BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan Transportasi

Secara geografis, industri ini dapat dibedakan dalam jasa pelayanan transportasi udara, darat dan laut. Secara subyektif, dapat dibedakan dalam jasa angkutan, jasa penyewaaan alat angkut. Sedangkan secara obyektif, industri ini dapat dibedakan sebagai jasa layanan transportasi masyarakat serta jasa layanan transportasi barang kebutuhan masyarakat.

Industri transportasi merupakan industri yang memberikan pelayanan jasa primer yang dibutuhkan oleh masyarakat dalam artian seluas-luasnya. Oleh karena itu, industri transportasi merupakan industri yang tidak dapat dilepaskan dari aturan-aturan kenegaraan ataupun perjanjian antar negara yang menjamin terciptanya mobilitas masyarakat yang memadai sesuai dengan indeks biaya hidup masyarakat pengguna potensial dari jasa yang diberikan oleh industri ini.

Secara operasional, perusahaan industri transportasi menjalankan aktivitas usahanya dengan jalan mengoperasikan sendiri armada perusahaan atau dengan jalan melakukan kerjasama dengan pihak lain dalam mengoperasikan armada perusahaan. Kerjasama operasi dengan pihak lain (perusahaan/entitas lainnya) dapat berupa kerjasama yang memberikan pembagian keuntungan dan pembagian biaya di antara kedua belah pihak (salah satu atau keduanya). Disamping itu, armada yang digunakan oleh perusahaan industri transportasi dapat berupa aktiva yang dimiliki (dibeli sendiri), aktiva yang disewa ataupun aktiva yang dimiliki

secara bersama-sama dalam rangka kerjasama operasi dengan pihak lain.

4.1.1 Sejarah PT. Berlian Laju Tanker Tbk

PT.Berlian Laju Tanker Tbk didirikan pada tahun 1981 dengan nama PT Bhaita Laju Tanker dan memulai usahanya dengan dua tanker minyak dari total 12.050 DWT tonase. Perusahaan hukum berubah nama menjadi PT Berlian Laju Tanker pada tahun 1988 dan telah membuat kemajuan pesat hingga kini oleh operasi 59 kapal dengan total tonase lebih dari 1,51 juta DWT, terutama dengan operasi di seluruh Asia dan Timur Tengah, serta Eropa.

Karena perkembangan industri Petrochemical, Perseroan telah mengambil kesempatan untuk memperluas usaha. Pada 1986, Perusahaan diversifikasi layanannya menjadi cair cargoes transportasi lainnya seperti bahan kimia, bahan bakar gas cair (LPG), minyak kelapa sawit. Perusahaan pertama di Indonesia adalah perusahaan ekspedisi yang terdaftar dan saham di Jakarta Stock tukar pada tahun 1990. Saat ini, Perseroan kontrol 100% saham di Indigo Pacific Corporation, Diamond Pacific Corporation dan Asean Maritime Corporation. Dengan melakukan demikian, ia memiliki kekuatan dan dasar pemasaran dan global dan jaringan pemasaran juga mengurangi risiko yang disebabkan oleh ketidakstabilan ekonomi dari dalam negeri. Operasi besar dan armada yang didukung oleh lebih dari 1.000 berpengalaman dan bersertifikat Crews, Perseroan terus memberikan layanan yang terbaik terinspirasi dengan semboyan dengan memberikan Keselamatan, Saing dan waktu. Perseroan sendiri telah berkomitmen untuk terus meningkatkan layanan pelanggan oleh penerapan teknologi informasi dan pengembangan sumber daya manusia, serta menjaga kondisi kapal yang

sesuai dengan *International Safety Management Code (ISMCode).*

4.1.2 PT. Centris Multi Persada Pratama Tbk

Ditetapkan pada tahun 1989 di Semarang, kepemilikan perusahaan dan tempat pengoperasiannya berkapasitas 40 buah taxi, dibawah nama ”centris”, sama baiknya dengan kapasitas lima buah bis kota. Perusahaan ini memiliki 11 subsidi, yang dioperasikan dalam alur bisnis yang sama, delapan diantaranya dioperasionalkan. PT. Bogor Adi Perdana, 70 % dimiliki oleh perusahaan induk, yang mengoperasikan 230 taxi dibawah nama “*Mercury*”, dan PT. Botabek Central Taxi mempunyai kepemilikan 95 %, yang mengoperasikan 200 taxi “*Victory*”. Kedua subsidi ini beroperasi di wilayah Jakarta-Bogor-Tangerang-Bekasi (Jabotabek).

PT. Solo Central Taxi memiliki kepemilikan 90%, yang beroperasi 80 “SCT” taxi di solo’ dan PT. Centris Raya Taxi transportasi mempunyai kepemilikan 80%, mengoperasikan 83 taxi “CTT” di Yogyakarta. Sekali lagi dijabotabek, PT. Adhicita Sarana mengoperasikan 300 taxi “Kartika”, PT. CentrisMetro Saarana mengoperasikam 300 taxi “Liberti”, dan PT. Vaya Interpersada mengoperasikan 575 taxi *“Ratax” dan “Exee”* : dari ketiga secara keseluruhan memiliki subsidi. Akhirnya, PT. Agung Citra Wibawa, memiliki kepemilikan sebesar 90 %, yang dioperasikan 35 taxi bernama “Agung”, juga diwilayah jabotabek. Tiga subsidi tersebut tidak dioperasionalkan: PT. Centris Wahana Taxi, yang secara keseluruhan memiliki; PT. Triasa Megaperkasa, yang memiliki kepemilikan 90 %, dan PT. Centris Nusantara Transportasi, Juga secara keseluruhan dimiliki. Di tahun 1995, perusahaan ini mengambil alih PT. Citra

Kendedes Utama di Malang dan PT. Vaya Interpersada di Medan dengan 300 unit taxi. Dengan pendapatan tersebut, mengoperasikan 2,693 unit taxi di Indonesia. Di tahun 1997 mendapatkan keuntungan 75 % dari saham PT. Citra Dewa Rembulan, yang digunakan dalam service perusahaan pengangkutan darat.

4.1.3 PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk

PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk merupakan perusahaan publik yang bergerak dalam bidang transportasi dan bermarkas di Jakarta, Indonesia. Perusahaan ini didirikan pada tahun 1977. Melalui sektor bisnis yang terintegrasi kami menyediakan berbagai solusi transportasi perkapalan untuk Anda. Sebagai salah satu perusahaan pelayaran terbesar di Asia Tenggara yang telah terdaftar di Bursa Efek Jakarta dan didukung oleh sejumlah kantor cabang yang tersebar di wilayah ini, kami siap melayani pasar internasional dengan kualitas layanan kelas satu yang profesional serta dapat diandalkan. PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk berbasis perusahaan transportasi laut.

Hal ini terlibat dalam pengiriman liquefied gas bumi (LNG), minyak mentah, bahan bakar minyak, bahan kimia, kontainer, batu bara dan lainnya cargos laut. Hal ini juga menyediakan wadah Crews dan manajemen pelayanan kepada pemilik kapal.

Perusahaan adalah anak PT Humpuss Transportasi Kimia and PT Humpuss Transportasi Curah. Ltd, PT Humpuss Transportasi Kimia dan PT Humpuss Transportasi Curah.

