

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Obyek Penelitian

Sasaran penelitian ini adalah perusahaan sektor transportasi dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019 – 2021. Perusahaan transportasi dan logistic merupakan perusahaan yang menyediakan jasa pengantaran, pengiriman dan penjemputan orang dari dan ke suatu tempat, maupun barang ke konsumen.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja keuangan perusahaan berdasarkan return saham dengan menggunakan sumber data sekunder dari laporan keuangan tahunan perusahaan transportasi dan logistic selama periode tiga tahun mulai dari tahun 2019, 2020 sampai 2021. Untuk menilai kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, peneliti menggunakan perhitungan Current Ratio (Rasio Likuiditas), Debt to Equity Ratio (Rasio Solvabilitas), dan Return On Assets (Rasio Profitabilitas).

Selama tahun 2019 – 2021 perusahaan di sektor transportasi dan logistic yang terdaftar di BEI berjumlah 30 perusahaan. Namun, perusahaan yang memenuhi kriteria berdasarkan metode *purposive sampling* berjumlah 23 perusahaan selama periode pengamatan tiga tahun. Perusahaan yang menjadi sampel, yaitu:

Tabel 4. 1. Sampel Penelitian

| No. | KODE | Nama Perusahaan |
|-----|------|-------------------------------------|
| 1. | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. |
| 2. | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. |
| 3. | BIRD | Blue Bird Tbk. |
| 4. | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. |
| 5. | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. |
| 6. | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. |
| 7. | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. |
| 8. | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. |
| 9. | HELI | Jaya Trishindo Tbk. |
| 10. | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. |
| 11. | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. |
| 12. | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. |
| 13. | MIRA | Mitra International Resources |
| 14. | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. |
| 15. | SAFE | Steady Safe Tbk. |
| 16. | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk. |

| | | |
|-----|------|----------------------------------|
| 17. | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. |
| 18. | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. |
| 19. | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. |
| 20. | TMAS | Temas Tbk. |
| 21. | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. |
| 22. | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. |
| 23. | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. |

Sumber: www.idx.com

B. Data Laporan Keuangan Tahunan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistic

Tabel 4. 2. Data Laporan Keuangan Tahunan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistic Periode 2019

(dalam satuan rupiah)

| No | Kode | Nama Perusahaan | Aset Lancar | Hutang Lancar |
|----|------|-------------------------------------|-----------------|-------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 148,724,982,545 | 99,631,561,298 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 652,506,417,924 | 1,240,237,695,433 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 938,785 | 753,515 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 5,220,693 | 9,568,042 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 40,277,548,078 | 165,747,918,407 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | 945,905,221,392 | 2,007,253,622,193 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. | 110,924,913,091 | 110,399,868,528 |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | 1,133,892,533 | 3,257,836,267 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 83,695,056,368 | 49,378,265,088 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 14,988,217,105 | 18,670,103,563 |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 5,318,745,267 | 1,222,391,000 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | 38,017,626,817 | 16,654,963,274 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | 80,168,401,538 | 50,490,247,279 |

| | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 134,012,941,477 | 23,179,545,509 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 25,440,029,597 | 190,967,041,916 |
| 16 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk. | 123,087,747,765 | 31,755,734,984 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | 64,816,994,246 | 111,678,713,109 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 223,248,644 | 176,004,127 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 179,865,784 | 306,682,136 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 518,945 | 982,059 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 47,648,161,769 | 4,064,900,863 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 16,320,043,246 | 14,420,323,854 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 20,607,998,968 | 39,953,268,587 |

| No | Kode | Nama Perusahaan | Total Hutang | Ekuitas |
|----|------|-------------------------------------|-------------------|-------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 171,206,489,746 | 113,971,077,993 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 3,511,071,376,393 | 1,338,152,253,649 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 2,016,202 | 5,408,102 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 36,760,187 | 30,652,442 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 317,641,249,208 | 218,492,730,999 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | 2,410,942,815,607 | 202,127,259,325 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. | 149,811,341,327 | 125,676,443,224 |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | 3,735,052,883 | 720,622,891 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 67,743,589,307 | 125,455,393,965 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 28,411,416,470 | 64,092,672,924 |

| | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 2,053,419,204 | 65,615,202,214 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | 41,462,629,189 | 261,174,167,488 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | 116,925,646,360 | 234,557,407,552 |
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 65,436,471,797 | 462,031,414,941 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 408,955,063,516 | -51,502,854,672 |
| 16 | SAPX | Satria Antarana Prima Tbk. | 50,346,447,863 | 106,819,786,154 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | 166,615,624,916 | 51,205,422,435 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 270,403,389 | 246,821,874 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 933,327,880 | -454,062,549 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 2,082,998 | 1,183,157 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 8,786,058,436 | 42,204,813,957 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 25,916,237,978 | 72,974,725,894 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 117,734,528,422 | 151,868,100,767 |

| No | Kode | Nama Perusahaan | Labar Bersih | Total Aset |
|----|------|-------------------------------------|------------------|-------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 4,177,237,649 | 285,177,567,739 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 91,614,940,880 | 4,849,223,630,042 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 315,622 | 7,424,304 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | -872,403 | 67,412,629 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 8,108,255,688 | 536,133,980,207 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | -157,368,618,806 | 2,613,070,074,932 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational | -146,699,139 | 275,487,784,551 |

| | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| | | Tb. | | |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | 6,457,765 | 4,455,675,774 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 22,186,962,539 | 193,198,983,272 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 1,472,313,966 | 92,504,089,394 |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 260,143,093 | 67,668,621,418 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | -6,857,140,631 | 302,636,796,677 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | -3,222,370,200 | 351,483,053,912 |
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 52,344,151,967 | 527,467,886,738 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 9,207,473,993 | 357,452,208,844 |
| 16 | SAPX | Satria Antarana Prima Tbk. | 39,507,538,392 | 157,166,234,017 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | -36,224,089,028 | 217,821,047,351 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | -60,217,878 | 517,225,263 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | -276,072,942 | 479,265,331 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 100,615 | 3,266,155 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 2,318,303,630 | 50,990,872,393 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 948,039,895 | 98,890,963,872 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 4,518,959,735 | 269,602,629,189 |

Tabel 4. 3. Data Laporan Keuangan Tahunan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistic Periode 2020

(dalam satuan rupiah)

| No | Kode | Nama Perusahaan | Aset Lancar | Hutang Lancar |
|----|------|-------------------------------------|-----------------|-------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 165,109,516,135 | 114,959,432,645 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 627,688,164,688 | 1,436,932,364,028 |

| | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-------------------|
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 1,241,604 | 639,864 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 6,391,894 | 12,633,148 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 32,947,871,930 | 150,765,896,036 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | 172,660,668,664 | 4,957,130,972,939 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. | 115,979,973,335 | 152,334,287,682 |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | 536,547,176 | 4,294,797,755 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 147,384,406,503 | 133,722,885,753 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 20,236,527,028 | 11,810,512,910 |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 10,198,668,815 | 4,739,828,485 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | 19,404,955,562 | 24,273,678,406 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | 55,211,778,498 | 47,140,889,442 |
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 146,335,988,563 | 21,765,155,172 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 20,982,095,779 | 187,447,337,836 |
| 16 | SAPX | Satria Antarana Prima Tbk. | 167,091,764,767 | 58,399,139,946 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | 42,602,225,466 | 141,011,386,027 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 248,654,972 | 192,089,546 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 160,201,112 | 284,484,816 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 410,184 | 902,798 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 18,403,211,935 | 4,521,806,377 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 10,950,372,543 | 16,591,014,668 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 11,358,991,009 | 30,824,345,288 |

