

PENGARUH ROA, ROE TERHADAP HARGA SAHAM PADA PERUSAHAAN (STUDI EMPIRIS SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA TAHUN 2020-2024)

Ratu Anggi Triani^{1*}, Esa Fajar², Rahmat Taufik³

Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pamulang²
dosen03034@unpam.ac.id¹, dosen03024@unpam.ac.id², dosen03033@unpam.ac.id³

Abstrak

Bisnis transportasi yang tercantum di BEI antara tahun 2020 dan 2024 akan diteliti ROA dan ROE-nya untuk mengetahui dampaknya terhadap harga saham. Perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI antara tahun 2020 hingga 2024 menjadi populasi dalam studi ini. Sampel penelitian ini dipilih dengan menerapkan pendekatan purposive sampling. Sembilan perusahaan transportasi dipilih dari 42 perusahaan yang memenuhi persyaratan sebagai sampel studi. Studi ini mempergunakan analisa regresi linier berganda berbasis eviews untuk analisis datanya. Dari tahun 2020-2024, data menunjukkan bahwa harga saham perusahaan transportasi secara signifikan dipengaruhi secara negatif oleh ROA dan ROE dan secara positif oleh ROE.

Kata Kunci : ROA, ROE, Harga Saham

Abstract

Transportation businesses listed on the IDX between 2020 and 2024 will be examined for their ROA and ROE to determine their impact on stock prices. Transportation companies listed on the IDX between 2020 and 2024 are the population in this study. The research sample was selected by applying a purposive sampling approach. Nine transportation companies were selected from 42 companies that met the requirements as study samples. This study uses eviews-based multiple linear regression analysis for data analysis. From 2020-2024, the data shows that the share prices of transportation companies are significantly negatively affected by ROA and ROE and positively affected by ROE.

Keywords: ROA, ROE, Stock Price

PENDAHULUAN

Setiap aspek dari keberadaan manusia dipengaruhi oleh transportasi. Setiap usaha manusia yang melibatkan pergerakan orang atau produk dari satu tempat ke tempat lain bergantung pada beberapa jenis infrastruktur transportasi. Banyak faktor yang berkontribusi terhadap permintaan yang terus meningkat akan layanan transportasi, yang paling menonjol adalah meningkatnya ekspektasi akan kemudahan dan kecepatan perjalanan. Banyak aspek kehidupan manusia yang sangat bergantung pada transportasi, termasuk bidang sosial, ekonomi, lingkungan, politik, dan keamanan. Mengangkut orang atau produk dari satu lokasi ke lokasi lain dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh mesin atau dioperasikan oleh manusia dikenal sebagai transportasi. Karena memfasilitasi kehidupan keseharian, transportasi sangat penting bagi semua manusia. Berdasarkan tujuan akhirnya, ada tiga moda transportasi yang berbeda: darat, laut, dan udara. Transportasi darat ialah jenis transportasi yang paling umum digunakan oleh masyarakat.

Kondisi ini dikarenakan transportasi darat lebih dibutuhkan daripada moda lainnya karena sebagian besar aktivitas manusia dilakukan di darat. Banyak bentuk transportasi darat yang tersedia, termasuk pilihan publik dan pribadi. Kendaraan yang dimiliki dan dioperasikan oleh perorangan, seperti mobil, sepeda motor, dan sepeda, disebut sebagai transportasi pribadi. Dibandingkan dengan transportasi umum, transportasi pribadi lebih mahal dan sering kali diperlukan bagi penggunaan perorangan. Di sisi lain, transportasi yang digunakan masyarakat secara kolektif, seperti transportasi

internet, dikenal sebagai transportasi umum. Karena seringnya terjadi kemacetan lalu lintas, masyarakat lebih memilih transportasi umum karena lebih menghemat waktu dan pengeluaran bahan bakar.

Harga saham meningkat seiring dengan kesuksesan perusahaan; seiring dengan meningkatnya prestasi perusahaan, begitu pula dengan keuntungannya. Oleh karena itu, harga saham perusahaan yang menerbitkan saham perlu diperhitungkan. Investor selalu memperhatikan harga saham, yaitu harga penutupan pasar saham untuk setiap jenis saham yang dijadikan sampel selama periode pengamatan (Darmadji dan Fakhrudin, 2012:102).

