



---

**ANALISIS PENGARUH EPS, ROE, DER, KURS DAN INFLASI  
TERHADAP RETURN SAHAM SUB SEKTOR TRANSPORTASI  
PERIODE 2012-2017**

**Dinda Ayu Nurindahsari <sup>1)</sup>, Endang Chumaidiyah <sup>2)</sup>, Nanang Suryana <sup>3)</sup>  
Universitas Telkom**

---

**INFORMASI ARTIKEL**

**ABSTRAK**

---

*Dikirim : 05 Juli 2019  
Revisi pertama : 16 Juli 2019  
Diterima : 19 Juli 2019  
Tersedia online : 31 Juli 2019*

---

*Kata Kunci : Return Saham, Pasar  
Modal, Regresi Data Panel*

---

*Email : [dinda.ayunurindahsari@gmail.com](mailto:dinda.ayunurindahsari@gmail.com)<sup>1)</sup>,  
[endangchumaidiyah@telkomuniversity.ac.id](mailto:endangchumaidiyah@telkomuniversity.ac.id)<sup>2)</sup>,  
[nanangsuryana@telkomuniversity.ac.id](mailto:nanangsuryana@telkomuniversity.ac.id)<sup>3)</sup>*

---

*Industri transportasi merupakan salah satu industri yang berkembang dan berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi di Indonesia serta perkembangan pada pasar modal pun terus meningkat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh EPS, ROE, DER, inflasi dan kurs secara simultan dan parsial terhadap return saham sub sektor transportasi. Sampel perusahaan yang digunakan yaitu 7 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI pada periode 2012-2017 yang dipilih berdasarkan beberapa kategori. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, time series dan cross section dengan menggunakan Regresi Data Panel.*

*Hasil penelitian menunjukkan bahwa EPS, ROE, DER, inflasi dan kurs secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap return saham. Sedangkan variabel yang berpengaruh secara parsial adalah inflasi.*

**PENDAHULUAN**

**Latar Belakang**

Bursa Efek Indonesia (BEI) merupakan pasar modal Indonesia yang terdapat aktifitas jual beli saham di dalamnya. Pada penelitian ini, peneliti menganalisis salah satu sub sektor yang berada pada BEI yaitu sub sektor transportasi. Dimana akan dilakukannya analisis mengenai pengaruh EPS, ROE, DER, inflasi dan kurs sebagai variabel independent terhadap return saham sebagai variabel dependent. Pemilihan sub sektor transportasi berdasarkan bahwa industri ini menjadi salah satu yang berkontribusi terhadap PDB (Produk Domestik Bruto) Indonesia, karena industri ini menyumbangkan sebesar 99,5 Triliun. Sub sektor transportasi terdaftar pada sektor infrastruktur, kemudian jika dilihat dari index harga saham sektor infrastruktur, terjadi peningkatan yang menunjukkan bahwa sektor ini berkembang dengan baik. Gambar 1 menunjukkan grafik dari peningkatan index harga saham yang terjadi pada sektor infrastruktur:

**Gambar 1. Index Harga Saham Sektor Infrastruktur**



Sumber : Data dari [www.investing.com](http://www.investing.com)

Namun, sektor Infrastruktur, terbagi menjadi 6 sub sektor, yaitu: sub sektor energi, sub sektor jalan tol, pelabuhan, bandara & sejenisnya, sub sektor telekomunikasi, sub sektor transportasi, sub sektor konstruksi non bangun, dan sub sektor lainnya. Kemudian didapatkan hasil perhitungan rata – rata EPS (*Earning Per Share*) dari sub sektor transportasi menurun ([www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)).

Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengambil judul “Analisis Pengaruh EPS, ROE, DER, Kurs dan Inflasi Terhadap Return Saham Sub Sektor Transportasi Periode 2012-2017)”. Dengan harapan dapat membantu untuk memajukan sub sektor transportasi, sehingga dapat memajukan perekonomian Indonesia.

**Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, terdapat rumusan masalah pada penelitian ini:

1. Bagaimana EPS, ROE, dan DER pada perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2017?.
2. Bagaimana kurs dan inflasi pada periode 2012-2017?.