| No | Kode | Nama Perusahaan | Total Hutang | Ekuitas |
|----|------|-------------------------------------|-------------------|------------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 191,770,130,645 | 106,491,113,645 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 3,731,575,182,568 | 1,439,319,915,699 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 2,017,591 | 5,235,523 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 38,158,141 | 27,914,952 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 311,837,466,207 | 224,465,753,624 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | 8,990,927,886,117 | - 2,910,411,800,365 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. | 207,781,445,025 | 75,488,611,390 |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | 12,733,004,654 | -1,943,024,247 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 203,647,281,067 | 132,128,671,621 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 15,456,969,921 | 66,745,176,250 |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 9,174,455,556 | 63,958,232,182 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | 52,352,752,945 | 218,155,849,825 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | 101,678,044,013 | 215,353,920,521 |
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 69,298,714,658 | 498,749,611,556 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 391,040,622,215 | -68,918,020,573 |
| 16 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk. | 72,437,684,992 | 137,982,076,263 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | 169,445,987,429 | 7,736,850,426 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 332,373,687 | 241,770,453 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 763,628,958 | -520,326,619 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 2,626,095 | 1,210,945 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 8,136,093,754 | 39,939,970,025 |

| | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 22,650,488,908 | 63,491,255,062 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 102,887,883,668 | 117,997,020,822 |

| No | Kode | Nama Perusahaan | Laba Bersih | Total Aset |
|----|------|-------------------------------------|--------------------|-------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 3,036,178,470 | 298,261,244,290 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 63,896,421,980 | 5,170,895,098,267 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | -163,183 | 7,253,114 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | -817,144 | 66,073,093 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 3,116,278,755 | 536,303,219,831 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | -2,754,589,873,561 | 6,080,516,085,752 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. | -51,690,228,917 | 283,270,056,415 |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | -2,476,633,349 | 10,789,980,407 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 6,618,117,086 | 335,775,952,688 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 3,027,214,839 | 82,202,146,171 |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | -1,681,187,095 | 73,132,687,738 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | -43,027,059,389 | 270,508,602,770 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | -18,218,177,373 | 317,031,964,534 |
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 43,944,061,538 | 568,048,326,214 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | -17,589,816,911 | 322,122,601,642 |
| 16 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk. | 31,333,543,159 | 210,419,761,255 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | -43,293,065,964 | 177,182,837,855 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia | -2,320,880 | 574,144,140 |

| | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| | | Tbk. | | |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | -53,221,960 | 243,302,339 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 52,214 | 3,837,040 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | -3,185,219,424 | 48,076,063,779 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | -9,242,134,862 | 86,141,743,970 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | -33,601,480,667 | 220,884,904,490 |

Tabel 4. 4. Data Laporan Keuangan Tahunan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistic Periode 2021

(dalam satuan rupiah)

| No | Kode | Nama Perusahaan | Aset Lancar | Hutang Lancar |
|----|------|-------------------------------------|-------------------|-------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 150,043,015,990 | 83,977,625,835 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 1,061,788,861,867 | 1,182,732,810,012 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 1,366,505 | 565,041 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 14,198,826 | 10,709,803 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 51,176,784,882 | 159,848,739,818 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | 165,547,101,103 | 6,601,734,213,455 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. | 69,272,490,998 | 129,569,093,377 |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | 305,725,029 | 5,771,313,185 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 107,007,105,513 | 104,231,114,388 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 54,823,160,889 | 6,974,418,958 |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 7,517,165,587 | 2,688,790,395 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | 19,325,367,668 | 19,204,829,670 |
| 13 | MIRA | Mitra International | 54,436,318,441 | 49,557,803,766 |

| | | Resources | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 99,707,098,594 | 25,913,588,162 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 27,205,306,574 | 323,987,512,785 |
| 16 | SAPX | Satria Antarana Prima Tbk. | 189,616,124,655 | 61,866,044,671 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | 45,210,701,607 | 156,558,710,680 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 429,449,055 | 296,637,740 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 18,644,827 | 12,916,966 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 1,138,374 | 997,061 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 21,794,024,947 | 7,129,662,654 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 7,315,713,528 | 11,305,872,300 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 12,590,158,246 | 29,778,574,564 |

| No | Kode | Nama Perusahaan | Total Hutang | Ekuitas |
|----|------|-------------------------------------|--------------------|------------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 145,261,996,537 | 130,728,712,124 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 4,266,438,743,626 | 1,765,507,990,044 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 1,450,558 | 5,147,579 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 38,257,687 | 32,071,049 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 572,021,955,910 | 244,717,189,203 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | 10,354,172,604,375 | - 5,205,078,080,169 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. | 205,297,057,648 | -34,965,856,279 |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | 13,302,805,075 | -6,110,059,715 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 160,316,617,953 | 141,161,133,320 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya | 11,730,638,222 | 110,212,459,511 |

| | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| | | Trans Tbk. | | |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 6,897,790,934 | 62,238,223,791 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | 47,302,648,250 | 192,031,335,104 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | 98,256,140,568 | 203,249,964,314 |
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 60,858,708,144 | 491,922,751,467 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 366,839,357,213 | -68,235,125,158 |
| 16 | SAPX | Satria Antarana Prima Tbk. | 82,857,759,922 | 167,909,790,217 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | 171,094,237,876 | -1,894,771,610 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 447,391,043 | 381,790,173 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 14,972,234 | 76,068,261 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 2,509,761 | 1,542,050 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 11,300,029,291 | 41,142,451,771 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 18,063,690,866 | 58,677,253,768 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 113,973,603,428 | 108,500,602,451 |

| No | Kode | Nama Perusahaan | Labar Bersih | Total Aset |
|----|------|-------------------------------------|--------------------|-------------------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 24,226,913,508 | 275,990,708,661 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 159,581,031,996 | 6,031,946,733,670 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 8,720 | 6,598,137 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 5,895,387 | 70,328,736 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 11,394,308,741 | 816,739,145,113 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | -2,337,876,178,035 | 5,149,094,524,206 |
| 7 | DEAL | Dewata | -28,407,859,735 | 170,331,201,369 |

| | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| | | Freightinternational Tbk. | | |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | -4,174,004,768 | 7,192,745,360 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 3,450,833,932 | 301,477,751,273 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 5,691,983,629 | 121,943,097,733 |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | -1,840,302,631 | 69,136,014,725 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | -26,466,832,753 | 239,333,983,354 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | -13,195,658,734 | 301,506,104,882 |
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 51,407,237,669 | 552,781,459,611 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 792,053,209 | 298,604,232,055 |
| 16 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk. | 44,750,176,749 | 250,767,550,139 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | -9,741,992,566 | 169,199,466,266 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 139,077,164 | 829,181,216 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 188,590,164 | 91,040,495 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 697,621 | 4,051,811 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 1,167,612,523 | 52,442,481,062 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | -4,928,794,993 | 76,740,944,634 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | -9,622,676,055 | 222,474,205,879 |

Tabel 4. 5. Harga Saham Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistic Periode 2019 – 2021

