

Pertumbuhan Ekonomi Sebagai Moderasi Pengaruh Rasio Keuangan terhadap Harga Saham Perusahaan Transportasi dan Logistik

Riar Astri Wahyu Dewanti¹, Wirawan Widjanarko², Franciscus Dwikotjo Sri Sumantyo³

¹²³Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya
Riarastriwahyudewanti@gmail.com¹, wirawan.widjanarko@dsn.ubharajaya.ac.id², frans.integrasia@gmail.com³

Article Info

Article history:

Received June 25, 2026

Revised July 18, 2026

Accepted July 26, 2026

Keywords:

Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Return on Equity, Economic Growth, Stock Price.

ABSTRACT

This study aims to analyze the effect of the Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), and Return on Equity (ROE) on stock prices, with economic growth as a moderating variable, in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) during 2015-2024. A quantitative associative approach was employed using secondary panel data analyzed with the Common Effect Model (CEM) in EViews 12. Purposive sampling yielded four companies with 40 observations. The results show that, partially, CR has a positive and significant effect on stock price, DER has a negative and significant effect, and ROE has a positive and significant effect. Simultaneously, CR, DER, and ROE significantly affect stock price (Adjusted $R^2 = 0.7715$). However, economic growth does not significantly moderate the relationship between CR, DER, or ROE and stock price. These findings indicate that firm-level liquidity, capital structure, and profitability remain the primary determinants of stock price in this sector, while aggregate macroeconomic growth has not been proven to strengthen or weaken that relationship.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



Article Info

Article history:

Received June 25, 2026

Revised July 18, 2026

Accepted July 26, 2026

Kata kunci:

Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Return on Equity, Pertumbuhan Ekonomi, Harga Saham.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), dan Return on Equity (ROE) terhadap harga saham dengan pertumbuhan ekonomi sebagai variabel moderasi pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2024. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif asosiatif dengan data panel sekunder yang dianalisis melalui Common Effect Model (CEM) menggunakan EViews 12. Teknik purposive sampling menghasilkan 4 perusahaan dengan 40 observasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial CR berpengaruh positif dan signifikan, DER berpengaruh negatif dan signifikan, serta ROE berpengaruh positif dan signifikan terhadap harga saham. Secara simultan, CR, DER, dan ROE berpengaruh signifikan terhadap harga saham (Adjusted $R^2 = 0,7715$). Namun, pertumbuhan ekonomi tidak terbukti memoderasi secara signifikan hubungan CR, DER, maupun ROE terhadap harga saham. Temuan ini menunjukkan bahwa likuiditas, struktur modal, dan profitabilitas perusahaan tetap menjadi determinan utama harga saham pada sektor ini, sementara pertumbuhan ekonomi makro belum terbukti memperkuat maupun memperlemah hubungan tersebut.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



Corresponding Author:

Riar Astri Wahyu Dewanti

Universitas Bhayangkara Jakarta Raya

Email: Riarastriwahyudewanti@gmail.com

PENDAHULUAN

Sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu sektor strategis yang menopang aktivitas perdagangan dan distribusi nasional, dengan kontribusi sekitar 5-6% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia dan menyerap lebih dari 8 juta tenaga kerja (World Bank, 2020). Sektor ini juga tercatat sebagai salah satu yang paling terdampak pandemi COVID-19, dengan kontraksi hingga 30,84% pada triwulan I 2020 dan penurunan kinerja mencapai -15,05% pada tahun yang sama (Kriswahyuni & Effendi, 2021; Katadata.co.id, 2020). Data Badan Pusat Statistik menunjukkan pemulihan bertahap pada periode 2021-2023, ditandai kenaikan volume angkutan darat dari 53,64 juta ton menjadi 61,43 juta ton dan bongkar muat pelabuhan dari 1,85 miliar ton menjadi 2,08 miliar ton (BPS, 2023, 2024). Dinamika inilah yang menjadikan harga saham perusahaan transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia (BEI) rentan berfluktuasi mengikuti guncangan eksternal maupun kondisi makroekonomi.