3. Bagaimana pengaruh EPS, ROE, DER, Kurs dan inflasi terhadap return saham secara simultan pada perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2017?.
4. Bagaimana pengaruh EPS, ROE, DER, Kurs dan inflasi terhadap return saham secara parsial pada perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2017?.

### **Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengukur perkembangan dan kecenderungan EPS, ROE, dan DER pada perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2017.
2. Mengukur perkembangan dan kecenderungan kurs dan inflasi pada periode 2012-2017.
3. Mengukur perkembangan dan kecenderungan pengaruh EPS, ROE, DER, Kurs dan inflasi terhadap return saham perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2017 secara simultan.
4. Mengukur perkembangan dan kecenderungan pengaruh EPS, ROE, DER, Kurs dan inflasi terhadap return saham perusahaan sub sektor transportasi periode 2012-2017 secara parsial.

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **Pasar Modal**

Pasar modal merupakan sarana pendanaan bagi perusahaan maupun institusi lain (misalnya pemerintah) dan sarana bagi kegiatan berinvestasi (Darmadji dan Fakhrudin, 2011).

#### **Return Saham**

Return saham diterima melalui perdagangan di pasar sekunder dalam bentuk perubahan harga saham dan dividen (Desi Arista, 2013). Return saham adalah pendapatan yang dinyatakan dalam presentase dari modal awal investasi (I Fahmi, 2014). Rumus dari return saham adalah sebagai berikut:

$$\text{Return Saham} = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}} \times 100\%$$

Keterangan

$P_t$  = Harga saham pada periode t

$P_{t-1}$  = Harga saham pada periode t-1

#### **EPS (Earning Per Share)**

**Earning Per Share** menunjukkan seberapa besar suatu perusahaan dalam menghasilkan laba bersih setiap lembar sahamnya yang siap dibagikan ke seluruh pemegang saham perusahaan (Tandelilin : 2010). Berikut merupakan rumus EPS:

$$\text{EPS} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Bunga dan Pajak}}{\text{Jumlah Saham Beredar}}$$

**ROE (Return on Equity)**

*Return on Equity* merupakan indikator penting yang sering digunakan oleh perusahaan untuk mengukur profitabilitas sebelum melakukan investasi. Menurut Kasmir (2010:115) rasio profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menilai keuntungan perusahaan. Menurut (Mariani, Yudiaatmaja, dan Yulianthini, 2016), rasio ini memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan yang dilihat dari laba yang dihasilkan atau penjualan dan pendapatan. Pada penelitian ini, rasio profitabilitas yang digunakan yaitu *Return on Equity*, ROE merupakan ukuran kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dengan menggunakan modal sendiri, Berikut merupakan rumus dari ROE:

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Total Ekuitas}}$$

**DER (Debt to Equity Ratio)**

Rasio DER menurut digunakan untuk mengukur tingkat penggunaan utang terhadap *total shareholder's equity* yang dimiliki perusahaan. Menurut (Mariani, Yudiaatmaja, dan Yulianthini, 2016), semakin tinggi perolehan laba, maka dapat menghasilkan laba per saham yang lebih tinggi. Jika laba per saham meningkat, maka berdampak pada meningkatnya kinerja lingkungan dan dapat meningkatnya return saham, sehingga diinterpretasikan DER berpengaruh positif terhadap return saham. Berikut merupakan rumus untuk mencari *debt to equity ratio*:

$$\text{DER} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Shareholders Equity}}$$

**Kurs**

Menurut Ratna Prihartini (2009), pertukaran antara dua mata uang yang berbeda, maka akan terjadi perbandingan nilai atau harga antara kedua mata uang tersebut. Perbandingan inilah yang disebut kurs (*exchange rate*) atau kerap diartikan sebagai harga rupiah mata uang negara lain.

**Inflasi**

Menurut Ratna Prihartini (2009), inflasi merupakan keadaan dimana adanya peningkatan harga-harga pada umumnya atau turunnya mata uang yang beredar. Peningkatan harga barang yang terjadi cenderung meningkatkan harga produksi, sehingga dapat menurunkan pendapatan perusahaan.