4.1.4 PT. Rig Tenders Indonesia Tbk

PT Rig Tenders Indonesia Tbk adalah penyedia jasa logistik untuk sektor energi yang bergerak dalam usaha penyewaan kapal tarik *(tug boots)* dan kapal tongkang *(barges)* kepada perusahaan-perusahaan tambang batubara untuk pengangkutan batubara dan lainnya, serta dalam usaha penyewaan kapal-kapal *supply vessels* dan *accomodation work barges* kepada industri hulu minyak dan gas untuk mendukung operasi-operasi lepas pantai mereka. Layanan kapal pendukung operasi lepas pantai ini mencakup dukungan terhadap berbagai fase dari aktivitas eksplorasi, pengembangan dan produksi, yang sebagian besar terkait dengan jasa peletakan, instalasi, perawatan dan penggantian untuk pemasangan alat-alat lepas pantai, pipa-pipa dan *single buoy mooring*, jasa pengangkutan kerangka kapal, serta jasa manajemen dan keagenan pelayaran.

Pemegang saham pengendali Perseroan adalah *Scomi Marine Services Pte Ltd* ("SMS") yang didirikan di Singapura pada tanggal27 Juli 2005 dan merupakan perusahaan induk investasi.Keseluruhan (100%) saham SMS dimiliki oleh *Scomi Energy Services Berhad* ("SESB"), yang tercatat di Pasar Modal Bursa Malaysia danmerupakan perusahaan asosiasi dari Scomi Group Bhd, perusahaanyang telah beroperasi secara global dalam penyediaan jasa untukindustri energi dengan tiga bisnis inti, yaitu: Layanan untuk LadangPertambangan Minyak (*Oil field Services*); *Energy & Logistics Engineering*; dan*Energy Logistics*. Memiliki kantor-kantor di banyaklokasi di banyak negara, grup perusahaan Scomi menjalankanbisnisnya dari kantor-kantor operasi internasionalnya.

Untuk mendukung kegiatan-kegiatan operasinya, Perseroanmemiliki kantor perwakilan di Banjarmasin dan Kotabaru sertamemiliki dan mengoperasikan 39 kapal yang terdiri dari 1 *Anchor Handling Supply Tug*, 6 *Offshore Support Vessels*, 21 *Tug Boats*,2 *Accommodation/Work Over Barges*, 2 *Flat Top Bargesdan* 7*Self-Discharging Barges*dengan tambahan 45 *tugs* dan *barges*dari PT Batuah Abadi Lines.

Klien Perseroan untuk kegiatan lepas pantai mencakup pemain-pemain besar dalam industri hulu migas di Indonesia yaituPertamina Hulu Energy-ONWJ Ltd (dahulu dikenal sebagai BPWest Java Ltd), China National Offshore Oil Corporation – SESLtd (CNOOC), Chevron Indonesia Company (dahulu dikenalsebagai Unocal Corporation), Kangean Energy Ltd, CamarResources Canada dan Total E&P Indonesia Ltd. Sedangkan untukpengangkutan batubara, klien terbesar Perseroan adalah PTAdaro Indonesia dan PT Arutmin Indonesia.

4.1.5 PT. Zebra Nusantara Tbk

PT Zebra Nusantara Tbk didirikan pada tahun 1987 dan berkantor pusat di Surabaya, Indonesia. Armada taksi yang beroperasi di bawah nama Zebra, serta menyediakan sewa dari limousines di Surabaya. Pada 31 Desember 2007, perusahaan yang beroperasi 600 armada taxi. PT Zebra Nusantara Tbk akan membangun pelabuhan tanpa laut (dryport) di Kawasan Industri Jababeka, Bekasi. Pembangunan dry port ini merupakan kerja sama dengan PT Kereta Api Indonesia. “Kami telah melakukan penandatanganan nota kesepahaman (MoU) dengan PT KAI untuk pembangunan dryport di Jababeka. Rencanaya, dryport ini

akan menggunakan sarana angkut kereta api ke pelabuhan tanjung priok," kata COO Zebra Nusantara Tjahjo Putro Susilo, di usai RUPS di Gedung BEI, Jalan Jenderal Sudirman, Jakarta, Selasa (19/2/2008). Menurutnya, total biaya proyek ini mencapai Rp400 miliar. Sekira 70-80 persen akan dipenuhi dari dana pinjaman institusi keuangan dari Jepang, Korea, dan Amerika, dalam bentuk pinjaman modal kerja. "Sedangkan sisanya, akan dipenuhi dari kas internal," ujarnya. Diharapkanpembentukan tim detail engineering design (DED) dan uji kelayakan selesai pada Mei 2008.

4.1.6 Aktivitas Perusahaan

Aktivitas perusahaan industri transportasi secara garis besar adalah memberikan pelayanan jasa transportasi yang menghubungkan satu daerah dengan daerah lainnya, baik itu dalam satu areal, wilayah, negara, benua maupun antar benua. Jasa layanan yang diberikan dapat dibedakan ke dalam tiga aspek, yaitu aspek geografis, aspek subyektif serta aspek obyektif.

4.2 Analisis Deskripitif

Dalam penelitian ini, peneliti mengambil data Perusahaan jasa Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, yaitu: PT. Berliana Maju Tanker Tbk, PT. Centris Multi Persada Pratama Tbk, PT. Humpus Intermoda Transportasi Tbk, PT. Mitra Rajasa Tbk, PT. Zebra Nusantara Tbk. Perusahaan tersebut dipilih untuk diteliti kerena pertama Perusahaan transportasi adalah salah satu pelaksana dalam pembangunan ekonomi sebuah Negara, kedua pengaruh industri transportasi dapat menciptakan pasar tenaga kerja. Sebelum peneliti membahas pengaruh kurs dollar dan kebijakan dividen terhadap harga saham,

terlebih dahulu akan dibahas kurs dollar, kebijakan deviden serta harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 - 2011.

4.2.1 Perkembangan Kurs Dollar Terhadap Rupiah (Kurs Tengah Bank Indonesia) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 -2011.

Nilai tukar valuta asing mata uang dipercayakan bisa membantu investor dalam meramalkan apa yang akan terjadi dipasar modal, termasuk di Indonesia. Bagi negara yang "kurang kuat" nilai mata uangnya, maka valuta asing merupakan salah satu alternatif investasi bagi masyarakat yang tinggal di negara tersebut. Investor dapat melihat fluktuasi nilai tukar valuta asing dengan indikator Kurs Bank Indonesia, Kurs Jual dan Kurs Beli dan Kurs Tengah Bank Indonesia, dalam penelitian ini indikator yang digunakan adalah Kurs Tengah Bank Indonesia. Menurut Joko Salim (2008:45), kurs tengah tersebut didapatkan dari rumus :

$$\text{Kurs Tengah} = \frac{(Kurs\ Jual + Kurs\ Beli)}{2}$$

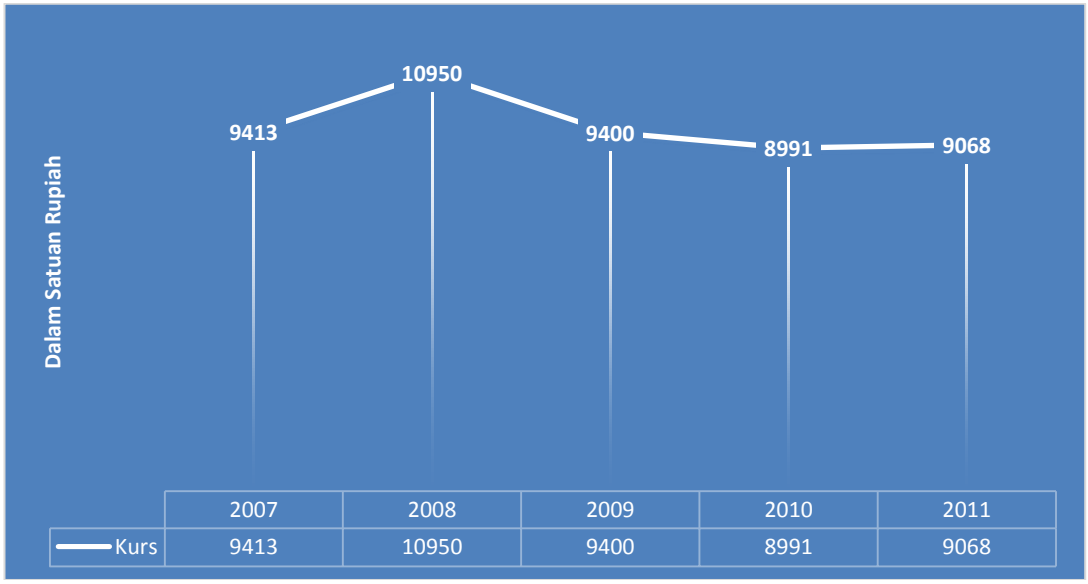
Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan kurs dollar yang indikatornya menggunakan nilai pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 -2011, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.1
Perkembangan Kurs Dollar Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 -2011