Dalam menilai prospek saham, investor umumnya menggunakan analisis fundamental yang mencakup kondisi keuangan, kualitas manajemen, dan prospek pertumbuhan perusahaan (Tandelilin, 2017). Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), dan Return on Equity (ROE) menjadi tiga rasio kunci yang masing-masing merepresentasikan likuiditas, struktur modal, dan profitabilitas perusahaan (Brigham & Houston, 2019). Berdasarkan *signaling theory*, rasio-rasio tersebut berfungsi sebagai sinyal informasi bagi investor mengenai kondisi dan prospek perusahaan, sehingga direspons melalui pergerakan harga saham (Ross, 1977; Spence, 1973).

Penelitian terdahulu memperlihatkan hasil yang belum konsisten mengenai pengaruh CR, DER, dan ROE terhadap harga saham pada sektor ini. Putri & Rachman (2021) menemukan bahwa CR, DER, dan ROE berpengaruh positif signifikan terhadap harga saham perusahaan transportasi periode 2015-2019, sedangkan Natasya & Laksono (2023) menyimpulkan CR dan DER tidak berpengaruh signifikan pada periode 2018-2021. Kemal (2022) bahkan menemukan ROE, CR, dan DER tidak berpengaruh secara simultan terhadap return saham selama masa pandemi, sementara Firmansyah & Maharani (2021) melaporkan CR tidak berpengaruh namun DER berpengaruh pada sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi. Inkonsistensi ini menunjukkan adanya *research gap* yang perlu diteliti lebih lanjut, terutama karena sebagian besar penelitian terdahulu menggunakan periode data sebelum atau hingga awal pandemi sehingga belum menggambarkan kondisi pemulihan ekonomi terkini.

Di sisi lain, kondisi makroekonomi turut memengaruhi daya tarik investasi pada suatu sektor. Teori pertumbuhan ekonomi Schumpeter menekankan bahwa dinamika inovasi dan kondisi ekonomi agregat dapat memengaruhi kinerja sektor usaha (Schumpeter, 1934). Hingga saat ini, kajian empiris yang menempatkan pertumbuhan ekonomi sebagai variabel moderasi

dalam hubungan antara rasio keuangan dan harga saham pada sektor transportasi dan logistik masih relatif terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini menawarkan kebaruan dengan mengintegrasikan pertumbuhan ekonomi sebagai variabel moderasi dalam analisis regresi data panel pada perusahaan subsektor transportasi laut yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2015–2024. Rentang waktu tersebut dipilih karena merepresentasikan tiga fase ekonomi, yaitu kondisi sebelum pandemi, periode disrupsi akibat COVID-19, serta masa pemulihan ekonomi nasional.

Penelitian ini menjadi penting karena tiga alasan utama. Pertama, sektor transportasi dan logistik merupakan urat nadi perekonomian nasional yang berperan sebagai penopang sektor-sektor lain (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021). Kedua, periode 2015–2024 memungkinkan analisis yang lebih aktual atas dinamika kinerja keuangan perusahaan pascapandemi. Ketiga, penelitian yang secara spesifik menguji CR, DER, dan ROE bersama variabel moderasi pertumbuhan ekonomi pada sektor ini masih terbatas. Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh CR, DER, dan ROE terhadap harga saham, baik secara parsial maupun simultan, serta menguji peran pertumbuhan ekonomi dalam memoderasi hubungan tersebut pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI.

METODE

Penelitian ini menerapkan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian asosiatif untuk menganalisis keterkaitan antara Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), dan Return on Equity (ROE) terhadap Harga Saham (HS), dengan Pertumbuhan Ekonomi (PE) diposisikan sebagai variabel moderasi. Sumber data penelitian berupa data sekunder berbentuk panel tahunan selama periode 2015–2024 yang mengintegrasikan data lintas waktu (time series) dan lintas entitas (cross section).

Populasi penelitian adalah 39 perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI. Sampel ditentukan melalui teknik *purposive sampling* dengan tiga kriteria, sebagaimana disajikan pada Tabel 1, sehingga diperoleh 4 perusahaan subsektor transportasi dan logistik laut dengan total 40 observasi (*balanced panel*).

