

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data mengenai pengaruh kepemilikan manajerial dan kepemilikan institusional terhadap harga saham pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020–2024, dapat disimpulkan beberapa hal:

1. Kepemilikan Manajerial pada perusahaan transportasi dan logistik yang ada di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024, menunjukkan nilai minimum sebesar 0,00 dan nilai maksimum sebesar 628,00. Nilai rata-rata (mean) yang diperoleh adalah 49,90 dengan standar deviasi sebesar 151,70. Berdasarkan klasifikasi kategori yang ditetapkan dalam penelitian, variabel kepemilikan manajerial (X1) ini masuk ke dalam kategori "CUKUP", hal ini karena nilai rata-rata variabel kepemilikan manajerial (X1) sebesar 49,90, yaitu berada di antara $-25,95 \leq X1 < 125,75$. yang mengindikasikan bahwa proporsi kepemilikan saham oleh pihak manajemen pada perusahaan sektor transportasi dan logistik berada pada tingkat menengah.
2. Kepemilikan Institusional pada perusahaan transportasi dan logistik yang ada di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024, Analisis statistik untuk variabel kepemilikan institusional menghasilkan nilai minimum 0,00 dan nilai maksimum 98,00. Rata-rata dari variabel ini adalah 50,44 dengan nilai standar deviasi sebesar 33,11. Dilihat dari hasil analisis data tersebut, kepemilikan institusional juga termasuk ke dalam kategori "CUKUP", hal ini dikarenakan nilai rata-rata variabel X2 sebesar 50,44 yaitu berada di antara $33,88 \leq X2 <$

67,00. yang berarti pengawasan oleh institusi luar terhadap perusahaan sampel berada pada level yang memadai namun tidak terlalu dominan.

3. Harga Saham pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024, Data mengenai harga saham mencatat nilai terendah (minimum) sebesar 7,00 dan nilai tertinggi (maksimum) sebesar 885,00. Rata-rata harga saham pada periode penelitian adalah 191,48 dengan standar deviasi 177,63. Sama halnya dengan variabel independen lainnya, variabel harga saham ini dikategorikan ke dalam kategori "CUKUP", hal ini dikarenakan nilai rata-rata variabel Y sebesar 191,48 yaitu berada di antara $102,66 \leq Y < 280,30$, mencerminkan fluktuasi harga saham yang moderat pada perusahaan-perusahaan yang diteliti selama periode 2020-2024.
4. Berdasarkan hasil pengujian regresi linear berganda, variabel kepemilikan manajerial memiliki koefisien regresi sebesar 0,065. Hal ini menunjukkan arah hubungan yang positif, namun kekuatan pengaruhnya sangat kecil. Secara statistik, hasil uji t menunjukkan nilai t-hitung sebesar 0,174 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,862. Karena nilai signifikansi ini jauh melampaui standar 0,05, maka dapat dinyatakan bahwa kepemilikan manajerial tidak memiliki pengaruh yang berarti terhadap pergerakan harga saham perusahaan sektor transportasi dan logistik.

Kondisi ini mengindikasikan bahwa besar atau kecilnya proporsi saham yang dimiliki oleh jajaran direksi dan manajer tidak menjadi pertimbangan utama bagi investor dalam menilai harga saham perusahaan di sektor ini. Investor kemungkinan lebih fokus pada indikator kinerja keuangan lainnya atau

kondisi ekonomi makro daripada melihat struktur kepemilikan internal perusahaan. Dengan demikian, insentif kepemilikan saham bagi manajer dalam periode 2020-2024 belum mampu menjadi sinyal positif yang cukup kuat untuk mendorong kenaikan harga saham di pasar modal

5. Variabel kepemilikan institusional dalam penelitian ini menghasilkan koefisien regresi sebesar 0,001. Nilai ini menunjukkan bahwa kontribusi kepemilikan oleh lembaga formal (seperti asuransi, bank, atau badan hukum lainnya) terhadap perubahan harga saham sangatlah minim. Melalui uji t, didapatkan nilai t-hitung sebesar 0,605 dengan tingkat signifikansi 0,547. Mengingat nilai signifikansi lebih besar dari 0,05, maka kesimpulan yang diambil adalah kepemilikan institusional tidak memiliki pengaruh signifikan secara parsial terhadap harga saham.