Tahun	Kurs Jual	Kurs Beli	Kurs Tengah	Perkembangan	
				Rupiah	%
2007	9919	8907	9413	-	-
2008	11450	10450	10950	1537	14,04
2009	9900	8900	9400	(1550)	(16,49)
2010	9491	8491	8991	(409)	(4,55)
2011	9568	8568	9068	77	0,08

Sumber: Bank Indonesia, Data Diolah

Sedangkan untuk lebih mempermudah membacanya, maka penulis menuangkan tabel tersebut ke dalam bentuk grafik seperti di bawah ini:



Gambar 4.1
Grafik Perkembangan Kurs Dollar
Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia
Tahun 2005 -2011

Berdasarkan tabel diatas, Pergerakan nilai tukar rupiah terhadap US$ mengalami fluktuasi. Tahun 2008, nilai tukar rupiah terhadap US$ melemah dan

berada dilevel Rp10.950/US$ yang merupakan nilai tukar terbesar terhadap US$ pada lima tahun terakhir. Nilai tukar rupiah terhadap US$ tahun 2009 melakukan *recovery* menjadi sebesar Rp9.400/US$. Tahun 2011 kembali melemah dan berada di level Rp9.068/US$. Melambungnya harga minyak dunia yang sempat menembus level US$120/barrel memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap meningkatnya permintaan valuta asing sebagai konsekuensi Negara pengimpor minyak. Kondisi ini menyebabkan nilai tukar rupiah melemah terhadap US$ dan berada kisaran Rp9.065 sampai Rp11.000 per US$. Kenaikan suku bunga juga mengakibatkan aktifitas dalam negeri menjadi lebih menarik bagi para penanam modal dalam negeri maupun luar negeri. Terjadinya penanaman modal cenderung mengakibatkan naiknya nilai mata uang yang semuanya tergantung pada besarnya perbedaan tingkat suku bunga di dalam dan di luar negeri, maka perlu dilihat mana yang lebih murah, di dalam atau di luar negeri. Dengan demikian sumber dari perbedaan itu akan menyebabkan terjadinya kenaikan kurs mata uang asing terhadap mata uang dalam negeri.

4.2.2 Perkembangan Kebijakan Deviden (*Dividend Payout Ratio)* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 -2011.

Kebijakan deviden merupakan suatu rencana perusahaan dalam memutuskan apakah keuntungan yang diperoleh perusahaan akan dibagikan kepada pemegang saham sebagai deviden atau digunakan kembali sebagai modal investasi kerja bagi perusahaan. Deviden merupakan faktor yang menarik bagi calon investor dan pemegang saham, karena hal ini menunjukkan besarnya

pendapatan yang akan diterimanya. Kebijakan deviden adalah kekuasaan yang diserahkan kepada dewan direksi untuk menentukan apakah deviden harus dibayarkan atau tidak, begitu pula dengan asal dan jumlah deviden.

Untuk menghitung kebijakan dividen dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Dividend\ Payout\ Ratio = \frac{dividend\ per\ share}{earning\ per\ share}$$

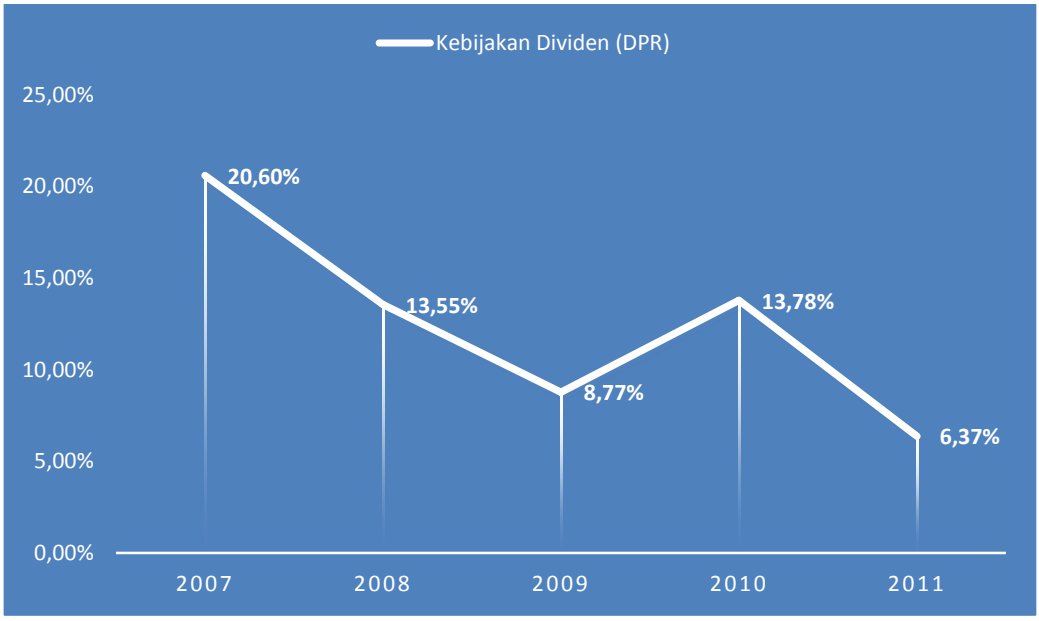
Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan kebijakan deviden pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 - 2011, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.2
Perkembangan Kebijakan Deviden (DPR) Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 -2011

Nama Perusahaan	Tahun				
	2007	2008	2009	2010	2011
PT. Berlian Laju Kencana, Tbk.	27.47%	1.77%	0.00%	0.00%	21.43%
PT. Humpus Intermoda, Tbk.	18.69%	0.00%	0.00%	10.56%	10.42%
PT. Rig Tenders Indonesia, Tbk.	56.82%	66.00%	43.86%	33.33%	0.00%
PT. Centris Multi Persada, Tbk.	0.00%	0.00%	0.00%	25.00%	0.00%
PT. Zebra Nusantara, Tbk.	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Rata-Rata	**20.60%**	**13.55%**	**8.77%**	**13.78%**	**6.37%**
Perkembangan		**(-0,51%)**	**(-0,54%)**	**0,36%**	**(-1,16%)**

Sumber : Laporan Keuangan Perusahaan Transportasi Periode 2007-2011 (data diolah)

Sedangkan untuk lebih mempermudah membacanya, maka penulis menuangkan tabel tersebut ke dalam bentuk grafik seperti di bawah ini:



Gambar 4.2
Grafik Perkembangan Kebijakan Deviden
Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia
Tahun 2005 -2011

Berdasarkan tabel dan grafik diatas disimpulkan bahwa kebijakan deviden *(Dividend Payout Ratio)* perusahaan transportasi cenderung kecil dan mengalami penurunan. Hal tersebut bisa dilihat dimana menurunya nilai DPR 2008 hingga tahun 2011. Namun penurunan yang signifikan terjadi dari tahun 2008 sampai 2009, dimana nilai *dividen payout ratio* turun menjadi 13,55% pada tahun 2008 dan pada tahun 2009 turun kembali hingga berada pada nilai 8,77%. Hal ini dikarenakan dampak dari krisis keuangan global yang membuat penurunan pada pendapatan perusahaan sehingga membuat nilai dividen yang dibagikanpun menjadi menurun.

