	765.449.000.000	937.171.000.000	81,67655636	81,677%
		2018	940.154.000.000	978.970.000.000	96,03501639	96,035%
		2019	1.285.023.000.000	1.255.977.000.000	102,312622	102,313%
		2020	1.116.644.000.000	983.388.000.000	113,5507043	113,551%
8	CMNP	2017	3.929.272.651.503	2.448.576.774.143	160,4716949	160,472%
		2018	5.102.306.827.118	4.902.446.236.529	104,0767523	104,077%
		2019	5.851.745.009.000	3.779.563.123.000	154,8259632	154,826%
		2020	5.813.129.864.000	6.561.081.486.000	88,60017783	88,600%
9	DGIK	2017	969.613.539.206	998.961.831.225	97,06212078	97,062%
		2018	1.106.143.697.043	1.148.292.306.449	96,32945295	96,329%
		2019	763.629.600.406	1.159.177.625.818	65,87684091	65,877%
		2020	524.525.945.223	756.719.675.394	69,31575355	69,316%
10	EXCL	2017	7.180.743.000.000	15.226.516.000.000	47,15946182	47,159%
		2018	7.058.625.000.000	15.733.294.000.000	44,86425411	44,864%
		2019	7.145.648.000.000	8.292.684.000.000	86,16809708	86,168%
		2020	7.571.123.000.000	18.857.026.000.000	40,15014351	40,150%
11	FREN	2017	2.570.255.076.703	6.411.201.682.752	40,09006741	40,090%

		2018	1.987.582.883.558	1.113.366.615.810	178,5200719	178,520%
		2019	1.774.596.661.176	2.119.936.082.173	83,70991353	83,710%
		2020	2.646.319.224.796	8.417.955.855.404	31,43660136	31,437%
12	GMFI	2017	5.743.055.319.150	2.930.596.552.354	195,9688144	195,969%
		2018	8.656.887.999.906	14.270.187.915.850	60,66414858	60,664%
		2019	7.988.838.939.008	14.495.169.676.202	55,11380079	55,114%
		2020	4.196.899.077.612	8.635.739.456.654	48,59918596	48,599%
13	GOLD	2017	46.427.131.751	71.632.995.613	64,81249507	64,812%
		2018	30.438.627.000	67.498.348.000	45,09536589	45,095%
		2019	114.100.749.000	141.386.202.000	80,70147397	80,701%
		2020	110.339.347.000	175.792.856.000	62,76668433	62,767%
14	HADE	2017	60.166.284.752	141.909.306.944	42,39770178	42,398%
		2018	64.444.934.599	43.771.995.843	147,2286866	147,229%
		2019	4.499.884.710	7.777.595.712	57,8570149	57,857%
		2020	3.856.372.785	7.757.247.500	49,71315902	49,713%
15	IBST	2017	1.199.164.016.997	846.443.381.930	141,6709071	141,671%
		2018	1.149.973.619.979	1.956.508.963.121	58,77681328	58,777%
		2019	1.463.644.955.334	1.993.021.427.528	73,4384957	73,438%
		2020	1.380.008.830.013	1.594.454.114.708	86,55055152	86,551%
16	IDPR	2017	981.973.554.293	963.167.286.099	101,9525443	101,953%
		2018	917.294.028.327	367.885.334.191	249,3423747	249,342%
		2019	1.015.025.778.656	466.632.444.423	217,5214756	217,521%
		2020	634.700.908.720	452.864.586.839	140,152471	140,152%
17	IPCM	2017	927.845.691.000	1.352.326.409.000	68,61107532	68,611%
		2018	741.564.016.000	718.037.677.000	103,276477	103,276%
		2019	762.154.003.000	899.892.353.000	84,69390816	84,694%
		2020	824.088.586.000	693.766.118.000	118,7847842	118,785%
18	ISAT	2017	9.479.271.000.000	16.200.457.000.000	58,51236789	58,512%
		2018	7.906.525.000.000	21.040.365.000.000	37,57788898	37,578%
		2019	12.444.795.000.000	22.129.440.000.000	56,23637562	56,236%
		2020	9.594.951.000.000	22.658.094.000.000	42,34668194	42,347%
19	JKON	2017	2.413.163.524.000	4.416.455.539.000	54,64027664	54,640%
		2018	2.510.268.566.000	1.933.630.733.000	129,8215074	129,822%
		2019	2.678.070.135.000	1.972.160.394.000	135,7937287	135,794%
		2020	2.646.131.575.000	1.628.187.787.000	162,5200481	162,520%
20	JSMR	2017	18.987.065.058.000	24.997.940.298.000	75,95451798	75,955%
		2018	11.813.856.472.000	13.081.475.143.000	90,3098186	90,310%
		2019	11.612.566.000.000	21.526.417.000.000	53,94565199	53,946%
		2020	10.705.995.000.000	14.928.687.000.000	71,71424386	71,714%
21	KAR W	2017	85.553.017.278	99.184.680.954	86,25628117	86,256%
		2018	89.084.103.072	91.792.414.408	97,04952598	97,050%
		2019	48.318.030.132	82.328.232.908	58,68950228	58,690%
		2020	69.026.482.565	179.637.606.774	38,42540758	38,425%
22	KBLV	2017	885.851.000.000	1.683.789.000.000	52,61057056	52,611%
		2018	221.912.000.000	293.009.000.000	75,73555761	75,736%
		2019	344.763.000.000	469.059.000.000	73,50098815	73,501%

		2020	133.685.000.000	120.800.000.000	110,6663907	110,666%
23	LAPD	2017	35.076.496.000	23.349.696.000	150,2224954	150,222%
		2018	43.105.919.000	74.704.678.000	57,70176668	57,702%
		2019	18.821.785.000	43.412.909.000	43,35527251	43,355%
		2020	7.177.061.000	16.446.343.000	43,6392516	43,639%
24	LINK	2017	1.233.624.000.000	1.015.729.000.000	121,4520802	121,452%
		2018	1.077.472.000.000	1.095.579.000.000	98,34726661	98,347%
		2019	898.564.000.000	1.013.323.000.000	88,6749832	88,675%
		2020	774.438.000.000	1.018.011.000.000	76,07363771	76,074%
25	META	2017	1.241.035.354.671	761.885.960.072	162,88991	162,890%
		2018	1.056.763.550.217	696.158.968.085	151,7991721	151,799%
		2019	813.662.313.445	881.638.785.999	92,28975929	92,290%
		2020	643.801.098.570	799.997.862.218	80,47535237	80,475%
26	MPO W	2017	14.360.975.000	47.435.700.000	30,27461385	30,275%
		2018	15.327.259.000	17.527.952.000	87,44466553	87,445%
		2019	15.255.694.000	16.637.664.000	91,69372575	91,694%
		2020	17.210.257.000	10.154.823.000	169,4786507	169,479%
27	MTRA	2017	194.664.792.188	210.188.982.443	92,61417507	92,614%
		2018	255.194.246.283	201.572.205.687	126,601902	126,602%
		2019	260.234.688.175	212.767.921.487	122,3091744	122,309%
		2020	3.103.602.759.723	4.468.431.635.573	69,45619879	69,456%
28	NRCA	2017	1.973.798.989.799	1.013.940.915.004	194,6660758	194,666%
		2018	1.983.250.911.717	957.671.673.254	207,0909026	207,091%
		2019	2.204.426.011.255	1.138.448.895.846	193,6341648	193,634%
		2020	1.982.621.962.042	1.963.898.747.486	100,9533696	100,953%
29	OASA	2017	54.037.585.889	55.903.381.746	96,66246335	96,662%
		2018	48.195.142.910	72.286.647.510	66,67226185	66,672%
		2019	46.929.335.290	64.292.435.975	72,99355605	72,994%
		2020	46.434.428.090	65.113.188.050	71,31339976	71,313%
30	PBSA	2017	741.983.755.533	710.275.330.013	104,4642442	104,464%
		2018	467.458.331.096	499.065.259.583	93,66677446	93,667%
		2019	515.545.371.827	634.307.343.263	81,27690422	81,277%
		2020	484.044.833.406	249.973.011.766	193,6388372	193,639%
31	PORT	2017	575.688.931.000	772.245.538.000	74,54739492	74,547%
		2018	747.599.742.000	409.115.604.000	182,7355727	182,736%
		2019	898.145.532.000	628.274.109.000	142,9544078	142,954%
		2020	706.111.808.000	625.664.501.000	112,8578986	112,858%
32	POWR	2017	4.387.355.437.218	1.097.280.442.914	399,8390262	399,839%
		2018	4.969.898.764.512	5.900.713.700.552	84,22538386	84,225%
		2019	5.305.093.844.052	1.793.802.824.842	295,7456511	295,746%
		2020	6.237.916.255.518	7.505.775.288.934	83,10822021	83,108%
33	PPRE	2017	2.661.129.385.130	2.408.225.004.242	110,5016923	110,502%
		2018	3.118.829.362.600	2.740.789.211.959	113,7931129	113,793%
		2019	4.542.737.187.121	3.433.911.106.307	132,2904713	132,290%
		2020	3.994.868.772.421	3.079.420.543.326	129,727938	129,728%
34	PTPP	2017	29.907.849.095.888	20.697.217.178.882	144,501789	144,502%

