

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah Penelitian

Kinerja industri logistik di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir kian dikhawatirkan oleh pejabat pemerintah serta para pemangku kepentingan terkait. Berdasarkan laporan yang dipublikasikan oleh Bank Dunia, peningkatan kaliber dari jabatan ke-59 kurun tahun 2012 bergeser naik ke-46 pada kurun 2018 sempat dicapai Republik Indonesia. Kecakapan luar biasa di sela kelompok bangsa perolehan madya ke dasar berproporsi bertumbuh juga berhasil ditunjukkan, meskipun posisi tersebut masih berada di bawah Vietnam dan India. Kendati demikian, penurunan drastis hingga ke peringkat ke-63 dengan capaian skor 3,0 dicatatkan oleh Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index/LPI*) Indonesia pada tahun 2023, sehingga ketertinggalan dari negara tetangga seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand kembali dihadapi. Sebaliknya, Singapura memperoleh skor 4,3, Malaysia 3,6, dan Thailand 3,5, menempatkan mereka di posisi pertama, kedua, dan ketiga secara berturut-turut. Ketepatan waktu pengiriman produk, yang memiliki skor evaluasi yang turun dari 3,7 menjadi 3,3, adalah salah satu dari banyak aspek yang diyakini telah berkontribusi pada penurunan peringkat ini. Penyebab utama dari penurunan ini adalah gangguan dalam rantai pasok akibat pandemi dan ketidakstabilan geopolitik global. Selain itu, penilaian bagi aspek pelacakan kiriman (*Tracking & Tracing*) dan pengiriman

internasional juga mengalami penurunan skor. Penurunan peringkat logistik merupakan permasalahan yang serius, jika tidak segera teratasi akan menimbulkan efek yang berkepanjangan.

Perusahaan membutuhkan rencana yang matang dan kemampuan untuk beradaptasi dengan perubahan zaman jika ingin mempertahankan pangsa pasar mereka saat ini. Perusahaan harus mempertimbangkan tujuan jangka panjangnya untuk mempertahankan diri di tengah ketidakpastian ekonomi. Salah satu cara melakukan ini dengan memberi peningkatan harga sahamnya, yang bisa diamati dari harga penutupannya. Agar perusahaan dapat bersaing di pasar domestik dan internasional, mereka harus mampu secara konsisten mempertahankan atau bahkan memberikan peningkatan kinerjanya. Setiap perusahaan terus berupaya memberikan peningkatan kinerja bisnisnya ke tingkat yang lebih optimal. Pencapaian kondisi superior ini tergantung pada kemampuan menghasilkan profit yang dialokasikan untuk mendukung operasional sesuai visi, misi, serta target perusahaan. Agar tujuan tersebut tercapai, perusahaan perlu memaksimalkan kinerja dan penggunaan sumber daya dalam setiap aktivitasnya, sekaligus menerapkan inovasi akibatnya mampu menonjol dan bersaing lebih baik daripada perusahaan lain. Salah satu tujuan pendirian perusahaan yakni mengoptimalkan kekayaan pemegang saham atau pemilik perusahaan.

Permasalahan tersebut dikaitkan secara langsung dengan sub sektor logistik dan pengantaran. Sepanjang periode 2022–2024, fluktuasi rata-rata pada harga saham perusahaan di sub sektor ini turut dicatatkan. Selain sub sektor logistik dan jasa pengantaran, sub sektor transportasi juga dimasukkan ke dalam kelompok sektor yang sama. Tabel 1.1 memperlihatkan perubahan *average* harga saham

sejumlah korporasi sub sektor transportasi yang beroperasi di industri transportasi dan logistik dari tahun 2022 hingga 2024.

Tabel 1.1
Rata - rata Harga Saham Sektor Transportasi dan Logistik tahun 2022 - 2024

No.	Nama Sub Industri	Rata-rata Harga Saham			Status
		2022	2023	2024	
1.	Sub Sektor Transportasi	354	409	322	Fluktuasi
2.	Sub Sektor Logistik dan Pengantaran	384	216	248	Fluktuasi

Sumber: Laporan Keuangan di Bursa Efek Indonesia (Data Diolah)

Ketepatan waktu untuk berinvestasi dapat ditentukan oleh investor dengan memperhatikan pergerakan harga saham. Pertimbangan terhadap kinerja perusahaan—yang mencakup penilaian menyeluruh terkait jumlah saham beredar, ekuitas, serta laba yang diperoleh—wajib dilakukan guna membentuk persepsi investor. Mengingat sifat fluktuatif yang tinggi dimiliki oleh harga saham, perubahan nilai dapat terjadi setiap saat. Pergerakan tersebut umumnya dikaitkan dengan kinerja internal; apabila peningkatan kinerja berhasil ditunjukkan oleh perusahaan, menyebabkan kelebihan bermula kesibukan operasional yang dihasilkan pun merentang kian lebar. Kestabilan serta tren kenaikan nilai saham senantiasa diharapkan oleh pihak investor. Oleh karena itu, cerminan kinerja suatu perusahaan dapat dilihat melalui harga sahamnya, di mana minat investasi yang lebih besar akan tertarik seiring dengan semakin optimalnya kinerja yang diperlihatkan.