4.2.3 Perkembangan Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 -2011.

Harga saham adalah sebesar nilai sekarang atau *present value* dari aliran kas yang diharapkan akan diterima. Harga saham yang terjadi di pasar akan sangat berarti bagi perusahaan karena harga tersebut akan menentukan besarnya nilai perusahaan. Berdasarkan pernyataan di atas dapat dikatakan bahwa harga pasar saham yang terbentuk di pasar ditentukan oleh kekuatan permintaan dan penawaran. Jika penawaran akan saham tinggi, maka harga saham tersebut akan naik.

Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan harga saham pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 -2011, yaitu sebagai berikut:

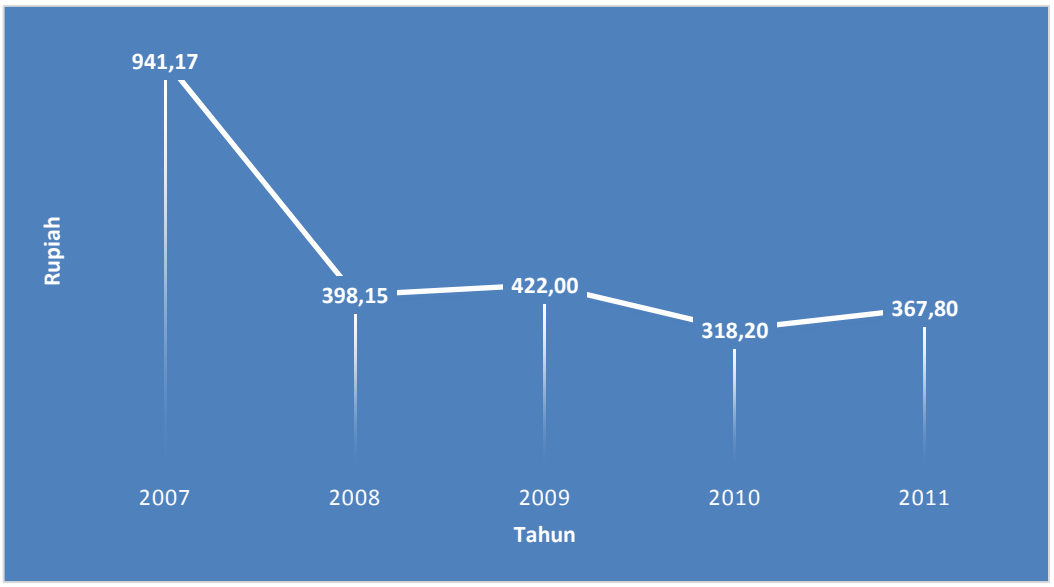
Tabel 4.3
Perkembangan Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007 -2011

Nama Perusahaan	Tahun				
	2007	2008	2009	2010	2011
PT. Berlian Laju Kencana, Tbk	2650	580	650	330	189
PT. Humpus Intermoda, Tbk.	731,85	500,74	560	320	285
PT. Rig Tenders Indonesia, Tbk.	890	500	650	730	495
PT. Centris Multi Persada, Tbk	350	360	200	161	820
PT. Zebra Nusantara, Tbk.	84	50	50	50	50

Rata-Rata	**941,17**	**398,15**	**422,00**	**318,20**	**367,80**
Perkembangan		**(-1,36%)**	**0,05%**	**(0,32%)**	**0,13%**

Sumber: *Yahoo Finance*, Perusahaan Transportasi Periode 2007-2011 (Data diolah dalam satuan Rupiah)

Sedangkan untuk lebih mempermudah membacanya, maka penulis menuangkan tabel tersebut ke dalam bentuk grafik seperti di bawah ini:



Gambar 4.3
Grafik Perkembangan Harga Saham
Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia
Tahun 2007 -2011

Berdasarkan grafik diatas, dapat diketahui bahwa harga saham perusahaan-perushaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2007 sampai dengan tahun 2011 mengalami fluktuasi. Pada tahun 2007, nilai saham rata-rata perusahaan transportasi berada pada level Rp 941,17 dan merupakan nilai terbesar pada penelitian ini. Besarnya nilai saham ini dipengaruhi oleh saham BLTA sebesar Rp 2650 per lembar. Pada tahun 2008, harga saham rata-rata

perusahaan transportasi mengalami penurunan yang signifikan. Hal ini dikarenakan kondisi bursa dan pasar keuangan secara global yang mengalami keterpurukan dan mengalami tekanan yang sangat berat, akibat kerugian yang terjadi di pasar perumahan (*subprime mortgages*) yang berimbas ke sektor keuangan Amerika Serikat. Indeks harga saham bursa di Eropa, bahkan di Asia, termasuk Indonesia, menurun drastis melebihi penurunan indeks saham di AS sendiri, pasar modal domestik mengalami gejolak dan koreksi tajam yang ditujukan dengan penurunan Indeks Harga Saham Gabungan (IHSG) yakni menurun lebih dari 50%, sehingga memaksa Otoritas Bursa untuk melakukan penghentian perdagangan selama tiga hari untuk mencegah lebih terpuruknya bursa akibat sentimen negatif**.** Indeks saham yang sedang mengalami keterpurukan berdampak negatif kepada investasi pada perusahaan disektor transportasi. Hal ini dapat dilihat dari penurunan harga saham pada tahun 2008 menjadi dilevel 398,15. Pada tahun ini juga PT. Berlian Laju Kencana, Tbk. melakukan *right issue* sebesar 5,56 milyar saham dengan harga penawaran Rp 220 per lembar saham pada awal penawaranuntuk mendapatkan tambahan modal. Pada tahun 2009, kondisi pasar modal Indonesia kembali membaik pasca krisis keuangan global pada tahun 2008. Hal ini terlihat dari Index Harga Saham Gabungan (IHSG) berada di level 3703,512. Berdasarkan data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), untuk Penanaman Modal Asing (PMA) Investasi yang mendominasi adalah sektor transportasi, gudang dan telekomunikasi dengan pencapaian investasi sebesar US$ 3,8 milyar. Hal ini menunjukann bahwa sektor transportasi dipandang memiliki prospek yang cukup bagus dimasa mendatang.

Selanjutnya pada tahun 2010 pergerakan rata-rata saham perusahaan transportasi kembali mengalami penurunan. Hal ini menunjukan bahwa kinerja Subsektor Transportasi kurang baik, karena semakin bagus kinerja perusahaan tercatat maka permintaan investor terhadap terhadap harga saham pun semakin tinggi sehingga harga sahamnya cenderung tinggi, begitu pula sebaliknya.

4.3 Analisis Kuantitatif

1. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi berganda digunakan peneliti dengan maksud untuk menganalisis hubungan linear antara variabel independen dengan variabel dependen, dengan kata lain untuk mengetahui besarnya pengaruh Nilai Kurs dan Kebijakan Dividen terhadap Harga Saham. Dalam perhitungannya, penulis menggunakan perhitungan komputerisasi yaitu dengan menggunakan media program komputer, yaitu SPSS 20 for windows.