		2018	37.534.483.162.953	36.522.885.215.828	102,7697646	102,770%
		2019	38.948.536.283.067	39.768.643.810.275	97,93780363	97,938%
		2020	33.924.938.550.674	37.986.826.929.242	89,30711326	89,307%
35	SSIA	2017	5.085.335.030.413	2.640.028.081.531	192,624278	192,624%
		2018	3.458.662.374.618	2.033.129.970.843	170,1151635	170,115%
		2019	4.057.603.566.934	1.913.172.966.844	212,087649	212,088%
		2020	3.004.087.951.852	1.862.687.652.750	161,2770637	161,277%
36	SUPR	2017	2.038.878.000.000	1.121.160.000.000	181,8543294	181,854%
		2018	2.073.521.000.000	1.536.265.000.000	134,9715707	134,972%
		2019	341.114.038.281	701.238.614.733	48,6445029	48,645%
		2020	540.587.740.483	266.899.627.855	202,5434598	202,543%
37	TBIG	2017	1.971.501.000.000	1.988.122.000.000	99,16398491	99,164%
		2018	2.027.465.000.000	4.424.937.000.000	45,81907042	45,819%
		2019	2.376.740.000.000	4.513.623.000.000	52,65703405	52,657%
		2020	3.227.394.000.000	4.777.876.000.000	67,5487183	67,549%
38	TGRA	2017	86.551.299.620	72.377.022.688	119,5839459	119,584%
		2018	84.878.968.376	61.318.883.592	138,4222337	138,422%
		2019	41.513.500.146	71.548.126.685	58,02178487	58,022%
		2020	13.204.775.945	20.643.035.189	63,96722102	63,967%
39	TLKM	2017	47.561.000.000.000	45.367.000.000.000	104,8361144	104,836%
		2018	43.268.000.000.000	46.261.000.000.000	93,53018741	93,530%
		2019	41.722.000.000.000	58.369.000.000.000	71,47972383	71,480%
		2020	46.503.000.000.000	69.093.000.000.000	67,30493682	67,305%
40	TOPS	2017	2.929.256.871.621	2.299.746.769.909	127,3730182	127,373%
		2018	2.537.853.383.544	1.739.558.731.651	145,890641	145,891%
		2019	1.902.928.482.134	1.766.602.535.969	107,7168431	107,717%
		2020	1.584.474.827.073	1.791.959.604.676	88,42134739	88,421%
41	TOTL	2017	2.531.966.565.000	1.994.003.155.000	126,9790651	126,979%
		2018	2.670.409.421.000	1.945.591.346.000	137,2543842	137,254%
		2019	2.282.904.040.000	1.604.722.681.000	142,2615924	142,262%
		2020	2.201.902.161.000	1.476.857.796.000	149,0937155	149,094%
42	TOWR	2017	3.049.717.000.000	2.230.487.000.000	136,7287503	136,729%
		2018	2.275.390.000.000	4.751.801.000.000	47,88479147	47,885%
		2019	2.474.389.000.000	4.565.104.000.000	54,20224819	54,202%
		2020	3.002.332.000.000	7.225.188.000.000	41,55368691	41,554%
43	WEGE	2017	4.169.736.533.163	2.152.114.413.619	193,7506903	193,751%
		2018	5.274.574.963.081	2.880.215.999.563	183,1312292	183,131%
		2019	5.087.145.594.388	3.057.900.430.761	166,3607338	166,361%
		2020	4.702.708.394.284	3.164.038.985.852	148,6299131	148,630%
44	WIKA	2017	34.910.108.265.000	25.975.617.297.000	134,3956829	134,396%
		2018	43.555.495.865.000	28.251.951.385.000	154,1680972	154,168%
		2019	42.335.471.858.000	30.349.456.945.000	139,4933423	139,493%
		2020	47.980.945.725.000	44.168.467.736.000	108,6316736	108,632%
45	WSKT	2017	52.427.017.359.620	52.309.197.858.063	100,2252367	100,225%
		2018	66.989.129.822.191	56.799.725.099.343	117,9391796	117,939%
		2019	49.037.842.886.120	45.023.495.139.583	108,9161175	108,916%

		2020	32.538.762.593.246	48.237.835.913.277	67,45485567	67,455%
46	ZBRA	2017	1.358.592.894	1.178.076.773	115,3229505	115,323%
		2018	1.080.365.641	805.628.210	134,1022605	134,102%
		2019	975.680.877	1.419.453.735	68,73636336	68,736%
		2020	1.220.764.274	884.098.201	138,0801672	138,080%
47	AKSI	2017	42.875.479.882	23.319.627.278	183,8600565	183,860%
		2018	96.565.714.378	67.653.178.520	142,7364042	142,736%
		2019	148.724.982.545	99.631.561.298	149,2749693	149,275%
		2020	165.109.516.135	114.959.432.645	143,6241571	143,624%
48	ASSA	2017	343.676.979.857	802.405.786.738	42,83082021	42,831%
		2018	536.760.828.132	1.150.241.108.007	46,66507086	46,665%
		2019	652.506.417.924	1.240.237.695.433	52,61140024	52,611%
		2020	627.688.164.688	1.436.932.364.028	43,68251286	43,683%
49	BIRD	2017	881.803.000.000	835.947.000.000	105,4855152	105,486%
		2018	1.071.773.000.000	1.614.987.000.000	66,36418745	66,364%
		2019	938.785.000.000	753.515.000.000	124,5874336	124,587%
		2020	1.241.604.000.000	639.864.000.000	194,0418589	194,042%
50	BLTA	2017	137.291.060.748	205.991.970.468	66,64874385	66,649%
		2018	112.815.828.618	183.034.486.116	61,63637848	61,636%
		2019	74.457.523.566	136.459.415.004	54,56385956	54,564%
		2020	91.161.192.228	180.173.956.776	50,59620927	50,596%
51	CMPP	2017	3.929.272.651.503	1.448.576.774.143	271,2505627	271,251%
		2018	5.102.306.827.118	2.702.446.236.529	188,8032686	188,803%
		2019	5.851.745.009.000	3.779.563.123.000	154,8259632	154,826%
		2020	5.813.129.864.000	2.561.081.486.000	226,9794966	226,979%
52	GIAA	2017	14.072.909.084.274	27.409.369.748.514	51,34342458	51,343%
		2018	19.353.173.741.880	34.957.825.833.444	55,3614914	55,361%
		2019	16.171.575.305.646	46.463.260.839.954	34,80508043	34,805%
		2020	7.652.235.824.112	9.252.405.581.810	82,70536518	82,705%
53	IATA	2017	156.167.402.490	358.338.640.206	43,58095527	43,581%
		2018	155.913.795.606	367.416.588.612	42,43515411	42,435%
		2019	76.975.379.832	41.979.461.642	183,3643806	183,364%
		2020	80.857.325.088	81.604.583.094	99,08429407	99,084%
54	LRNA	2017	39.276.676.941	28.184.532.860	139,3554299	139,355%
		2018	33.278.321.166	20.166.061.081	165,021424	165,021%
		2019	37.973.876.818	46.654.963.274	81,39300549	81,393%
		2020	19.404.955.562	24.273.678.406	79,94237724	79,942%
55	MIRA	2017	151.236.800.452	92.404.445.219	163,6683171	163,668%
		2018	131.453.924.595	98.024.488.205	134,1031481	134,103%
		2019	80.168.401.538	50.490.247.279	158,7799741	158,780%
		2020	55.211.778.498	47.140.889.442	117,1207823	117,121%
56	NELY	2017	111.105.582.339	78.400.443.369	141,7155026	141,716%
		2018	142.043.543.822	73.526.300.566	193,1873938	193,187%
		2019	134.012.941.477	93.179.545.509	143,8222742	143,822%
		2020	146.335.988.563	91.765.155.172	159,4679247	159,468%
57	SAFE	2017	38.974.363.181	72.544.718.357	53,72460472	53,725%