(dalam satuan rupiah)

| No | Kode | Nama Perusahaan | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----|------|-------------------------------------|------|------|------|------|
| 1 | AKSI | Air Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 410 | 490 | 380 | 414 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 266 | 810 | 484 | 3400 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 3100 | 2580 | 875 | 1200 |

| | | | | | | |
|----|------|----------------------------------|-----|------|------|------|
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 196 | 50 | 50 | 50 |
| 5 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 97 | 101 | 80 | 208 |
| 6 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk. | 250 | 184 | 184 | 184 |
| 7 | DEAL | Dewata Freightinternational Tb. | 0 | 1575 | 141 | 50 |
| 8 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk. | 204 | 545 | 218 | 222 |
| 9 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 94 | 165 | 181 | 344 |
| 10 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 0 | 97 | 73 | 121 |
| 11 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 0 | 1995 | 1400 | 422 |
| 12 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | 105 | 131 | 127 | 184 |
| 13 | MIRA | Mitra International Resources | 50 | 50 | 50 | 50 |
| 14 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 129 | 153 | 137 | 195 |
| 15 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 185 | 204 | 180 | 202 |
| 16 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk. | 466 | 1000 | 2200 | 1115 |
| 17 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | 82 | 51 | 50 | 53 |
| 18 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 296 | 278 | 276 | 640 |
| 19 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 90 | 50 | 50 | 50 |
| 20 | TMAS | Temas Tbk. | 750 | 125 | 105 | 284 |
| 21 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 128 | 300 | 170 | 1180 |
| 22 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 120 | 117 | 144 | 149 |
| 23 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 147 | 153 | 51 | 258 |

Sumber: www.idx.com

Tabel 4. 6. Hasil Perhitungan Rasio Keuangan dan Return Saham Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistic Periode 2019 – 2021

(dalam persen)

| | | 2019 | 2020 | 2021 |
|----|------|--------------------|--------------------|--------------------|
| NO | KODE | Current Ratio (CR) | Current Ratio (CR) | Current Ratio (CR) |
| 1 | AKSI | 1.492749693 | 1.436241571 | 1.786702285 |
| 2 | ASSA | 0.526114002 | 0.436825129 | 0.897741952 |

| | | | | |
|----|------|-------------|-------------|-------------|
| 3 | BIRD | 1.245874336 | 1.940418589 | 2.418417425 |
| 4 | BLTA | 0.545638596 | 0.505962093 | 1.325778448 |
| 5 | BPTR | 0.24300485 | 0.218536637 | 0.320157575 |
| 6 | CMPP | 0.4712435 | 0.034830766 | 0.025076305 |
| 7 | DEAL | 1.004755844 | 0.761351729 | 0.53463746 |
| 8 | GIAA | 0.348050804 | 0.124929556 | 0.052973218 |
| 9 | HELI | 1.694977663 | 1.102162922 | 1.026633037 |
| 10 | JAYA | 0.802792392 | 1.713433378 | 7.860606198 |
| 11 | KJEN | 4.351099826 | 2.151695752 | 2.795742502 |
| 12 | LRNA | 2.282660501 | 0.799423772 | 1.006276442 |
| 13 | MIRA | 1.587799741 | 1.171207823 | 1.098440897 |
| 14 | NELY | 5.781517218 | 6.723406629 | 3.847676284 |
| 15 | SAFE | 0.13321686 | 0.11193595 | 0.083970232 |
| 16 | SAPX | 3.876079323 | 2.861202492 | 3.064946622 |
| 17 | SDMU | 0.580388083 | 0.302119046 | 0.288777938 |
| 18 | SMDR | 1.268428461 | 1.294474255 | 1.447722245 |
| 19 | TAXI | 0.586489276 | 0.563127109 | 1.443437027 |
| 20 | TMAS | 0.528425482 | 0.454347484 | 1.141729543 |
| 21 | TNCA | 11.72185088 | 4.069880574 | 3.056810119 |
| 22 | TRUK | 1.131739024 | 0.660018255 | 0.647072011 |
| 23 | WEHA | 0.515802579 | 0.36850713 | 0.422792509 |

| NO | KODE | Debt to Equity Ratio (DER) | Debt to Equity Ratio (DER) | Debt to Equity Ratio (DER) |
|----|------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1 | AKSI | 1.502192423 | 1.800808763 | 1.111171327 |
| 2 | ASSA | 2.623820546 | 2.592596088 | 2.416550232 |
| 3 | BIRD | 0.372811386 | 0.385365703 | 0.281794218 |
| 4 | BLTA | 1.199258023 | 1.366942741 | 1.192904136 |
| 5 | BPTR | 1.453784058 | 1.389242952 | 2.337481718 |
| 6 | CMPP | 11.92784597 | -3.089228777 | -1.989244435 |
| 7 | DEAL | 1.192039952 | 2.752487312 | -5.871357933 |
| 8 | GIAA | 5.183089421 | -6.553188759 | -2.177197228 |
| 9 | HELI | 0.53998148 | 1.541280016 | 1.135699425 |
| 10 | JAYA | 0.443286497 | 0.231581828 | 0.106436589 |
| 11 | KJEN | 0.03129487 | 0.143444483 | 0.110828853 |
| 12 | LRNA | 0.15875471 | 0.23997868 | 0.246327758 |
| 13 | MIRA | 0.498494793 | 0.472143919 | 0.483425131 |
| 14 | NELY | 0.141627754 | 0.1389449 | 0.123715986 |
| 15 | SAFE | -7.940434877 | -5.673996713 | -5.37610734 |
| 16 | SAPX | 0.471321369 | 0.524978946 | 0.493465925 |

| | | | | |
|----|------|--------------|-------------|--------------|
| 17 | SDMU | 3.253866817 | 21.90115849 | -90.29807971 |
| 18 | SMDR | 1.095540621 | 1.374748994 | 1.171824407 |
| 19 | TAXI | -2.055505089 | -1.46759541 | 0.196826295 |
| 20 | TMAS | 1.760542346 | 2.168632762 | 1.627548393 |
| 21 | TNCA | 0.208176689 | 0.203708059 | 0.274656196 |
| 22 | TRUK | 0.355139915 | 0.356749743 | 0.307848267 |
| 23 | WEHA | 0.775241988 | 0.871953232 | 1.050442125 |

| NO | KODE | Return On Assets (ROA) | Return On Assets (ROA) | Return On Assets (ROA) |
|----|------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 1 | AKSI | 0.014647848 | 0.010179594 | 0.087781627 |
| 2 | ASSA | 0.018892703 | 0.012356936 | 0.026455975 |
| 3 | BIRD | 0.042511998 | -0.022498337 | 0.001321585 |
| 4 | BLTA | -0.01294124 | -0.012367273 | 0.083826148 |
| 5 | BPTR | 0.015123562 | 0.005810666 | 0.013950977 |
| 6 | CMPP | -0.06022365 | -0.453019092 | -0.454036368 |
| 7 | DEAL | -0.000532507 | -0.182476855 | -0.166780129 |
| 8 | GIAA | 0.001449335 | -0.229530848 | -0.580307596 |
| 9 | HELI | 0.114839955 | 0.01970992 | 0.011446397 |
| 10 | JAYA | 0.015916204 | 0.03682647 | 0.046677374 |
| 11 | KJEN | 0.003844368 | -0.022988176 | -0.026618581 |
| 12 | LRNA | -0.022657987 | -0.159059856 | -0.110585352 |
| 13 | MIRA | -0.009167925 | -0.057464797 | -0.043765809 |
| 14 | NELY | 0.099236661 | 0.077359724 | 0.092997398 |
| 15 | SAFE | 0.025758615 | -0.054605969 | 0.002652518 |
| 16 | SAPX | 0.251374213 | 0.148909698 | 0.178452821 |
| 17 | SDMU | -0.166302061 | -0.244341193 | -0.05757697 |
| 18 | SMDR | -0.116424858 | -0.00404233 | 0.16772831 |
| 19 | TAXI | -0.576033617 | -0.218748246 | 2.071497568 |
| 20 | TMAS | 0.030805335 | 0.013607885 | 0.172175109 |
| 21 | TNCA | 0.045465071 | -0.066253748 | 0.022264632 |
| 22 | TRUK | 0.009586719 | -0.107289851 | -0.064226405 |
| 23 | WEHA | 0.016761557 | -0.152122123 | -0.043252997 |

