

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Pasar modal merupakan wadah atau sarana bertemunya antara permintaan dan penawaran pada instrumen keuangan jangka panjang, umumnya lebih dari satu tahun (Widoatmodjo, 2015). Sehingga, pasar modal sebagai tempat untuk melakukan transaksi berbagai instrumen keuangan. Instrumen keuangan tersebut berupa surat hutang atau obligasi, ekuiti atau saham, reksa dana, instrumen derivatif, dan lain sebagainya. Transaksi berbagai instrumen keuangan dilakukan di Bursa Efek Indonesia (BEI). Menurut UU Pasar Modal No.8 tahun 1995, bursa efek merupakan pihak yang menyelenggarakan dan menyediakan sistem dan sarana untuk mempertemukan penawaran jual dan beli efek pihak-pihak lain dengan tujuan memperdagangkan efek di antara mereka (Sudirman, 2018). Adanya pasar modal tentu memberikan manfaat bagi penjual (emiten) yang merupakan suatu perusahaan yang membutuhkan modal dan pembeli (*investor*) yang merupakan pihak yang ingin membeli efek dari perusahaan dan negara. Bagi perusahaan tentu semakin bagus jika semakin banyak yang ingin menanamkan modalnya. Bagi negarapun begitu, Indonesia mendapatkan berbagai manfaat dari banyaknya *investor* di pasar modal.

Sebenarnya, menjadi *investor* di pasar modal berpeluang mendapatkan keuntungan lebih besar dari pada hanya menabung di sebuah bank, deposito di sebuah bank, dan menyimpan emas. Hal tersebut dikarenakan *return* investasi lebih tinggi peningkatannya daripada tingkat inflasi serta nilai uang seperti pada grafik di bawah ini.



Gambar I. 1 Grafik *Return* Saham dengan Inflasi dan Nilai Uang

Sumber: (BEI, 2016)

Berdasarkan grafik di atas, jelas terlihat bahwa *return* saham mengalami peningkatan lebih tinggi jika dibandingkan dengan tingkat inflasi dan nilai uang. Besar-kecilnya keuntungan bergantung pada seberapa banyak yang dibeli serta dijual. Belum lagi, Indonesia merupakan negara yang sudah dikatakan layak untuk berinvestasi oleh lembaga pemeringkat *Fitch Ratings* dengan peringkat BBB atau *Stable Outlook (investment grade)* pada tahun 2017 (BKPM, 2018). Sehingga, banyak yang tertarik berinvestasi baik itu dari Indonesia atau *investor* dari negara-negara asing. Bagusnya investasi di pasar modal Indonesia khususnya investasi saham juga dibuktikan dari grafik Indeks Harga Saham Gabungan (IHSG) yang dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



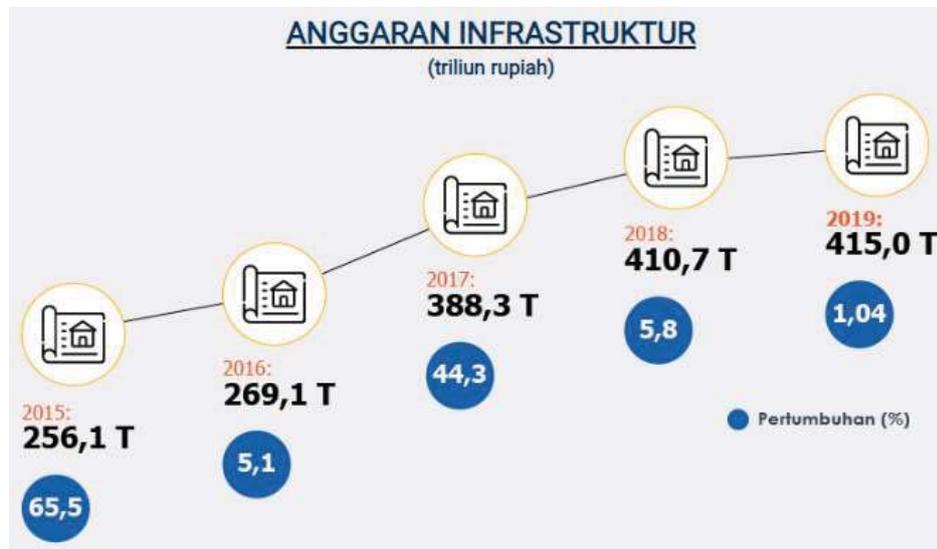
Gambar I. 2 IHSG Tahun 2008 – 2019

Sumber: (YahooFinance, 2019)

