

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

Transportasi dan logistik adalah dua bagian yang penting dalam rantai pasokan, yang berkaitan dengan pengiriman barang dan jasa dari satu lokasi ke lokasi lain. Transportasi adalah proses pemindahan barang, sedangkan logistik adalah pengelolaan transportasi barang (Reyes, 2024). Kedua kegiatan tersebut menjadi suatu sarana untuk bisa menghubungkan berbagai produk bisnis yang dimiliki perusahaan untuk bisa disebar dalam perdagangan yang lebih luas. Ini membuat perusahaan transportasi dan logistik memiliki panggung tersendiri dalam bisnis model jasa. Sebagai salah satu tulang punggung perdagangan internasional, industri logistik di seluruh dunia bernilai lebih dari 8,4 triliun euro pada tahun 2021 dan diperkirakan akan melampaui 13,7 miliar euro pada tahun 2027. Sejalan dengan itu, total biaya logistik global melonjak menjadi sembilan triliun dolar AS pada tahun 2020. Itu mewakili 10,7 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB) global sebesar 85,24 triliun dolar AS (Placek, 2023).

Asia-Pasifik menjadi pasar logistik terbesar di dunia, dengan nilai pasar sekitar 3,9 triliun dolar AS pada tahun 2020 saja. Posisi terdepan kawasan ini disebabkan oleh perluasan rute perdagangan dan peralihan produksi industri ke negara-negara Asia. Misalnya, arus perdagangan peti kemas di Asia lebih besar dari pada jalur perdagangan mana pun di dunia, dengan volume sebesar 41,5 juta TEUs

pada tahun 2021 (Placek, 2023). Indonesia pada tahun 2023 mendapat peringkat 63 melalui *Logistics Performance Index* (LPI). Keadaan tersebut merupakan penurunan



dari beberapa tahun sebelumnya yang sempat menempati peringkat 46 pada tahun 2018 (Mlpr.feb, 2023). Walaupun kegiatan logistik Indonesia sempat mengalami penurunan, tapi pasar logistik di Indonesia masih menjadi medan yang krusial CEO SCI, Setijadi dalam pernyataannya kepada *IDN Times* menyatakan kontribusi sektor transportasi dan pergudangan tahun 2023 sebesar Rp1.245 triliun atau tumbuh 14,99 persen dan pada tahun 2024 sebesar Rp1.436 triliun atau tumbuh 14,16 persen (Pitoko, 2024). Keadaan yang membuka peluang laba perusahaan yang bergerak dibidang logistik berpeluang bisa stabil.

Laba merupakan unsur yang penting dalam laporan keuangan perusahaan. Sebab nilai laba yang positif bisa menunjukkan bahwa perusahaan tersebut telah berhasil dalam melaksanakan siklus produksi. Pengertian laba sendiri dikatakan sebagai selisih pendapatan dan keuntungan setelah dikurangi beban dan kerugian. Laba merupakan salah satu pengukur aktivitas operasi dan dihitung berdasarkan atas dasar akuntansi akrual (Tiswiyanti et al., 2018). Sehingga bisa dikatakan bahwa laba merupakan proses akhir perusahaan yang menunjukkan untung atau tidaknya operasionalnya. Keadaan tersebut diperjelas dengan adanya konsep *signaling theory*. Konsep tersebut menyatakan bahwa laba merupakan unsur atau komponen laporan keuangan yang bisa menjadi sinyal untuk investor merasakan ketertarikan dalam melakukan kegiatan investasi pada sebuah perusahaan.

*Signaling Theory* adalah salah satu teori yang berkaitan dengan prediksi laporan keuangan terutama memprediksi kinerja arus kas di masa yang akan datang. Menurut (Brigham & Houston, 2018b) *signaling theory* merupakan tindakan yang diambil oleh manajemen perusahaan yang memberikan (signal) atau petunjuk bagi

investor terkait kinerja manajemen dan prospek perusahaan di masa yang akan datang. Teori ini menjelaskan tentang sinyal atau petunjuk yang diberikan oleh perusahaan melalui laporan keuangan yang digunakan untuk memprediksi kinerja masa depan sebuah manajemen dan perusahaan. Sinyal tersebut seringkali digunakan oleh investor untuk melihat apakah kinerja perusahaan di masa yang akan datang akan lebih baik atau lebih buruk melalui salah satu laporan yang ada di dalam laporan keuangan yaitu laporan arus kas (Khasanah, 2021). Dalam penerapan pada laba perusahaan, *signaling Theory* dikatakan bahwa laba merupakan informasi penting untuk dijadikan sebagai sinyal perusahaan dalam menggaet para investor. Nilai laba yang positif terlebih bila nilai labanya tinggi akan membuat informasi laba perusahaan menjadi sangat menarik untuk perusahaan.