**METODE PENELITIAN****Jenis penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh variabel independent (EPS, ROE, DER, kurs dan inflasi) terhadap variabel dependent (return saham). Sehingga jenis penelitian yang digunakan merupakan penelitian explanatif (*explanatory research*) dimana penelitian bertujuan untuk mengetahui pengaruh satu atau beberapa variabel bebas terhadap variabel terikat (Ulber Silalahi, 2010:59).

### Waktu dan Subjek Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada September 2018 hingga Juni 2019. Dikarenakan pengumpulan data yang digunakan merupakan data sekunder, sehingga tidak menggunakan tempat penelitian. Sedangkan subjek penelitian ini yaitu perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2012 hingga 2017.

### Teknik Pengumpulan Data

Pemilihan sampel penelitian dilakukan dengan cara *purposive sampling method* yang memiliki kriteria sebagai berikut: 1) Perusahaan yang diambil merupakan perusahaan yang terdaftar pada sub sektor transportasi pada awal periode 2012 hingga akhir periode 2017 di Bursa Efek Indonesia, 2) Laporan keuangan yang diterbitkan oleh Bursa Efek Indonesia atau terdapat pada website resmi perusahaan tersebut, 3) Perusahaan tidak mengalami suspensi lebih dari 5 kali oleh Bursa Efek Indonesia selama periode penelitian yaitu perusahaan yang sahamnya aktif diperdagangkan setiap hari saat Bursa Efek Indonesia buka pada periode 2012-2017. Sehingga didapatkan 10 perusahaan yang memenuhi kriteria.

### Teknik Analisis Data

Setelah didapatkan 10 perusahaan yang menjadi sampel berdasarkan kriteria yang ditetapkan, kemudian dilakukan pengumpulan data sekunder yang menjadi variabel penelitian ini. Yaitu EPS, ROE, DER dan return saham dari 10 perusahaan selama periode 2012-2017. Setelah semua data terkumpul, data diolah menggunakan *software* EViews 9 untuk mendapatkan model regresi linear.

Jenis model regresi linear pada penelitian ini dipilih menggunakan Uji Chow yaitu pemilihan antara *Fixed Effect Model* atau *Common Effect Model*. Kemudian terpilih *Common Effect Model* kemudian dilanjutkan dengan dilakukan Uji Breusch-Pagan LM yaitu pemilihan model *Common Effect Model* atau *Random Effect Model*.

Menurut (Nico : 2018), jenis model yang terpilih akan dianalisis terlebih dahulu validasinya menggunakan Uji Asumsi Klasik, yang terdiri dari Uji Normalitas, Uji Autokorelasi, Uji Heterokedastisitas, dan Uji Multikolenieritas. Jika memenuhi keseluruhan syarat uji asumsi klasik, maka terbentuklah model regresi linear berganda. Pada penelitian ini ketika model dilakukan uji normalitas mendapatkan hasil bahwa data tidak normal, sehingga dilakukannya penghilangan data pencilan yang mengakibatkan jumlah perusahaan menjadi 7, kemudian jika sudah memenuhi syarat, maka dilakukan perumusan model regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y = c + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + e$$

Dimana:

Y adalah return saham, c adalah koefisien,  $X_1$  adalah EPS,  $X_2$  adalah ROE,  $X_3$  adalah DER,  $X_4$  adalah kurs,  $X_5$  adalah inflasi dan e adalah error.

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Statistik deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan suatu data yang dilihat dari minimum, maksimum, *mean* dan standar deviasi. Berdasarkan kriteria pengambilan sampel, sampel yang digunakan sebanyak 7 perusahaan sub sektor

transportasi dengan periode selama 6 tahun sehingga didapatkan total data pengamatan sebanyak 42 data.

**Tabel 1. Statistika Deskriptif**

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
RETURN SAHAM	42	-.75	1.58	.0966	.42045
EPS	42	-290.29	109.30	-10.5456	79.24137
ROE	42	-.72	1.37	.0896	.34134
DER	42	-2.23	6.53	1.5891	1.69193
KURS	42	9334	13325	11905.83	1583.170
INFLASI	42	.03	.08	.0517	.02318
Valid N (listwise)	42				

Sumber : Hasil Penelitian, diolah (2019)

**Penentuan Model Estimasi**

Tabel di bawah ini menjabarkan penentuan model regresi yang dipilih berdasarkan uji penentuan estimasi regresi data panel.