		2018	41.100.383.127	110.911.344.355	37,05696957	37,057%
		2019	25.440.029.596	75.967.041.916	33,48824563	33,488%
		2020	20.982.095.779	16.447.337.837	127,5713796	127,571%
58	SDMU	2017	85.463.939.468	79.820.531.573	107,0701207	107,070%
		2018	87.698.959.097	84.374.199.166	103,9404936	103,940%
		2019	64.816.994.246	111.678.713.109	58,03880833	58,039%
		2020	42.602.225.466	141.011.386.027	30,21190463	30,212%
59	SMDR	2017	3.039.211.220.598	2.691.655.493.850	112,9123407	112,912%
		2018	3.146.804.304.816	2.873.058.606.834	109,5280235	109,528%
		2019	3.183.972.160.728	2.510.170.859.274	126,8428461	126,843%
		2020	3.546.317.210.664	2.739.581.105.052	129,4474255	129,447%
60	TAXI	2017	452.880.577	533.710.769	84,85505695	84,855%
		2018	499.247.067	1.603.238.372	31,13991504	31,140%
		2019	209.703.468	720.977.430	29,08599621	29,086%
		2020	160.199.112	582.958.840	27,48034698	27,480%
61	TMAS	2017	414.746.140.998	818.827.483.785	50,65122376	50,651%
		2018	411.249.000.000	956.341.000.000	43,00233912	43,002%
		2019	518.941.000.000	982.055.000.000	52,84235608	52,842%
		2020	410.184.000.000	902.798.000.000	45,43474842	45,435%
62	WEH A	2017	22.696.768.887	56.398.943.588	40,24325181	40,243%
		2018	20.607.998.968	39.953.268.587	51,58025788	51,580%
		2019	20.607.998.968	39.953.268.587	51,58025788	51,580%
		2020	11.358.991.009	20.824.354.288	54,54666614	54,547%

Lampiran 5
Data Penelitian Variabel DER

No.	Kode	Tahun	Total Hutang	Total Ekuitas	DER
1	ACST	2017	869.352.000.000	1.437.127.000.000	0,604923573
		2018	509.598.000.000	1.426.793.000.000	0,357163233
		2019	160.043.000.000	286.476.000.000	0,558661109
		2020	931.074.000.000	324.032.000.000	2,873401392
2	ADHI	2017	5.463.030.586.953	5.869.917.425.997	0,930682698
		2018	9.833.342.873.624	6.285.271.896.258	1,564505567
		2019	6.681.535.534.528	6.834.297.680.021	0,977647719
		2020	6.519.078.179.194	5.574.810.447.358	1,169381137
3	BALI	2017	1.283.948.717.673	1.137.754.931.077	1,128493213
		2018	743.784.175.271	1.693.869.165.990	0,439103675
		2019	2.249.372.866.307	1.898.316.456.446	1,184930394
		2020	2.472.095.850.875	2.179.844.124.813	1,134070011
4	BTEL	2017	14.873.446.000.000	-14.155.424.000.000	-1,050724161
		2018	16.132.748.000.000	-15.419.243.000.000	-1,046273672
		2019	14.963.526.000.000	-14.952.292.000.000	-1,000751323
		2020	11.306.819.000.000	-11.303.553.000.000	-1,000288936
5	BUKK	2017	1.949.859.993.000	1.557.437.852.000	1,251966485
		2018	446.802.779.000	1.967.493.629.000	0,227092364
		2019	2.297.552.040.000	2.441.612.577.000	0,94099779
		2020	2.135.099.539.000	2.841.122.054.000	0,751498703
6	CASS	2017	1.108.203.297.000	798.831.533.000	1,38728036
		2018	1.174.852.293.000	836.031.177.000	1,405273302
		2019	1.023.399.000.000	589.042.000.000	1,737395636
		2020	2.456.750.000.000	628.423.000.000	3,909389058
7	CENT	2017	3.526.720.000.000	2.968.115.000.000	1,18820194
		2018	4.168.918.000.000	3.038.424.000.000	1,372065913
		2019	4.714.193.000.000	3.014.892.000.000	1,563635779
		2020	5.157.414.000.000	2.471.739.000.000	2,086552828
8	CMNP	2017	5.148.271.194.235	5.588.636.863.549	0,921203385
		2018	6.260.605.007.572	6.837.900.579.136	0,91557415
		2019	6.537.089.042.000	7.916.425.674.000	0,8257627
		2020	6.688.728.938.000	9.809.194.309.000	0,681883621
9	DGIK	2017	1.034.401.126.690	786.397.677.634	1,315366457
		2018	1.063.438.648.353	664.387.385.499	1,600630403
		2019	965.046.457.667	671.154.631.861	1,437889887
		2020	960.900.233.480	646.077.347.978	1,487283584
10	EXCL	2017	4.690.591.000.000	21.630.850.000.000	0,216847281
		2018	9.270.856.000.000	18.343.098.000.000	0,505413862
		2019	3.403.276.000.000	19.121.966.000.000	0,177977306
		2020	8.607.431.000.000	19.137.366.000.000	0,449770935
11	FREN	2017	14.869.630.119.030	9.244.869.557.378	1,608419678

		2018	12.765.589.253.394	12.448.005.823.642	1,025512796
		2019	26.914.975.380.320	12.735.486.798.019	2,113384106
		2020	26.318.344.155.226	12.365.932.390.850	2,128294359
12	GMFI	2017	11.397.752.036.547	4.361.156.656.650	2,613469988
		2018	6.625.865.825.923	4.694.465.472.594	1,411420718
		2019	7.904.283.941.274	3.783.356.770.722	2,089225104
		2020	1.480.935.175.464	-3.052.499.910.408	-0,485154863
13	GOLD	2017	99.093.766.313	83.319.102.861	1,189328292
		2018	145.167.764.000	94.051.820.000	1,543487027
		2019	1.338.260.378.000	296.702.693.000	4,510442303
		2020	1.228.616.358.000	309.735.865.000	3,966658359
14	HADE	2017	153.495.068.161	70.831.390.611	2,167048632
		2018	111.974.126.508	75.644.472.256	1,480268461
		2019	40.220.887.454	15.637.092.641	2,572146139
		2020	14.817.646.849	13.781.387.182	1,075192697
15	IBST	2017	2.037.803.725.474	4.317.467.149.606	0,471990557
		2018	2.504.220.878.822	5.221.380.253.601	0,479608984
		2019	2.090.312.252.257	5.802.718.740.462	0,360229807
		2020	4.210.975.933.401	6.201.850.319.816	0,678987031
16	IDPR	2017	633.591.878.895	1.211.586.173.785	0,522944131
		2018	701.284.265.174	1.222.793.413.710	0,573510012
		2019	1.780.919.773.607	1.204.083.145.157	1,479067107
		2020	1.741.121.593.871	767.610.554.550	2,268235609
17	IPCM	2017	1.352.326.409.000	1.004.021.361.000	1,346909998
		2018	1.118.037.677.000	1.041.156.112.000	1,073842495
		2019	3.199.892.353.000	1.079.412.237.000	2,964476632
		2020	1.316.642.933.000	1.091.647.051.000	1,206106801
18	ISAT	2017	4.845.506.000.000	14.815.534.000.000	0,327055778
		2018	11.003.340.000.000	12.136.247.000.000	0,906650961
		2019	9.105.807.000.000	13.707.193.000.000	0,664308659
		2020	4.865.344.000.000	12.913.396.000.000	0,376767196
19	JKON	2017	6.799.503.533.000	2.403.011.783.000	2,829575611
		2018	12.221.760.533.000	2.582.496.255.000	4,732537563
		2019	8.230.341.912.000	2.967.766.960.000	2,773243999
		2020	8.882.247.833.000	2.683.067.425.000	3,310482528
20	JSMR	2017	6.833.333.269.000	18.359.439.521.000	0,37219727
		2018	12.219.614.991.000	20.198.985.799.000	0,604961809
		2019	16.493.833.000.000	23.185.737.000.000	0,711378422
		2020	9.311.031.000.000	24.775.615.000.000	0,375814324
21	KARW	2017	249.479.661.900	-486.907.774.854	-0,512375597
		2018	332.287.063.354	-467.643.784.266	-0,710555929
		2019	782.946.433.560	-484.612.391.526	-1,61561373
		2020	380.966.383.052	-483.627.600.426	-0,787726719
22	KBLV	2017	6.417.462.000.000	5.672.011.000.000	1,131426226
		2018	1.671.354.000.000	1.304.372.000.000	1,281347652