Tabel 4.4
Koefisien Regresi Berganda

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2876.764	806.380		3.568	.000
	Kurs	-.175	.054	-.899	-3.093	.007
	DPR	2.355	2.438	.197	2.304	.014

a. Dependent Variable: Saham

Berdasarkan output di atas, diperoleh nilai a sebesar 2876,764 nilai b_1 sebesar -0,175 dan b_2 sebesar 2,355. Dengan demikian maka dapat dibentuk persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$\mathbf{Y = 2876{,}764 - 0{,}175X_1 + 2{,}355X_2}$$

Nilai a, b_1 dan b_2 dalam persamaan di atas dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

a = 2876,764 artinya : Jika tidak ada Nilai Kurs dan Kebijakan Dividen (DPR), maka Harga Saham akan bernilai Rp 2876,764

b_1 = -0,175 artinya: Jika Nilai Kurs Dollar terhadap Rupiah meningkat sebesar Rp 1 sementara Kebijakan Dividen (DPR) konstan, maka akan diikuti denganpenurunan Harga Saham sebesar – 0,175% = -Rp 17,5

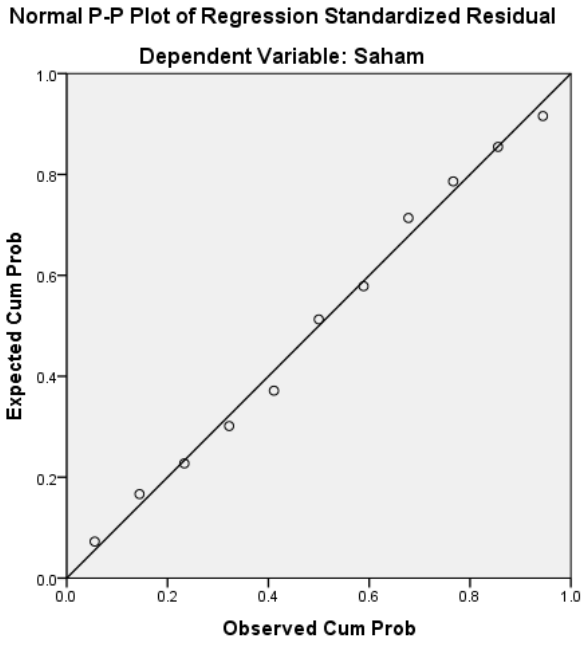
b_2 = 2,355 artinya : Jika Kebijakan Dividen (DPR) meningkat sebesar 1% sementaraNilai Kurs Dollar terhadap Rupiah konstan, maka akan diikuti dengan peningkatan Harga Saham 2,355%

2. Uji Asumsi Klasik

Untuk memperoleh hasil yang lebih akurat pada analisis regresi berganda maka dilakukan pengujian asumsi klasik agar hasil yang diperoleh merupakan persamaan regresi yang memiliki sifat *Best Linier Unbiased Estimator* (BLUE).Pengujian mengenai ada tidaknya pelanggaran asumsi-asumsi klasik merupakan dasar dalam model regresi linier berganda yang dilakukan sebelum dilakukan pengujian terhadap hipotesis.

a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah model regresi mempunyai distribusi normal ataukah tidak. Asumsi normalitas merupakan persyaratan yang sangat penting pada pengujian kebermaknaan (signifikansi) koefisien regresi. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki distribusi normal atau mendekati normal, sehingga layak dilakukan pengujian secara statistik.Pengujian secara visual dapat dilakukan dengan metode gambar normal *Probability Plots* dalam program SPSS 20 for windows sebagai berikut:



Gambar 4.4
Grafik *Normal Probability-Plot of Regression Standardized Residual*

Berdasarkan hasil dari uji normalitas pada penelitian ini dapat dilihat bahwa tidak terdapat masalah pada uji normalitas karena titik-titik menyebar disekitar garis diagonal dan penyebaran mengikuti arah garis diagonal.Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa penyebaran data memenuhi asumsi normalitas.

b. Uji Multikolinieritas

Multikolinearitas merupakan suatu situasi dimana beberapa atau semua variabel bebas berkorelasi kuat. Jika terdapat korelasi yang kuat di antara sesama variabel independen maka konsekuensinya adalah:

1) Koefisien-koefisien regresi menjadi tidak dapat ditaksir.
2) Nilai standar error setiap koefisien regresi menjadi tidak terhingga.

Cara yang digunakan untuk mendeteksi ada tidaknya multikoliniearitas adalah dapat dilihat dari nilai tolerance dan Variance Inflation Factors (VIF) pada model regresi.

Tabel 4.5
Hasil Uji Multikolinieritas

Coefficients[a]

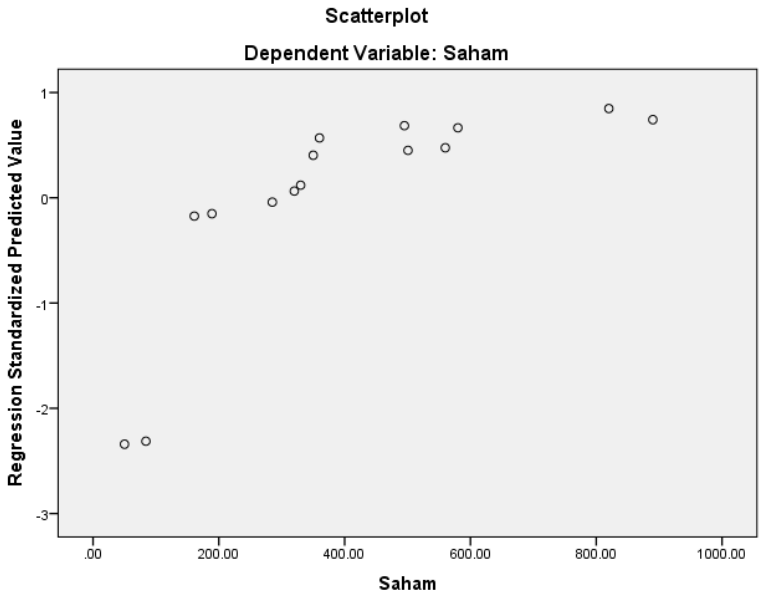
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Kurs	.861	1.161
	DPR	.861	1.161

a. Dependent Variable: HargaSaham

Berdasarkan tabel 4.5, dapat dilihat bahwa Kurs Dollar terhadap Rupiah (Kurs) dan Kebijakan Dividen (DPR) menunjukan nilai tolerance > 0,10 dan nilai VIF < 10, Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa variabel independen yang digunakan dalam model regresi penelitian ini adalah terbebas dari multikolineritas atau dapat dipercaya dan obyektif.

c. Uji Heteroskedastisitas

Untuk mengetahui ada tidaknya gejala heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan menggunakan grafik heteroskedastisitas antara nilai prediksi variabel dependen dengan variabel indepeden.Dari Gambar *Scatterplots* dibawah ini terlihat titik-titik menyebar secara acak serta tersebar baik diatas maupun dibawah angka 0 dan sumbu Y, hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi, sehingga model regresi layak untuk digunakan dalam melakukan pengujian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4.5
***Scatterplot* Hasil Uji Heteroskedatisitas**

d. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi dilakukan dengan uji Durbin Watson (DW-test).

