



**PENGARUH *CURRENT RATIO* (CR) DAN *DEBT TO EQUITY RATIO* (DER)
TERHADAP HARGA SAHAM PADA PT HUMPUS INTERMODA
TRANSPORTASI TBK PERIODE 2014 – 2023**

***THE EFFECT OF CURRENT RATIO (CR) AND DEBT TO EQUITY RATIO
(DER) ON STOCK PRICES AT PT HUMPUS INTERMODA
TRANSPORTATION TBK PERIOD 2014 – 2023***

Asyifa Zalfa Tsabitah

Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pamulang

Email : asyifazalf10@gmail.com

Article history :

Received : 08-02-2025
Revised : 09-02-2025
Accepted : 11-02-2025
Published : 14-02-2025

Abstract

This research aims to determine the influence of the Current Ratio and Debt to Equity Ratio on share prices at PT Humpus Intermoda Transport Tbk for the 2014-2023 period. This research method uses quantitative descriptive research methods. The research population used in this research is the financial report of PT Humpus Intermoda Transport Tbk for 10 years starting from 2014-2023. This research uses data analysis, namely descriptive statistical data analysis, classic assumption tests (normality test, heteroscedasticity test, autocorrelation test and multicollinearity test). Quantitative Analysis Test (Multiple Linear Regression, Determination Coefficient Analysis, Correlation Coefficient Analysis, and Hypothesis Testing (t Test and F Test). Based on partial research results using the t test, the Current Ratio has no significant influence on stock prices $t_{count} - 0.806 < t_{table} 2.365$ with a significant value of $0.447 > 0.05$, debt to equity ratio partially influences stock prices with $t_{count} 2.495 < t_{table} 2.365$ with a significance level of $0.041 > 0.05$. Simultaneous test results for the influence of the Current Ratio and Debt to Equity Ratio on stock prices show that there is no influence with a significant value of $0.108 > 0.05$ with an Fcount value of $3.112 < F_{table} 4.737$ determination shows an R Square (R²) value of 0.471 or 47.1% while the remaining 63.9% influenced by other factors not included in this study

Keywords: Current Ratio, Debt to Equity Ratio and Stock Price

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio* dan *debt to equity ratio* terhadap harga saham pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk periode 2014-2023. Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif deskriptif. Populasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah laporan keuangan PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk selama 10 tahun terhitung dari tahun 2014-2023. Dalam penelitian ini menggunakan analisis data yaitu analisis data statistik deskriptif, Uji asumsi klasik (Uji Normalitas, Uji Heteroskedastisitas, Uji Autokorelasi dan Uji Multikolinearitas). Uji analisis Kuantitatif (Regresi Linear Berganda, Analisis Koefisien Determinasi, Analisis Koefisien Korelasi, dan Uji Hipotesis (Uji t dan Uji F). Berdasarkan hasil penelitian secara parsial menggunakan uji t, *Current Ratio* tidak terdapat pengaruh signifikan terhadap harga saham thitung $-0,806 < t_{tabel} 2,365$ dengan nilai signifikan sebesar $0,447 > 0,05$, *debt to equity ratio* secara parsial berpengaruh terhadap harga saham dengan



thitung $2,495 < t_{tabel} 2,365$ dengan tingkat signifikan sebesar $0,041 > 0,05$. Hasil pengujian secara simultan untuk pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap harga saham menunjukkan tidak terdapat pengaruh dengan nilai signifikan $0,108 > 0,05$ dengan nilai Fhitung $3,112 < F_{tabel} 4,737$. Hasil uji koefisien determinasi menunjukkan nilai R Square (R^2) sebesar 0,471 atau 47,1% sementara itu sisanya 63,9% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk di dalam penelitian ini

Kata Kunci : *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan Harga Saham

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu sarana untuk menunjang kebutuhan stabilitas kehidupan manusia. Transportasi dibentuk untuk memperlancar hubungan antar berbagai manusia terhadap kegiatannya sehari-hari. Banyak masyarakat yang mengharapkan jasa transportasi dapat memenuhi perkembangan kehidupan masyarakat dikemudian hari. Dengan dibangunnya beberapa sarana transportasi, diharapkan dapat memperkuat pemberdayaan kegiatan ekonomi dan memperkuat potensi usaha di Indonesia (Aprilia, 2017). Kondisi transportasi di Indonesia saat ini masih mengalami hambatan yang belum mendapatkan perhatian serius dari pemerintah (Monica, 2014). Hal-hal tersebut antara lain karena terbatasnya dukungan pembiayaan dari dunia perbankan maupun lembaga keuangan nonbank dalam memberi pinjaman kredit yang mengakibatkan industri transportasi saat ini sulit berkembang. Menurut Menteri Perhubungan Jusman Syafii Djamal dalam Monica (2014). Hal itu karena industri transportasi masih dianggap sebagai sektor usaha high risk (risiko tinggi) dan slow and low yielding (hasil lambat dan rendah). Selain itu tingkat keamanan dan keselamatan transportasi nasional belum memenuhi persyaratan atau standar internasional. Kondisi infrastruktur perhubungan Indonesia dewasa ini pada setiap sektor jasa transportasi tidak memadai untuk kelancaran arus transportasi penumpang dan barang (Monica, 2014).