Penilaian pasar terhadap saham bersifat dinamis. Menurut penelitian ini, ROA dan ROE merupakan dua dari tiga variabel yang dapat mempengaruhi seberapa besar nilai saham perusahaan. ROA merupakan tingkat pengembalian atas investasi relatif terhadap nilai total aset (rupiah) (Murhadi, 2012:64).

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa ROA berpengaruh signifikan terhadap harga saham, diantaranya Rosalina dan Masditok (2018), Pramulya (2016), dan Mardani dan Wahono (2017). Tingkat ROE merupakan ukuran profitabilitas suatu perusahaan relatif terhadap investasi setiap modal pemegang saham yang dinyatakan dalam rupiah (Murhadi, 2012:64). Rosalina dan Masditok (2018) menguatkan temuan penelitian ini dengan menyatakan bahwa ROE berpengaruh signifikan terhadap harga saham. Penelitian Mardani dan Wahono (2017), Lubis (2020), dan Irman dan Hadi (2018) bertolak belakang dengan hal tersebut, dengan menemukan bahwa ROE memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap harga saham.

Statistik profitabilitas yang menggambarkan sejauh mana aset perusahaan dapat menghasilkan laba ialah return on assets (ROA), seperti yang dinyatakan oleh Tandelilin (2010: 372). Untuk mengetahui apakah manajemen telah memperoleh keuntungan yang cukup dari aset yang dimilikinya, dapat dilihat dari hasil pengembalian atas aset. Hasil ROA yang lebih besar menunjukkan bahwa semakin besar porsi dari total aset yang digunakan untuk menghasilkan laba bersih, yang dinyatakan sebagai persentase dari total aset yang diinvestasikan.

Tandelilin (2010:372) menyatakan bahwa ROE ialah rasio yang menunjukkan seberapa baik perusahaan dalam menghasilkan laba bagi para pemegang sahamnya. Ini adalah cara untuk mengukur seberapa baik perusahaan menghasilkan uang dari uang yang disetor pemegang sahamnya. ROE yang lebih tinggi berarti lebih banyak uang yang dihasilkan dari setiap rupiah yang diinvestasikan di perusahaan.

Harga saham, yang merupakan harga penutupan pasar dari saham-saham yang diuji selama periode pengamatan, sangat diperhatikan oleh para investor (Darmadji dan Fakhrudin, 2012:102). Harga saham dapat berfluktuasi dengan cepat. Nilai perusahaan tercermin dari harga sahamnya. Kenaikan nilai pasar saham mengindikasikan bahwa semakin banyak investor yang ingin mencairkan kepemilikannya.

METODE

Satu bagian dari bidang ini meneliti sifat dari suatu masalah melalui pemeriksaan korelasi sebab-akibat antara banyak variabel; pendekatan ini dikenal sebagai penelitian kausal komparatif. Penelitian *ex post facto*, di mana penelitian kausal komparatif merupakan bagiannya, melibatkan pengumpulan informasi setelah fakta atau peristiwa yang dimaksud telah terjadi. Untuk analisa ini, 42 bisnis transportasi yang terdaftar di BEI antara tahun 2020 dan 2024 dianggap sebagai populasi. Pengambilan sampel secara purposif digunakan dalam investigasi ini. Satu metode pengambilan sampel dengan tetap memperhatikan beberapa faktor tertentu dikenal dengan istilah purposive sampling (Sugiyono, 2011: 126).

Data dokumenter, yang merupakan bagian dari data penelitian, diambil dari BEI dan terdiri dari laporan keuangan yang dipublikasikan selama empat tahun yang mencakup perusahaan transportasi dari tahun 2020 hingga 2024. Laporan-laporan ini mencakup neraca dan laporan laba rugi. Penelitian ini menggunakan data sekunder, yaitu informasi yang berasal dari sumber-sumber berikut: situs web IDX Fact 2020-2024, laporan keuangan perusahaan transportasi (termasuk laporan laba rugi dan neraca), dan BEI. Secara khusus, penelitian ini menggunakan strategi pengumpulan data sekunder yang mencakup

penelusuran catatan keuangan bisnis transportasi yang diperdagangkan di BEI untuk mendapatkan informasi yang relevan.