		2019	1.228.754.000.000	945.741.000.000	1,299250006
		2020	1.680.226.000.000	925.821.000.000	1,814849739
23	LAPD	2017	1.264.138.654.000	407.374.903.000	3,103133366
		2018	3.224.621.000	748.095.000	4,310443192
		2019	66.456.643.000	-86.265.405.000	-0,770374207
		2020	259.194.417.000	-140.272.865.000	-1,847787289
24	LINK	2017	1.242.039.000.000	4.524.187.000.000	0,274533082
		2018	1.272.512.000.000	4.751.099.000.000	0,267835295
		2019	1.996.559.000.000	4.656.415.000.000	0,428776
		2020	3.177.089.000.000	4.622.714.000.000	0,687277863
25	META	2017	2.785.074.146.589	2.535.222.488.009	1,098552162
		2018	4.326.434.811.920	2.979.256.305.177	1,452186173
		2019	5.883.612.956.061	3.193.786.823.248	1,842205908
		2020	7.491.575.503.978	3.355.107.888.771	2,232886617
26	MPOW	2017	185.685.743.000	146.765.342.000	1,265187956
		2018	665.931.351.000	146.880.769.000	4,533822607
		2019	928.111.815.000	146.929.568.000	6,316712338
		2020	813.627.689.000	144.480.207.000	5,631412814
27	MTRA	2017	327.921.034.337	133.714.301.794	2,452400603
		2018	616.511.486.713	113.028.172.659	5,454493974
		2019	222.486.283.630	101.123.253.799	2,200149573
		2020	6.855.187.376.315	5.517.092.083.693	1,242536335
28	NRCA	2017	4.139.310.048.741	1.202.856.795.079	3,441232627
		2018	1.046.474.842.586	1.208.236.923.054	0,866117251
		2019	1.241.648.295.607	1.221.164.716.147	1,016773806
		2020	4.068.303.801.217	1.153.155.372.350	3,527975413
29	OASA	2017	6.098.676.746	-48.842.640.850	-0,12486378
		2018	664.368.510	-48.110.828.180	-0,013809126
		2019	61.928.158.975	46.431.713.624	1,333747005
		2020	64.429.116.050	46.410.931.749	1,388231471
30	PBSA	2017	221.659.389.910	619.740.131.472	0,357665058
		2018	1.121.442.380.012	543.295.495.465	2,064148128
		2019	185.055.593.387	537.848.070.509	0,344066668
		2020	966.214.951.770	536.015.720.910	1,802586965
31	PORT	2017	1.139.593.474.000	951.752.935.000	1,197362711
		2018	1.135.420.664.000	934.579.240.000	1,214900369
		2019	1.200.411.435.000	1.023.261.125.000	1,173123268
		2020	1.342.013.690.000	893.011.012.000	1,502796351
32	POWR	2017	7.744.727.312.584	9.130.089.892.926	0,848264081
		2018	9.534.852.598.188	9.134.050.179.348	1,043880033
		2019	9.486.656.993.064	9.407.804.077.980	1,008381649
		2020	9.588.359.058.348	9.563.646.620.634	1,002583997
33	PPRE	2017	2.685.440.095.081	2.440.147.209.753	1,100523806
		2018	3.419.240.305.299	2.836.755.888.328	1,205334699
		2019	4.598.782.774.639	3.162.080.634.727	1,454353417

		2020	4.053.982.219.401	2.841.999.826.323	1,42645407
34	PTPP	2017	7.539.670.430.514	14.243.110.484.597	0,529355609
		2018	6.233.538.927.553	16.315.611.975.419	0,382059768
		2019	1.118.567.863.618	15.011.958.323.485	0,074511789
		2020	9.465.460.560.026	14.006.990.090.950	0,675766921
35	SSIA	2017	4.374.602.549.195	4.476.834.418.206	0,977164251
		2018	3.019.160.765.637	4.385.006.334.887	0,688519134
		2019	3.614.266.973.106	4.478.179.841.864	0,807083927
		2020	5.394.293.916.916	4.231.074.621.473	1,274922898
36	SUPR	2017	1.516.658.000.000	4.093.410.000.000	0,370512116
		2018	1.700.576.000.000	2.969.905.000.000	0,572602827
		2019	12.290.965.670	123.672.916.645	0,09938284
		2020	489.681.358.937	604.315.136.804	0,810307949
37	TBIG	2017	1.410.705.000.000	3.185.080.000.000	0,442910382
		2018	1.434.182.000.000	3.679.565.000.000	0,389769443
		2019	4.348.426.000.000	5.523.284.000.000	0,787289953
		2020	7.217.465.000.000	9.303.838.000.000	0,775751362
38	TGRA	2017	390.448.927.642	359.977.315.082	1,084648702
		2018	308.492.991.628	362.329.446.493	0,851415734
		2019	407.132.495.902	352.904.925.341	1,153660566
		2020	486.206.022.360	357.577.762.119	1,359721084
39	TLKM	2017	86.354.000.000.000	112.130.000.000.000	0,770123963
		2018	88.893.000.000.000	117.303.000.000.000	0,757806706
		2019	103.958.000.000.000	117.250.000.000.000	0,886635394
		2020	106.054.000.000.000	120.889.000.000.000	0,87728412
40	TOPS	2017	1.138.299.025.766	1.339.740.762.053	0,849641257
		2018	2.005.451.990.651	1.369.134.238.594	1,464759214
		2019	1.568.462.877.190	1.182.170.877.834	1,326764943
		2020	1.504.669.513.197	1.182.170.877.834	1,272802047
41	TOTL	2017	2.232.994.466.000	1.010.099.008.000	2,210668903
		2018	2.176.607.420.000	1.052.110.737.000	2,068800691
		2019	1.886.089.201.000	1.076.904.500.000	1,751398755
		2020	1.749.895.710.000	1.139.164.028.000	1,536122689
42	TOWR	2017	5.661.666.000.000	7.101.812.000.000	0,797214288
		2018	14.926.338.000.000	8.033.280.000.000	1,858062709
		2019	18.905.074.000.000	8.760.621.000.000	2,157960492
		2020	24.065.502.000.000	10.184.048.000.000	2,363058579
43	WEGE	2017	2.883.989.017.906	1.723.739.164.907	1,673100592
		2018	3.753.471.504.858	2.136.828.455.704	1,756561925
		2019	3.737.909.282.247	2.459.404.829.875	1,519843027
		2020	3.886.978.460.908	2.194.904.415.741	1,770910128
44	WIKA	2017	11.051.949.689.000	14.631.824.613.000	0,755336397
		2018	14.014.686.674.000	17.215.314.565.000	0,814082521
		2019	12.895.114.167.000	19.215.732.897.000	0,67107064
		2020	11.451.760.142.000	16.657.425.071.000	0,687486817

45	WSKT	2017	15.140.936.029.129	22.754.824.809.495	0,665394533
		2018	45.504.462.872.769	28.887.118.750.867	1,575251006
		2019	23.470.790.161.572	29.118.469.188.999	0,806044782
		2020	19.011.405.294.715	16.577.554.765.290	1,146816015
46	ZBRA	2017	2.966.439.240	-7.520.958.089	-0,394423052
		2018	3.071.764.529	-7.847.259.572	-0,391444236
		2019	4.663.887.082	-9.086.335.053	-0,513285836
		2020	7.309.843.161	-10.623.656.632	-0,688072235
47	AKSI	2017	32.284.403.032	82.960.192.466	0,389155354
		2018	165.200.682.053	109.805.291.234	1,504487445
		2019	171.206.489.746	113.971.077.993	1,502192423
		2020	191.770.130.645	106.491.113.645	1,800808763
48	ASSA	2017	2.321.587.255.114	985.809.663.441	2,355005577
		2018	2.924.124.201.613	1.138.411.931.126	2,568599399
		2019	3.511.071.376.393	1.338.152.253.649	2,623820546
		2020	3.731.575.182.568	1.439.319.915.699	2,592596088
49	BIRD	2017	1.185.562.000.000	4.930.925.000.000	0,240433996
		2018	1.489.996.000.000	5.265.161.000.000	0,282991536
		2019	2.016.202.000.000	5.408.102.000.000	0,372811386
		2020	2.017.591.000.000	5.235.523.000.000	0,385365703
50	BLTA	2017	706.598.824.182	457.834.630.806	1,543349447
		2018	604.433.500.614	413.139.277.032	1,463025992
		2019	524.273.786.994	437.165.127.804	1,199258023
		2020	544.211.406.942	398.123.045.424	1,366942741
51	CMPP	2017	9.148.271.194.235	5.588.636.863.549	1,636941426
		2018	9.260.605.007.572	6.837.900.579.136	1,354305302
		2019	12.537.089.042.000	7.916.425.674.000	1,583680509
		2020	16.688.728.938.000	9.809.194.309.000	1,70133534
52	GIAA	2017	19.301.886.099.966	13.370.185.730.400	1,443651307
		2018	19.367.503.880.268	12.981.106.561.464	1,491976342
		2019	13.269.324.217.346	10.277.523.671.442	1,291101304
		2020	17.598.112.375.348	-27.711.411.810.714	-0,635049289
53	IATA	2017	1.479.928.793.512	629.013.258.942	2,352778375
		2018	1.428.453.798.370	547.677.971.448	2,608200207
		2019	1.360.842.891.880	510.601.663.314	2,665175203
		2020	554.961.532.062	213.622.682.424	2,597858644
54	LRNA	2017	45.197.080.820	211.881.509.898	0,213313001
		2018	44.014.632.463	268.044.810.814	0,164206247
		2019	41.462.629.189	261.174.167.488	0,15875471
		2020	52.352.752.945	218.155.849.825	0,23997868
55	MIRA	2017	145.032.607.737	228.539.944.408	0,634605071
		2018	96.461.435.704	224.316.166.520	0,430024448
		2019	116.925.646.360	234.557.407.552	0,498494793
		2020	101.678.044.013	215.353.920.521	0,472143919
56	NELY	2017	31.209.419.166	385.077.162.794	0,081047183