Berdasarkan grafik IHSG Tahun 2018-2019, terjadi relatif meningkat yang menunjukkan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang tepat untuk berinvestasi pada pasar modal. IHSG Indonesia yang semakin tinggi nilainya menandakan banyaknya perusahaan yang bagus di Indonesia dengan modal-modal yang tercukupi. Salah satunya yakni sektor Infrastruktur, yang mana sektor infrastruktur merupakan katalis yang sangat diperlukan dalam pembangunan ekonomi suatu negara. Ketersediaan infrastruktur dapat meningkatkan produktifitas serta efisiensi yang berujung pada meningkatnya pertumbuhan ekonomi.

Saat ini, sektor infrastruktur menjadi perhatian masyarakat karena pada periode presiden Jokowi sedang giatnya melakukan pembangunan infrastruktur. Giatnya periode Jokowi terbukti dapat dilihat dari anggaran infrastruktur yang meningkat pada setiap

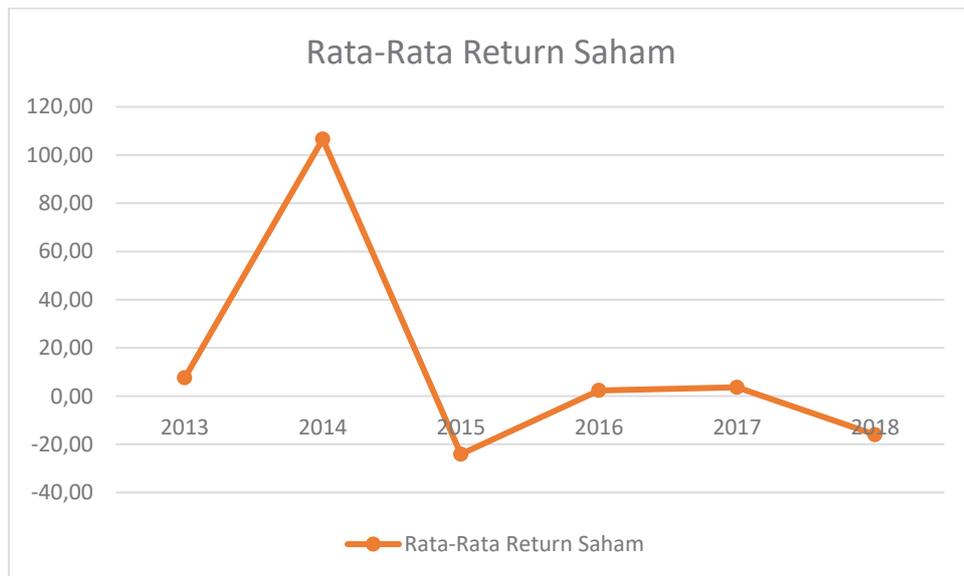
tahunnya. Anggaran pada tahun 2015 sebesar Rp256,1 Triliun, tahun 2016 sebesar Rp269,1 Triliun, tahun 2017 sebesar Rp388,3 Triliun, tahun 2018 sebesar Rp410,7 Triliun, dan tahun 2019 sebesar Rp415 Triliun. Oleh karena itu, penulis tertarik membuat penelitian pada sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi. Adapun grafik yang menunjukkan kenaikan anggaran infrastruktur dari tahun 2015-2019 secara *detil* dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar I. 3 Anggaran Infrastruktur Tahun 2015-2019

Sumber : (KemenKeu, 2019)