| NO | KODE | Return Saham | Return Saham | Return Saham |
|----|------|--------------|--------------|--------------|
| 1 | AKSI | 489 | 379 | 413 |
| 2 | ASSA | 809 | 483 | 3399 |
| 3 | BIRD | 2579 | 874 | 1199 |
| 4 | BLTA | 49 | 49 | 49 |

| | | | | |
|----|------|-----|------|------|
| 5 | BPTR | 100 | 79 | 207 |
| 6 | CMPP | 183 | 183 | 183 |
| 7 | DEAL | 0 | 140 | 49 |
| 8 | GIAA | 544 | 217 | 221 |
| 9 | HELI | 164 | 180 | 343 |
| 10 | JAYA | 0 | 72 | 120 |
| 11 | KJEN | 0 | 1399 | 421 |
| 12 | LRNA | 130 | 126 | 183 |
| 13 | MIRA | 49 | 49 | 49 |
| 14 | NELY | 152 | 136 | 194 |
| 15 | SAFE | 203 | 179 | 201 |
| 16 | SAPX | 999 | 2199 | 1114 |
| 17 | SDMU | 50 | 49 | 52 |
| 18 | SMDR | 277 | 275 | 639 |
| 19 | TAXI | 49 | 49 | 49 |
| 20 | TMAS | 124 | 104 | 283 |
| 21 | TNCA | 299 | 169 | 1179 |
| 22 | TRUK | 116 | 143 | 148 |
| 23 | WEHA | 152 | 50 | 257 |

Sumber: Diolah Peneliti (2022)

C. Hasil Uji Statistik Deskriptif

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|--------------------|----|---------|---------|--------|----------------|
| CR_X1 | 69 | .03 | 11.72 | 1.7686 | 2.30287 |
| DER_X2 | 69 | -90.30 | 21.90 | -.6113 | 11.56003 |
| ROA_X3 | 69 | -.58 | 2.07 | -.0071 | .29632 |
| Return Saham_Y | 69 | 0 | 3399 | 377.57 | 601.475 |
| Valid N (listwise) | 69 | | | | |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Berdasarkan Tabel 4.7 hasil uji statistik deskriptif menunjukkan bahwa variabel Current Ratio (CR) memperoleh nilai minimum 0,03%, maksimum 11,72%, *mean* 1,7686%, dan nilai standar deviasi 2,30287%. Variabel Debt to Equity Ratio (DER) memperoleh nilai minimum -90,30%, maksimum 21,90%, *mean* -0,6113%, dan nilai standar deviasi 11,56003%. Variabel Return On Assets (ROA) memperoleh nilai minimum -0,58%, maksimum 2,07%, *mean* -0,0071%, dan nilai standar deviasi 0,29632%. Sedangkan untuk Return Saham memperoleh nilai minimum 0, maksimum 3399, *mean* 377,57, dan nilai standar deviasi 601,475.

D. Hasil Uji Asumsi Klasik

1. Hasil Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan menguji normalitas residual suatu data. Dalam penelitian ini menggunakan uji *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*. Data dapat diterima dan dinyatakan atau diasumsikan normal apabila nilai signifikansinya lebih dari 0,05.

Tabel 4. 8. Hasil Uji Normalitas

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | Unstandardized Residual |
|------------------------------------|----------------|-------------------------|
| N | | 69 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | .0000000 |
| | Std. Deviation | 1.07647758 |
| Most Extreme Differences | Absolute | .087 |
| | Positive | .087 |
| | Negative | -.051 |
| Test Statistic | | .087 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | .200 ^{c,d} |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Hasil dari uji *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* pada Tabel 4.8 menunjukkan nilai signifikan di atas 0,05, yaitu $0,2 > 0,05$. Dengan demikian dapat diartikan bahwa data penelitian berdistribusi normal.

2. Hasil Uji Multikolinearitas

Untuk mengetahui kolerasi yang tinggi antar variabel, peneliti dapat menggunakan uji multikolinearitas. Hasil uji multikolinearitas ini nanti dapat diketahui dari nilai toleransi dan nilai *Variance Inflation Factor* (VIF). Data penelitian tidak ditemukan adanya korelasi yang tinggi jika, nilai toleransi (*Tolerance Value*) $\geq 0,1$ dan nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) ≤ 10 .

Tabel 4. 9. Hasil Uji Multikolinearitas

| Coefficients ^a | | | |
|---------------------------|--------|-------------------------|-------|
| Model | | Collinearity Statistics | |
| | | Tolerance | VIF |
| 1 | CR_X1 | .898 | 1.113 |
| | DER_X2 | .989 | 1.012 |
| | ROA_X3 | .908 | 1.101 |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Berdasarkan Tabel 4.9 diatas, menunjukkan hasil uji multikolinearitas yaitu nilai toleransi setiap variabel $\geq 0,1$, dan nilai VIF ≤ 10 . Dengan rincian sebagai berikut, nilai toleransi CR sebesar 0,898, nilai DER sebesar 0,989, dan nilai ROA sebesar 0,908. Kemudian nilai VIF dari CR sebesar 1,113, nilai DER sebesar 1,012, dan nilai ROA sebesar 1,101. Dari hasil pengujian tersebut, penelitian ini terbebas dari multikolinearitas yang berarti bahwa tidak ada korelasi yang tinggi antar variabel pada penelitian ini.

3. Hasil Uji Autokorelasi

Untuk mengetahui korelasi antara residual dalam suatu pengamatan terhadap pengamatan lainnya dapat digunakan uji autokorelasi. Untuk mengetahui hasil autokorelasi dapat dilihat dalam tabel *Durbin – Waston* (D-W test). Uji ini bisa diterima dan dinyatakan bebas dari autokorelasi jika $du < dw < 4 - du$.

Tabel 4. 10. Hasil Uji Autokorelasi

| Model Summary ^b | | | | | |
|----------------------------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|---------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Durbin-Watson |
| 1 | .378 ^a | .143 | .100 | 592.865 | 1.811 |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Berdasarkan hasil uji autokorelasi pada Tabel 4.10 di atas menunjukkan nilai DW yaitu 1,811. Hasil uji dengan nilai *Durbin Waston* pembandingan dapat diketahui nilai $du = 1,701$; $dl = 1,520$; dan $4 - du = 2,189$. Kriteria bebas autokorelasi terpenuhi dengan $du < dw < 4 - du$ yaitu dengan nilai $1,701 < 1,811 < 2,189$. Dari hasil yang sudah diuraikan di atas, dapat disimpulkan bahwa tidak ada autokorelasi pada penelitian ini.

4. Hasil Uji Heterokedastisitas

Untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan varians dan residual suatu pengamatan yang lain digunakan uji heterokedastisitas melalui uji *gletser* untuk melihat ada tidaknya heterokedastisitas. Pengujian ini dilakukan dengan meregresi residual absolut pada variabel independen dengan tingkat signifikansi $> 0,05$.

Tabel 4. 11. Hasil Uji Heterokedastisitas

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | T | Sig. |
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 181.639 | 96.189 | | 1.888 | .064 |
| | CR_X1 | 130.499 | 68.385 | .252 | 1.908 | .061 |

| | | | | | |
|--------|--------|---------|------|------|------|
| DER_X2 | 2.698 | 4.981 | .068 | .542 | .590 |
| ROA_X3 | 36.781 | 203.181 | .024 | .181 | .857 |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Berdasarkan Tabel 4.11, nilai signifikansi setiap variabel > 0,05. Variabel CR 0,061 > 0,05, DER 0,590 > 0,05 dan ROA 0,857 > 0,05. Berdasarkan kriteria pengujian menggunakan uji *gletser*, hasil uji data diatas telah memenuhi kriteria ditunjukkan dengan nilai signifikan tiap variabel > 0,05 yang berarti data penelitian ini bebas dari gejala heterokedastisitas atau tidak ada varians variabel.