Tabel 4.6
Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.755[a]	.570	.498	174.19257	2.447

a. Predictors: (Constant), DPR, Kurs

b. Dependent Variable: Saham

Dari hasil olahan data SPSS dapat dilihat bahwa hasil uji Durbin Watson sebesar 2,447. Nilai ini akan dibandingkan dengan nilai tabel, dengan menggunakan nilai signifikan 5 persen (0,05). Jumlah data (n) = 25 dan jumlah variabel bebas (k) = 2, maka dl = 1,2063 du = 1,5495. Jadi (4-du) = (4-1,5495) = 2,4505. Karena nilai DW sebesar 2,447 lebih besar dari batas du sebesar 1,5495 dan kurang dari (4-du) yaitu 2,4505 hal ini berarti tidak ada autokolerasi negatif atau dapat disimpulkan model regresi ini masih dapat dipergunakan untuk melakukan pengujian.

3. Analisis Korelasi

Untuk mengetahui keeratan hubungan antara nilai kurs dollar terhadap rupiah dan kebijakan dividen dengan harga saham maka dapat dicari menggunakan pendekatan analisis korelasi *Pearson (pearson product moment correlation).*Korelasi ini digunakan karena teknik statistik ini paling sesuai dengan jenis skala penelitian yang digunakan yaitu rasio.

a. Korelasi Secara Parsial antara Kurs Dollar terhadap Rupiah dengan Harga Saham

Untuk menghitung korelasi secara parsial antara nilai kurs dollar terhadap rupiah (kurs) dengan harga saham, apabilakebijakan dividen (DPR) dianggap konstan, digunakanperhitungan menggunakan SPSS 20 for windows yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.7
Koefisisn Korelasi Kurs Dollar terhadap Rupiah dengan Harga Saham pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007-2011

Correlations

		Kurs	HargaSaham
Kurs	Pearson Correlation	1	-.542**
	Sig. (1-tailed)		.003
HargaSaham	Pearson Correlation	-.542**	1
	Sig. (1-tailed)	.003	

**. Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

Berdasarkan hasil output dari pengolahan data menggunakan program SPSS 20 for windows tersebut maka didapat nilai korelasi untuk nilai kurs dengan harga saham adalah -0,542, artinya hubungan variabel nilai kurs dengan harga saham adalah sedang (berdasarkan tabel interpretasi koefisien korelasi dapat dilihat pada tabel 3.2). Korelasi negatif menunjukkan bahwa hubungan antara variabel nilai kurs dengan harga saham tidak searah, artinya jika nilai kurs naik danharga sahamakan menurun. Dan berdasarkan hasil dari tabel 4.7 diatas, korelasi tersebut signifikan karena nilai significance < 0,05, yaitu 0,003, artinya signifikansi antara nilai kurs dengan harga saham berhubungansedang dan signifikan.

Jika dilihat pada fenomena penelitian, nilai kurs tahun 2008 meningkat menjadi Rp 10.950/USD dan berdampak pada harga saham tahun 2008 yang turun menjadi Rp 398,15.Selanjutnya pada tahun 2009 nilai kurs menguat menjadi Rp 9.400/US$ yang diikuti dengan meningkatnya harga saham rata-rata perusahaan transportasi menjadi Rp 422. Kondisi yang tidak stabil iniakan dapat mengurangi tingkat kepercayaan investor asing. Ini tentu akan menimbulkan dampak negatif terhadap perdagangan saham di pasar modal, bagi investor asing akan cenderung melakukan penarikan modal sehingga terjadi *Capital of Flow* dan hal ini akan berimbas pada menurunnya harga saham.Dengan demikian hal ini sesuai dengan teori, dimana nilai tukar mata uang memiliki hubungan yang negatif dengan harga saham.Puspita (2005: 1001-113).

b. Korelasi Secara Parsial antara Kebijakan Dividen (*Dividend Payout Ratio*) dengan Harga Saham

Untuk menghitung korelasi secara parsial antara kebijakan dividen (DPR) dengan harga saham, apabilanilai kurs dianggap konstan, digunakanperhitungan menggunakan SPSS 20 for windows yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.8
Koefisisn Korelasi Kebijakan Dividen (*Dividend Payout Ratio*) dengan Harga Saham pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek IndonesiaTahun 2007-2011

Correlations

		HargaSaham	DPR
HargaSaham	Pearson Correlation	1	.443*
	Sig. (1-tailed)		.049
DPR	Pearson Correlation	.443*	1
	Sig. (1-tailed)	.049	

*. Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

Berdasarkan hasil output dari pengolahan data menggunakan program SPSS *20 for windows* tersebut maka didapat nilai korelasi untuk kebijakan dividen dengan harga saham adalah 0,443, artinya hubungan variabel nilai kurs dengan harga saham adalah sedang (berdasarkan tabel interpretasi koefisien korelasi dapat dilihat pada tabel 3.2). Korelasi positif menunjukkan bahwa hubungan antara variabel dividen dengan harga saham searah, artinya jika kebijakan dividen (DPR) naik maka harga sahamjuga akan ikut naik. Dan berdasarkan hasil dari tabel 4.8 diatas, korelasi tersebut signifikan karena nilai significance < 0,05, yaitu 0,049, artinya signifikansi antara kebijakan dividen (DPR) dengan harga saham berhubungansedang dan signifikan.

Jika dilihat pada fenomena penelitian, nilai *dividen payout ratio* tahun 2008 turun menjadi 13,55 % dan berdampak pada harga saham tahun 2008 yang turun menjadi Rp 398,15. Berdasrkan teori, perusahaan yang *Dividend Payout Ratio* (DPR) nya tinggi dibandingkan dengan perusahaan-perusahaan lain yang sejenis akan lebih diminati oleh investor, karena investor akan memperoleh kepastian akan modalnya yang ditanamkannya berupa dividend. Perusahaan juga perlu memperhatikan kebutuhan investasinya, sehingga perlu menetapkan kebijakan devidennya yaitu dengan penentuan pembagian pendapatan *(earning)* yang akan dibagikan kepada para pemegang saham dengan pendapatan yang akan diinvestasikan kembali.Gitman (2003: 544).

4. Analisis Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (KD) merupakan kuadrat dari koefisien korelasi (R) atau disebut juga sebagai *R-Square*. Koefisien determinasi berfungsi untuk melihat seberapa besar variabel independen (X) berpengaruh terhadap variabel dependen (Y) yang dinyatakan dalam persentase.

Dengan menggunakan SPSS, diperoleh koefisien determinasi yang dapat dilihat pada tabel output berikut:

Tabel 4.9
Koefisien Determinasi Secara Simultan

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.755[a]	.570	.498	174.19257

a. Predictors: (Constant), DPR, Kurs

Dari tabel hasil output SPSS di atas, diketahui nilai koefisien determinasi atau R square sebesar 0,570. Hal ini menunjukkan bahwa nilai kurs dan kebijakan dividen simultan memberikan pengaruh terhadap harga saham sebesar 57%. Sedangkan sisanya sebesar 43% merupakan pengaruh dari variabel lain yang tidak diteliti.

Selanjutnya untuk mengetahui pengaruh dari variabel bebas terhadap variabel terikat secara parsial maka dilakukan dengan cara nilai beta X *zero order* pada output SPSS sebagai berikut:

Tabel 4.10
Koefisien Determinasi Secara Parsial

Coefficients[a]

Model	Standardized Coefficients	Correlations		
	Beta	Zero-order	Partial	Part
Kurs	-.889	-.542	-.422	-.311
DPR	.197	.443	.269	.183

a. Dependent Variable: HargaSaham

Berikut disajikan hasil pengaruh secara parsial antara variabel bebas terhadap variabel terikat dengan rumus *beta X zero order*:

1. Variabel Kurs = -0,889x (-0,542) = 0,482 atau 48,2%
2. Variabel DPR = 0,197 x 0,443= 0,088atau 8,8%

Dari hasil perhitungan di atas, dapat diketahui bahwa variabel yang paling berpengaruh terhadap variabel terikat adalah variabel kurs dollar terhadap rupiah (X_1) sebesar 48,2%dan diikuti variabel Kebijakan Dividen (X_2)sebesar 8,8%.