Sebanyak Rp415 Triliun dana untuk sektor infrastruktur berasal dari empat sumber, yaitu kementerian PUPR sebesar Rp108,2 Triliun, kementerian hubungan sebesar Rp38,1 Triliun, DAK sebesar Rp33,5 Triliun, dan Investasi Pemerintah (PMN & LMAN) sebesar Rp39,8 Triliun. Adapun sasaran targetnya yaitu pembangunan/rekonstruksi/pelebaran jalan sebesar 2.007 km, pembangunan bandara baru sebanyak 4 unit, jaringan irigasi seluas 162.000 hektar, pembangunan dan rehabilitasi jembatan sejumlah 27.067 m, pembangunan/ penyelesaian Rel KA (km ‘sp) sebesar 415,2, dan bendungan sebanyak 28 unit. Dari anggaran dana yang dialokasikan pada sektor infrastruktur begitu besar, tentu menarik keinginan masyarakat untuk berinvestasi pada sektor tersebut. Namun, kenyataannya *return* saham pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi mengalami kenaikan dan penurunan. Sehingga, hal itu juga yang menjadi ketertarikan penulis terhadap sektor ini untuk dijadikan obyek penelitian. Adapun rata-rata persentase *return* saham sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi tahun 2013-2018 dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar I. 4 Persentase Rata-Rata *Return* Saham Sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi Tahun 2013-2018

Grafik di atas dibuat berdasarkan 18 perusahaan terpilih dari sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Grafik tersebut menunjukkan rata-rata persentase *return* saham pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang mengalami kenaikan di tahun 2014, 2016, serta 2017 dan mengalami penurunan di tahun 2015 serta 2018. Pembangunan infrastruktur dan pengembangan ekonomi makro memiliki keterkaitan. Hal tersebut dikarenakan pembangunan infrastruktur menimbulkan ekspansi ekonomi efek *multiplier* dan ekspansi ekonomi menimbulkan kebutuhan untuk mengembangkan infrastruktur yang ada. Sehingga, peneliti menggunakan beberapa faktor eksternal dari makro ekonomi sebagai variabel independen. Faktor eksternal tersebut terdiri dari Kurs (dolar terhadap rupiah), Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi.

Pemilihan kurs karena kurs mempengaruhi sektor infrastruktur yakni sebagian perusahaan pada sektor infrastruktur menggunakan mata uang asing karena adanya aktivitas *export-import*. Selain itu, faktor inflasi yang juga menarik karena tingkat inflasi dapat mempengaruhi tingkat pendapatan riil yang didapat investor seperti pada data dalam tabel di bawah ini.

Tabel I. 1 Tingkat Inflasi Periode Januari 2013 – Oktober 2019

Periode	Tingkat Inflasi
2013	8,36
2014	8,36

2015	3,35
2016	3,02
2017	3,61
2018	3,13

Sumber: Badan Pusat Statistik (bps.go.id)

Dari data pada tabel di atas, peningkatan pembangunan infrastruktur berbanding terbalik dengan tingkat inflasi. Sehingga, seperti pernyataan Wakil Ketua Komite Ekonomi dan Industri Nasional bahwa terdapat salah satu faktor utama yang menyebabkan angka inflasi bisa stabil selama beberapa tahun terakhir, yakni masifnya pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah. Sehingga, peneliti menjadikan inflasi sebagai faktor eksternal pada penelitian ini karena tingkat inflasi dengan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang saling berpengaruh.

Melalui peningkatan pembangunan infrastruktur secara lebih merata di seluruh Indonesia, tentu dapat berpeluang terciptanya konektivitas yang kuat antar wilayah, menurunkan biaya logistik, memperkecil ketimpangan, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, serta menekan kesenjangan ekonomi antar wilayah di Indonesia, yang pada akhirnya akan meningkatkan daya saing dan stimulus pertumbuhan ekonomi guna mencapai negara maju (Sugiarto, 2019). Adanya pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi, tetapi dengan pertumbuhan ekonomi yang rendah akan sulit memiliki pembangunan infrastruktur yang tinggi karena faktor biaya dan lainnya. Sehingga, sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi sangat berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, peneliti menjadikan pertumbuhan ekonomi sebagai faktor eksternal yang masuk dalam penelitian.