Tabel 1. Kriteria dan Hasil Purposive Sampling

No	Kriteria Sampel	Jumlah
1	Perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)	39
2	Perusahaan sektor transportasi dan logistik laut di BEI yang mempublikasikan laporan keuangan lengkap periode 2015-2024	4
3	Perusahaan sektor transportasi dan logistik laut yang mempublikasikan informasi operasional dan prospektus bisnis tahunan secara rinci periode 2015-2024	4

Tabel 2. Perusahaan Sampel Penelitian

No	Kode	Nama Perusahaan	Tanggal IPO	Kode
1.	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	11-10-2011	NELY
2.	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.	26-03-1990	BLTA

3.	TMAS	Temas Tbk.	09-07-2003	TMAS
4.	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	05-07-1999	SMDR

Data rasio keuangan dan harga saham penutupan tahunan diperoleh dari laporan keuangan perusahaan yang dipublikasikan melalui www.idx.co.id dan www.finance.yahoo.com, sedangkan data pertumbuhan ekonomi (PDB) diperoleh dari publikasi resmi Badan Pusat Statistik (www.bps.go.id). Definisi operasional variabel disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Variabel	Jenis	Rumus Pengukuran	Skala
Current Ratio (X_1)	Independen	$CR = (\text{Aktiva Lancar} / \text{Utang Lancar}) \times 100\%$	Rasio
Debt to Equity Ratio (X_2)	Independen	$DER = (\text{Total Utang} / \text{Ekuitas}) \times 100\%$	Rasio
Return on Equity (X_3)	Independen	$ROE = (\text{Laba Bersih} / \text{Total Ekuitas}) \times 100\%$	Rasio
Pertumbuhan Ekonomi (Z)	Moderasi	$PE = [(PDB_t - PDB_{t-1}) / PDB_{t-1}] \times 100\%$	Rasio
Harga Saham (Y)	Dependen	Closing price (Rp) pada 31 Desember	Rasio

Analisis data dilakukan menggunakan regresi data panel dengan bantuan aplikasi EViews 12. Pemilihan model regresi panel (Common Effect Model/CEM, Fixed Effect Model/FEM, atau Random Effect Model/REM) idealnya dilakukan melalui Uji Chow, Uji Hausman, dan Uji Lagrange Multiplier. Namun, karena struktur data panel penelitian ini tergolong *short panel* (4 perusahaan dengan 4 variabel independen), estimasi REM tidak dapat dilakukan secara valid (Gujarati & Porter, 2009), sehingga model yang digunakan adalah Common Effect Model (CEM/OLS).

Sebelum pengujian hipotesis, dilakukan uji asumsi klasik yang meliputi uji normalitas (Jarque-Bera), uji multikolinearitas (Variance Inflation Factor), uji heteroskedastisitas (uji White), dan uji autokorelasi (Durbin-Watson) untuk memastikan model memenuhi kriteria BLUE (*Best Linear Unbiased Estimator*). Pengujian hipotesis dilakukan melalui dua model regresi. Model 1 menguji pengaruh langsung CR, DER, ROE, dan PE terhadap HS. Model 2 menambahkan tiga variabel interaksi ($CR \times PE$, $DER \times PE$, $ROE \times PE$) melalui teknik *Moderated Regression Analysis* (MRA) untuk menguji peran moderasi PE (Ghozali, 2018). Signifikansi pengaruh diuji melalui uji parsial (uji t), uji simultan (uji F), dan koefisien determinasi ($\text{Adjusted } R^2$), pada taraf signifikansi $\alpha = 0,05$.

HASIL

Statistik Deskriptif

Karakteristik data penelitian pada 40 observasi (4 perusahaan $\times$ 10 tahun) disajikan pada Tabel 4. Variabel CR memiliki rata-rata 1,685212 dengan rentang 0,422767 hingga 4,525356. Variabel DER memiliki rata-rata 1,250034 dengan rentang 0,081047 hingga 2,852920. Variabel ROE memiliki rata-rata 0,178160, dengan nilai minimum negatif (-0,029273) yang

mengindikasikan terdapat perusahaan sampel yang merugi pada tahun tertentu. Variabel Harga Saham (HS) memiliki rata-rata Rp139,3562 dengan standar deviasi Rp110,9267 yang mendekati nilai rata-ratanya, mencerminkan tingginya fluktuasi harga saham pada sektor ini.