Analisis terhadap harga saham suatu perusahaan dapat dilakukan melalui berbagai pendekatan penilaian, di mana analisis rasio keuangan dinilai sebagai salah satu alat yang paling populer. Penelaahan laporan keuangan oleh peneliti maupun investor dipermudah melalui pendekatan ini, sehingga pemahaman yang

lebih jelas mengenai keunggulan dan kelemahan kondisi keuangan perusahaan dapat diperoleh. Keterkaitan antarpos dalam laporan keuangan pada dasarnya diperlihatkan melalui penyusunan rasio tersebut guna mempermudah proses evaluasi kinerja. Berdasarkan klasifikasi yang dipaparkan oleh (Kasmir, 2012), rasio keuangan dibagi ke dalam catur fraksi utama, yaitu profitabilitas, aktivitas likuiditas, serta solvabilitas. Namun, dalam pengkajian ini, hanya dua perbandingan yang dipilih untuk ditelaah, yaitu DER selaku perwakilan solvabilitas dan ROA untuk merepresentasikan profitabilitas.

Efektivitas pengubahan total aset menjadi laba bersih oleh suatu bisnis diukur melalui *Return on Asset* (ROA). Tingkat efisiensi dalam pengelolaan aset oleh pihak manajemen guna menciptakan keuntungan bagi pemegang saham, baik saham biasa maupun preferen, dicerminkan oleh rasio tersebut. Sebagaimana dijelaskan oleh (Arifin, 2007), keseimbangan kelebihan yang dihasilkan berawal pemanfaatan keutuhan aset korporasi dinilai melalui ROA. Efisiensi dalam menghasilkan keuntungan ditunjukkan oleh kepiawaian aset yang mulia direfleksikan oleh besarnya angka ROA sehingga pesona korporasi di mata bakal penanam modal turut ditingkatkan.

Sejumlah skala utang terhadap ekuitas korporasi diperlihatkan oleh *Debt to Equity Ratio* (DER). Komposisi pendanaan, khususnya tingkat ketergantungan pada pinjaman luar dibandingkan dengan modal sendiri, diilustrasikan melalui rasio ini. Peningkatan risiko finansial akibat beban utang yang dominan ditunjukkan oleh nilai DER yang semakin tinggi. Pengukuran keseimbangan antara utang dan modal sendiri melalui DER ditekankan oleh (Kasmir, 2010), sedangkan perbandingan antara sumber dana eksternal *versus* internal diidentifikasi melalui rasio ini oleh

(Harahap, 2009). Ketidakstabilan keseimbangan harga saham, ROA dan DER, sepanjang kurun pengkajian sub sektor logistik dan pengantaran dapat dilihat secara jelas, sebagaimana digambarkan pada Tabel 1.2.

Tabel 1.2.
ROA, DER, dan harga saham sub sektor logistik dan pengantaran yang terdaftar di BEI

Nama Perusahaan	Tahun	ROA(%)	DER(%)	Harga Saham
PT. Putra Rajawali Kencana Tbk.	2022	1,15	15,04	50
	2023	0,72	16,39	50
	2024	0,93	22,50	12
PT. Armada Berjaya Trans Tbk.	2022	3,30	12,04	108
	2023	6,14	37,09	114
	2024	2,80	77,68	94
PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	2022	19,34	12,00	310
	2023	27,61	14,00	486
	2024	22,05	21,00	442

Sumber: Laporan Keuangan di Bursa Efek Indonesia (Data Diolah)

Berdasarkan data pada Tabel 1.2, khususnya kurun 2024, sebuah fakta bahwa paham ahli tidak bersifat absolut dapat diidentifikasi. Pada kurun tersebut, lonjakan ROA sebesar 29% berhasil dicatatkan oleh PT Putra Rajawali Kencana Tbk., namun penurunan drastis hingga 76% justru dialami oleh harga sahamnya. Kondisi ini dinilai bertolak belakang dengan argumen yang dikemukakan oleh (Dendawijaya, 2009), bahwa minat investor cenderung ditarik oleh tingginya nilai ROA, mengingat kemampuan perusahaan dalam mengonversi aset menjadi laba secara efektif tercermin melalui rasio tersebut.