HASIL dan PEMBAHASAN

Hasil

Analisis Statistik Deskriptif

Tabel 1. Analisis Statistik Deskriptif

Date: 01/21/25
Time: 14:14
Sample: 2020 2024

	Y	X1	X2
Mean	527.6444	0.023320	-0.074297
Median	280.0000	0.036625	0.058361
Maximum	3320.000	0.321040	0.635268
Minimum	10.00000	-1.538286	-6.766320
Std. Dev.	669.2109	0.249569	1.033855
Skewness	2.456997	-5.542919	-6.218020
Kurtosis	9.315905	35.71883	40.81302
Jarque-Bera	120.0712	2237.658	2970.900
Probability	0.000000	0.000000	0.000000
Sum	23744.00	1.049415	-3.343356
Sum Sq. Dev.	19705100	2.740520	47.02968
Observations	45	45	45

45 bisnis transportasi yang termasuk dalam penelitian ini bersumber dari 9 perusahaan yang berbeda dan mencakup periode dari tahun 2020 hingga 2024, sesuai dengan perhitungan yang disajikan pada tabel 4.1.

Dengan nilai rerata sebanyak 527.6444, median 280.0000, maksimum 3.320.000 (pada PT Adi Sarana Armada Tbk pada tahun 2022), minimum 10.00000 (pada PT Temas Tbk pada tahun 2020), standar deviasi 669.2109, skewness 2.456997, dan kurtosis 9.315905, harga saham menjadi variabel dependen (Y) dalam penelitian ini.

ROA (X1) menampilkan sifat-sifat statistik sebagai berikut: mean = 0.023320, median = 0.036625, maksimum = 0.321040 (pada PT Temas Tbk pada tahun 2023), minimum = -1.538286 (pada PT Mitra Investindo Tbk pada tahun 2020), standar deviasi = 0.249569, skewness = -5.542919, dan kurtosis = 35.71883.

Nilai mean, median, dan maksimum untuk ROE (X2) pada PT Temas Tbk pada tahun 2023 adalah -0.074297, 0.058361, dan 0.635268. Nilai minimum sebesar -6.766320, dan nilai standar deviasi, skewness, dan kurtosis masing-masing sebesar 1.033855, -6.218020, dan 40.81302.

Common Effect Model

Tabel 2. Common Effect Model

Dependent Variable: Y
 Method: Panel Least Squares
 Date: 01/21/25 Time: 14:25
 Sample: 2020 2024
 Periods included: 5
 Cross-sections included: 9
 Total panel (balanced) observations: 45

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	615.5325	123.0809	5.001040	0.0000
X1	-2064.208	1746.170	-1.182135	0.2438
X2	535.0166	421.5188	1.269259	0.2113
R-squared	0.038061	Mean dependent var	527.6444	
Adjusted R-squared	-0.007746	S.D. dependent var	669.2109	
S.E. of regression	671.7977	Akaike info criterion	15.92213	
Sum squared resid	18955108	Schwarz criterion	16.04258	
Log likelihood	-355.2480	Hannan-Quinn criter.	15.96703	
F-statistic	0.830902	Durbin-Watson stat	1.131866	
Prob(F-statistic)	0.442690			

Nilai konstanta sebesar 615.5325 dengan nilai probabilitas sebesar 0.0000 ditunjukkan pada Tabel 2 sebagai hasil regresi menggunakan CEM. Dan dengan probabilitas hanya sebesar 0.2438, nilai regresi variabel ROA bernilai -2064.208. Nilai probabilitas sebesar 0.2113 berhubungan dengan nilai regresi variabel ROE, yaitu sebesar 535.0166.