Penekanan dari *signaling Theory*, menunjukkan betapa pentingnya laba pada perusahaan. Bila nilai laba perusahaan tergolong bagus, akan menjadi modal awal seorang manajer dalam mencari tambahan dana untuk memenuhi kebutuhan produksi perusahaan. Dalam melakukan penelitian terhadap laba, analisis yang paling umum digunakan adalah analisis dalam bentuk rasio keuangan. Analisis rasio adalah metode untuk memeriksa neraca dan laporan laba rugi perusahaan guna mengetahui likuiditas, efisiensi operasional, dan profitabilitasnya. Analisis rasio tidak melibatkan satu metrik tunggal melainkan, menganalisis berbagai data keuangan tentang suatu perusahaan (Bloomenthal, 2024). Ada banyak rasio berbeda yang dapat dianalisis oleh investor dan pakar bisnis lainnya untuk membuat prediksi tentang stabilitas keuangan perusahaan dan potensi pertumbuhan di masa

mendatang. Dalam penelitian ini, rasio yang digunakan dalam menjabarkan laba perusahaan adalah *Return on Equity*. Rasio tersebut menyatakan ukuran efisiensi yang menggambarkan kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari ekuitas pemegang sahamnya (Hariri & Gischa, 2024).

*Return on Equity* merupakan rasio yang menunjukkan efisiensi dalam penggunaan modal sendiri milik perusahaan yang digambarkan dalam bentuk laba bersih. Rasio tersebut menggunakan perhitungan yang membandingkan antara laba bersih dengan total modal pada perusahaan. Semakin tinggi nilainya menunjukkan semakin tinggi juga nilai laba yang diperoleh dari modal perusahaan (Kasmir, 2021). Nilai *Return on Equity* yang punya daya tarik tersendiri untuk para pemegang saham, karena *Return on Equity* bisa dikatakan sebagai tolak ukur yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan profit untuk dikembalikan sebagai nilai bagi pemegang saham (Pitoko, 2024). Berdasarkan penjelasan tersebut, peneliti menetapkan *Return on Equity* sebagai variabel dependen, yaitu variabel yang dipengaruhi oleh variabel independen. Adapun variabel independen yang digunakan mencakup rasio keuangan seperti *Debt to Equity Ratio* dan *Operational Efficiency Ratio*.

*Debt to Equity Ratio* digunakan untuk mengevaluasi leverage keuangan perusahaan dan dihitung dengan membagi total kewajiban perusahaan dengan ekuitas pemegang sahamnya. *Debt to Equity Ratio* merupakan metrik penting dalam keuangan perusahaan. Rasio ini merupakan ukuran sejauh mana perusahaan membiayai operasinya dengan utang daripada sumber dayanya sendiri. (Fernando, 2024). Rasio tersebut bila dikaji dalam *trade off theory* menyatakan bila nilai *Debt*

*to Equity Ratio* semakin tinggi, akan berdampak baik bagi perusahaan. Sebab utang menimbulkan beban bunga yang dapat menghemat pajak. Beban bunga dapat dikurangkan dari pendapatan sehingga laba sebelum pajak menjadi lebih kecil (Wikartika & Fitriyah, 2018). Keadaan tersebut didukung dengan pendapat (Kasmir, 2021) yang menyatakan nilai *Debt to Equity Ratio* yang tinggi bisa berdampak bagus bagi perusahaan. Kesimpulan tersebut menyatakan bahwa rasio *Debt to Equity Ratio* berpengaruh positif terhadap *Return on Equity*.

*Operational Efficiency Ratio* mencerminkan sejauh mana perusahaan mampu mengendalikan biaya operasionalnya agar tidak terlalu membebani pendapatan yang diperoleh (Ibrahim et al., 2022). Dalam konteks *signaling Theory*, yang dimuat dalam (Brigham & Houston, 2018b) nilai dari *Operational Efficiency Ratio* akan menjadi sinyal yang memuat informasi bahwa Semakin rendah nilai *Operational Efficiency Ratio*, semakin baik kinerja perusahaan, karena hal ini menunjukkan efisiensi yang tinggi dalam penggunaan sumber daya untuk menghasilkan pendapatan. Sebaliknya, nilai OER yang tinggi mengindikasikan inefisiensi, di mana perusahaan menghabiskan proporsi yang lebih besar dari pendapatannya untuk menutupi biaya operasional. Dalam teori tersebut bila disimpulkan menyatakan bahwa *Operational Efficiency Ratio* berpengaruh negative terhadap *Return on Equity*.