Tabel 4. Hasil Statistik Deskriptif

Statistik	CR	DER	ROE	HS
Mean	1,685212	1,250034	0,178160	139,3562
Median	1,396832	1,185145	0,122153	133,5000
Maximum	4,525356	2,852920	0,635268	406,0000
Minimum	0,422767	0,081047	-0,029273	10,2000
Std. Dev.	1,040756	0,946784	0,168225	110,9267
Skewness	0,948236	0,224299	1,075815	0,724540
Kurtosis	3,418017	1,698370	3,174651	2,433382
Observations	40	40	40	40

Sumber: hasil olah data EViews 12, 2025

Pemilihan Model dan Uji Asumsi Klasik

Karena keterbatasan struktur *short panel* (4 *cross section*), estimasi Random Effect Model tidak dapat dilakukan secara valid, sehingga model yang digunakan adalah Common Effect Model (CEM/OLS). Hasil uji asumsi klasik menunjukkan model regresi memenuhi kriteria BLUE yakni (1) uji normalitas Jarque-Bera menghasilkan nilai probabilitas 0,212 ($> 0,05$), sehingga residual berdistribusi normal. (2) uji multikolinearitas menunjukkan seluruh nilai Centered VIF berada di bawah 10 (Tabel 5), sehingga tidak terjadi multikolinearitas. (3) uji heteroskedastisitas White menghasilkan Obs*R-squared 20,78103 dengan probabilitas Chi-Square 0,1074 ($> 0,05$), sehingga model bersifat homoskedastis. Dan (4) uji autokorelasi Durbin-Watson menghasilkan nilai 1,798336, berada di antara dU (1,709) dan 4-dU (2,291), sehingga tidak terdapat gejala autokorelasi.

Tabel 5. Hasil Uji Multikolinearitas (Centered VIF)

Variabel	Centered VIF
CR	2,837
DER	2,664
ROE	1,363
PE	1,461

Sumber: hasil olah data EViews 12, 2025

Hasil Regresi dan Pengujian Hipotesis Langsung

Hasil estimasi Model 1 (pengaruh langsung CR, DER, ROE, dan PE terhadap HS) disajikan pada Tabel 6.

Tabel 6. Hasil Regresi Model 1 (Pengaruh Langsung)

Variabel	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	74,17514	38,93358	1,905171	0,0650
CR	40,87590	13,74130	2,974675	0,0053
DER	-40,59685	14,63792	-2,773403	0,0088
ROE	208,4133	58,93037	3,536602	0,0012
PE	341,8312	336,0598	1,017174	0,3161

R-squared = 0,794954; Adjusted R-squared = 0,771520; F-statistic = 33,92333; Prob(F-statistic) = 0,000000; Durbin-Watson = 1,798336. Sumber: hasil olah data EViews 12, 2025

Persamaan regresi Model 1 yang terbentuk adalah:

$$HS = 74,175 + 40,876(CR) - 40,597(DER) + 208,413(ROE) + 341,831(PE)$$

Uji t menunjukkan CR berpengaruh positif dan signifikan terhadap HS ($t = 2,975$; $p = 0,0053 < 0,05$), sehingga H1 diterima. DER berpengaruh negatif dan signifikan terhadap HS ($t = -2,773$; $p = 0,0088 < 0,05$), sehingga H2 diterima. ROE berpengaruh positif dan signifikan terhadap HS ($t = 3,537$; $p = 0,0012 < 0,05$), sehingga H3 diterima. Uji F menghasilkan F-statistic 33,923 dengan probabilitas 0,000000 ($< 0,05$), yang berarti CR, DER, dan ROE secara simultan berpengaruh signifikan terhadap Harga Saham. Nilai R-squared sebesar 0,794954 menunjukkan model mampu menjelaskan 79,50% variasi Harga Saham, sedangkan Adjusted R-squared sebesar 0,771520 menunjukkan kemampuan model menjelaskan 77,15% variasi setelah disesuaikan dengan jumlah variabel bebas.