Dalam penelitian ini, peneliti juga memasukan faktor internal perusahaan yakni rasio keuangan perusahaan sebagai variabel independen. Hal tersebut dikarenakan Direktur Penilaian Perusahaan PT Bursa Efek Indonesia menyatakan laba bersih emiten dari sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi tercatat turun 33% (Kania, 2019). Padahal, pembangunan infrastruktur sedang giatnya dilakukan periode Jokowi, nilai anggaran infrastruktur meningkat, pertumbuhan ekonomi yang semakin bagus, dan tingkat inflasi yang menurun. Sehingga, peneliti tertarik menjadikan rasio keuangan yang berkaitan dengan *return* perusahaan sebagai variabel independen. Faktor internal atau rasio keuangan yang digunakan ialah *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Equity* (ROE), dan *Earning per Share* (EPS). Tiga rasio keuangan tersebut dipilih berdasarkan penelitian-penelitian terdahulu terkait rasio yang paling mempengaruhi *return* saham.

Sehingga, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan tugas akhir yang berjudul “Strategi Industri Berdasarkan Analisis Rasio Keuangan (DER, ROE, dan EPS), Kurs, Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi terhadap *Return* Saham pada Sektor Infrastruktur Periode 2013-2018”. Harapannya, penulis dapat merancang sebuah strategi dalam memajukan sektor infrastruktur.

I.2. Rumusan Masalah

Penelitian ini memiliki beberapa rumusan masalah yang menjadi pembahasan pada penelitian ini berdasarkan perlunya mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi *return* saham sebagai upaya mempertahankan nilai kapitalisasi pasar di sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi. Beberapa rumusan masalah tersebut disebutkan di bawah ini.

1. Bagaimana *return* saham pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi?
2. Bagaimana rasio keuangan (*Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Equity* (ROE), dan *Earning Per Share* (EPS)) pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi?
3. Bagaimana faktor *eksternal* (Kurs, Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi) pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi?
4. Bagaimana pengaruh rasio keuangan (*Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Equity* (ROE), dan *Earning Per Share* (EPS)) dan faktor *eksternal* (Kurs, Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi) terhadap *return* saham secara simultan pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdaftar di BEI periode 2013-2018?
5. Bagaimana pengaruh rasio keuangan (*Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Equity* (ROE), dan *Earning Per Share* (EPS)) dan faktor *eksternal* (Kurs, Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi) terhadap *return* saham secara parsial pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdaftar di BEI periode 2013-2018?
6. Bagaimana rekomendasi strategi perusahaan terpilih pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi dalam meningkatkan kinerja Perusahaan yang terdaftar di BEI periode 2013-2018?

I.3. Tujuan Penulisan

Dalam penelitian ini, dibahas sesuai rumusan masalah yang memiliki beberapa tujuan penelitian. Beberapa tujuan penelitian tersebut disebutkan di bawah ini.

1. Mengukur *return* saham pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi?
2. Mengukur perkembangan rasio keuangan (*Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Equity* (ROE), dan *Earning Per Share* (EPS)) pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi.
3. Mengukur faktor *eksternal* (Kurs, Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi) pada sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi.

4. Mengukur pengaruh secara simultan rasio keuangan (*Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Equity* (ROE), dan *Earning Per Share* (EPS)) dan faktor eksternal (Kurs, Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi) terhadap *return* saham sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdaftar di BEI periode 2013-2018.
5. Mengukur pengaruh secara parsial rasio keuangan (*Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Equity* (ROE), dan *Earning Per Share* (EPS)) dan faktor eksternal (Kurs, Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi) terhadap *return* saham sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdaftar di BEI periode 2013-2018.
6. Merancang strategi yang mampu meningkatkan kinerja Perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdaftar di BEI periode 2013-2018.