**Tabel 2. Penentuan Model Regresi**

Pengujian	Hasil	Kesimpulan
Uji chow	Cross-section chi-square bernilai 0.8433 > 0,05 (Alpha)	H0 diterima, <i>common effect model</i> lebih baik dari pada <i>fixed effect model</i> .
Uji Breusch-Pagan LM	Nilai Breusch-Pagan sebesar 0.4660 > 0,05 (alpha)	H0 diterima, <i>common effect model</i> lebih tepat dari pada <i>random effect model</i> .

Sumber : Hasil Penelitian, diolah (2019)

Berdasarkan hasil pengujian pada Tabel 2 Penentuan Model Regresi yang tepat untuk penelitian ini adalah *common effect model* (model koefisien tetap).

**Pengujian Asumsi Klasik**

**Uji Normalitas**

Uji normalitas digunakan untuk menguji model regresi pada variabel dependent dan variabel independent berdisutribusi normal. Hipotesis:

H0 = jika nilai signifikansi lebih besar dari 0.05 (alpha), data berdistribusi normal

H1 = jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0.05 (alpha), data tidak berdistribusi normal

**Gambar 2. Hasil Uji Normalitas**

Series: Standardized Residuals	
Sample 2012 2017	
Observations 42	
Mean	-0.022272
Median	-0.078176
Maximum	0.791055
Minimum	-0.737103
Std. Dev.	0.346925
Skewness	0.371468
Kurtosis	3.161713
Jarque-Bera	1.011684
Probability	0.602997

Sumber : Data diolah dengan EVIEWS 9

Gambar 2 menunjukkan bahwa nilai probability sebesar 0.602997 dimana nilai tersebut lebih besar dari 0,05 (alpha). Maka keputusannya yaitu Terima H0.

**Uji Autokorelasi**

Untuk mendeteksi adanya autokorelasi dalam suatu model regresi dilakukan melalui pengujian terhadap nilai Uji Durbin Watson. Dasar pengambilan keputusan adalah jika Durbin Watson terletak diantara DU dan 4-DU berarti tidak terjadi autokorelasi.

**Tabel 3. Hasil Uji Autokorelasi**

R-squared	0.432351	Mean dependent var	0.135046
Adjusted R-squared	0.353511	S.D. dependent var	0.473037
S.E. of regression	0.371015	Sum squared resid	4.955467
F-statistic	5.483905	Durbin-Watson stat	2.328775
Prob(F-statistic)	0.000749		

Sumber : Hasil Penelitian, diolah (2019)

Berdasarkan tabel 3 hasil perhitungan Durbin-Watson (DW) menunjukkan angka sebesar 2.328775. Berdasarkan tabel Durbin Watson yang menggunakan signifikansi 5% dengan jumlah sampel (N) 42 dan jumlah variabel independen (k) 5, maka didapatkan nilai batas atas (DU) 1.7814 dan batas bawah (DL) 1.2546. Sehingga model regresi memenuhi kriteria  $(4-DU) < DW < (4-dL)$ . Jika dijelaskan perhitungannya adalah:

$$(4-1.7814) < 2.328775 < (4-1.2546)$$

$$2.7454 < 2.328775 < 2.2186$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, Durbin Watson hitung terletak diantara 4-DU dan 4-DL. Kesimpulannya adalah tidak dapat ditarik kesimpulan, sebagai alternatif maka menggunakan uji *run test*, uji ini digunakan untuk melihat apakah data residual bersifat acak atau tidak. Apabila tidak acak berarti terjadi masalah autokorelasi. Hipotesis :

H0: Tidak terjadi gejala heterokedastisitas dalam model regresi.

H1: Terjadi gejala heterokedastisitas dalam model regresi.

**Tabel 4. Hasil Runs Test**

Runs Test	
	Unstandardized Residual
Test Value <sup>a</sup>	-.01725
Cases < Test Value	21
Cases >= Test Value	21
Total Cases	42
Number of Runs	23
Z	.156
Asymp. Sig. (2-tailed)	.876
a. Median	

Sumber : Hasil Penelitian, diolah (2019)

Pada tabel 4 menunjukan bahwa, dengan menggunakan taraf signifikansi 5%, kemudian nilai Asymp. Sig. (2-tailed) lebih dari taraf signifikansi yang ditentukan maka terima H0. Karena  $0.876 > 0.05$ , sehingga kesimpulannya yaitu Terima H0. Maka dapat disimpulkan tidak terjadi autokorelasi.