Hasil Regresi Moderasi (MRA)

Untuk menguji peran moderasi Pertumbuhan Ekonomi (PE), Model 2 menambahkan tiga variabel interaksi $CR \times PE$, $DER \times PE$, dan $ROE \times PE$. Hasil estimasi disajikan pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil Regresi Model 2 (Moderasi)

Variabel	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	60,30337	66,04679	0,913040	0,3680
CR	29,13394	28,00305	1,040384	0,3060
DER	-27,00305	23,08084	-1,169934	0,2507
ROE	331,6947	199,5002	1,662628	0,1062
PE	1208,002	1509,150	0,800452	0,4294
$CR \times PE$	210,4920	612,7478	0,343521	0,7335
$DER \times PE$	-609,1191	529,0862	-1,151266	0,2582
$ROE \times PE$	-3151,124	4243,002	-0,742664	0,4631

R-squared = 0,825944; Adjusted R-squared = 0,787869; F-statistic = 21,69272; Prob(F-statistic) = 0,000000; Durbin-Watson = 2,139869. Sumber: hasil olah data EViews 12, 2025

Persamaan regresi Model 2 yang terbentuk adalah:

$$HS = 60,303 + 29,134(CR) - 27,003(DER) + 331,695(ROE) + 1208,002(PE) + 210,492(CR \times PE) - 609,119(DER \times PE) - 3151,124(ROE \times PE)$$

Uji t terhadap variabel interaksi menunjukkan bahwa $CR \times PE$ tidak berpengaruh signifikan terhadap HS ($t = 0,344$; $p = 0,7335 > 0,05$), sehingga H4 ditolak. $DER \times PE$ juga tidak berpengaruh signifikan ($t = -1,151$; $p = 0,2582 > 0,05$), sehingga H5 ditolak. Demikian pula $ROE \times PE$ tidak berpengaruh signifikan ($t = -0,743$; $p = 0,4631 > 0,05$), sehingga H6 ditolak. Dengan demikian, Pertumbuhan Ekonomi tidak terbukti secara statistik memoderasi pengaruh CR, DER, maupun ROE terhadap Harga Saham, meskipun penambahan variabel interaksi meningkatkan Adjusted R-squared dari 0,771520 menjadi 0,787869.

PEMBAHASAN

Hasil analisis mengindikasikan bahwa Current Ratio memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap harga saham. Temuan ini mendukung signaling theory, yang menyatakan bahwa tingkat likuiditas yang tinggi dipersepsikan sebagai sinyal positif oleh investor karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Hery, 2018; Spence, 1973). Pada perusahaan transportasi dan logistik, likuiditas yang baik mencerminkan kapasitas menjaga kelangsungan operasional di tengah fluktuasi biaya bahan bakar dan perawatan armada. Temuan ini konsisten dengan Putri & Rachman (2021), namun berbeda dengan Natasya & Laksono (2023) yang tidak menemukan pengaruh CR pada periode 2018-2021, kemungkinan disebabkan perbedaan periode dan kondisi ekonomi yang melatarbelakangi masing-masing penelitian.

Debt to Equity Ratio berpengaruh negatif dan signifikan terhadap harga saham, sesuai dengan teori sinyal yang menyatakan tingkat utang tinggi memberikan sinyal negatif karena mencerminkan risiko keuangan yang lebih besar (Brigham & Houston, 2019). Pada perusahaan yang membutuhkan modal besar untuk investasi armada, peningkatan proporsi utang dapat menambah beban bunga dan risiko gagal bayar, sehingga menurunkan minat investor. Hasil ini konsisten dengan teori struktur modal yang menekankan adanya batas optimal penggunaan utang sebelum biaya keuangan melampaui manfaat pajak dari utang (Myers, 1984), serta sejalan dengan temuan Guna et al. (2025) pada sektor yang sama.