Current Ratio (CR) adalah rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek atau yang jatuh tempo dalam satu tahun, yang dihitung dengan membandingkan semua aset lancar dengan kewajiban lancar perusahaan. Menurut Fahmi (2017:121) menyatakan bahwa CR merupakan suatu pengukuran yang umum digunakan untuk utang lancar, dengan kata lain kemampuan suatu perusahaan dalam membayarkan utang ketika sudah mendekati masa jatuh temponya. Dari beberapa penjelasan mengenai CR diatas maka dapat disimpulkan bahwa CR adalah berapa besar aktiva yang tersedia untuk membayarkan kewajiban jangka pendek atau utang lancar pada saat jatuh tempo pembayaran.

Debt to Equity Ratio (DER) sebagai indikator perbandingan nilai utang dengan modal sendiri. Semakin banyak hutang yang dimiliki perusahaan selagi tidak melebihi batas normal dan digunakan untuk kepentingan operasional sebagai penambah pendapatan maka akan dipandang baik dan banyak diminati oleh para investor. Menurut Kasmir (2019:158): *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Tujuannya untuk memudahkan pengguna laporan keuangan untuk dapat mengukur seberapa besar aset yang dimiliki perusahaan yang dibiayai oleh hutang atau seberapa besar utang perusahaan yang berpengaruh terhadap pembiayaan aset.

Harga saham merupakan nilai-nilai suatu pada saham yang menggambarkan kekayaan perusahaan. Dan pihak investor dapat mengeluarkan saham tersebut, sebab perubahan atau ketidak tetapannya (fluktuasi) sangat ditentukan pada kekuatan penawaran dan permintaan yang terjadi di bursa efek (pasar skunder). Semakin banyak para investor-investor yang ingin membeli atau



menyimpan suatu sahamnya, harganya bisa naik. Sebaliknya semakin banyak para investor-investor yang ingin menjual kembali atau melepaskan suatu sahamnya, dan harga sahamnya kembali turun. (sahir dkk, 2016). Saham yang mempunyai kinerja yang tidak ada kurangnya (baik) biarpun harganya menurun itu bisa menyebabkan keadaan pasar buruk tidak akan sampai menghilangkan kepercayaan terhadap sipemodal kembali pulih.

Harga saham merupakan harga yang terjadi dipasar bursa pada saat tertentu dan harga saham tersebut ditentukan oleh permintaan dan penawaran saham tersebut dipasar modal (Siregar dan Farisi, 2020). Sedangkan Menurut Musdalifah Aziz (2015:80) Harga Saham adalah harga pada pasar rill, dan merupakan harga yang sedang berlangsung atau jika pasar ditutup, maka harga pasar adalah harga penutupnya.

Adapun untuk data rasio keuangan berdasarkan laporan keuangan yang telah dipublikasikan oleh PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk dari tahun 2014 sampai dengan 2023 yaitu ditunjukkan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 1. 1
Data Hasil Perhitungan *Current Ratio* terhadap Harga Saham Pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk
Periode 2014-2023

Tahun	Aktiva Lancar (Dalam Rupiah)	Hutang Lancar (Dalam Rupiah)
2014	28,405,548	20,813,749
2015	34,980,813	37,469,918
2016	34,729,089	31,005,362
2017	29,955,647	30,596,213
2018	37,917,105	44,691,188
2019	33,101,644	45,702,624
2020	39,364,337	67,742,958
2021	43,592,371	52,211,753
2022	64,864,217	60,797,452
2023	54,102,198	40,018,906

Sumber: Hasil Olah Data Laporan Keuangan PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk

Tabel 1.2
Data Hasil *Debt to Equity Ratio* terhadap Harga Saham Pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk
Periode 2014-2023

Tahun	Total Liabilitas (Dalam Rupiah)	Total Ekuitas (Dalam Rupiah)
2014	115,347,487	18,921,128
2015	123,293,643	20,616,683
2016	130,072,304	35,014,820
2017	134,043,349	41,515,416
2018	144,011,506	53,347,433
2019	140,910,569	62,937,209
2020	154,965,895	68,010,113
2021	160,052,817	63,530,264
2022	150,136,618	79,783,781
2023	142,522,774	87,250,125