E. Hasil Uji Hipotesis

1. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R²)

Kemampuan model dalam menjelaskan variasi variabel dependen dapat digunakan uji koefisien determinasi. Nilai R² bervariasi dari 0 sampai 1 yang berarti representasi kontribusi pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat sempurna. Namun, ketika nilai R² kecil, kemampuan variabel independen untuk menjelaskan variabel dependen sangat terbatas.⁹⁵ Variabel independen dalam penelitian ini lebih dari dua, sehingga koefisien determinasi yang digunakan adalah *adjusted R-square*.

Tabel 4. 12. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R²)

| Model Summary ^b | | | | |
|----------------------------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
| 1 | .378 ^a | .143 | .100 | 592.865 |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Dari Tabel 4.12 hasil uji koefisien determinasi, nilai *adjusted R-square* sebesar 0,100 yang menyatakan variabel-variabel yang dianalisis yaitu CR, DER dan ROA, 10% dapat mempengaruhi *return* saham. Dan 90% *return* saham dipengaruhi variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

2. Hasil Uji Koefisien Regresi Linier Berganda

Uji koefisien regresi linier berganda ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y). Dalam penelitian ini, variabel bebasnya adalah *Current Ratio* (X₁), *Debt to Equity*

¹ Imam Ghozali, *Analisis Multivariate dengan Program SPSS Edisi Pertama*, Semarang: Dadan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011, hal 97.

Ratio (X_2) dan *Return On Assets* (X_3) terhadap *Return Saham* (Y).

Tabel 4. 13. Hasil Uji Koefisien Regresi Linier Berganda

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | T | Sig. |
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 119.570 | 120.826 | | .990 | .326 |
| | CR_X1 | 257.621 | 85.900 | .381 | 2.999 | .004 |
| | DER_X2 | 1.767 | 6.257 | .034 | .282 | .779 |
| | ROA_X3 | -62.042 | 255.221 | -.031 | -.243 | .809 |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Berdasarkan Tabel 4.13 hasil uji koefisien regresi linier berganda, pada persamaan koefisien regresi linier berganda dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = 119,570 + 257,621 X_1 + 1,767 X_2 + (-62,042) X_3 + e$$

Dari persamaan di atas, pengaruh dari masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen berdasarkan model digambarkan sebagai berikut:

- Nilai koefisien regresi variabel CR sebesar 257,621 dengan tanda positif yang berarti bahwa, variabel CR berpengaruh positif terhadap return saham. Jadi jika CR meningkat sebesar 1% maka return saham meningkat sebesar 257,621%.
- Nilai koefisien regresi variabel DER sebesar 1,767 dengan tanda positif yang berarti bahwa, variabel DER berpengaruh positif terhadap return saham. Jadi jika DER naik 1% maka return saham naik 1,767%.
- Nilai koefisien regresi variabel ROA sebesar -62,042 dengan tanda negatif yang berarti bahwa, variabel ROA berpengaruh negatif terhadap return saham. Jadi jika ROA meningkat sebesar 1% maka return saham meningkat sebesar -62,042%.

3. Hasil Uji T (Parsial)

Uji-t dapat digunakan untuk mengetahui apakah variabel independent memiliki pengaruh parsial (masing-masing) terhadap variabel dependen atau tidak. Kriteria penerimaan dalam uji T yaitu nilai $T_{hitung} > T_{tabel}$ dengan nilai signifikannya $< 0,05$.

Tabel 4. 14. Hasil Uji T (Parsial)

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | T | Sig. |
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 119.570 | 120.826 | | .990 | .326 |
| | CR_X1 | 257.621 | 85.900 | .381 | 2.999 | .004 |
| | DER_X2 | 1.767 | 6.257 | .034 | .282 | .779 |
| | ROA_X3 | -62.042 | 255.221 | -.031 | -.243 | .809 |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Berdasarkan Tabel 4.14 diatas, hasil uji T masing – masing variabel yang dianalisis dalam penelitian ini menunjukkan hasil sebagai berikut:

- Pada hipotesis pertama, yaitu analisis pengaruh kinerja keuangan Current Ratio (CR) sebagai (X_1) terhadap return saham perusahaan transportasi dan logistic yang terdaftar di BEI periode 2019 – 2021 nilai Sig.t dari variabel CR sebesar $0,004 < 0,05$ sedangkan nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($2,999 > 1,668$). Oleh karena itu, H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sehingga variabel CR (X_1) secara parsial mempengaruhi return saham.
- Pada hipotesis kedua, yaitu analisis pengaruh kinerja keuangan Debt to Equity Ratio (DER) sebagai (X_2) terhadap return saham perusahaan transportasi dan logistic yang terdaftar di BEI periode 2019 – 2021 nilai Sig.t dari variabel DER sebesar $0,779 > 0,05$ sedangkan nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($0,282 < 1,668$). H_0 diterima dan H_2 ditolak. Sehingga variabel DER (X_2) secara parsial tidak mempengaruhi return saham.
- Pada hipotesis ketiga, yaitu analisis pengaruh kinerja keuangan Return On Assets (ROA) sebagai (X_3) terhadap return saham perusahaan transportasi dan logistic yang terdaftar di BEI periode 2019 – 2021 nilai Sig.t dari variabel ROA sebesar $0,809 > 0,05$ sedangkan nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($-0,243 < 1,668$). H_0 diterima dan H_3 ditolak. Sehingga variabel DER (X_3) secara parsial tidak mempengaruhi return saham.

4. Hasil Uji F (Simultan)

Untuk mengetahui pengaruh Current Ratio (X_1), Debt to Equity Ratio (X_2) dan Return On Assets (X_3) terhadap Return Saham (Y), dapat digunakan uji F.

Tabel 4. 15. Hasil Uji F (Simultan)

| ANOVA ^a | | | | | | |
|--------------------|------------|----------------|----|-------------|-------|-------------------|
| Model | | Sum of Squares | Df | Mean Square | F | Sig. |
| 1 | Regression | 3464178.113 | 3 | 1154726.038 | 3.285 | .027 ^b |
| | Residual | 20737850.744 | 59 | 351488.996 | | |
| | Total | 24202028.857 | 62 | | | |

Sumber: Data Sekunder Diolah IBM SPSS 26 (2022)

Berdasarkan Tabel 4.15 hasil uji F diatas dapat diketahui nilai signifikansi sebesar $0,027 < 0,05$. F_{hitung} sebesar 3,285 dan nilai F_{tabel} sebesar 2,74 yang berarti $F_{hitung} > F_{tabel}$. Sehingga dapat disimpulkan H_0 diterima dan variabel CR, DER, ROA secara simultan berpengaruh terhadap return saham.

F. Pembahasan

1. Pengaruh Current Ratio (CR) terhadap Return Saham Pada Perusahaan Transportasi dan Logistic Periode 2019 - 2021

Hipotesis pertama (H_1) penelitian ini adalah Current Ratio (CR) berpengaruh positif terhadap return saham. Hipotesis ini diterima berdasarkan hasil olah data yang menunjukkan bahwa nilai signifikansinya sebesar 0,004 yaitu kurang dari 0,05 dan nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu $2,999 > 1,668$. Nilai koefisien regresi variabel CR adalah sebesar 257,621 dengan tanda positif yang berarti bahwa CR berpengaruh positif atau searah terhadap return saham. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel Current Ratio (CR) berpengaruh positif (+) dan signifikan terhadap return saham. Sehingga secara statistik asumsi dari hipotesis ini diterima.