Fixed Effect Model

Tabel 3. Fixed Effect Model

Dependent Variable: Y
 Method: Panel EGLS (Cross-section weights)
 Date: 01/21/25 Time: 14:34
 Sample: 2020 2024
 Periods included: 5
 Cross-sections included: 9
 Total panel (balanced) observations: 45
 Linear estimation after one-step weighting matrix

Variable	Coefficien	t	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	489.3531	9.920376	49.32808	0.0000	
X1	955.7464	147.8721	6.463330	0.0000	
X2	-215.3937	35.71851	-6.030312	0.0000	

Nilai konstanta sebesar 489.3531 dengan nilai probabilitas 0.0000 ditunjukkan pada Tabel 3, yang berisi temuan regresi dengan menggunakan FEM. Selain itu, variabel ROA memiliki nilai regresi sebesar 955.7464 dan nilai probabilitas sebesar 0.0000. Dengan menggunakan nilai probabilitas sebesar 0.0000, hasil regresi untuk variabel ROE adalah -215.3937.

Random Effect Model

Tabel 4. Random Effect Model

Dependent Variable: Y
Method: Panel EGLS (Cross-section random effects)
Date: 01/21/25 Time: 14:37
Sample: 2020 2024
Periods included: 5
Cross-sections included: 9
Total panel (balanced) observations: 45
Swamy and Arora estimator of component variances

Variable	Coefficien	t	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	512.5060	188.2374	2.722657	0.0094	
X1	406.8765	1404.568	0.289681	0.7735	
X2	-76.04591	337.2398	-0.225495	0.8227	

Tabel 4 menampilkan temuan dari regresi REM yang menunjukkan nilai konstanta sebesar 512.5060 dengan nilai probabilitas sebesar 0.0094. Dengan probabilitas sebesar 0.7735, variabel ROA juga memiliki nilai regresi sebesar 406.8765. ROE memiliki nilai regresi sebesar -76.04591 dan probabilitas sebanyak 0.8227.

Uji Chow

Tabel 5. Uji Chow

Redundant Fixed Effects Tests
Equation: Untitled
Test cross-section fixed effects

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	21.179936	(8,34)	0.0000

Jika nilai probabilitas chi-square cross-sectional kurang dari 0,05, maka fixed effect akan dipilih dalam uji chow. Model fixed effect mengungguli model common effect berdasarkan temuan uji statistik, karena nilai probabilitas chi-square ialah 0,000, di mana $0,000 < 0,05$.

Uji Hausman

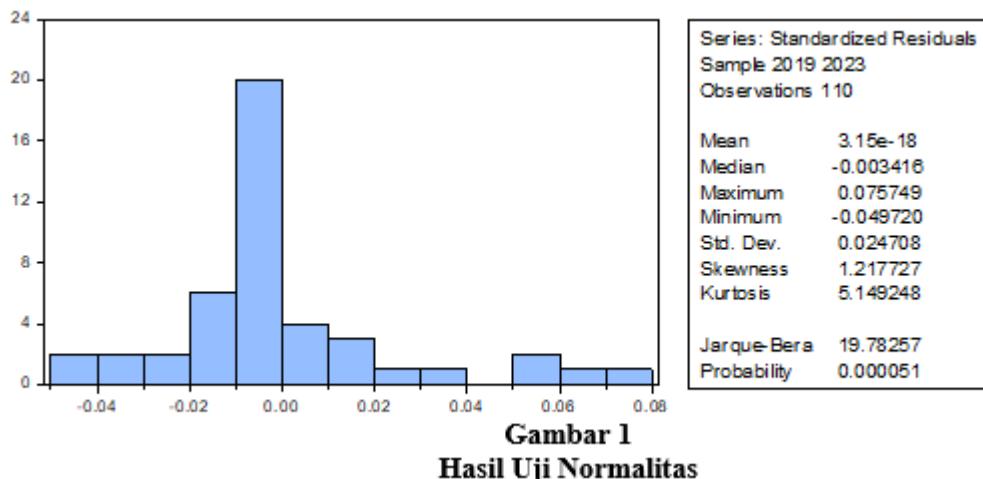
Tabel 6. Uji Hausman

Correlated Random Effects - Hausman Test
Equation: Untitled
Test cross-section random effects

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	3.020015	2	0.2209

Tabel 6 menampilkan hasil uji Hausman, yang memperlihatkan bahwasanya nilai probabilitasnya adalah 0.2209, yang lebih dari 0.05. Karenanya, H1 diterima tanpa modifikasi. Dengan demikian, FEM dipilih sebagai model regresi dan H0 ditolak. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa LM Test tidak diperlukan jika FEM dipilih dalam uji Hausman.