I.4. Batasan Studi

Dalam penelitian ini, terdapat beberapa keterbatasan yang ditetapkan untuk fokus diskusi yang sesuai tujuan penelitian. Batasan-batasan yang ditetapkan disebutkan di bawah ini.

1. Informasi serta data perusahaan diperoleh dari laporan keuangan perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).selama periode 2013-2018.
2. Perusahaan masuk ke dalam kategori utama yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
3. Perusahaan tidak mengalami suspensi oleh BEI selama periode penelitian yang terlihat dari saham tersebut aktif diperdagangkan setiap hari saat Bursa Efek Indonesia buka.
4. Perusahaan tercatat pada BEI sejak tahun 2010.
5. Rasio keuangan yang digunakan pada penelitian ini, yaitu *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return On Equity* (ROE), dan *Earning Per Share* (EPS).
6. Faktor eksternal yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kurs, Inflasi, dan Pertumbuhan Ekonomi.

I.5. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini, terdapat beberapa manfaat dari penelitian. Beberapa manfaat penelitian disebutkan di bawah ini.

1. Bagi *Investor*

Manfaat dari penelitian ini bagi *investor*, yaitu dapat memberikan pemahaman pada *investor* terkait sektor Infrastruktur, Transportasi, dan Utilitas. Pemahaman tersebut digunakan untuk menentukan keputusan dalam memilih perusahaan di pasar modal yang akan diinvestasikan. Sehingga, dapat mengurangi risiko dalam mengambil keputusan investasi saham.

2. Bagi Perusahaan

Manfaat dari penelitian ini bagi perusahaan, yaitu dapat dijadikan informasi dalam mempertimbangkan strategi perusahaan untuk meningkatkan kinerja atau performansi perusahaan. Selain itu, perusahaan juga dapat mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi *return* saham.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Manfaat dari penelitian ini bagi penelitian selanjutnya, yaitu dapat menambah wawasan terkait merekomendasikan strategi perusahaan berdasarkan analisis rasio keuangan dan faktor-faktor eksternal pada sebuah sektor di bursa efek. Selain itu, dari penelitian ini tentu peneliti selanjutnya dapat melanjutkan penelitian ini untuk mengetahui seberapa besar manfaat dari rekomendasi strategi atau hal lainnya yang dapat diketahui.

I.6. Sistematika Penulisan

Penelitian ini ditulis sesuai sistematika yang ditentukan. Sistematika penelitian tersebut dijelaskan di bawah ini.

1. Bab I Pendahuluan

Bab ini berisi uraian tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, keterbatasan penelitian, manfaat penelitian, dan metode penulisan.

2. Bab II Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi literatur yang relevan dengan masalah yang diteliti dan juga membahas hasil penelitian sebelumnya.

3. Bab III Metodologi Penelitian

Bab ini menjelaskan langkah-langkah rinci penelitian termasuk langkah merumuskan masalah penelitian, merumuskan hipotesis, mengembangkan model penelitian, identifikasi dan operasionalisasi variabel penelitian, menyusun kuesioner penelitian, merancang data pengumpulan dan pengolahan, alat uji, dan merancang analitis pengolahan data.

4. Bab IV Pengumpulan dan Pengolahan Data

Bab ini memberi penjelasan mengenai objek penelitian serta pengolahan dari data yang diteliti. Menjelaskan populasi yang diambil hingga menentukan sampel yang akan dijadikan objek untuk penelitian. Bagian kedua juga menjelaskan hasil dari pengolahan data ini. Serta pengolahan terhadap variabel independen dan dependen. Melakukan pengolahan kuesioner untuk strategi perusahaan yang terpilih.

5. Bab V Analisis

Bab ini menganalisis hasil dari pengolahan data pada bab sebelumnya serta menganalisis strategi terhadap perusahaan yang terpilih.

6. Bab VI Kesimpulan dan Saran

Bab ini merupakan kesimpulan dari pengolahan data dan analisisnya. Selain itu, pada bab ini juga terdapat beberapa saran untuk perusahaan, investor, dan penelitian selanjutnya.