Alasan asumsi ini diterima adalah perusahaan transportasi dan logistic dalam periode penelitian 3 tahun ini mampu membayar kewajiban jangka pendeknya atau mampu membayar hutangnya tepat waktu. Dengan keadaan semacam ini, kinerja perusahaan transportasi dan logistic menunjukkan nilai yang baik, sehingga nilai return saham perusahaan juga menjadi baik dan dapat menarik investor untuk berinvestasi di perusahaan transportasi dan logistic dengan pertimbangan perusahaan yang dapat membayar kewajiban lancarnya dengan tepat waktu.

Menurut Hantono, Current Ratio (CR) menunjukkan jumlah kewajiban lancar yang dijamin aktiva lancar. Semakin tinggi rasio aset lancar terhadap kewajiban lancar, semakin baik

perusahaan dapat menutupi kewajiban lancarnya.⁹⁶ Sedangkan menurut Frans Hutabarat, secara umum rasio likuiditas (Current Ratio) yang baik adalah memiliki nilai melebihi hutang lancar atau dengan demikian > 1 . Dengan memiliki nilai likuiditas (Current Ratio) > 1 maka dapat dinilai bahwa perusahaan memiliki kemampuan untuk membayar kewajiban keuangan jangka pendek yang berupa hutang – hutang jangka pendek.⁹⁷ Kesesuaian teori diatas dengan hasil penelitian ini adalah nilai CR perusahaan transportasi dan logistic berpengaruh positif dan signifikan, artinya semakin tinggi nilai CR perusahaan maka nilai rertun saham akan ikut tinggi. Sebaliknya, jika nilai CR perusahaan menurun, maka nilai return saham perusahaan akan menurun. Oleh sebab itu, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan transportasi dan logistic mampu membayarkan kewajiban jangka pendeknya yang berupa hutang-hutang jangka pendek.

Teori sinyal mendukung hasil penelitian ini, teori sinyal menyatakan bahwa perusahaan harus menyampaikan suatu informasi kepada investor atau pemegang saham tentang kondisi perusahaan secara valid dan sesuai kondisi yang sesungguhnya, sehingga nantinya dalam perusahaan muncul suatu kontrak antara pemilik modal (investor atau pemegang saham) dengan pengelolaan modal (perusahaan) atau perusahaan. Sehingga semakin tinggi nilai CR suatu perusahaan, maka nilai CR ini akan dapat memberikan gambaran sinyal baik suatu perusahaan yang mana sinyal tersebut dapat mempengaruhi keputusan investor untuk menanamkan sahamnya nanti, Jika perusahaan dalam informasi laporan keuangan memberikan sinyal yang baik terutama pada kegiatan perdagangan saham dan *return* sahamnya baik, maka tentu saja investor akan tertarik untuk menanam saham di perusahaan tersebut, begitupun sebaliknya.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Imam Hidayat dan Poppy Indrihastuti (2019) yang menyatakan bahwa current ratio tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham, karena dari hasil analisis pada penelitian Imam Hidayat dan Poppy Indrihastuti menunjukkan

² Hantono, *Konsep Analisis Laporan Keuangan dengan Pendekatan Rasio dan SPSS*, (Yogyakarta: Deepublish, 2018), 12-13.

³ Francis Hutabarat, *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan*, (Banten: Desanta Muliavisitama, 2020), 22.

nilai signifikansinya melebihi 0,05 yaitu ($0,583 > 0,05$). Sehingga berarti bahwa besar kecilnya Current Ratio tidak memberikan kontribusi terhadap return saham.

Hasil penelitian ini mendukung penelitian Muhammad Fuad dan Novia Al Mughni (2018) yang menyatakan bahwa CR berpengaruh positif atau searah terhadap return saham. Kondisi ini merupakan sinyal positif yang meningkatkan kepercayaan pemegang saham terhadap prospek pembangunan keberlanjutan perusahaan, membuat mereka siap untuk menginvestasikan lebih banyak dana di perusahaan, membawa informasi positif kepada investor sehingga meningkatkan keuntungan perusahaan.⁹⁸ Semakin tinggi rasio aset lancar terhadap kewajiban lancar, semakin baik perusahaan dapat menutupi kewajiban lancarnya.⁹⁹

Pendapat peneliti terhadap hasil uraian diatas, perusahaan transportasi dan logistic periode 2019-2021 mempunyai nilai CR yang baik, perusahaan mampu membayarkan kewajiban jangka pendeknya. Hal ini dapat menjadi pertimbangan para investor untuk menanamkan modal diperusahaan ini. Karena nilai CR yang memberikan sinyal baik pastinya akan berpengaruh baik juga terhadap return saham. Penelitian ini konsisten dengan penelitian yang dilakukan Muhammad Fuad dan Novia Al Mughni (2018) dan bertentangan dengan penelitian yang dilakukan Imam Hidayat dan Poppy Indrihastuti (2019). Hal ini dapat saja terjadi karena perbedaan jumlah sampel penelitian, periode pengamatan, perusahaan yang di teliti dan situasi yang sedang di hadapi oleh perusahaan.

2. Pengaruh Debt to Equity Ratio (DER) terhadap Return Saham Pada Perusahaan Transportasi dan Logistic Periode 2019 - 2021

Hipotesis kedua (H_2) penelitian ini adalah Debt to Equity Ratio (DER) berpengaruh positif terhadap return saham. Hipotesis ini ditolak karena nilai signifikansinya 0,779 yaitu lebih dari 0,05 dan nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ yaitu $0,282 < 1,668$. Nilai koefisien regresi variabel DER sebesar 1,767 dengan tanda

⁴ Muhammad Fuad dan Novia Al Mughni, "Analisis Pengaruh Rasio Keuangan terhadap Return Saham PT. Adhi Karya (Persero) Tbk.," JURNAL SAMUDRA EKONOMI DAN BISNIS 9, no. 2 (2018): 124.

⁵ Hantono, *Konsep Analisis Laporan Keuangan dengan Pendekatan Rasio dan SPSS*, (Yogyakarta: Deepublish, 2018), 10.

positif (+). Dari hasil data diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa variabel Debt to Equity Ratio (DER) bernilai positif namun tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham. Sehingga secara statistik asumsi dari hipotesis ini ditolak.

Alasan asumsi ini ditolak adalah selama periode penelitian 3 tahun, kegiatan operasi perusahaan biasanya lebih banyak menggunakan utang daripada ekuitas. Sehingga nilai DER perusahaan transportasi dan logistic menjadi tinggi karena tingginya hutang yang dimiliki. Tingginya hutang yang ditanggung perusahaan transportasi dan logistic ini juga bisa disebabkan karena dorongan dari faktor eksternal, misal saja pandemi covid-19, karena periode penelitian ini saat terjadinya pandemi. Adanya pandemi membuat operasional perusahaan sektor transportasi dan logistic menjadi terhambat untuk memperoleh laba yang menyebabkan modal dari perusahaan sendiri menurun, sehingga untuk mempertahankan dan menjaga kelangsungan perusahaan, maka perusahaan menggunakan hutang untuk membantu keadaan perusahaannya. Hal ini menyebabkan perusahaan transportasi dan logistic pada periode penelitian 3 tahun ini lebih tinggi unsur hutangnya daripada modal sendiri dalam melakukan kegiatan operasionalnya untuk menghasilkan laba.