Fenomena serupa juga dapat diamati pada variabel *Debt to Equity Ratio* (DER). Pada tahun 2023, peningkatan DER hingga 208% dicatatkan oleh PT Armada Berjaya Trans Tbk., tetapi penurunan harga saham tidak mengikuti tren tersebut, di mana kenaikan sebesar 5,6% justru dialami. Sementara itu, menurut peristiwa PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk., kenaikan DER sebesar 16,7% juga ditunjukkan

serentak melalui lonjakan harga saham sebanyak 56,78%. Hakikat tersebut dinilai inkonsistensi paham yang dikemukakan oleh (Brigham & Ehrhardt, 2005), bahwa risiko perusahaan dapat diperbesar dan harga saham berpotensi ditekan akibat adanya peningkatan utang dalam struktur modal.

Pengujian terhadap kaitan antara rasio keuangan dan harga saham telah dilakukan dalam beberapa studi terdahulu. Pengaruh signifikan dari ROA serta DER terhadap harga saham ditemukan oleh (Ramadhan & Nursito, 2021). Sebaliknya, hasil yang tidak signifikan secara statistik bagi kedua variabel tersebut disimpulkan oleh (Ramdhani, 2013). Inkonsistensi pengaruh variabel finansial terhadap harga saham digarisbawahi oleh adanya keragaman hasil penelitian tersebut. Oleh karena itu, kajian ini dilakukan kembali melalui penelitian berjudul “Pengaruh *Return on Asset* dan *Debt to Equity Ratio* Terhadap Harga Saham pada Sub sektor Logistik dan Pengantaran di Bursa Efek Indonesia”, dengan memanfaatkan data perusahaan yang terdaftar di BEI periode 2022–2024.

1.2 Identifikasi Masalah Penelitian

Mengacu pada uraian masalah di atas, dirumuskan permasalahan yang muncul dalam studi, diantaranya:

- 1) Nilai rata-rata harga saham perusahaan sub sektor logistik dan pengantaran memperlihatkan pergerakan yang tidak stabil dari waktu ke waktu.
- 2) ROA korporasi sub sektor logistik dan pengantaran di BEI mengalami perubahan yang berfluktuasi dan memperlihatkan keterkaitan dengan pergerakan harga saham.

- 3) DER korporasi sub sektor logistik dan pengantaran di BEI juga memperlihatkan kondisi yang tidak konsisten, yang tercermin dari naik turunnya rasio tersebut bagi harga saham perusahaan..
- 4) Terdapat perbedaan atau ketidaksesuaian teori dengan hasil penelitian yang dilangsungkan oleh para peneliti sebelumnya, akibatnya menimbulkan kesenjangan penelitian

1.3 Pembatasan Masalah Penelitian

Guna menghindari generalisasi serta tetap berorientasi pada permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya, cakupan penelitian ini hanya dibatasi pada organisasi sub sektor logistik dan pengantaran yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Data time series yang bersumber dari laporan keuangan tahunan perusahaan periode 2022 hingga 2024 digunakan dalam analisis ini. Melalui hal tersebut, dampak ROA dan DER atas harga saham pada korporasi sub sektor terkait yang tertera di BEI dapat diuji.

1.4 Rumusan Masalah Penelitian

Berlandaskan uraian sebelumnya, rumusan masalah disusun dalam studi yakni:

- 1) Bagaimana pengaruh gabungan ROA dan DER untuk pergerakan harga saham perusahaan yang termasuk dalam sub sektor logistik dan pengantaran yang tercatat di BEI?
- 2) Bagaimana pengaruh ROA bagi harga saham perusahaan sub sektor logistik dan pengantaran yang tercatat di BEI?

- 3) Bagaimana pengaruh DER bagi harga saham perusahaan yang bergerak di sub sektor logistik dan pengantaran yang tercatat di BEI?

1.5 Tujuan Penelitian

Berlandaskan uraian latar belakang dan perumusan masalah yang disampaikan, studi ini punya tujuan memperoleh hasil analisis yang dapat dibuktikan secara empiris mengenai beberapa hal berikut:

- 1) Mengeksplorasi dampak simultan ROA dan DER untuk harga saham industri sub sektor logistik dan pengantaran adapun tertera di BEI.
- 2) Menguji pengaruh parsial ROA bagi fluktuasi harga saham industri sub sektor logistik dan pengantaran di BEI.
- 3) Menganalisis efek individual DER untuk harga saham industri sub sektor logistik dan pengantaran adapun tertera di BEI.

1.6 Manfaat Hasil Penelitian

Terdapat dua kebermanfaaaatan dalam telaah ini yaitu: (1) manfaaat teoritis, dan (2) manfaat praktis.

1) Manfaat Teoritis

Studi ini harapannya bisa jadi literatur untuk sumber pembelajaran dan penelitian selanjutnya mengenai pengaruh ROA, dan DER untuk perusahaan sub sektor logistik dan pengantaran yang tercatat di BEI.

2) Manfaat Praktis

Hasil dari studi ini harapannya bisa jadi sumber informasi dan bahan acuan kepada sub sektor logistik dan pengantaran yang tercatat di BEI tentang pengaruh ROA, dan DER.