		2018	50.960.583.715	423.384.891.038	0,120364672
		2019	65.436.471.797	462.031.414.941	0,141627754
		2020	1.269.298.714.658	498.749.611.556	2,544961811
57	SAFE	2017	88.300.631.879	-40.050.898.906	-2,204710363
		2018	108.464.934.756	-60.623.120.392	-1,789167797
		2019	98.955.063.516	-51.502.854.672	-1,921351043
		2020	91.040.622.215	-68.918.020.573	-1,320998796
58	SDMU	2017	162.869.274.046	222.576.901.482	0,731743829
		2018	170.104.193.824	192.261.500.646	0,884754323
		2019	66.615.624.916	51.205.422.435	1,300948645
		2020	9.445.987.429	7.736.850.426	1,220908627
59	SMDR	2017	4.033.358.820.126	4.363.930.686.960	0,924249057
		2018	4.181.023.360.836	4.373.192.258.616	0,956057524
		2019	3.856.493.133.918	3.520.173.566.988	1,095540621
		2020	4.740.313.523.994	3.448.130.200.686	1,374748994
60	TAXI	2017	1.763.500.314	246.512.696	7,153791032
		2018	1.853.612.051	-584.587.091	-3,17080565
		2019	233.327.880	-454.062.549	-0,513867265
		2020	763.628.958	-520.326.619	-1,46759541
61	TMAS	2017	1.895.433.894.137	1.022.944.320.320	1,852919906
		2018	1.768.011.000.000	1.069.415.000.000	1,653250609
		2019	2.082.994.000.000	1.183.157.000.000	1,760538965
		2020	2.626.095.000.000	1.210.945.000.000	2,168632762
62	WEHA	2017	178.481.685.363	152.922.445.170	1,167138579
		2018	1.117.734.528.422	151.868.100.767	7,35990325
		2019	1.117.734.528.422	151.868.100.767	7,35990325
		2020	402.887.883.668	117.997.020.822	3,414390303

Lampiran 6
Data Penelitian Variabel EPS

No.	Kode	Tahun	Laba Bersih	Jumlah Saham Beredar	EPS
1	ACST	2017	153.791.000.000	16900000000	9,100059172
		2018	21.419.000.000	2700000000	7,932962963
		2019	21.849.000.000	2700000000	8,092222222
		2020	40.079.000.000	6425160000	6,237821315
2	ADHI	2017	517.059.848.207	149572849390	3,456909796
		2018	645.029.449.105	121560849376	5,306226901
		2019	665.048.421.529	90560849376	7,343663693
		2020	23.702.652.447	3560849376	6,656460284
3	BALI	2017	61.526.993.538	9634456700	6,386140439
		2018	50.353.175.264	6664476700	7,55545822
		2019	46.024.437.201	6934592500	6,636934643
		2020	84.403.215.805	9934592500	8,49589108
4	BTEL	2017	-1.496.482.000.000	1923199967739040	-0,000778121
		2018	-720.575.000.000	12426773904635	-0,057985685
		2019	-13.280.000.000	136822665755	-0,097059942
		2020	-108.137.000.000	1936822665755	-0,055832164
5	BUKK	2017	180.548.926.000	21692852000	8,322968598
		2018	61.435.263.000	9640452000	6,372653793
		2019	91.956.774.000	12640452000	7,274801091
		2020	423.714.832.000	89140452000	4,753339505
6	CASS	2017	23.071.667.000	4086950000	5,645204125
		2018	196.632.736.000	28999780000	6,780490611
		2019	52.116.000.000	9086950000	5,735257705
		2020	82.770.000.000	9086950000	9,108666824
7	CENT	2017	-87.047.000.000	1231183464900	-0,070701892
		2018	35.637.000.000	31183464900	1,142817199
		2019	8.912.000.000	131183464900	0,067935391
		2020	-44.181.000.000	1231183464900	-0,035884985
8	CMNP	2017	393.061.258.413	67345831944	5,836460061
		2018	730.583.775.834	86620831944	8,434273366
		2019	689.853.467.000	89628831900	7,696780739
		2020	375.100.100.000	49431247916	7,58831945
9	DGIK	2017	15.467.633.459	5541165000	2,791404598
		2018	-17.308.895.868	119541165000	-0,144794439
		2019	1.223.668.094	125541165000	0,009747146
		2020	-14.968.049.244	125541165000	-0,119228217
10	EXCL	2017	375.244.000.000	110687960423	3,390106734
		2018	-3.296.890.000.000	41820687960423	-0,078833949
		2019	712.579.000.000	119687960423	5,95363976
		2020	371.598.000.000	110706012530	3,356619857
11	FREN	2017	-122.735.742.456	1703705870101	-0,072040453

		2018	-252.834.007.240	2771114685667	-0,091239099
		2019	-187.771.846.923	1217964239610	-0,154168604
		2020	-523.602.951.388	2663262540757	-0,196602079
12	GMFI	2017	226.596.829.438	28233511500	8,02581108
		2018	435.630.779.058	128233511500	3,397167979
		2019	-42.622.315.026	298233511500	-0,142915914
		2020	-42.628.940.228	298233511500	-0,142938129
13	GOLD	2017	-1.057.304.076	53697600000	-0,019689969
		2018	8.081.959.000	1314600000	6,147846493
		2019	7.054.944.000	1277276000	5,523429549
		2020	13.159.949.000	3665000759	3,590708397
14	HADE	2017	-2.318.582.018	32120000000	-0,072184994
		2018	3.707.825.019	2120000000	1,748974066
		2019	-247.006.790	2120000000	-0,116512637
		2020	-441.435.591	2120000000	-0,208224335
15	IBST	2017	262.126.036.511	28350904927	9,245773184
		2018	146.006.831.186	17350904927	8,41494042
		2019	128.831.147.635	14950904927	8,616946483
		2020	114.141.352.070	14950904927	7,634410935
16	IDPR	2017	114.258.186.025	16373860000	6,978084949
		2018	31.180.315.557	8003000000	3,896078415
		2019	-1.509.738.431	16003000000	-0,094340963
		2020	-22.162.811.564	288973000000	-0,076695095
17	IPCM	2017	86.417.047.000	15284811100	5,653785738
		2018	72.807.226.000	8414611100	8,652476643
		2019	25.847.892.000	5284811100	4,890977466
		2020	32.349.650.000	5284811100	6,12125001
18	ISAT	2017	1.301.929.000.000	132433933500	9,830781021
		2018	-185.059.000.000	925833987500	-0,199883567
		2019	1.630.372.000.000	175433933500	9,293367409
		2020	-630.160.000.000	2995483978500	-0,210370012
19	JKON	2017	309.948.018.000	86308519860	3,591163636
		2018	268.229.012.000	86308519860	3,107792978
		2019	202.283.267.000	86308519860	2,343723045
		2020	51.834.425.000	86308519860	0,600571358
20	JSMR	2017	2.093.656.062.000	277257871200	7,551295308
		2018	2.036.491.035.000	287257871200	7,089417695
		2019	2.073.888.000.000	287257871200	7,219603736
		2020	-41.629.000.000	227657877600	-0,182857718
21	KARW	2017	8.611.207.006	1587152700	5,425569327
		2018	7.372.010.976	1587152700	4,644802593
		2019	9.777.492.020	1587152700	6,160397812
		2020	1.988.370.826	587152700	3,386462884
22	KBLV	2017	-94.888.000.000	898842767918	-0,10556685
		2018	-12.434.000.000	191742167907	-0,064847499