4.4 Pengujian Hipotesis

4.4.1 Pengujian Hipotesis Secara Simultan (Uji F Statistik)

Untuk menguji apakah variabel kurs dolar dan kebijakan dividen secara simultan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap harga saham, maka dilakukan pengujian hipotesis simultan sebagai berikut:

Hipotesis	Keterangan
$H_0 : \beta_{1,2} \leq 0$	Kurs Dollar dan Kebijakan Dividen berpengaruh positif yang tidak signifikan terhadap Harga Saham secara simultan.
$H_1 : \beta_{1,2} > 0$	Kurs Dollar dan Kebijakan Dividen berpengaruh positif yang signifikan terhadap Harga Saham secara simultan.

Taraf signifikansi (α) : 0,05

Kriteria pengujian hipotesis secara simultan adalah sebagai berikut:

a. $F_{hitung} > F_{tabel}$, denganα = 5 %, maka H_0 ditolak artinya signifikan.

b. $F_{hitung} < F_{tabel}$, denganα = 5 %, maka H_0 diterima artinya tidak signifikan.

Untuk menghitung nilai fhitung secara manual dapat dicari dengan rumus sebagai berikut:

$$F_{hitung} = \frac{(n - k - 1)R^2_{YX1X2}}{k(1 - R^2_{YX1X2})}$$

$$F_{hitung} = \frac{(25 - 2 - 1)\ 0{,}570}{2(1 - 0{,}570)}$$

$$F_{hitung} = \frac{13{,}11}{0{,}86}$$

$$F_{hitung} = 15{,}244$$

Untuk menguji hipotesis tersebut maka data yang diperoleh dari output SPSS v 20 sebagai berikut :

Tabel 4.11
Hasil Uji Hipotesis (Uji F)

ANOVA[a]

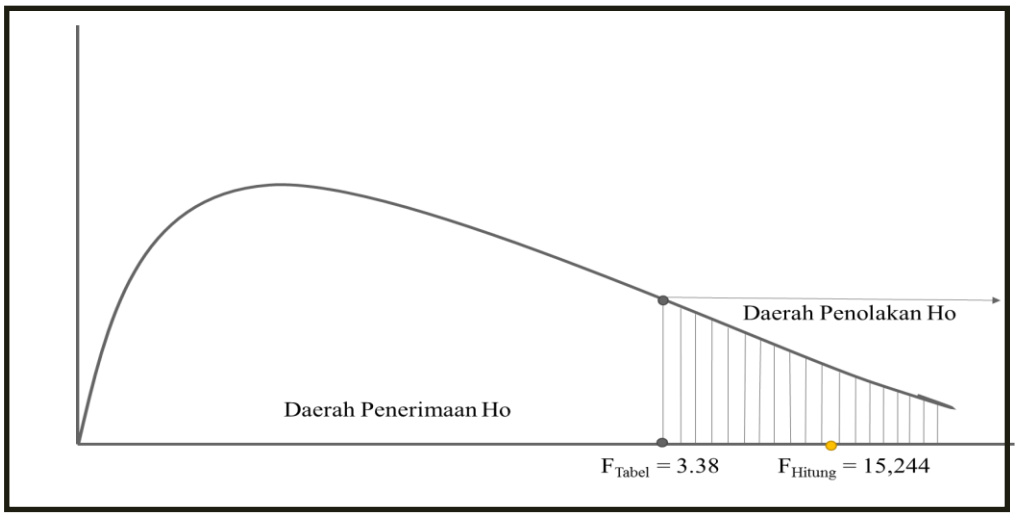
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	482137.409	2	241068.704	15.244	.006[b]
	Residual	364116.601	23	30343.050		
	Total	846254.010	25			

a. Dependent Variable: Saham

b. Predictors: (Constant), DPR, Kurs

Berdasarkan tabel output di atas, dapat diketahui nilai F hitung sebesar 4,799. Nilai ini akan dibandingkan dengan nilai F tabel. Dengan α=0,05, db1=2 dan db2=23, diketahui nilai F tabel sebesar 3,38. Dari nilai-nilai di atas, diketahui nilai F hitung 15,244 > F tabel 3,38, sehingga H_0 ditolak, artinya kurs dolar dan

kebijakan dividen berpengaruh positif yang signifikan terhadap harga saham. Jika disajikan dalam gambar, maka nilai Fhitung dan Ftabel tampak sebagai berikut:



Gambar 4.6
Kurva Uji Hipotesis Simultan

4.4.2 Pengujian Hipotesis Secara Parsial

4.4.2.1 Pengujian Hipotesis Kurs Dolar terhadap Harga Saham Secara Parsial

Selanjutnya, untuk melihat lebih rinci pengaruh secara parsial dari variabel bebas terhadap variabel terikat, berikut disajikan uji hipotesis secara parsial menggunakan uji tmaka dilakukan pengujian hipotesis simultan sebagai berikut:

Hipotesis Pengaruh Kurs Dollar Terhadap Harga Saham	
$H_0 : \beta_1 \geq 0$	Kurs Dollar berpengaruh negatif yang tidak signifikan terhadap Harga Saham.
$H_1 : \beta_1 < 0$	Kurs Dollar berpengaruh negatif yang signifikan terhadap Harga Saham .

Kriteria dari pengujian hipotesis secara parsial adalah sebagai jika negatif adalah sebagai berikut:

a) $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 ditolak, artinya signifikan.

b) $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka H_0 diterima, artinya tidak signifikan.

Untuk mengetahui nilai thitung, dapat diketahui dengan rumus sebagai berikut:

$$t1 = r_{X1Y}\sqrt{\frac{n-2}{(1-r^2_{X1Y})}}$$

$$t1 = -0.542\sqrt{\frac{25-2}{(1-(-0.542)^2)}}$$

$$t1 = -0.542\sqrt{\frac{23}{0{,}706236}}$$

$$t1 = -0.542\sqrt{32{,}567017}$$

$$t1 = -0.542 \times 5{,}7067519$$

$$t1 = -3{,}093$$

Berdasarkan penghitungan dengan mengunakan SPSS V.20, diketahui nilai t_{tabel} adalah sebagai berikut:

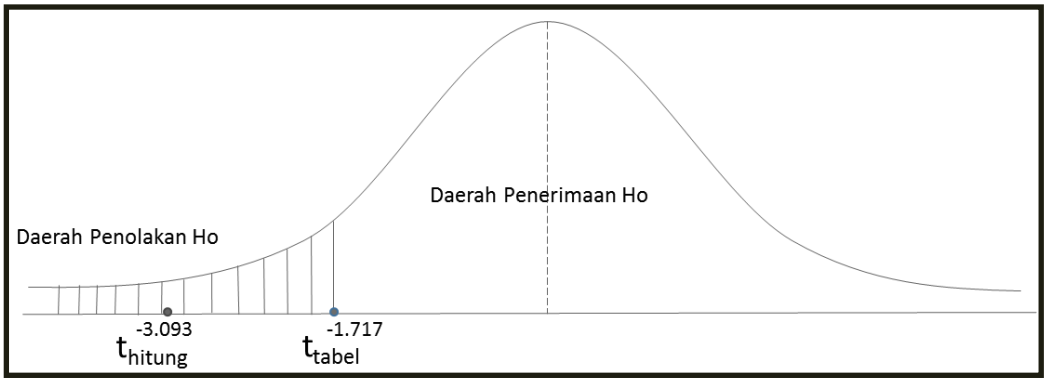
Tabel 4.12
Hasil Uji Hipotesis Kurs Dolar terhadap Harga Saham (Uji t)