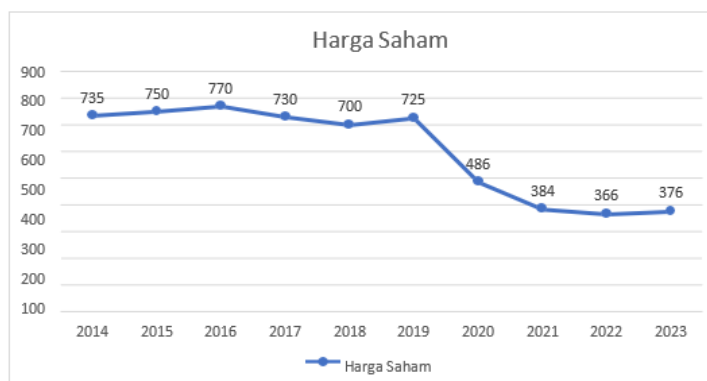
Sumber: Hasil Olah Data Laporan Keuangan PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk



Tabel 1.3
Data Hasil Harga Saham terhadap Harga Saham Pada PT Humpus
Intermoda Transportasi Tbk
Periode 2014-2023

Tahun	Harga Saham
2014	735
2015	750
2016	770
2017	730
2018	700
2019	725
2020	486
2021	384
2022	366
2023	376

Sumber: Hasil Olah Data Laporan Keuangan PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk

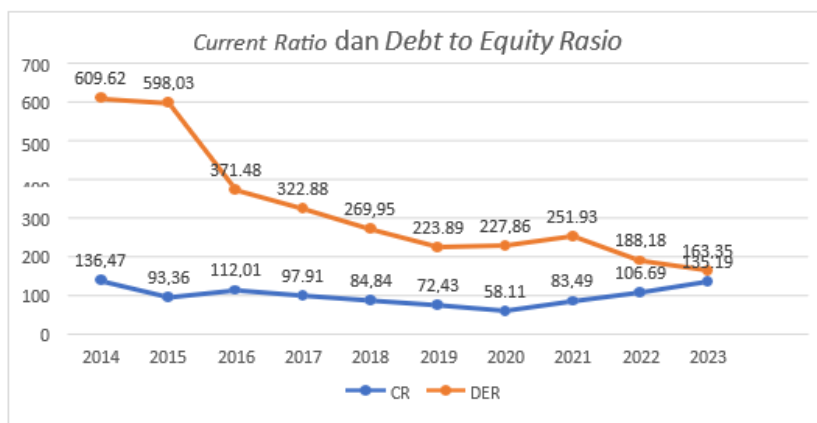


Gambar 1.1
Grafik Harga Saham

PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk Periode 2014-2023

Sumber : <https://finance.yahoo.com>

Harga saham idealnya mengalami kenaikan, namun berdasarkan data gambar 1.1 dapat diketahui bahwa terdapat penurunan harga saham yang dimulai pada tahun 2017, harga saham mengalami penurunan dari Rp.770 menjadi Rp.730, kemudian ditahun 2018 mengalami penurunan dari Rp.730 menjadi Rp.700, dan mengalami penurunan terus dari tahun 2020-2022. Harga saham PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk mengalami penurunan yang diakibatkan adanya Pandemi Covid yang terjadi di tahun 2020-2022 ada dua hal yang kini mengganggu arus kas perusahaan pelayaran PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk Pertama, tagihan yang tertunda dari beberapa klien atau pelanggan pengguna jasa industri pelayaran. Hal ini karena pengguna jasa yang kegiatan usahanya terganggu akibat pandemi Covid-19 pun sedang mengalami masalah keuangan. Kedua, adanya evaluasi berupa pemotongan dan bahkan penghentian kontrak. Hal ini disebabkan beberapa proyek yang diberikan pemilik barang mengalami kesulitan akibat pandemi Covid-19 dan ada pula ada beberapa faktor penyebab penurunan kinerja perusahaan yang mempengaruhi harga saham PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk yaitu di sektor minyak, ada penurunan pendapatan dari tiga kapal minyak, yakni Griya Gayo, Griya Enim, dan Griya Jawa. Di sektor angkutan bahan kimia, ada pembatalan satu kontrak kapal angkutan amoniak. Di sektor LNG (gas alam cair) ada peningkatan perawatan kapal dengan sulfur rendah untuk mengurangi emisi atau limbah gas yang dikeluarkan kapal.