Uji Normalitas



Gambar 1
Hasil Uji Normalitas

Data tidak dapat dibuktikan memiliki distribusi normal karena nilai probabilitasnya kurang dari 0,05, menurut uji Jarque-Berra. Namun demikian, data secara inheren akan mengikuti distribusi normal sebagai hasil dari jumlah sampel yang tinggi (>30), yang setara dengan 45 data observasi, seperti yang dinyatakan oleh teorema limit pusat.

Uji Multikolinieritas

Tabel 7. Uji Multikolinieritas

	X1	X2
X1	1.000000	0.052620
X2	0.052620	1.000000

Model regresi variabel x1 dan x2, dengan nilai 0.052620, tidak menunjukkan adanya masalah multikolinieritas, seperti yang ditentukan oleh hasil uji Multikolinieritas dengan menggunakan uji korelasi parsial antar variabel. Kesimpulan ini didukung oleh fakta bahwa nilai r kurang dari 0,9 yang mengindikasikan bahwa hasil tersebut tidak mengandung masalah multikolinieritas.

Uji Heterokedastisitas

Tabel 8. Uji Heterokedastisitas
Heteroskedasticity Test: White

F-statistic	4.308825	Prob. F(9,100)	0.2025
Obs*R-squared	30.73753	Prob. Chi-Square(9)	0.2521
Scaled explained SS	98.03154	Prob. Chi-Square(9)	0.7574

Temuan ini menunjukkan bahwa tidak ada masalah dengan heteroskedastisitas. Nilai probabilitasnya adalah 0,2521, yang lebih dari 0,05, dan nilai Obs*R-Square ialah 30,73753, sehingga uji White untuk heteroskedastisitas berhasil.

Uji Autokorelasi

Tabel 9. Uji Autokorelasi
Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

R-squared	0.843626	Mean dependent var	1423.260
Adjusted R-squared	0.797634	S.D. dependent var	840.7863
S.E. of regression	451.6613	Sum squared resid	6935929.
F-statistic	18.34275	Durbin-Watson stat	2.228843
Prob(F-statistic)	0.000000		

Hasil uji autokorelasi Durbin-Watson dinyatakan sebagai $DU < DW < 4-DU$, yaitu $1,6148 < 2,228843 < 2,3852$. Menurut perhitungan Durbin-Watson, statistik Durbin-Watson berada di antara DU dan (4-DU). Model ini tidak menunjukkan adanya autokorelasi.

Uji F

Tabel 10. Uji F

R-squared	0.843626	Mean dependent var	1423.260
Adjusted R-squared	0.797634	S.D. dependent var	840.7863
S.E. of regression	451.6613	Sum squared resid	6935929.
F-statistic	18.34275	Durbin-Watson stat	2.228843
Prob(F-statistic)	0.000000		

Berdasarkan data yang ditunjukkan di atas, faktor-faktor independen dalam penelitian ini berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen, yang ditunjukkan dengan nilai Prob (Fstatistic) sebesar 0.000000.

Uji t

Tabel 11. Uji t

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	489.3531	9.920376	49.32808	0.0000
X1	955.7464	147.8721	6.463330	0.0000
X2	215.3937	35.71851	6.030312	0.0000

Probabilitas ROA (X1) kurang dari 0,05 yakni 0,0000, karena tingkat signifikansinya lebih rendah dari 0,05. Ttabel dan Thitung masing-masing adalah 2,018.0 dan 6,463330. Angka 6,463330 > 2,01808 menunjukkan bahwa Thitung > Ttabel. Jika hipotesa nol (H2) benar, maka ROA berpengaruh terhadap harga saham.