**Uji Heteroskedastisitas**

Uji ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual atau pengamatan ke pengamatan yang lain dengan menggunakan uji gletser. Hipotesis:

H0: jika nilai signifikansi lebih besar dari 0.05 (alpha), maka tidak terjadi gejala heterokedastisitas dalam model regresi.

H1: jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0.05 (alpha), maka terjadi gejala heterokedastisitas dalam model regresi.

**Tabel 5. Hasil Uji Heterokedastisitas**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.066439	0.439964	-0.151010	0.8808
EPS	0.000447	0.000650	0.687366	0.4963
ROE	-0.006609	0.154750	-0.042709	0.9662
DER	-0.011848	0.024934	-0.475178	0.6375
KURS	1.55E-05	3.16E-05	0.490558	0.6267
INFLASI	2.976625	2.012662	1.478950	0.1479

Sumber : Hasil Penelitian, diolah (2019)

Karena pada Tabel 5 menunjukkan bahwa probabilitas setiap variable memiliki nilai yang lebih besar dari 0,05 (alpha). Sehingga keputusannya yaitu Terima H0, dimana tidak terjadi gejala heterokedastisitas.

**Uji Multikolinearitas**

Multikolinearitas adalah adanya hubungan linear yang sempurna di antara variabel yang menjelaskan model regresi. Untuk mengukur terjadinya multikolinearitas pada model regresi dilihat dari koefisien korelasi antara masing-masing variabel bebas. Apabila koefisien > 0.80 maka dalam model regresi terjadi multikolinearitas.

**Tabel 6. Hasil Uji Multikolinearitas**

	EPS	ROE	DER	KURS	INFLASI
EPS	1.000000	0.589512	0.077185	-0.328221	0.099730
ROE	0.589512	1.000000	-0.179328	-0.363347	0.073840
DER	0.077185	-0.179328	1.000000	0.051694	0.108106
KURS	-0.328221	-0.363347	0.051694	1.000000	-0.488505
INFLASI	0.099730	0.073840	0.108106	-0.488505	1.000000

Sumber : Hasil Penelitian, diolah (2019)

**Uji Regresi Data Panel**

Tujuan dari uji regresi data panel yaitu untuk menguji ada tidaknya hubungan dan pengaruh variabel independent (*Earning Per Share* (EPS), *Debt To Equity Ratio* (DER), *Return On Equity* (ROE), inflasi, dan kurs) terhadap variabel dependent (Return saham). Dikarenakan pada saat pemilihan model, bahwa regresi dengan model *Common Effects* yang tepat digunakan, sehingga uji hipotesis pada uji regresi data panel akan menggunakan model *Common Effects*. Berikut merupakan hasil pengujian regresi data panel.

**Tabel 7. Hasil Uji Regresi Data Panel Model *Common Effects***

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.513981	0.407167	-1.262335	0.2149
EPS	0.000732	0.000925	0.791069	0.4341
ROE	0.148658	0.195251	0.761370	0.4514
DER	0.018337	0.031004	0.591458	0.5579
KURS	1.45E-05	2.93E-05	0.495645	0.6232
INFLASI	8.282579	1.924333	4.304129	0.0001
R-squared	0.432351	Mean dependent var		0.135046
Adjusted R-squared	0.353511	S.D. dependent var		0.473037
S.E. of regression	0.371015	Sum squared resid		4.955467
F-statistic	5.483905	Durbin-Watson stat		2.328775
Prob(F-statistic)	0.000749			

Sumber : Hasil Penelitian, diolah (2019)

Berdasarkan Tabel 7, dapat diketahui bahwa nilai Prob(F-statistic) merupakan nilai simultan dari suatu model, jika nilai Prob(F-statistic) kurang dari signifikansinya (0.05) maka pengaruh simultan variabel independent terhadap variabel dependent terbukti bermakna secara statistik. Semakin kecil nilai signifikan yang di dapat maka tingkat kebenaran pada penelitian ini semakin besar. Hasil Prob(F-statistic) adalah 0.000749 artinya model regresi memiliki nilai error yang sangat rendah. Kemudian Adjusted R-squared = 0.353511, menunjukkan bahwa proporsi pengaruh variabel dependent dapat dijelaskan oleh model sebesar 35.35%. sedangkan sisanya terdapat 64.65% (100%-35.35%) dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak ada di dalam model regresi pada penelitian ini.