Menurut Hantono, Debt to Equity (DER) adalah rasio yang menunjukkan sejauh mana modal sendiri menjamin seluruh utang.¹⁰⁰ Menurut Hanna Chritianto YAP dan Friska Firnanti, perusahaan yang ingin tumbuh dan berkembang pasti membutuhkan sumber dana dari luar untuk membiayai operasional perusahaan karena perusahaan membutuhkan banyak dana yang tidak dapat diimplementasikan hanya dengan modal sendiri. Apalagi perusahaan yang sudah besar dapat memperoleh dana tambahan dari luar dengan mudah. Sebagian investor ada yang mempunyai sifat berani mengambil resiko. Dengan demikian, sebagian besar investor beranggapan bahwa nilai DER yang tinggi bentuk tanggung jawab perusahaan terhadap pihak ketiga yang sudah memberikan pinjaman utang kepada perusahaan. Sehingga perusahaan yang mempunyai nilai DER tinggi berarti mampu mengelola hutang-hutang yang diberikan kreditor dengan baik dan berhasil dalam melakukan perputaran aset sehingga perusahaan dapat memperoleh profit

⁶ Hantono, *Konsep Analisis Laporan Keuangan dengan Pendekatan Rasio dan SPSS*, (Yogyakarta: Deepublish, 2018), 12-13.

yang tinggi dari pengeloaan unsur hutang tersebut yang nantinya akan berpengaruh pada return saham. Oleh sebab itu, pandangan investor yang awalnya menghindari nilai DER tinggi akan berbalik dan berani menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut. Hasil penelitian ini sejalan dengan teori tersebut, yaitu hasil nilai DER mempunyai pengaruh positif namun tidak signifikan terhadap return saham.

Teori sinyal mendukung hasil penelitian ini, teori sinyal menyatakan bahwa perusahaan harus menyampaikan suatu informasi kepada investor atau pemegang saham tentang kondisi perusahaan secara valid dan sesuai kondisi yang sesungguhnya, sehingga nantinya dalam perusahaan muncul suatu kontrak antara pemilik modal (investor atau pemegang saham) dengan pengelolaan modal (perusahaan) atau perusahaan.

Menurut Dr. Agus S. Irfani, MBA, teori ini memandang bahwa keputusan keuangan adalah sinyal yang dikirim oleh manajer kepada investor untuk mengurasngi informasi asimetri. Ross dalam Agus S. Irfani (2020:36) manajer yang memiliki informasi lebih tentang perusahaan berupaya menyampaikan informasi tersebut kepada investor eksternal yang kurang memiliki informasi untuk meningkatkan harga saham. Untuk meyakinkan investor, penyampaian informasi tersebut tidak hanya disampaikan melalui pengumuman, melainkan juga Tindakan atau kebijakan yang sulit ditiru oleh perusahaan lain sebagai sinyal bahwa perusahaan memiliki informasi kinerja yang lebih baik dibanding perusahaan lain. Kebijakan yang membuat sinyal menjasi kredibel tersebut berupa kebijakan penetapan proporsi utang yang tinggi pada struktur modalnya. Ross dalam Agus S. Irfani (2020:36) mengemukakan hanya perusahaan yang memiliki kinerja baik saja yang berani menggunakan utang dalam jumlah besar pada struktur modalnya.¹⁰¹

Asumsi tersebut menimbulkan suatu kondisi *separating equilibrium*, yaitu investor dapat membedakan kinerja perusahaan mana yang lebih baik atau lebih buruk dengan melihat struktur modalnya. Investor akan memberi nilai lebih tinggi pada perusahaan yang memiliki proporsi utang besar karena perusahaan yang kinerjanya kurang baik tidak akan

⁷ Agus S. Irfani, *Manajemen Keuangan Dan Bisnis: Teori Dan Aplikasi*, (Jakarta: Gramedia, 2020), 36.

berani memberikan proporsi utang yang besar di dalam struktur modalnya. Teori *signaling* ini berpendapat bahwa *leverage ratio/solvabilitas ratio* berkorelasi positif terhadap profitabilitas perusahaan yang nantinya akan menaikkan return saham juga.¹⁰²

Oleh karena itu, jumlah hutang yang lebih besar dari ekuitas menunjukkan bahwa pertumbuhan dan perkembangan perusahaan meningkat di masa depan, yang menciptakan suasana positif bagi perusahaan di pasar, menarik lebih banyak investor untuk berinvestasi di perusahaan, dan kemudian meningkatkan pengembalian saham perusahaan tersebut.¹⁰³ Namun semakin tinggi nilai DER perusahaan juga tidak baik untuk perusahaan tersebut. Karena, jika semakin besar nilai utang yang dimiliki perusahaan akan memperbesar resiko gagal bayar atau bangkrut. Hasil penelitian ini nampaknya DER tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham, sehingga memberi sinyal yang buruk bagi perusahaan transportasi dan logistic kepada investor.

Penelitian ini mendukung penelitian yang dilakukan oleh Pandaya, Pujihastuti Dwi Julianti, Imam Suprpta (2020) yang menyatakan hasil EPS memiliki pengaruh negatif secara signifikan terhadap return saham. PER memiliki pengaruh positif terhadap return saham. PBV memiliki pengaruh positif terhadap return saham. ROE tidak memiliki pengaruh terhadap return saham. DER tidak memiliki pengaruh terhadap return saham.

Penelitian ini tidak mendukung penelitian yang dilakukan Muhammad Fuad dan Novia Al Mughni (2018) yang menyatakan bahwa DER memiliki pengaruh positif atau searah terhadap return saham. Hasil penelitian yang dilakukan Cesira Desti Kinasih, Firda Uswatun Nisa, dkk (2021) menyatakan bahwa DER memiliki pengaruh terhadap return saham, karena jika nilai DER suatu perusahaan kecil atau sampai minus, dapat dikatakan suatu perusahaan dalam arus kasnya tidak mampu

⁸ Agus S. Irfani, *Manajemen Keuangan Dan Bisnis: Teori Dan Aplikasi*, (Jakarta: Gramedia, 2020), https://www.google.co.id/books/edition/MANAJEMEN_KEUANGAN_DAN_BISNIS_Teori_dan/qln8DwAAQBAJ?hl=id

⁹ Muhammad Fuad dan Novia Al Mughni, "Analisis Pengaruh Rasio Keuangan terhadap Return Saham PT. Adhi Karya (Persero) Tbk," *JURNAL SAMUDRA EKONOMI DAN BISNIS* 9, no.2 (2018): 124.

untuk menutupi atau melunasi kewajiban-kewajiban yang ada, sehingga mengakibatkan kebangkrutan.

Pendapat peneliti terhadap hasil uraian diatas, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan transportasi dan logistic periode 2019-2021 mempunyai nilai DER yang berpengaruh positif, namun tidak signifikan terhadap return saham. Artinya, tinggi rendahnya nilai DER tidak dapat mempengaruhi return saham. Tinggi rendahnya hutang perusahaan tidak menjadi patokan investor untuk melakukan pembelian saham karena sebagian investor yang mempunyai sifat berani mengambil resiko sebelum menanamkan modal diperusahaan transportasi dan logistic ini lebih cenderung melihat dan memperhatikan keberhasilan pihak manajemen dalam mengelola dana dari pihak ketiga. Sehingga tinggi rendahnya DER tidak menjadikan pertimbangan untuk investor. Dengan hasil penelitian ini yang nilai DER tidak signifikan terhadap return saham, maka perusahaan tidak dapat memberikan sinyal informasi terkait DER. Hasil penelitian ini konsisten dengan penelitian Pandaya, Pujihastuti Dwi Julianti, Imam Suprpta (2020) dan bertentangan dengan penelitian Muhammad Fuad dan Novia Al Mughni (2018). Hal ini dapat saja terjadi karena perbedaan jumlah sampel penelitian, periode pengamatan, perusahaan yang di teliti dan situasi yang sedang di hadapi oleh perusahaan.

3. Pengaruh Return On Assets (ROA) terhadap Return Saham Pada Perusahaan Transportasi dan Logistic Periode 2019 - 2021

Hipotesis ketiga (H_3) penelitian ini adalah Return On Assets (ROA) terhadap return saham berpengaruh negatif ditolak karena nilai signifikansi dari variabel ROA $0,809 > 0,05$ dan nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ $0,621 < 3,182$. Nilai koefisien regresi variabel ROA adalah negatif sebesar $-62,042$. Variabel Return On Assets (ROA) bernilai negatif atau berpengaruh negatif (-). Oleh sebab itu, dapat disimpulkan ROA tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap return saham. Sehingga secara statistik hipotesis ini ditolak.