ROE (X2) sangat mungkin lebih kecil dari 0,05, dengan nilai probabilitas sebesar 0,0000. Thitung sebesar 6,030312 dan Ttabel sebesar 2,01808 pada tingkat signifikansi 5%. Karenanya, Thitung > Ttabel, dengan nilai 6,030312 > 2,01808. Karenanya, ROE berpengaruh terhadap harga saham dapat dilihat dari diterimanya H3.

SIMPULAN

Informasi yang dikumpulkan dari penelitian yang menguji dampak faktor-faktor independen pada harga saham bisnis transportasi yang diperdagangkan di BEI antara tahun 2015 dan 2018. Berikut ini dapat disimpulkan: (1) Bisnis transportasi yang tercatat di BEI memiliki dampak yang menguntungkan dan substansial terhadap harga saham dari ROA. Harga saham turun ketika ROA terlalu tinggi. Hal ini menyiratkan bahwa bisnis tersebut tidak memanfaatkan sumber dayanya dengan baik untuk menghasilkan uang. Akibatnya, harga saham turun karena lebih sedikit investor yang tertarik untuk membeli saham. (2) Bisnis transportasi yang terdaftar di BEI melihat dampak yang baik dan substansial terhadap harga saham dari ROE. Hal ini mengindikasikan bahwa sumber daya perusahaan digunakan secara efektif untuk menciptakan ROE. Investor menjadi lebih tertarik sebagai konsekuensi dari peningkatan profitabilitas bagi para pemegang saham.

DAFTAR PUSTAKA

1. Anam, M. H., R. M. Mardani, dan B. Wahono. 2017. Pengaruh earning per share, debt to equity ratio, dan return on assets terhadap harga saham (studi kasus pada perusahaan energi, telekomunikasi dan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia Periode 2015-2017).
2. Arif Nugroho Rachman, Alviony Charisa Putri. 2021.“Determinasi Harga Saham Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2020” Jurnal Akuntansi STIE Sultan Agung Volume 7-Nomor 1, Juni 2021.
3. Azmi Fitria, Dwi Ari Pertiwi. 2023. “Pengaruh Kinerja Terhadap Return Saham Pada Perusahaan Food and Beverage yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017” JFAS, Journal OF Finance and Studies Volume 5 Nomor 1, Februari 2023.
4. David Kaluge, Devinta Nur Arumsari. 2015.“Pengaruh ROA, ROE, Total Revenue, dan BI Rate Terhadap Saham Pada Sektor Transportasi Tahun 2009-2014” QE Journal Vol.04 - No.03 September 2015.
5. Eva Ulvah Rahayu, Helmiati.2024. “The Efect Of Current Ratio (CR), Earning Per Share (EPS), Debt to Equity Ratio (Der) dan Price to Book Value (PBV) On Stock Prices” Ensiklopedia Of Journal Vol.6 No.3 Edisi 1 April 2024.
6. Hani Agustin, Ricky Bryan D. P. Tampubolon. 2023. “Pengaruh ROA, NPM, DER, dan TATO terhadap Harga Saham Perusahaan Transportasi” Jurnal Disrupsi Bisnis, Vol. 6, No.3, Mei 2023
7. Mohammad Zakaria et all. “Pengaruh Return On Equity (ROE) dan Current Ratio (CR) Terhadap Harga Saham” Jurnal Proaksi Vol. 11 No. 2.
8. Teguh Purwanto, Pebrina Rahmayanti. 2023.“Pengaruh CR , DER , ROA Terhadap Nilai Perusahaan (PER) SUB Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2021” Journal of Sustainability Business Research ISSN : 2746 – 8607 Vol 4 No 3 September 2023.
9. Tokit Masditok, Lia Rosalina. 2018. “Pengaruh Return On Asset (ROA), Return On Equity (ROE), Debt To Equity Ratio (DER) dan Earning Per Share (EPS) Terhadap Harga Saham Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2016” Jurnal Akuntansi, Audit dan Sistem Jurnal Akuntansi, Audit dan Sistem Informasi Akuntansi (Jasa) Vol.2, No.4, Desember 2018.
10. Tri Yuniati, Suryani Ekawati. 2020. “Pengaruh ROA, ROE, Dan EPS Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi” Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen e-ISSN: 2461-0593 Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen : Volume 9, Nomor 3, Maret 2020.