Gambar 1. 2

**Grafik *Current Ratio, Debt to Equity Ratio*
PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk Periode 2014-2023**

Sumber : Laporan Keuangan PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk

Berdasarkan data gambar 1.2 dapat dilihat bahwa terjadi penurunan yang dimulai pada tahun 2015, *Current Ratio* mengalami penurunan sebesar 93,36% yang sebelumnya sebesar 136,47% pada tahun 2014. Lalu terjadi mengalami penurunan kembali pada tahun 2017,2018,2019 dan tahun 2020. Dimana pada tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 97,91%, pada tahun 2018 mengalami penurunan lagi sebesar 84,84%, lalu pada tahun 2019 mengalami penurunan kembali sebesar 72,43%, dan pada tahun 2020 mengalami penurunan terendah sebesar 58,11%.

METODE PENELITIAN

1. Uji Statistik Deskriptif

Analisis Deskripsi merupakan analisis yang berguna untuk menggambarkan besar kecilnya tingkat variabel (independen dan dependen) dalam tahun penelitian.

2. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Menurut Gunawan (2020) “uji normalitas data adalah uji yang digunakan untuk mengetahui dan mengukur apakah data yang didapatkan memiliki distribusi normal atau tidak, dan apakah data yang diperoleh berasal dari populasi yang berdistribusi normal

b. Uji Multikolinearitas

Menurut Priyanto (2018), uji multikolinearitas yang paling umum dilakukan adalah dengan melihat nilai tolerance dan Variance Inflation Factor (VIF). menggunakan nilai tolerance dan inflation factor (VIF).

c. Uji Heteroskedastisitas

Menurut Ghozali (2016), Uji ini bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain



d. Uji Autokorelasi

Menurut Imam Ghozali (2016), uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t-1 dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 sebelumnya.

3. Uji Regresi Linier

Uji regresi linier berganda juga dilakukan. Menurut Ghozali (2017), uji regresi linier berganda ini bertujuan untuk menilai pengaruh dua atau lebih variabel independen (penjelas) terhadap sebuah variabel dependen atau lebih variabel independen (penjelas) terhadap suatu variabel dependen

4. Uji Koefisien Determinasi (R2)

Menurut Ghozali (2016), tujuan dari koefisien determinasi (R2) adalah koefisien determinasi untuk mengukur sejauh mana kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel independen".

5. Uji Autokorelasi

Menurut Sugiyono (2017:58), analisis korelasi bertujuan untuk mengetahui apakah diantara dua buah variabel atau lebih terdapat hubungan, dan jika ada hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut. Untuk melakukan hubungan, nilai koefisien korelasi berada dimana -1 dan +1.

6. Uji Hipotesis

Menurut Ghozali (2018), setiap variabel independen terhadap variabel dependen ditentukan dengan uji-t. Uji statistik F mengukur goodness of fit, yaitu ketepatan fungsi regresi sampel dalam menaksir nilai aktual. Jika nilai signifikan $F < 0,005$, maka model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel independen

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Statistic Deskriptif

Tabel 4. 3
Deskripsi Data Statistic (*Descriptive Statistic*)

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR	10	,5811	1,3647	,980500	,2535330
DER	10	1,6335	6,0962	3,227170	1,6005078
Harga Saham	10	366	770	602,20	175,336
Valid N (listwise)	10				

Sumber Output : SPSS 26



a. *Current Ratio (X1)*

Berdasarkan pada tabel 4.3 diatas, besarnya CR dengan jumlah 10 sampel pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk, mempunyai nilai minimum 5811 dan skor max sebanyak 1,3647 dimana skor mean sebanyak 980500 dan standar deviation sebanyak 0,2535330.

b. *Debt to Equity Ratio (X2)*

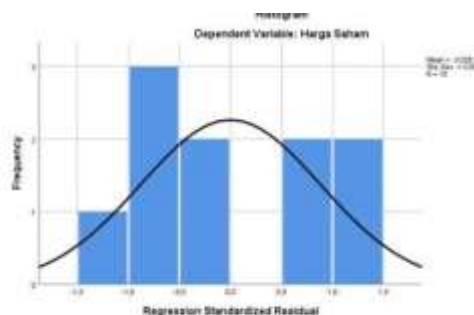
Pada tabel 4.3 diatas, besarnya Debt to Equity Ratio dengan jumlah 10 sampel pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk, mempunyai nilai minimum 1,6335 dengan nilai maximum sebanyak 6,0962 kemudian nilai rata-rata (mean) sebanyak 3,227170 dan standar deviation sebanyak 1,6005078.

c. *Harga Saham (Y)*

Berdasarkan data pada tabel 4.3 diatas, besarnya Harga Saham dengan jumlah 10 sampel pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk, mempunyai nilai minimum 366 dan skor max sebanyak 770 dimana skor mean sebanyak 602,20 dan standar deviation sebanyak 175,336.

2. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas



Gambar 4. 2
Histogram Harga Saham

Sumber: Output SPSS 26

Pada gambar 4.2 diatas, grafik histogram menunjukkan bentuk gunung, sehingga bisa dinyatakan bahwasannya sebaran data tersebut berdistribusi normal

Tabel 4. 4
Hasil Uji One-Sampel Kolmogorov-Smirnov

		Unstandardized Residual
N		10
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	127,56345868
Most Extreme Differences	Absolute	,223
	Positive	,200
	Negative	-,223
Test Statistic		,223
Asymp. Sig. (2-tailed)		,173 ^c
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance		

Sumber: Output SPSS26



Berdasarkan pada hasil tabel 4.4 diatas, besarnya skor *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebanyak .173 atau 0.173. syarat untuk lulus uji normalitas adalah skor *Asymp. Sig. (2-tailed)* > 0.05 sehingga $0.173 > 0.05$, hasil ini membuktikan bahwasannya skor residual ter-standarisasi dikatakan menyebar secara normal dan lulus dalam uji normalitas

b. Uji Multikolinieritas

Tabel 4. 5
Hasil Uji Multikolinieritas

Model	Coefficients ^a					Collinearity Statistics		
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.	Tolerance	VIF
	B	Std. Error	Beta					
1 (Constant)	505,062	196,354			2,572	,037		
CR	-1,612	2,001	-,233		-,806	,447	,903	1,108
DER	,791	,317	,722		2,495	,041	,903	1,108

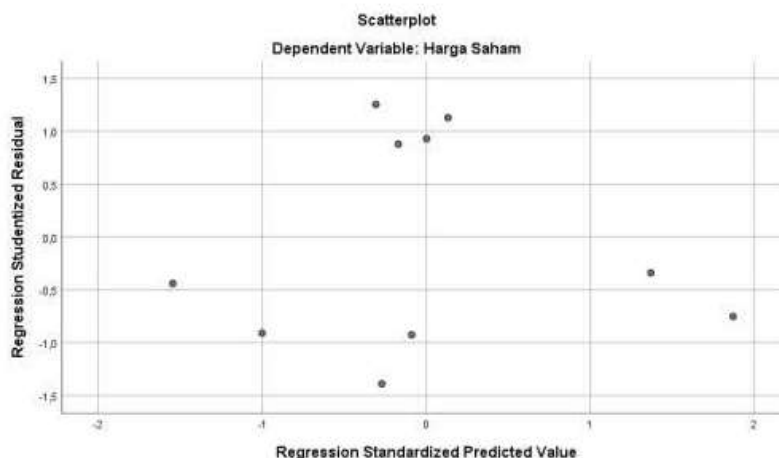
a. Dependent Variable: HARGA SAHAM

Sumber: SPSS26

Berdasarkan data hasil pengujian menggunakan nilai tolerance dan VIF pada tabel 4.5 diatas menunjukkan bahwa variabel X1 (*Current Ratio*) dan X2 (*Debt to Equity Ratio*) memiliki nilai Tolerance >0,10 dan VIF <10. Maka dapat diketahui nilai VIF dan tolance untuk masing-masing variabel penelitian sebagai berikut :

- 1) Nilai tolerance untuk variabel *Current Ratio* (X1) sebesar $0,903 > 0,10$ dan nilai VIF sebesar $1,108 < 10$, sehingga variabel *Current Ratio* dinyatakan tidak terjadi multikolinieritas.
- 2) Nilai tolerance untuk variabel *Devt to Equity Ratio* (X2) sebesar $0,903 > 0,10$ dan nilai VIF sebesar $1,108 < 10$, sehingga variabel *Devt to Equity Ratio* dinyatakan tidak terjadi multikolinieritas.

c. Uji Heteroskedastisitas



Gambar 4. 3
Grafik ScatterPlot

Sumber: Output SPSS26



Titik-titik pada grafik *Scatterplot* terlihat tersebar secara acak, tidak membentuk pola tertentu, serta terletak di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, seperti terlihat pada Gambar 4.3 diatas. Dapat disimpulkan bahwa model regresi yang digunakan tidak menunjukkan tanda-tanda heteroskedastisitas

d. Uji Autokorelasi

Tabel 4. 7
Hasil Uji Autokorelasi Durbin –Watson (Model Summary)