**Uji F (Secara Simultan)**

Berdasarkan Regresi Data Panel Model *Common Effects* yang dapat dilihat pada Tabel 7, dilakukannya uji hipotesis yaitu:

H0= EPS, ROE, DER, kurs dan inflasi secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.

H1= EPS, ROE, DER, kurs dan inflasi secara simultan berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.

Maka pada Tabel 7 menunjukan hasil uji F dengan nilai probabilitas F-statistik adalah 0.000749 dan tingkat kepercayaan 95%, maka H0 ditolak karena nilai probabilitas F-statistik lebih kecil dari 0.05 (alpha) lalu terima H1. Hasil ini berarti bahwa EPS, ROE, DER, kurs dan inflasi secara simultan memiliki pengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2017. Sehingga untuk persamaan model regresinya yaitu:

$$Y = -0.513981 + 0.000732 \text{ EPS} + 0.148658 \text{ ROE} + 0.018337 \text{ DER} + 1.45E-05 \text{ Kurs} + 8.282579 \text{ Inflasi} + e$$

### Uji t (Secara Parsial)

Berdasarkan Regresi Data Panel Model *Common Effects* yang dapat dilihat pada Tabel 7, dilakukannya uji hipotesis yaitu:

1. Pengaruh EPS terhadap return saham pada sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2017. Hipotesis:  
H0a=EPS secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.  
H1a=EPS secara parsial berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.  
Pada Tabel 7 didapatkan *p-value* ( $\text{Prob}>|t|$ ) lebih besar dari nilai signifikansi (0.05) yaitu 0.4341. Sehingga disimpulkan bahwa terima H0a. Yang berarti EPS secara parsial tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2017.
2. Pengaruh ROE terhadap return saham pada sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2017. Hipotesis:  
H0b=ROE secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.  
H1b=ROE secara parsial berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.  
Pada Tabel 7 didapatkan *p-value* ( $\text{Prob}>|t|$ ) lebih besar dari nilai signifikansi (0.05) yaitu 0.4514. Sehingga disimpulkan bahwa terima H0b. Yang berarti ROE secara parsial tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2017.
3. Pengaruh DER terhadap return saham pada sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2017. Hipotesis:  
H0c=DER secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.  
H1c=DER secara parsial berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.  
Pada Tabel 7 didapatkan *p-value* ( $\text{Prob}>|t|$ ) lebih besar dari nilai signifikansi (0.05) yaitu 0.5579. Sehingga disimpulkan bahwa terima H0c. Yang berarti DER secara parsial tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2017.
4. Pengaruh kurs terhadap return saham pada sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2017.  
Hipotesis:  
H0d=Kurs secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.  
H1d=Kurs secara parsial berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.  
Pada Tabel 7 didapatkan *p-value* ( $\text{Prob}>|t|$ ) lebih besar dari nilai signifikansi (0.05) yaitu 0.6232. Sehingga disimpulkan bahwa terima H0d. Yang berarti Kurs secara

parsial tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2017.

5. Pengaruh inflasi terhadap return saham pada sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2012-2017. Hipotesis:

H0e=Inflasi secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.

H1e=Inflasi secara parsial berpengaruh signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi.

Pada Tabel 7 didapatkan *p-value* ( $\text{Prob}>|t|$ ) lebih besar dari nilai signifikansi (0.05) yaitu 0.0001. Sehingga disimpulkan bahwa terima H1e. Yang berarti Inflasi secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2017.