Objek penelitian berfokus pada perusahaan yang bergerak dalam sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI). ISSI adalah indeks yang mengukur kinerja harga dari seluruh saham syariah yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), baik di papan utama maupun papan

pengembangan. Indeks ini diluncurkan pada tahun 2000 dan merupakan salah satu indeks syariah tertua di Indonesia (Prasetyo, 2024). ISSI diluncurkan pada 12 Mei 2011. Konstituen ISSI adalah seluruh saham syariah yang terdaftar pada papan utama dan papan pengembangan Bursa Efek Indonesia. Berdasarkan data Bursa, terdapat 521 saham yang masuk dalam konstituen indeks ISSI periode 27 Februari 2023 (Ramadhani, 2023). Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) mencerminkan perkembangan pasar modal berbasis syariah yang terus menunjukkan pertumbuhan signifikan. Pada 2024, kapitalisasi pasar saham syariah mencapai Rp6.894,12 triliun, yang mencakup 60,65% dari total kapitalisasi pasar di Bursa Efek Indonesia. Hal ini menunjukkan peningkatan minat terhadap investasi berbasis syariah, didukung oleh pertumbuhan emiten yang konsisten mematuhi prinsip-prinsip syariah (OJK, 2023).

Perusahaan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang dipilih telah melewati proses sampling dengan menggunakan beberapa kriteria tertentu dalam pemilihan objeknya. diantaranya semua perusahaan yang dipilih menjadi objek harus terdaftar pada Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI), kemudian memiliki laporan keuangan minimal sepuluh tahun. Setelah disampling dipilih tiga perusahaan yang memiliki nilai aset paling tinggi yaitu PT Blue Bird Tbk, PT Berlian Laju Tanker Tbk dan PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.

PT Blue Bird Tbk (BIRD) merupakan bagian dari Blue Bird Group. Sebuah perusahaan induk yang melayani kebutuhan transportasi, mulai dari taksi, kontainer, alat berat, hingga logistik. Selanjutnya PT Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) merupakan perusahaan pelayaran multinasional, memulai operasi

komersialnya pada tahun 1981 dan melakukan IPO pada tahun 1990. Perusahaan ini menyediakan layanan pengiriman untuk mengangkut cairan dalam jumlah besar, seperti bahan kimia dan minyak. Terakhir PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. adalah perusahaan pelayaran dan logistik maritim yang terintegrasi di Indonesia. Perusahaan ini didirikan pada tahun 1977 dan berkedudukan di Jakarta. Perusahaan tersebut menyediakan jasa pelayaran, termasuk: Jasa angkutan laut, Agen perantara dan pencari muatan, Penyewaan kapal, Jasa konsultan pelayaran.

Data yang diambil dari ketiga perusahaan tersebut masing masing berjumlah sepuluh tahun dari 2014-2023 yang diolah dengan menggunakan metode penghitungan manual untuk menemukan variabel *Debt to Equity Ratio*, *Operational Efficiency Ratio* dan *Return on Equity*. data yang memuat rasio rasio tersebut disajikan dalam bentuk tabel supaya mudah untuk dipahami. Berikut penyajian rasio rasio tersebut dalam bentuk tabel.

**Tabel 1. 1**  
***Debt to Equity Ratio, Operational Efficiency Ratio dan Return on Equity pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) pada tahun 2014-2023***

Nama Perusahaan	No	Tahun	<i>Debt to Equity Ratio</i>		<i>Operational Efficiency Ratio</i>		<i>Return on Equity</i>	
PT Blue Bird Tbk	1	2014	-	0,990	-	0,6946	-	0,205
	2	2015	↓	0,653	↓	0,6945w	↓	0,192
	3	2016	↓	0,566	↑	0,714	↓	0,109
	4	2017	↓	0,322	↑	0,729	↓	0,0867
	5	2018	↓	0,321	↓	0,720	↑	0,0874
	6	2019	↑	0,373	↑	0,729	↓	0,058
	7	2020	↑	0,385	↑	0,837	↓	-0,031
	8	2021	↓	0,282	↓	0,778	↑	0,002
	9	2022	↑	0,288	↑	1,426	↑	0,068
	10	2023	↓	0,346	↑	1,465	↑	0,082