		2019	-21.057.000.000	191742167907	-0,109819349
		2020	-21.478.000.000	191742167907	-0,112015006
23	LAPD	2017	-9.697.954.000	12966350160	-0,747932447
		2018	-12.989.000	4957350190	-0,00262015
		2019	-59.414.000	3966350139	-0,014979515
		2020	-9.760.834.000	189451950180	-0,051521423
24	LINK	2017	207.278.000.000	25042649384	8,276999643
		2018	188.918.000.000	19042649384	9,920783405
		2019	194.531.000.000	19863195484	9,793540025
		2020	141.707.000.000	19863195484	7,134149191
25	META	2017	93.115.243.054	15235671880	6,11165978
		2018	217.085.701.116	29522824669	7,353148066
		2019	205.366.733.531	27710708194	7,411096537
		2020	112.621.885.604	17710708194	6,358971328
26	MPOW	2017	12.364.843.000	1816997053	6,805097994
		2018	3.063.294.000	816997053	3,749455385
		2019	3.078.554.000	816997053	3,768133543
		2020	-314.994.000	816997053	-0,385550962
27	MTRA	2017	10.006.363.826	770000000	12,9952777
		2018	-2.927.196.797	11570000000	-0,252998859
		2019	-1.085.139.491	12770000000	-0,084975684
		2020	220.371.532.807	33770000000	6,52565984
28	NRCA	2017	153.443.549.305	18996258390	8,077566969
		2018	91.967.950.221	12496258344	7,359638997
		2019	101.155.011.546	12496258344	8,094823967
		2020	55.122.851.471	8496258344	6,487897288
29	OASA	2017	-1.384.856.717	11958600000	-0,115804251
		2018	-758.342.670	11958600000	-0,063414001
		2019	-1.671.122.556	11958600000	-0,139742324
		2020	-468.118.875	11358600000	-0,041212726
30	PBSA	2017	46.579.759.550	8500000000	5,479971712
		2018	42.264.288.073	7500000000	5,63523841
		2019	13.287.142.235	1500000000	8,858094823
		2020	43.151.541.644	6500000000	6,638698714
31	PORT	2017	28.087.134.000	2813941985	9,981419002
		2018	-12.205.111.000	112813941985	-0,108187967
		2019	-22.546.728.000	212813941985	-0,105945728
		2020	-21.745.370.000	212813941985	-0,102180195
32	POWR	2017	630.792.273.846	96087156000	6,564792841
		2018	1.125.177.399.822	122087156000	9,216181593
		2019	819.164.703.118	116087156000	7,056462845
		2020	1.066.117.117.194	126087156000	8,455398242
33	PPRE	2017	244.550.466.396	40224271000	6,079674294
		2018	132.298.157.985	40224271000	3,289013193
		2019	439.253.263.108	110224271000	3,98508658

		2020	115.881.928.744	40224271000	2,880895685
34	PTPP	2017	1.723.852.894.286	196199897354	8,786206912
		2018	1.958.993.059.360	196199897354	9,984679328
		2019	1.048.153.079.883	197269897380	5,313294597
		2020	266.269.870.851	116199897354	2,291481119
35	SSIA	2017	241.357.001.429	114705249440	2,104149571
		2018	89.833.255.584	14705249440	6,108924296
		2019	136.311.060.539	14705249440	9,26955106
		2020	-77.287.251.636	534705249440	-0,144541786
36	SUPR	2017	330.962.000.000	81137579698	4,079022338
		2018	-123.843.000.000	556137579698	-0,222684106
		2019	8.617.530.063	1137579698	7,575319846
		2020	-22.516.517.833	241137579698	-0,093376229
37	TBIG	2017	339.029.000.000	58531399889	5,792258525
		2018	202.632.000.000	19531399889	10,37467878
		2019	566.121.000.000	72656999445	7,791692532
		2020	1.066.576.000.000	122656999445	8,695598334
38	TGRA	2017	640.909.823	2750000000	0,233058117
		2018	2.372.679.833	1275000000	0,186092536
		2019	-2.175.961.000	1275000000	-0,170663608
		2020	1.789.997.561	2750000000	0,650908204
39	TLKM	2017	2.701.000.000.000	260799996400	10,35659523
		2018	6.979.000.000.000	692750000000	10,07434139
		2019	7.592.000.000.000	1149062216600	6,607127004
		2020	9.563.000.000.000	949062216600	10,07626248
40	TOPS	2017	116.502.063.663	18666000000	6,241404889
		2018	30.706.731.540	3333000000	0,921294076
		2019	-42.977.027.759	23333000000	-0,184189893
		2020	-35.279.511.457	23333000000	-0,151200066
41	TOTL	2017	31.269.085.000	3410000000	9,169819648
		2018	204.418.079.000	29790700204	6,86180847
		2019	75.502.010.000	9412000000	8,021888015
		2020	108.580.758.000	1641000000	6,616743327
42	TOWR	2017	100.138.000.000	10202925000	9,814636489
		2018	200.060.000.000	51014625000	3,921620516
		2019	353.089.000.000	51014625000	6,921328933
		2020	853.617.000.000	151014625000	5,652545242
43	WEGE	2017	295.745.800.040	119572000000	2,47337002
		2018	144.498.792.703	19572000000	7,382934432
		2019	156.366.738.475	19572000000	7,989308117
		2020	156.349.499.437	19572000000	7,988427316
44	WIKA	2017	1.356.115.489.000	198969951372	6,815679853
		2018	2.073.299.864.000	458969958690	4,517288822
		2019	2.621.015.140.000	1189699513765	2,203090032
		2020	322.342.513.000	118969951372	2,709444774

45	WSKT	2017	4.201.572.490.754	513573902600	8,181047498
		2018	4.619.567.705.553	513573951000	8,994941618
		2019	1.028.898.367.891	178273951670	5,771445342
		2020	-495.726.146.546	913573951000	-0,5426229
46	ZBRA	2017	115.515.650	1856133009	0,062234576
		2018	-470.555.320	1856133009	-0,253513793
		2019	-994.291.194	1989107240	-0,499868068
		2020	-22.794.234	856133009	-0,026624641
47	AKSI	2017	14.754.356.376	1720000000	8,578114172
		2018	11.845.098.768	1720000000	6,88668533
		2019	4.177.237.649	720000000	5,801718957
		2020	3.036.178.470	720000000	4,216914542
48	ASSA	2017	103.308.394.513	19397500000	5,325861297
		2018	142.242.410.935	38397557980	3,704465034
		2019	91.614.940.880	38397500000	2,385961088
		2020	63.896.421.980	127977500000	0,499278561
49	BIRD	2017	427.495.000.000	132502100000	3,226326224
		2018	460.273.000.000	132502100000	3,473703436
		2019	315.622.000.000	52502100000	6,011607155
		2020	-163.183.000.000	485762806900	-0,335931442
50	BLTA	2017	-5.135.001.930	123483317538	-0,04158458
		2018	77.382.859.434	63483317538	1,218947945
		2019	-12.442.211.586	125940187103	-0,098794609
		2020	-11.654.107.728	125940187103	-0,092536846
51	CMPP	2017	693.061.258.413	92280724441	7,510357798
		2018	730.583.775.834	80685124441	9,054751801
		2019	689.853.467.000	90685124441	7,607129298
		2020	375.100.100.000	119885000000	3,128832631
52	GIAA	2017	-143.363.587.636	1195886576254	-0,119880589
		2018	71.571.108.696	25886576254	2,76479624
		2019	92.100.644.430	25886576254	3,557853442
		2020	-1.761.499.862.454	2925886576254	-0,602039695
53	IATA	2017	-36.498.160.986	149979518088	-0,243354302
		2018	-33.363.160.424	169779518088	-0,196508747
		2019	-70.924.212.900	163997665878	-0,432470868
		2020	-8.442.510.178	110697665114	-0,07626638
54	LRNA	2017	-8.483.410.461	24350000022	-0,34839468
		2018	-9.874.068.816	24350000022	-0,405505906
		2019	-6.857.140.631	25350000022	-0,270498644
		2020	-3.027.059.389	5350000022	-0,565805491
55	MIRA	2017	-9.051.493.787	35661456279	-0,253817279
		2018	59.476.541	8487452480	0,007007585
		2019	-3.222.370.200	16968852039	-0,189899128
		2020	-7.218.177.373	19761465470	-0,365265288
56	NELY	2017	24.270.494.120	6350000000	3,822125058

		2018	47.752.666.735	6350000000	7,520104998
		2019	52.344.151.967	6350000000	8,243173538
		2020	43.944.061.538	7350000000	5,978783883
57	SAFE	2017	-4.106.809.034	4615145012	-0,88985482
		2018	-1.514.021.923	1615145012	-0,937390706
		2019	907.437.993	915145012	0,991578363
		2020	-6.589.816.911	17655198098	-0,373250805
58	SDMU	2017	-4.800.386.197	5135225000	-0,93479569
		2018	-95.779.177	1135225000	-0,084370215
		2019	-24.089.028	1135225000	-0,021219607
		2020	-4.065.964	1135225000	-0,003581637
59	SMDR	2017	164.541.378.576	19275120000	8,53646455
		2018	22.610.390.058	3275120000	6,903682936
		2019	-37.827.376.036	173275120000	-0,21830818
		2020	-2.100.390.560	3275120000	-0,64131713
60	TAXI	2017	-2.102.310	2145600000	-0,000979824
		2018	-36.820.231	2145600000	-0,017160809
		2019	-16.072.942	6145600000	-0,002615358
		2020	-5.221.960	6145600000	-0,000849707
61	TMAS	2017	53.358.287.358	9141030000	5,837229214
		2018	34.819.000.000	8141030000	4,276977238
		2019	90.615.000.000	9705150000	9,336795413
		2020	52.214.000.000	15705150000	3,324641917
62	WEHA	2017	3.190.724.918	886411265	3,599598791
		2018	4.518.959.735	886411265	5,098039605
		2019	4.518.959.735	886411265	5,098039605
		2020	-3.601.480.667	5367488265	-0,670980632