Return on Equity terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap harga saham dan menunjukkan koefisien serta t-statistic tertinggi di antara ketiga variabel independen, mengindikasikan ROE sebagai determinan yang relatif paling kuat. Berdasarkan signaling theory, kemampuan perusahaan menghasilkan laba yang tinggi dapat diinterpretasikan sebagai sinyal yang meningkatkan kepercayaan investor karena merefleksikan prospek bisnis yang baik serta efisiensi manajemen dalam mengelola perusahaan (Brigham & Houston, 2019), sejalan dengan hasil Ekawati & Yuniati (2020) dan Mustapa et al. (2021). Secara simultan, CR, DER, dan ROE berpengaruh signifikan terhadap harga saham dengan kemampuan model menjelaskan 79,50% variasinya, menegaskan bahwa kinerja internal keuangan perusahaan (likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas) menjadi pertimbangan utama investor, sejalan dengan pendekatan analisis fundamental (Tandelilin, 2017) dan studi lintas negara ASEAN oleh Tran & Le (2023). Meski demikian, hasil pada sektor ini tidak selalu seragam. Cantika & Ismunawan (2024) menemukan rasio keuangan secara parsial tidak berpengaruh signifikan pada periode dan komposisi sampel yang berbeda.

Hasil pengujian moderasi menunjukkan bahwa Pertumbuhan Ekonomi tidak terbukti secara statistik memoderasi pengaruh CR, DER, maupun ROE terhadap harga saham. Ada beberapa kemungkinan penjelasan atas temuan ini. Pertama, jumlah observasi yang relatif terbatas (40 observasi dari 4 perusahaan) menurunkan kekuatan statistik pengujian interaksi, sehingga sulit mendeteksi efek moderasi yang mungkin sesungguhnya ada namun berukuran kecil. Kedua, harga saham perusahaan transportasi dan logistik di BEI pada periode penelitian tampaknya lebih banyak dipengaruhi oleh kinerja keuangan internal dan sentimen pasar jangka pendek dibandingkan kondisi pertumbuhan PDB nasional yang bersifat agregat dan tidak spesifik sektor. Ketiga, investor pada sektor ini kemungkinan menilai kinerja keuangan perusahaan secara langsung tanpa menjadikan kondisi makroekonomi sebagai filter tambahan

dalam keputusan investasi. Temuan ini memberikan wawasan bahwa teori pertumbuhan ekonomi Schumpeter (1934), yang menekankan pentingnya kondisi makroekonomi bagi dinamika sektor usaha, tidak selalu termanifestasi secara langsung dalam jangka pendek pada harga saham sektoral, sehingga diperlukan model yang lebih kompleks, misalnya dengan pendekatan *time-lag*, untuk menangkap efek tersebut.

Secara praktis, temuan ini mengindikasikan bahwa manajemen perusahaan transportasi dan logistik perlu menjaga likuiditas yang sehat, mengendalikan proporsi utang pada tingkat optimal, dan meningkatkan profitabilitas melalui efisiensi operasional, karena ketiga aspek tersebut terbukti direspons pasar melalui pergerakan harga saham. Bagi investor, ROE layak dijadikan indikator utama dalam menganalisis saham sektor ini, tanpa mengabaikan CR dan DER sebagai indikator pendukung, dan tanpa perlu terlalu menggantungkan keputusan investasi pada proyeksi pertumbuhan ekonomi makro semata..

KESIMPULAN

Analisis penelitian mengindikasikan bahwa peningkatan Current Ratio (CR) dan Return on Equity (ROE) cenderung diikuti oleh kenaikan harga saham secara signifikan. Sebaliknya, peningkatan Debt to Equity Ratio (DER) justru berkorelasi dengan penurunan harga saham. Dari seluruh variabel yang diuji, ROE menjadi indikator dengan kontribusi pengaruh terbesar terhadap harga saham. Secara simultan, ketiga variabel tersebut berpengaruh signifikan terhadap harga saham dengan kemampuan model menjelaskan 79,50% variasinya (Adjusted $R^2 = 77,15\%$). Namun, Pertumbuhan Ekonomi tidak terbukti secara statistik memoderasi hubungan CR, DER, maupun ROE dengan harga saham.

Temuan ini menjawab tujuan penelitian bahwa determinan internal keuangan, yaitu likuiditas, struktur modal, dan profitabilitas, merupakan faktor penentu utama harga saham pada sektor transportasi dan logistik di BEI, sementara kondisi makroekonomi agregat berupa pertumbuhan ekonomi belum terbukti memperkuat maupun memperlemah hubungan tersebut pada periode dan sampel penelitian ini. Penelitian selanjutnya disarankan memperluas jumlah sampel dan periode pengamatan, menambahkan variabel makroekonomi lain seperti inflasi, suku bunga, dan nilai tukar, serta menguji efek moderasi pertumbuhan ekonomi dengan pendekatan *time-lag* atau metode estimasi yang lebih sesuai untuk struktur data panel dengan jumlah *cross section* terbatas, seperti *Generalized Method of Moments* (GMM).