Dilanjutkan

Lanjutan Tabel 1.1

PT Berlian Laju Tanker Tbk	1	2014	-	-1,587	-	0,438	-	0,034
	2	2015	↑	1,747	↓	0,331	↑	5,086
	3	2016	↓	1,114	↓	0,239	↓	-0,328
	4	2017	↑	1,676	↓	0,193	↑	-0,294
	5	2018	↓	1,463	↑	0,231	↑	0,187
	6	2019	↓	1,199	↑	0,244	↓	-0,028
	7	2020	↑	1,367	↓	0,165	↓	-0,029
	8	2021	↓	1,193	↑	0,207	↑	0,184
	9	2022	↓	0,937	↑	0,262	↑	0,229
	10	2023	↑	0,614	↓	0,238	↑	0,271
PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	1	2014	-	0,306	-	0,722	-	0,069
	2	2015	↓	0,169	↓	0,669	↑	0,079
	3	2016	↓	0,113	↑	0,727	↓	0,038
	4	2017	↓	0,081	↓	0,692	↑	0,063
	5	2018	↑	0,120	↓	0,653	↑	0,125
	6	2019	↑	0,142	↑	0,665	↓	0,113
	7	2020	↓	0,101	↑	0,672	↓	0,082
	8	2021	↑	0,124	↑	0,651	↑	0,105
	9	2022	↓	0,119	↓	0,505	↑	0,217
	10	2023	↑	0,136	↓	0,457	↑	0,314

Sumber : Data laporan keuangan perusahaan yang diolah oleh peneliti

Keterangan:

- ↑ : Perkembangan laporan keuangan naik dari periode sebelumnya
- ↓ : Perkembangan laporan keuangan turun dari periode sebelumnya
- o : Mengalami masalah karena tidak sesuai dengan teori

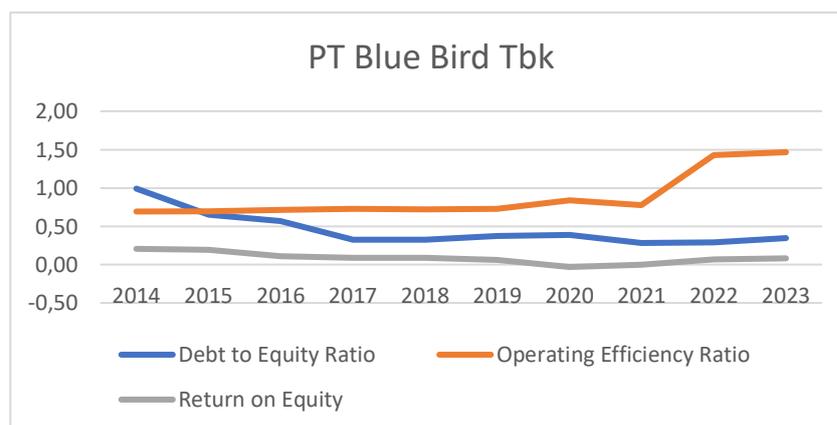
dari pemaparan data yang berbentuk tabel tersebut, bisa dilihat bahwa perkembangan ketiga perusahaan mengalami keadaan naik turun atau fluktuatif. Namun yang paling disorot adalah keadaan yang menyatakan bahwa data perkembangan perusahaan yang di ambil langsung dari laporan keuangan perusahaan ada yang arah perkembangannya bertentangan dengan teori yang ditetapkan oleh peneliti keadaan ini biasa disebut dengan riset gab pada penelitian. Pada PT Blue Bird Tbk bisa dilihat ada beberapa tahun dimana variabel independen baik itu *Debt to Equity Ratio* atau *Operating Efficiency Ratio* mengalami arah perkembangan yang tidak sesuai dengan *Return on Equity* yang dijadikan variabel

dependen pada penelitian. Keadaan yang paling mencolok terjadi antara tahun 2018 – 2021 dimana variabel *Debt to Equity Ratio* secara berturut turut arah perkembangannya tidak selaras dengan *Return on Equity*.