Lampiran 7
Data Harga Saham

No.	KODE	Tahun	HARGA SAHAM
1	ACST	2017	1460
		2018	1555
		2019	970
		2020	440
2	ADHI	2017	1885
		2018	1585
		2019	1175
		2020	1535
3	BALI	2017	1530
		2018	1560
		2019	1090
		2020	800
4	BTEL	2017	650
		2018	650
		2019	650
		2020	650
5	BUKK	2017	1550
		2018	1900
		2019	1400
		2020	1105
6	CASS	2017	900
		2018	710
		2019	620
		2020	270
7	CENT	2017	680
		2018	686
		2019	673
		2020	142
8	CMNP	2017	1540
		2018	1280
		2019	1855
		2020	1540
9	DGIK	2017	658
		2018	650
		2019	650
		2020	650
10	EXCL	2017	2960
		2018	1980
		2019	3150
		2020	2730
11	FREN	2017	450
		2018	478

		2019	138
		2020	367
12	GMFI	2017	318
		2018	216
		2019	172
		2020	153
13	GOLD	2017	560
		2018	540
		2019	222
		2020	230
14	HADE	2017	650
		2018	750
		2019	650
		2020	650
15	IBST	2017	2100
		2018	2300
		2019	2525
		2020	2250
16	IDPR	2017	1050
		2018	890
		2019	368
		2020	214
17	IPCM	2017	434
		2018	490
		2019	175
		2020	356
18	ISAT	2017	1800
		2018	1685
		2019	2910
		2020	2050
19	JKON	2017	540
		2018	364
		2019	500
		2020	400
20	JSMR	2017	2400
		2018	1280
		2019	1175
		2020	1630
21	KARW	2017	491
		2018	484
		2019	464
		2020	475
22	KBLV	2017	428
		2018	700
		2019	274
		2020	410

23	LAPD	2017	450
		2018	450
		2019	450
		2020	450
24	LINK	2017	1500
		2018	1900
		2019	1960
		2020	1410
25	META	2017	216
		2018	206
		2019	220
		2020	224
26	MPOW	2017	278
		2018	114
		2019	110
		2020	271
27	MTRA	2017	310
		2018	360
		2019	338
		2020	244
28	NRCA	2017	380
		2018	386
		2019	384
		2020	378
29	OASA	2017	398
		2018	368
		2019	420
		2020	368
30	PBSA	2017	1750
		2018	705
		2019	700
		2020	595
31	PORT	2017	358
		2018	550
		2019	505
		2020	412
32	POWR	2017	1300
		2018	890
		2019	1000
		2020	710
33	PPRE	2017	416
		2018	318
		2019	240
		2020	262
34	PTPP	2017	1460
		2018	1805

		2019	1585
		2020	1865
35	SSIA	2017	515
		2018	500
		2019	655
		2020	575
36	SUPR	2017	1800
		2018	1800
		2019	3280
		2020	1100
37	TBIG	2017	1425
		2018	1600
		2019	1230
		2020	1630
38	TGRA	2017	545
		2018	800
		2019	140
		2020	148
39	TLKM	2017	1440
		2018	1750
		2019	1970
		2020	1310
40	TOPS	2017	1580
		2018	830
		2019	270
		2020	550
41	TOTL	2017	660
		2018	560
		2019	436
		2020	370
42	TOWR	2017	2000
		2018	690
		2019	805
		2020	960
43	WEGE	2017	272
		2018	240
		2019	306
		2020	256
44	WIKA	2017	1550
		2018	1655
		2019	1990
		2020	1985
45	WSKT	2017	2210
		2018	1680
		2019	1485
		2020	1440

46	ZBRA	2017	550
		2018	550
		2019	550
		2020	550
47	AKSI	2017	292
		2018	394
		2019	1145
		2020	441
48	ASSA	2017	202
		2018	364
		2019	740
		2020	635
49	BIRD	2017	2460
		2018	2870
		2019	1900
		2020	1300
50	BLTA	2017	196
		2018	196
		2019	550
		2020	550
51	CMPP	2017	240
		2018	208
		2019	184
		2020	284
52	GIAA	2017	300
		2018	298
		2019	498
		2020	402
53	IATA	2017	650
		2018	650
		2019	650
		2020	650
54	LRNA	2017	294
		2018	107
		2019	131
		2020	200
55	MIRA	2017	550
		2018	550
		2019	550
		2020	550
56	NELY	2017	114
		2018	133
		2019	141
		2020	146
57	SAFE	2017	306
		2018	199

		2019	206
		2020	185
58	SDMU	2017	470
		2018	650
		2019	650
		2020	650
59	SMDR	2017	390
		2018	310
		2019	254
		2020	278
60	TAXI	2017	650
		2018	590
		2019	550
		2020	550
61	TMAS	2017	229
		2018	160
		2019	102
		2020	124
62	WEHA	2017	202
		2018	152
		2019	148
		2020	459

Lampiran 8
Hasil Olah Data

Lampiran Deskriptif Statistik

<i>Descriptive Statistics</i>					
	<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Mean</i>	<i>Std. Deviation</i>
ROE	248	-17,97	23,52	3,96	5,77
CR	248	27,48	399,84	103,81	53,22
DER	248	-3,17	7,36	1,21	1,41
EPS	248	-,94	13,00	3,89	3,64
HARGA SAHAM	248	102,00	3280,00	818,39	683,59
Valid N (listwise)	248				

Lampiran Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		248
Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	6.07884853E2
Most Extreme Differences	Absolute	.086
	Positive	.086
	Negative	-.061
Kolmogorov-Smirnov Z		1.348
Asymp. Sig. (2-tailed)		.053
a. Test distribution is Normal.		

Lampiran Uji Heteroskedastisitas

Correlations

		Return On Equity (X1)	Current Ratio (X2)	Debt To Equity Ratio (X3)	Earning Per Share (X4)	Unstandardized Residual
Spearman's rho	Return On Equity (X1)	1.000	.180**	-.038	.662**	-.032
	Sig. (2-tailed)	.	.005	.551	.000	.617
	N	248	248	248	248	248
Current Ratio (X2)	Current Ratio (X2)	.180**	1.000	.031	.151*	.048
	Sig. (2-tailed)	.005	.	.625	.017	.449
	N	248	248	248	248	248
Debt To Equity Ratio (X3)	Debt To Equity Ratio (X3)	-.038	.031	1.000	-.023	-.102
	Sig. (2-tailed)	.551	.625	.	.714	.111
	N	248	248	248	248	248
Earning Per Share (X4)	Earning Per Share (X4)	.662**	.151*	-.023	1.000	-.024
	Sig. (2-tailed)	.000	.017	.714	.	.709
	N	248	248	248	248	248
Unstandardized Residual	Unstandardized Residual	-.032	.048	-.102	-.024	1.000
	Sig. (2-tailed)	.617	.449	.111	.709	.
	N	248	248	248	248	248

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran Uji Multikolinearitas

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	868.447	95.199		9.122	.000		
Return On Equity (X1)	-11.865	8.564	-.100	-1.385	.167	.623	1.604
Current Ratio (X2)	-1.282	.747	-.100	-1.716	.087	.961	1.040
Debt To Equity Ratio (X3)	-141.399	27.781	-.292	-5.090	.000	.991	1.009
Earning Per Share (X4)	77.491	13.508	.413	5.737	.000	.628	1.593

a. Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Lampiran Uji Autokorelasi**Model Summary^b**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.457 ^a	.209	.196	612.86760	2.013

a. Predictors: (Constant), Earning Per Share (X4), Debt To Equity Ratio (X3), Current Ratio (X2), Return On Equity (X1)

b. Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Lampiran Uji Regresi

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Earning Per Share (X4), Debt To Equity Ratio (X3), Current Ratio (X2), Return On Equity (X1) ^a		. Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.457 ^a	.209	.196	612.86760

a. Predictors: (Constant), Earning Per Share (X4), Debt To Equity Ratio (X3), Current Ratio (X2), Return On Equity (X1)