Hasil tersebut menggambarkan bahwa keberadaan institusi sebagai pemegang saham belum menjalankan fungsi pengawasan (monitoring) secara optimal yang bisa memberikan sentimen positif bagi pasar. Meskipun institusi diharapkan mampu menekan tindakan agensi dan meningkatkan transparansi, data dalam penelitian ini menunjukkan bahwa struktur kepemilikan institusi tidak menjadi faktor penentu harga saham. Para investor di sektor transportasi dan logistik mungkin melihat bahwa peran institusi belum secara efektif meningkatkan nilai perusahaan yang tercermin dalam harga saham selama periode pengamatan

6. Secara simultan atau bersama-sama, pengaruh kepemilikan manajerial dan kepemilikan institusional terhadap harga saham diuji melalui uji F. Hasilnya menunjukkan nilai F-hitung sebesar 0,294 dengan nilai signifikansi 0,746.

Karena nilai signifikansi ini jauh di atas 0,05, maka hipotesis yang menyatakan adanya pengaruh simultan ditolak. Artinya, kombinasi antara kepemilikan oleh pihak internal (manajemen) dan pihak eksternal (institusi) secara kolektif tetap tidak mampu memberikan pengaruh yang signifikan terhadap fluktuasi harga saham pada perusahaan yang diteliti.

Sementara itu, nilai R Square atau koefisien determinasi yang diperoleh hanya sebesar 0,008. Hal ini memberikan penjelasan yang sangat penting bahwa kedua variabel independen tersebut hanya mampu menjelaskan variasi atau perubahan harga saham sebesar 0,8%. Sebaliknya, mayoritas pengaruh sebesar 99,2% berasal dari faktor-faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian ini, seperti laba bersih, kebijakan dividen, inflasi, atau kondisi politik. Angka ini menunjukkan bahwa model yang dibangun memiliki daya prediksi yang sangat rendah terhadap variabel harga saham di sektor transportasi dan logistik selama periode 2020-2024

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dipaparkan oleh peneliti, terdapat beberapa saran yang dapat di sampaikan pada penelitian ini:

1. Bagi Investor dan Calon Investor

Calon investor disarankan memprioritaskan analisis faktor makroekonomi seperti fluktuasi bahan bakar, regulasi perdagangan, dan pemulihan pasca-pandemi daripada mengandalkan struktur kepemilikan GCG, karena hanya 0,8% variasi harga saham dijelaskan oleh variabel tersebut. Diversifikasi portofolio ke perusahaan dengan efisiensi operasional tinggi (misalnya, armada modern seperti TRUK atau PPGL) lebih aman

mengingat volatilitas harga saham (standar deviasi Rp177,63), sambil memantau laporan tahunan untuk indikator non-GCG seperti arus kas operasional. Hindari asumsi bahwa kepemilikan institusional tinggi (rata-rata 50,44%) menjamin pengawasan efektif, karena uji t dan F menunjukkan pengaruh minimal di sektor ini.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti selanjutnya dapat memperluas model dengan menambahkan variabel moderator seperti ukuran perusahaan atau leverage, serta periode pasca-2024 untuk menangkap dampak kebijakan baru BEI terhadap GCG. Gunakan metode regresi robust seperti fixed effects atau GMM untuk mengatasi heteroskedastisitas pada data panel (N=80), dan bandingkan sektor lain seperti manufaktur untuk validasi temuan Rini Julianti (2019) yang serupa. Integrasikan perspektif Islam dalam GCG (seperti prinsip syariah) untuk konteks IAIN Kediri, serta uji mediasi kinerja keuangan guna jelaskan 99,2% variasi harga saham yang tidak tertangkap model saat ini