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,479 ^a	,230	,119	,21431827	1,584

a. Predictors: (Constant), DER, CR
b. Dependent Variable: Harga Saham

Sumber: Output SPSS26

Pada hasil tabel 4.7 tersebut, bahwa *Durbin Watson* (D-W) dari model regresi adalah $DW = 1,584$ nilai ini akan dibandingkan dengan tabel DW dengan jumlah data ($n = 10$), lalu jumlah variabel independen ($k = 2$) dan tingkat signifikan $0,05$. Yaitu akan didapat nilai $dL = 0,6972$ dan $dU = 1,6413$, maka hasil perbandingan nilainya adalah $DL < DW < DU$ atau $0,6972 < 1,584 < 1,6413$

3. Uji Asumsi Regresi Linier

Tabel 4. 8
Uji Regresi Linear Berganda
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	505,062	196,354		2,572	,037
	CR	-161,247	200,133	-,233	-,806	,447
	DER	79,091	31,703	,722	2,495	,041

a. Dependent Variable: Harga Saham

Sumber: SPSS26

Dari persamaan Regresi Linear Berganda diatas dapat dianalisis dengan pernyataan sebagai berikut:

- a) Nilai Kostanta (a)
Pada nilai konstanta menunjukkan angka sebesar 505.062 yang menunjukkan nilai yang positif pada variabel CR, DER terhadap Harga Saham.
- b) Koefisien regresi variabel *Current Ratio* (CR)
Nilai regresi pada koefisien CR sebanyak -161.247. Artinya terdapat arah negatif antara CR dan harga saham. Hal ini menunjukkan bahwasannya kenaikan satu satuan CR menurunkan nilai harga saham sebesar 161.247. Diketahui variabel independen lainnya sebesar 0.



- c) Koefisien regresi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER)
 Nilai regresi pada koefisien DER sebesar 79.091. Artinya terdapat arah positif antara DER dengan harga saham. Perhatikan bahwa variabel independen lainnya adalah 0.

4. Uji Koefisien Determinasi (R²)

Tabel 4. 9
Uji Koefisien Determinasi Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,686 ^a	,471	,319	144,643

a. Predictors: (Constant), DER, CR

b. Dependent Variable: Harga Saham

Sumber: Output SPSS26

Berdasarkan pada tabel 4.9 diatas, dapat diketahui nilai koefisien determinasi sama dengan 0,471 senilai dengan 47,1% sehingga (100% - 47,1% = 52,9%) menyatakan bahwa *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* mempunyai pengaruh sebesar 47,1% variabel bebas terhadap Harga Saham sehingga 52,9% nya dimiliki oleh variabel lain

5. Analisis Koefisien Korelasi

Dari hasil perhitungan di tabel 4.10 hasil uji koefisien korelasi yang diperoleh yaitu nilai R sebesar 0,686. Sesuai dengan ketentuan interval koefisien, hasil penelitian menunjukkan bahwa koefisien korelasi berada pada tingkat 0,60-0,799 sehingga dapat disimpulkan bahwa Tingkat kekuatan hubungan antara *Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio* terhadap harga saham memiliki Tingkat hubungan yang kuat

Tabel 4. 10
Hasil Uji Koefisien Korelasi Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,686 ^a	,471	,319	144,643

a. Predictors: (Constant), DER, CR

b. Dependent Variable: Harga Saham

Sumber: Output SPSS26

6. Uji hipotesis

Tabel 4. 11
Parsial (Uji t)
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	505,062	196,354		2,572	,037
	CR	-161,247	200,133	-,233	-,806	,447
	DER	79,091	31,703	,722	2,495	,041

a. Dependent Variable: Harga Saham

Sumber: Output SPSS26



a. Current Ratio (X1) terhadap Harga Saham (Y)

Diketahui t_{hitung} sebesar -0,806 dengan Tingkat signifikansi 0,447 dan derajat kebebasan $df = n-k-1$ atau $df = 10-2-1 = 7$ adalah sebesar 2,365 jadi nilai $t_{hitung} -0,806 < t_{tabel} 2,365$ dan nilai signifikansi $0,447 > 0,05$ artinya H_{o1} diterima dan H_{a1} ditolak, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Current Ratio* tidak terdapat pengaruh negatif secara signifikan terhadap Harga Saham pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk.

b. Debt to Equity Ratio (X2) terhadap Harga Saham (Y)

Diketahui t_{hitung} sebesar 2,495 dengan tingkat signifikansi 0,041 dan derajat kebebasan $df = n-k-1$ atau $df = 10-2-1 = 7$ diperoleh t_{tabel} sebesar 2,365 jadi nilai $t_{hitung} 2,495 > t_{tabel} 2,365$ dan nilai signifikansi $0,041 > 0,05$ artinya H_{o2} ditolak dan H_{a2} diterima, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial Debt to Equity Ratio terdapat pengaruh signifikan terhadap Harga Saham pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk.