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2.415E7	4	6037682.614	16.074	.000 ^a
	Residual	9.127E7	243	375606.694		
	Total	1.154E8	247			

a. Predictors: (Constant), Earning Per Share (X4), Debt To Equity Ratio (X3), Current Ratio (X2), Return On Equity (X1)

b. Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	868.447	95.199		9.122	.000
	Return On Equity (X1)	-11.865	8.564	-.100	-1.385	.167
	Current Ratio (X2)	-1.282	.747	-.100	-1.716	.087
	Debt To Equity Ratio (X3)	-141.399	27.781	-.292	-5.090	.000
	Earning Per Share (X4)	77.491	13.508	.413	5.737	.000

a. Dependent Variable: Harga Saham (Y)

Lampiran Tabel Durbin Watson

Tabel Durbin-Watson (DW), $\alpha = 5\%$

n\k	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10										
31	1.363	1.496	1.297	1.570	1.229	1.650	1.160	1.735	1.090	1.825	1.020	1.920	0.950	2.018	0.879	2.120	0.810	2.226	0.741	2.333
32	1.373	1.502	1.309	1.574	1.244	1.650	1.177	1.732	1.109	1.819	1.041	1.909	0.972	2.004	0.904	2.102	0.836	2.203	0.769	2.306
33	1.383	1.508	1.321	1.577	1.258	1.651	1.193	1.730	1.127	1.813	1.061	1.900	0.994	1.991	0.927	2.085	0.861	2.181	0.796	2.281
34	1.393	1.514	1.333	1.580	1.271	1.652	1.208	1.728	1.144	1.808	1.079	1.891	1.015	1.978	0.950	2.069	0.885	2.162	0.821	2.257
35	1.402	1.519	1.343	1.584	1.283	1.653	1.222	1.726	1.160	1.803	1.097	1.884	1.034	1.967	0.971	2.054	0.908	2.144	0.845	2.236
36	1.411	1.525	1.354	1.587	1.295	1.654	1.236	1.724	1.175	1.799	1.114	1.876	1.053	1.957	0.991	2.041	0.930	2.127	0.868	2.216
37	1.419	1.530	1.364	1.590	1.307	1.655	1.249	1.723	1.190	1.795	1.131	1.870	1.071	1.948	1.011	2.029	0.951	2.112	0.891	2.197
38	1.427	1.535	1.373	1.594	1.318	1.656	1.261	1.722	1.204	1.792	1.146	1.864	1.088	1.939	1.029	2.017	0.970	2.098	0.912	2.180
39	1.435	1.540	1.382	1.597	1.328	1.658	1.273	1.722	1.218	1.789	1.161	1.859	1.104	1.932	1.047	2.007	0.990	2.085	0.932	2.164
40	1.442	1.544	1.391	1.600	1.338	1.659	1.285	1.721	1.230	1.786	1.175	1.854	1.120	1.924	1.064	1.997	1.008	2.072	0.952	2.149
45	1.475	1.566	1.430	1.615	1.383	1.666	1.336	1.720	1.287	1.776	1.238	1.835	1.189	1.895	1.139	1.958	1.089	2.022	1.038	2.088
50	1.503	1.585	1.462	1.628	1.421	1.674	1.378	1.721	1.335	1.771	1.291	1.822	1.246	1.875	1.201	1.930	1.156	1.986	1.110	2.044
55	1.528	1.601	1.490	1.641	1.452	1.681	1.414	1.724	1.374	1.768	1.334	1.814	1.294	1.861	1.253	1.909	1.212	1.959	1.170	2.010
60	1.549	1.616	1.514	1.652	1.480	1.689	1.444	1.727	1.408	1.767	1.372	1.808	1.335	1.850	1.298	1.894	1.260	1.939	1.222	1.984
65	1.567	1.629	1.536	1.662	1.503	1.696	1.471	1.731	1.438	1.767	1.404	1.805	1.370	1.843	1.336	1.882	1.301	1.923	1.266	1.964
70	1.583	1.641	1.554	1.672	1.525	1.703	1.494	1.735	1.464	1.768	1.433	1.802	1.401	1.838	1.369	1.874	1.337	1.910	1.305	1.948
75	1.598	1.652	1.571	1.680	1.543	1.709	1.515	1.739	1.487	1.770	1.458	1.801	1.428	1.834	1.399	1.867	1.369	1.901	1.339	1.935
80	1.611	1.662	1.586	1.688	1.560	1.715	1.534	1.743	1.507	1.772	1.480	1.801	1.453	1.831	1.425	1.861	1.397	1.893	1.369	1.925
85	1.624	1.671	1.600	1.696	1.575	1.721	1.550	1.747	1.525	1.774	1.500	1.801	1.474	1.829	1.448	1.857	1.422	1.886	1.396	1.916
90	1.635	1.679	1.612	1.703	1.589	1.726	1.566	1.751	1.542	1.776	1.518	1.801	1.494	1.827	1.469	1.854	1.445	1.881	1.420	1.909
95	1.645	1.687	1.623	1.709	1.602	1.732	1.579	1.755	1.557	1.778	1.535	1.802	1.512	1.827	1.489	1.852	1.465	1.877	1.442	1.903
100	1.654	1.694	1.634	1.715	1.613	1.736	1.592	1.758	1.571	1.780	1.550	1.803	1.528	1.826	1.506	1.850	1.484	1.874	1.462	1.898
150	1.720	1.747	1.706	1.760	1.693	1.774	1.679	1.788	1.665	1.802	1.651	1.817	1.637	1.832	1.622	1.846	1.608	1.862	1.593	1.877
200	1.758	1.779	1.748	1.789	1.738	1.799	1.728	1.809	1.718	1.820	1.707	1.831	1.697	1.841	1.686	1.852	1.675	1.863	1.665	1.874

Tabel Durbin-Watson (DW), $\alpha = 5\%$

n\k	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10										
250	1.785	1.801	1.777	1.809	1.769	1.817	1.760	1.825	1.752	1.834	1.744	1.842	1.736	1.851	1.727	1.859	1.719	1.868	1.710	1.876
300	1.804	1.817	1.797	1.824	1.791	1.831	1.784	1.838	1.777	1.845	1.770	1.852	1.763	1.859	1.756	1.866	1.749	1.873	1.742	1.880
350	1.819	1.830	1.813	1.836	1.807	1.842	1.802	1.848	1.796	1.854	1.790	1.860	1.784	1.866	1.778	1.872	1.772	1.878	1.766	1.884
400	1.831	1.841	1.826	1.846	1.821	1.851	1.816	1.856	1.811	1.861	1.806	1.866	1.800	1.872	1.795	1.877	1.790	1.882	1.785	1.887
450	1.841	1.850	1.836	1.854	1.832	1.859	1.827	1.863	1.823	1.868	1.818	1.872	1.814	1.877	1.809	1.882	1.805	1.886	1.800	1.891
500	1.849	1.857	1.845	1.861	1.841	1.865	1.837	1.869	1.833	1.873	1.829	1.877	1.825	1.882	1.821	1.886	1.817	1.890	1.812	1.894
550	1.856	1.864	1.853	1.867	1.849	1.871	1.845	1.875	1.842	1.878	1.838	1.882	1.834	1.886	1.831	1.890	1.827	1.893	1.823	1.897
600	1.863	1.869	1.859	1.873	1.856	1.876	1.853	1.879	1.849	1.883	1.846	1.886	1.842	1.890	1.839	1.893	1.836	1.896	1.832	1.900
650	1.868	1.874	1.865	1.877	1.862	1.880	1.859	1.884	1.856	1.887	1.853	1.890	1.849	1.893	1.846	1.896	1.843	1.899	1.840	1.902
700	1.873	1.879	1.870	1.882	1.867	1.884	1.864	1.887	1.861	1.890	1.859	1.893	1.856	1.896	1.853	1.899	1.850	1.902	1.847	1.905
750	1.877	1.883	1.875	1.885	1.872	1.888	1.869	1.891	1.867	1.893	1.864	1.896	1.861	1.899	1.859	1.902	1.856	1.904	1.853	1.907
800	1.881	1.886	1.879	1.889	1.876	1.891	1.874	1.894	1.871	1.896	1.869	1.899	1.866	1.901	1.864	1.904	1.861	1.907	1.859	1.909
850	1.885	1.890	1.883	1.892	1.880	1.894	1.878	1.897	1.875	1.899	1.873	1.902	1.871	1.904	1.868	1.906	1.866	1.909	1.864	1.911
900	1.888	1.893	1.886	1.895	1.884	1.897	1.882	1.899	1.879	1.902	1.877	1.904	1.875	1.906	1.873	1.908	1.870	1.911	1.868	1.913
950	1.891	1.895	1.889	1.898	1.887	1.900	1.885	1.902	1.883	1.904	1.881	1.906	1.879	1.908	1.876	1.910	1.874	1.913	1.872	1.915
1000	1.894	1.898	1.892	1.900	1.890	1.902	1.888	1.904	1.886	1.906	1.884	1.908	1.882	1.910	1.880	1.912	1.878	1.914	1.876	1.916