DAFTAR PUSTAKA

- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of Financial Management* (15th ed.). Cengage Learning.
- BPS. (2023). *Statistik Transportasi Darat 2022*. Badan Pusat Statistik.
- BPS. (2024). *Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan IV-2023*. Berita Resmi Statistik.
- Cantika, D. A. P., & Ismunawan, I. (2024). Determinasi harga saham pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2021-2023. *Jurnal Mutiara Ilmu Akuntansi*, 2(3), 263–285. <https://doi.org/10.55606/jumia.v2i3.3230>
- Ekawati, S., & Yuniati, T. (2020). Pengaruh ROA, ROE, dan EPS terhadap harga saham pada perusahaan transportasi. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 9(3), 1–16.

- 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.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25* (9th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gujarati, D. N., & Porter, D. C. (2009). *Basic Econometrics* (5th ed.). McGraw-Hill/Irwin.
- Guna, I. K. B. A., Pekerti, L. G. P. K., & Tabita, I. D. A. T. P. (2025). Pengaruh net profit margin, debt to equity ratio, dan current ratio terhadap harga saham pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *EKOMA: Jurnal Ekonomi, Manajemen, Akuntansi*, 5(1), 172–187. <https://doi.org/10.56799/ekoma.v5i1.11074>
- Hery. (2018). *Analisis Laporan Keuangan: Integrated and Comprehensive Edition*. Grasindo.
- Katadata.co.id. (2020). *Dampak pandemi terhadap sektor penerbangan Indonesia*. <https://www.katadata.co.id>
- Kemal, L. (2022). Pengaruh Return on Equity (ROE), Net Profit Margin (NPM), Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER) terhadap return saham pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI pada saat pandemi Covid-19 (2020-2021). *Jurnal Riset Akuntansi Dan Bisnis*, 22(2), 199–205.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024*. Kemenhub RI.
- Kriswahyuni, E., & Effendi, S. (2021). Faktor-faktor mempengaruhi harga saham terhadap perusahaan transportasi dan logistik Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi Bareleng*, 5(2), 49–59.
- Mustapa, G. H., Hendy, H., & Yessi, R. (2021). Pengaruh return on assets (ROA), return on equity (ROE), dan net profit margin (NPM) terhadap harga saham pada perusahaan farmasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). *Cermin: Jurnal Penelitian*, 5(2), 249–257.
- Myers, S. C. (1984). The Capital Structure Puzzle. *The Journal of Finance*, 39(3), 575–592. <https://doi.org/10.2307/2327916>
- Natasya, P., & Laksono, R. T. Y. (2023). Perusahaan sektor transportasi: Apakah ada pengaruh kinerja keuangan terhadap harga saham sebelum dan saat pandemi Covid-19? *Gema Wiralodra*, 14(1), 38–49. <https://doi.org/10.31943/gw.v14i1.364>
- Putri, A. C., & Rachman, A. N. (2021). Determinasi harga saham perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2019. *Financial: Jurnal Akuntansi*, 7(1), 76–85. <https://doi.org/10.37403/financial.v0i0.211>
- Ross, S. A. (1977). The Determination of Financial Structure: The Incentive-Signalling Approach. *The Bell Journal of Economics*, 8(1), 23–40.
- Schumpeter, J. A. (1934). *The Theory of Economic Development*. Harvard University Press.

- Spence, M. (1973). Job Market Signaling. *The Quarterly Journal of Economics*, 87(3), 355–374. <https://doi.org/10.2307/1882010>
- Tandelilin, E. (2017). *Pasar Modal: Manajemen Portofolio dan Investasi*. Kanisius.
- Tran, V. T., & Le, H. A. (2023). Determinants of Stock Prices: Panel Evidence from ASEAN Countries. *Heliyon*, 9(4). <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e15123>
- World Bank. (2020). *Indonesia Economic Prospects: Investing in Opportunities*. The World Bank Group.