Sehingga terbentuklah persamaan model regresi data panel berdasarkan uji T (secara parsial) sebagai berikut:

$$Y = -0.513981 + 8.282579 \text{ Inflasi} + e$$

Persamaan regresi di atas dapat menjelaskan bahwa:

1. Pada persamaan regresi di atas, model memiliki nilai konstanta yaitu sebesar -0.513981. Hal ini menunjukkan bahwa jika nilai Inflasi adalah nol, maka return saham diprediksi sebesar -0.513981.
2. Inflasi memiliki koefisien positif yaitu sebesar 8.282579. Hal ini menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu persen Inflasi diperkirakan dapat meningkatkan return saham sebesar 8.282579 dengan mengasumsikan nilai lainnya konstan.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dari analisis faktor internal dan faktor eksternal yang dapat berpengaruh terhadap return saham pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2017, kemudian dilanjutkan dengan studi kasus analisis strategi salah satu perusahaan pada sub sektor tersebut, didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil statistik deskriptif yang dihasilkan, menunjukkan bahwa EPS pada sub sektor transportasi memiliki rata-rata -10.55 berdasarkan 42 data yang dianalisis, ROE pada sub sektor transportasi memiliki rata-rata 0.09 berdasarkan 42 data yang dianalisis, sedangkan DER pada sub sektor transportasi memiliki rata-rata 1.69 berdasarkan 42 yang dianalisis.
2. Hasil statistik deskriptif yang dihasilkan, menunjukkan bahwa kurs dari tahun 2012-2017 memiliki rata-rata 1583, dengan nilai tertinggi Rp 13325, sedangkan inflasi dari tahun 2012-2017 memiliki rata-rata 0.023, dengan inflasi tertinggi sebesar 8%.
3. Hasil uji hipotesis secara simultan menunjukkan bahwa variabel independen yaitu Earnings Per Share (EPS), Return on Equity (ROE), Debt To Equity Ratio (DER), kurs dan inflasi berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (return saham) pada perusahaan sub sektor transportasi. Dengan tingkat kepercayaan 95%, nilai signifikansi adalah 0.000749 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0.05 (alpha).

4. Hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa:
  - a. Inflasi berpengaruh positif yang signifikan terhadap return saham pada sub sektor transportasi karena nilai signifikansi 0.0001 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0.05 (alpha).
  - b. EPS, ROE, DER dan Kurs tidak berpengaruh signifikan terhadap return saham pada sub sektor transportasi karena nilai signifikansinya lebih besar dari 0.05 (alpha).

#### Saran

Berikut merupakan saran dari peneliti yang diajukan untuk beberapa pihak, yaitu:

1. Peneliti Selanjutnya

Untuk penelitian selanjutnya, dapat menambahkan variabel yang diteliti atau dapat mengganti variabelnya sehingga dapat menambah kemungkinan untuk menghasilkan nilai R-squared yang lebih baik, agar model regresi yang didapatkan lebih baik pula.

2. Investor

Untuk para investor, dalam berinvestasi pada perusahaan yang berada di sub sektor transportasi, dapat melihat terlebih dahulu keadaan inflasi yang terjadi pada Indonesia, karena pada penelitian ini menunjukkan bahwa inflasi yang berpengaruh signifikan terhadap return saham. Sehingga ketika inflasi sedang tinggi menjadi peluang besar untuk investor mendapatkan return saham yang besar.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Arista, Desi. 2012. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Return Saham*, Jurnal Ilmu Manajemen dan Akuntansi Terapan, Vol. 3 No. 1, Mei 2012.
- Darmadji & Fakhruddin. 2011. *Pasar Modal di Indonesia*. Jakarta: Salemba Empat.
- Fahmi, I. 2014. *Pengantar Manajemen Keuangan*. Penang, Malaysia: ALFABETA.
- Kasmir, 2010. *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya*. Jakarta: Rajawali PERS.
- Mariani, N.L.L., Yudiaatmaja, F., dan Yulianthini, N.N. 2016. *Pengaruh Profitabilitas dan Leverage Terhadap Return Saham*. E-Journal Bisma Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Manajemen, Vol. 4: 1-10
- Prihartini, Ratna, 2009, *Analisis Pengaruh Inflasi, Nilai Tukar, ROA, DER, dan CR Terhadap Return Saham (Studi Kasus Saham Industri Real Estate and Property yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2003–2006)*, Tesis, Semarang: Universitas Diponegoro.
- Silalahi, Ulber. 2010. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung; PT. Refika Aditama.
- Tandelilin, E. 2010. *Portofolio dan Investasi: Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Kanisius.