Tabel 4. 12
Uji F (Simultan)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	130233,676	2	65116,838	3,112	,108 ^b
	Residual	146451,924	7	20921,703		
	Total	276685,600	9			

a. Dependent Variable: HARGA SAHAM
b. Predictors: (Constant), DER, CR
Sumber: Output SPSS26

Berdasarkan pada tabel 4.12 dapat dilihat dengan nilai F_{hitung} sebesar 3,112 dengan tingkat signifikan sebesar $0,108 > 0,05$ dan $df = n-k-1$ atau $df = 10-2-1 = 7$ diperoleh F_{tabel} sebesar 4,737 jadi nilai $F_{hitung} 3,112 < F_{tabel} 4,737$ berarti H_o diterima, H_a ditolak dengan arti bahwa secara simultan variabel *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* tidak terdapat pengaruh terhadap Harga Saham

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis penelitian dan pembahasan *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap Harga Saham pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk. Maka dapat disimpulkan:

1. Pengaruh Variabel *Current Ratio (CR)* terhadap Harga Saham

Current Ratio (CR) tidak berpengaruh terhadap Harga Saham. Dari hasil penelitian dengan menggunakan perhitungan analisis regresi, hasil pengujian menunjukkan dengan menggunakan perhitungan analisis regresi, hasil pengujian menunjukkan bahwasannya skor $T_{hitung} -0,806 < T_{tabel} 2,365$ dengan tingkat signifikan sebesar $0,447 > 0,05$ sehingga hipotesis ditolak, artinya *Current Ratio* tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Harga Saham pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk.

2. Pengaruh Variabel *Debt to Equity Ratio (DER)* Harga Saham

Debt to Equity Ratio (DER) berpengaruh terhadap Harga Saham. Dari hasil penelitian dengan menggunakan perhitungan analisis regresi, hasil pengujian menunjukkan dengan menggunakan perhitungan analisis regresi, hasil pengujian menunjukkan bahwasannya skor $T_{hitung} 2,495 > T_{tabel} 2,365$ dengan tingkat signifikan sebesar $0,041 > 0,05$ sehingga h_{o2} ditolak dan h_{a2}



diterima, artinya *Debt to Equity Ratio* berpengaruh secara signifikan terhadap Harga Saham pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk.

3. Pengaruh Variabel *Current Ratio (CR)* dan *Debt to Equity Ratio (DER)* Harga Saham
Secara simultan *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh terhadap Harga Saham dengan nilai signifikan sebesar 0,108 ini menunjukkan bahwa nilai signifikan lebih besar dari 0,05, maka H_0 3 diterima dan H_a ditolak sehingga *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio*
4. Tidak berpengaruh terhadap Harga Saham pada PT Humpus Intermoda Transportasi Tbk Periode 2014-2023. Analisis yang diperoleh hasil persamaan regresi $Y = 505.062 - 161.247 (X1) + 79.091 (X2)$. Hasil analisis yang diperoleh koefisien determinasi *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap Harga Saham, dapat diketahui bahwa besarnya 0,471 yang artinya variabel *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* memberikan kontribusi terhadap variabel Harga Saham sebesar 52,9% sedangkan sisanya sebesar 52,9% disebabkan oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Hasil analisis yang diperoleh uji koefisien korelasi *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap Harga Saham, bahwa nilai korelasi variabel *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* sebesar 0,686. Sehingga nilai tersebut ada pada interval 0,600-0,799 yang berarti bahwa tingkat hubungan antara variabel *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* memiliki hubungan yang kuat.