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	Kurs	-.175	.054	-.899	-3.093	.007
a. Dependent Variable: HargaSaham						

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui nilai t_{hitung} untuk nilai kurs sebesar -3,093. Nilai ini akan dibandingkan dengan nilai t_{tabel} pada tabel distribusi t. Dengan α= 0.05 dengan niali df=n-k-1= 25-2-1 =22 Untuk pengujian dua sisi

diperoleh nilai t tabel sebesar 1,717. Diketahui bahwa t_{hitung}-3,093<±1,717 maka Ho ditolak artinya kurs dolar secara parsial berpengaruh negatif yang signifikan terhadap harga saham.Jika disajikan dalam gambar, maka nilai t_{hitung} dan t_{tabel} tampak sebagai berikut:



Gambar 4.7
Kurva Uji Hipotesis Parsial Kurs Dolar terhadap Harga Saham

Berdasarkan teori, menurunnya nilai tukar rupiah terhadap mata uang asing, khususnya Dollar AS, memiliki pengaruh negative terhadap ekonomi dan pasar modal. Menurunnya nilai tukar rupiah terhadap mata uang asing meningkatkan biaya impor bahan baku dan peralatan yang dibutuhkan perusahaan sehingga dapat meningkatkan biaya produksi. Menurunnya nilai tukar juga mendorong meningkatnya suku bunga agar dapat mendorong lingkungan investasi yang menarik di dalam negeri. Jika perusahaan tidak memiliki pendapatan dari penjualan ekspor maka profibilitas perusahaan akan menurun. Dengan demikian secara teori, nilai tukar mata uang memiliki hubungan negative dengan return saham. Puspita (2005: 101-113). Hasil penelitian ini juga didukung oleh beberapa peneliti lain seperti Suramayana Suci Kewal (2012), Guntur Irianto (2007), Sugeng Raharjo (2010) dan Bayu Cahosusilo (2008).

4.4.2.2 Pengujian Hipotesis Kebijakan Dividen (DPR) terhadap Harga Saham Secara Parsial

Selanjutnya, untuk melihat lebih rinci pengaruh secara parsial dari variabel bebas terhadap variabel terikat, berikut disajikan uji hipotesis secara parsial menggunakan uji tmaka dilakukan pengujian hipotesis simultan sebagai berikut:

Hipotesis Pengaruh *Dividend Payout* Terhadap Harga Saham	
$H_0 : \beta_2 \leq 0$	Kebijakan Dividen berpengaruh positif yang tidak signifikan terhadap Harga Saham.
$H_1 : \beta_2 > 0$	Kebijakan Dividenberpengaruh positif yang signifikan terhadap Harga Saham.

Kriteria dari pengujian hipotesis secara parsial adalah sebagai jika positif adalah sebagai berikut:

a) $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka H_0 ditolak, artinya signifikan.

b) $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 diterima, artinya tidak signifikan.

Untuk mengetahui nilai thitung, dapat diketahui dengan rumus sebagai berikut:

$$t2 = r_{X2Y}\sqrt{\frac{n-2}{(1-r_{X2Y}^2)}}$$

$$t2 = 0{,}433\sqrt{\frac{25-2}{\left(1-(0{,}433)^2\right)}}$$

$$t2 = 0{,}433\sqrt{\frac{23}{0{,}812511}}$$

$$t2 = 0{,}433\sqrt{28{,}307309}$$

$$t2 = 0{,}433 \times 5{,}3204614$$

$t2 = 2{,}304$

Uji secara individual ditunjukan oleh Tabel *(Coefficients).* Berdasarkan hasil output SPSS V.20, diketahui nilai t_{tabel} adalah sebagai berikut:

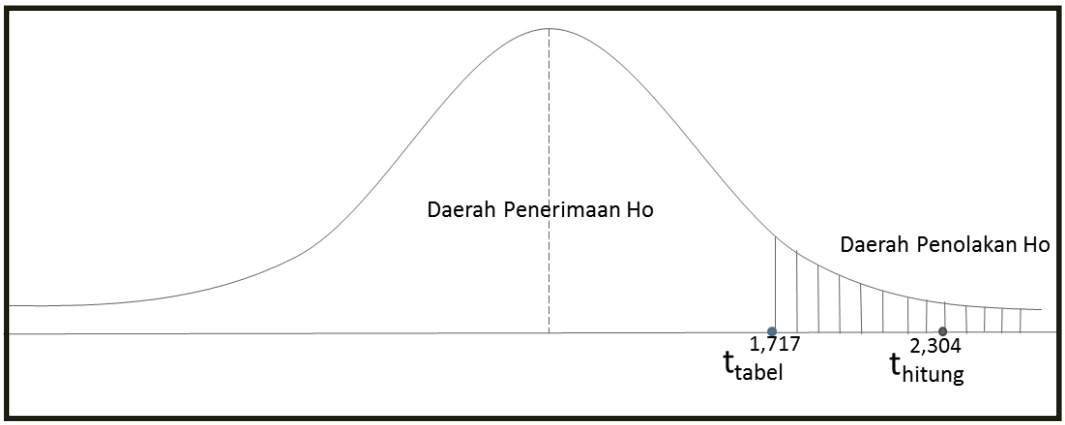
Tabel 4.13
Hasil Uji Hipotesis Kebijakan Dividen (DPR) terhadap Harga Saham (Uji t)

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	DPR	2.355	2.438	.197	2.304	.014

a. Dependent Variable: HargaSaham

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui nilai t_{hitung} untuk kebijakan dividensebesar 2,304. Nilai ini akan dibandingkan dengan nilai t_{tabel} pada tabel distribusi t. Dengan α= 0.05 dengan niali df=n-k-1=25-2-1=22 Untuk pengujian dua sisi diperoleh nilai t tabel sebesar 1,717. Diketahui bahwa t_{hitung}3,448>1,717 maka Ho ditolak artinya kebijakan dividen secara parsial berpengaruh positif yang signifikan terhadap harga saham.Jika disajikan dalam gambar, maka nilai t_{hitung} dan t_{tabel} tampak sebagai berikut:



Gambar 4.8
Kurva Uji Hipotesis Parsial Kebijakan Dividenterhadap Harga Saham

Berdasrkan teori, Deviden merupakan indikator kondisi perusahaan masa datang, maka penurunan deviden pada suatu periode tertentu akan berdampak terhadap menurunnya harga saham. Penurunan deviden akan menurunkan nilai pasar saham dan kondisi yang sebaliknya kenaikan deviden akan meningkatkan nilai pasar saham. Naik turunnya harga saham yang dipengaruhi oleh perubahan nilai tukar mata uang asing dan deviden dapat mempengaruhi pengembalian dan tingkat keuntungan, nilai tukar dan deviden yang wajar akan mendorong pergerakan iklim investasi yang secara langsung mampu mengangkat perekonomian negara secara makro, karena para investor baik dari dalam maupun luar negeri tertarik untuk menanamkan modalnya di dalam negeri yang tentu memberikan keuntungan bagi para investor itu sendiri. Tarjo dan Jogiyanto (2003: 132). Hasil penelitian ini sesuai dengan hasil penelitian-penelitian empiris terdahulu seperti dari Yualita Rahma Fariza (2007), Nurmala (2006), dan Ashmaru (2011).