Alasan asumsi ini ditolak adalah perusahaan transportasi dan logistic selama periode penelitian 3 tahun ini tidak mampu menggunakan asset yang dimiliki dengan maksimal karena pada saat periode penelitian ini, Indonesia sedang dilanda pandemi covid-19 dan perusahaan sektor transportasi dan logistic terpaksa harus berhenti beroperasi

terlebih dulu sampai waktu yang belum pasti. Sehingga menyebabkan perusahaan tidak dapat memanfaatkan asetnya dengan maksimal untuk menghasilkan laba dengan baik karena pandemi ini, penghasilan pun menurun bahkan sampai minus. Hal ini menjadikan perusahaan transportasi dan logistic tidak dapat memberikan return saham yang memuaskan kepada pemegang saham dan memberikan *mindset* negatif kepada calon investor.

Menurut Hantono, Return on Assets (ROA) adalah rasio yang menunjukkan tingkat pengembalian bisnis dari seluruh assets yang telah digunakan.¹⁰⁴ Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan teori diatas karena nilai ROA yang dihasilkan tidak berpengaruh dan negatif, artinya tinggi rendahnya nilai ROA tidak berpengaruh terhadap tinggi rendahnya return saham. Bahkan dari hasil penelitian ini menunjukkan setiap peningkatan ROA 1% akan menurunkan return saham sebesar -62,042%. Untuk itu, perusahaan transportasi dan logistic tidak dapat melakukan pengembalian bisnis dari seluruh assets yang telah digunakan. Perusahaan tidak mampu menghasilkan laba dari penggunaan assets yang dimiliki, sehingga hal semacam ini menyebabkan nilai return saham suatu perusahaan menjadi minus. Perusahaan tidak mampu memberikan return saham yang memuaskan kepada para investor.

Meskipun hasilnya tidak signifikan dan hipotesis ini ditolak, bukan berarti investor mengabaikan nilai ROA dari suatu perusahaan. Tidak mempunya suatu perusahaan untuk melakukan pengembalian bisnis dari assets yang digunakan dapat dikarenakan kondisi yang sedang dihadapi perusahaan, sehingga dalam pengelolaan keuangan tidak berjalan dengan lancar. Karena sebenarnya ROA dapat didefinisikan sebagai rasio yang menunjukkan seberapa besar laba bersih yang dapat dihasilkan dari seluruh aset perusahaan. Return on Asset mengukur kinerja operasi, menunjukkan sejauh mana aset telah digunakan. Rasio ini mengukur seberapa efektif perusahaan menggunakan sumber daya keuangan yang tersedia untuk menghasilkan laba. Semakin tinggi nilai ROA suatu perusahaan maka semakin tinggi keuntungan perusahaan.¹⁰⁵ Dengan nilai

¹⁰ Hantono, *Konsep Analisis Laporan Keuangan dengan Pendekatan Rasio dan SPSS* (Yogyakarta: Deepublish, 2018), 11-12.

¹¹ Rona Tumiur Mauli Carolin Simorangkir, "PENGARUH KINERJA KEUANGAN TERHADAP RETURN SAHAM PERUSAHAAN

ROA yang tinggi dapat diasumsikan bahwa investor tertarik untuk menginvestasikan modalnya, karena tingkat penembalian keuntungan kepada pemegang saham terbilang baik. Namun penelitian ini, ROA tidak berpengaruh signifikan bahkan dapat dikatakan return saham tidak dipengaruhi oleh ROA.

Teori sinyal mendukung hasil penelitian ini, teori sinyal menyatakan bahwa perusahaan harus menyampaikan suatu informasi kepada investor atau pemegang saham tentang kondisi perusahaan secara valid dan sesuai kondisi yang sesungguhnya, sehingga nantinya dalam perusahaan muncul suatu kontrak antara pemilik modal (investor atau pemegang saham) dengan pengelolaan modal (perusahaan) atau perusahaan. Sehingga semakin tinggi nilai ROA suatu perusahaan, maka nilai ROA ini akan dapat memberikan gambaran sinyal baik suatu perusahaan yang mana sinyal tersebut dapat mempengaruhi keputusan investor untuk menanamkan sahamnya nanti, sehingga asumsi dari hipotesis ini diterima. Jika perusahaan dalam informasi laporan keuangan memberikan sinyal yang baik terutama pada kegiatan perdagangan saham dan return sahamnya baik tentu saja investor akan tertarik untuk menanam saham di perusahaan tersebut. Namun hasil penelitian ini, nampaknya ROA tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham sehingga memberikan sinyal yang buruk bagi calon investor. ROA yang kecil dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, laba perusahaan yang bernilai minus (rugi), bisa juga karena faktor eksternal yang tidak dapat dicegah karena faktor alamiah salah satunya karena dampak pandemi covid 19 sehingga perusahaan terpaksa tidak bisa beroperasi sehingga tidak maksimal dalam memperoleh laba perusahaan.

Penelitian ini didukung dengan penelitian yang dilakukan Rona Tumiur Mauli Carolin Simorangkir (2019) yang menyatakan ROA berpengaruh negatif terhadap return saham. ROA negatif dikarenakan laba perusahaan dalam kondisi minus (rugi). Dalam hal ini, investor beranggapan bahwa secara keseluruhan aset perusahaan belum dapat menghasilkan laba seperti yang diharapkan investor.

Penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian Rofi Atul Ainiyah, dkk (2021) yang menyatakan ROA berpengaruh

positif signifikan terhadap return saham. Hasil penelitian ini menjelaskan ROA berpengaruh negatif sehingga dapat dikatakan bahwa ROA tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap return saham.

Pendapat peneliti terhadap hasil uraian diatas, nilai ROA perusahaan transportasi dan logiatic periode 2019-2021 memberikan sinyal negatif kepada para investor karena nilai ROA yang negatif dan tidak signifikan terhadap return saham. Hal ini akan menimbulkan asumsi kepada investor bahwa perusahaan dalam memanfaatkan aset yang dimiliki kurang baik untuk menghasilkan laba yang nantinya digunakan untuk return saham. Hasil penelitian ini yang menunjukkan ROA yang tidak berpengaruh signifikan berarti perusahaan tidak dapat memberikan sinyal informasi terkait ROA terhadap return saham kepada para investor karena ROA hanya dapat mengukur efektivitas perusahaan dalam penggunaan seluruh aset untuk operasional perusahaan. Sebelum menanamkan modal disuatu perusahaan, investor harus mempertimbangan nilai ROA yang ada pada perusahaan, karena ROA yang positif akan memberikan pengaruh yang positif juga terhadap return saham nantinya. Hasil penelitian ini menunjukkan ROA yang berpengaruh negatif dapat memberikan sinyal buruk bagi perusahaan kepada investor. ROA sangat penting diperhatikan untuk return saham. Penelitian ini konsisten dengan penelitian Rona Tumiur Mauli Carolin Simorangkir (2019), hanya saja berpengaruh negatifnya tidak signifikan. Penelitian ini bertentangan dengan penelitian Rofi Atul Ainiyah, dkk (2021). Hal ini bisa saja terjadi karena perbedaan jumlah sampel penelitian, periode penelitian, perusahaan yang diteliti dan situasi yang di hadapi masing-masing perusahaan, seperti contoh rendahnya volume penjualan dibandingkan biaya yang dikeluarkan dan kegiatan ekonomi yang menurun, terutama sejak terjadinya pandemi covid-19 di Indonesia.