DAFTAR PUSTAKA

- Amirullah, A., & Rahmawati, R. (2019). Pengaruh Net Profit Margin, Debt To Equity Ratio Dan Price To Book Value Terhadap Harga Saham. *Jurnal Ekbis*, 20(2), 1309. <https://doi.org/10.30736/ekbis.v20i2.240>
- Anwar, K., & Soedjatmiko. (2020). Pengaruh *Current Ratio*, Return On Asset Dan Inflasi Terhadap Harga Saham. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 13(1)
- Aryani, D., Putra, Y. S., & Puspita, M. E. (2024). Pengaruh Roa, Cr Dan Der Terhadap Harga Saham Perusahaan Sektor Industri Barang Konsumsi. *Ekoma: Jurnal Ekonomi, Manajemen, Akuntansi*, 3(2), 920-935.
- Debt To Equity Ratio (Der) Terhadap Harga Saham Pada Pt. Gajah Tunggal Tbk Periode 2012–2022. *Neraca: Jurnal Ekonomi, Manajemen Dan Akuntansi*, 2(3)
- 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.
- Gunawan, J., Funny, F., Marcella, C., Evelyn, E., & Sitorus, J. S. (2020). Pengaruh Cr (*Current Ratio*), Der (Debt To Equity Ratio), Eps (Earning Per Share) Dan Financial Distress (Altman Score) Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Sektor Industri Dasar Dan Kimia Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Owner: Riset Dan Jurnal Akuntansi*, 4(1), 1-15.
- Herina, A. P., & Triyonowati, T. (2023). Pengaruh Cr, Roa, Der, Dan Tato Terhadap Harga Saham Perusahaan Subsektor Rokok Di Bei. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen (Jirm)*, 12(8).
- Jaya, A., Kuswandi, S., Prasetyandari, C. W., Baidlowi, I., Mardiana, M., Ardana, Y., ... & Muchsidin, M. (2023). *Manajemen Keuangan*. Pt. Global Eksekutif Teknologi.
- Jusmansyah, M. (2020). Analisis Pengaruh *Current Ratio*, Debt To Equity Ratio, Total Asset Turn Over, Dan Return On Equity Terhadap Harga Saham. *Jurnal Ekonomika Dan Manajemen*, 9(2), 179-198.



- Lombogia, A. J. G., Vista, C., & Dini, S. (2020). Pengaruh *Current Ratio*, Debt To Equity Ratio, Net Profit Margin, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2013-2017. *Jesya (Jurnal Ekonomi Dan Ekonomi Syariah)*, 3(1), 158-173.
- Marlina, T., Anggraini, R. F. N., & Rachman, R. (2022). Pengaruh Profitabilitas Dan Likuiditas Terhadap Harga Saham Sebelum Dan Saat Pandemi Covid-19: Studi Kasus Pada Perusahaan Sektor Industri Farmasi Dan Sektor Industri Food And Beverage Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Ilmiah Manajemen Kesatuan*, 10(3), 413-432.
- Maulana, Y. (2023). Pengaruh Roa, Eps, Cr Dan Der Terhadap Harga Saham Sektor Jasa Asuransi Terdaftar Bursa Efek Indonesia. *Logika: Jurnal Penelitian Universitas Kuningan*, 14(01), 42-51.
- Mujiono, H. P., & Prijati, P. (2017). Pengaruh Cr, Der, Roa, Dan Eps Terhadap Harga Saham Food And Beverages. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen (Jirm)*, 6(3). Lestari, I. S. D., & Suryantini, N. P. S. (2019). Pengaruh Cr, Der, Roa, Dan Per Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Farmasi Di Bei (Doctoral Dissertation, Udayana University).
- Mulyanti, D. (2017). Manajemen Keuangan Perusahaan. *Akurat| Jurnal Ilmiah Akuntansi Fe Unibba*, 8(2), 62-71.
- Nandiva, S., & Hapsari, A. (2024). Pengaruh *Current Ratio* (Cr) Dan
- Nur'aidawati, S. (2018). Pengaruh *Current Ratio* (Cr), Total Asset Turnover (Tato), Debt To Equity Ratio (Der) Dan Return On Asset (Roa) Terhadap Harga Saham Dan Dampaknya Pada Nilai Perusahaan. *Jurnal Sekuritas*, 1(3), 70-83.
- Pratiwi, S. M., Miftahuddin, M., & Amelia, W. R. (2020). Pengaruh *Current Ratio* (Cr), Debt To Equity Ratio (Der), Dan Earning Per Share (Eps) Terhadap Harga Saham Pada Pt. Indofood Sukses Makmur Tbk. *Jurnal Ilmiah Manajemen Dan Bisnis (Jimbi)*, 1(2).
- Sa'adah, L. (2020). Manajemen Keuangan. Lppm Universitas Kh. A. Wahab Hasbullah.
- Sari, T., & Suhartono, A. (2024). Pengaruh *Current Ratio* (Cr) Dan Debt To Equity Ratio (Der) Terhadap Harga Saham Pada Pt Hanjaya Mandala Sampoerna Tbk Periode 2012-2022. *Teknobis: Jurnal Teknologi, Bisnis Dan Pendidikan*, 1(3), 392-405.
- Widianti, P., Yudhawati, D., & Suharti, T. (2023). Pengaruh Roe, Cr, Dan Der Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Manufaktur (Sub Sektor Food And Beverage) Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2017-2021. *Jurnal Akuntansi Keuangan Dan Bisnis*, 1(2), 168-175.