Selanjutnya di PT Berlian Laju Tanker Tbk terjadi keadaan yang lebih rumit dengan adanya dua variabel independen yang secara bersamaan arah lajunya bertentangan terhadap variabel dependen. Keadaan tersebut bisa dilihat jelas pada tahun 2018 dan secara berturut turut di tahun 2020 – 2022. Sedangkan pada perusahaan terakhir PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk kasusnya hampir sama dengan perusahaan Blue Bird dimana variabel independen baik itu *Debt to Equity Ratio* atau *Operaing Efficiency Ratio* mengalami arah perkembangan yang tidak sesuai dengan *Return on Equity*. Fenomena yang terjadi para arah perkembangan ketiga perusahaan tersebut menjadikan bentuk keraguan teori teori yang dipilih oleh peneliti apakah benar adanya. Untuk melihat arah perkembangan lebih lanjut dari bentuk fluktuasi varibel variabel yang diteliti, bisa dilihat melalui pemaparan grafik berikut.

**Grafik 1. 1**

***Debt to Equity Ratio, Operational Efficiency Ratio dan Return on Equity pada perusahaan PT Blue Bird Tbk***



Sumber : Data Olahan Keuangan Pt. Blue Bird Tbk

Grafik di atas menggambarkan perkembangan rasio *Debt to Equity Ratio*, *Operational Efficiency Ratio*, dan *Return on Equity* PT Blue Bird Tbk selama 2014–2023. *Debt to Equity Ratio* menunjukkan tren penurunan signifikan hingga 2018 dan stabil di level rendah hingga 2023, mencerminkan pengurangan utang terhadap ekuitas. *Operational Efficiency Ratio* relatif stabil hingga 2021, tetapi melonjak drastis pada 2022–2023, mencapai angka tertinggi lebih dari 1,4 pada 2023, yang mengindikasikan kenaikan biaya operasional lebih tinggi dibandingkan pendapatan. Sementara itu, *Return on Equity* sempat menurun hingga 2021 tetapi kembali meningkat pada 2022–2023, meskipun *Operational Efficiency Ratio* melonjak tajam. Hal ini menunjukkan bahwa faktor lain, seperti strategi manajemen atau efisiensi di area lain, berhasil mendorong peningkatan *Return on Equity*, meskipun teori efisiensi operasional biasanya memprediksi bahwa peningkatan *Operational Efficiency Ratio* akan menekan *Return on Equity*.

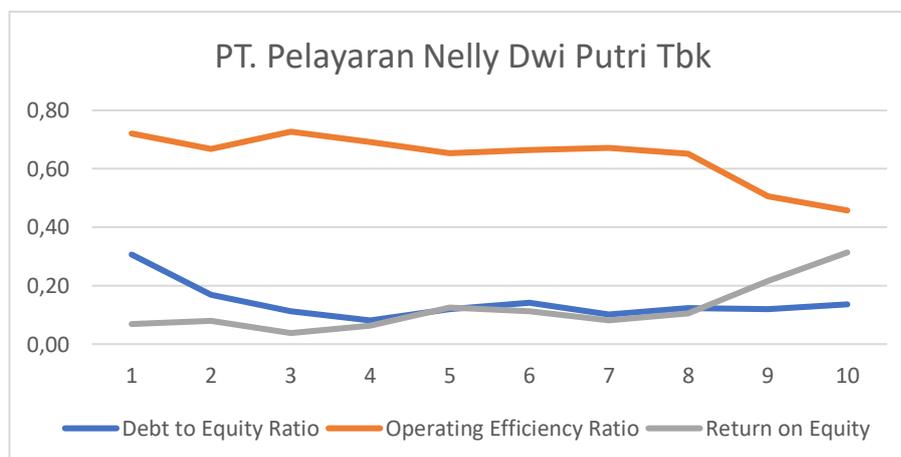
**Grafik 1. 2**  
***Debt to Equity Ratio, Operational Efficiency Ratio dan Return on Equity pada perusahaan PT Berlian Laju Tanker Tbk***



Sumber : Data Olahan Keuangan Pt. Berlian Laju Tanker

Grafik di atas menunjukkan perkembangan rasio *Debt to Equity Ratio*, *Operatiional Efficiency Ratio*, dan *Return on Equity* PT Berlian Laju Tanker Tbk selama 2014–2023. *Debt to Equity Ratio* menunjukkan fluktuasi yang signifikan, terutama pada 2015 dengan peningkatan tajam sebelum kembali menurun hingga 2023. *Operational Efficiency Ratio* cenderung stabil di level rendah sepanjang periode, menunjukkan efisiensi operasional yang relatif konsisten. *Return on Equity* menunjukkan lonjakan tajam pada 2015, tetapi kemudian mengalami penurunan hingga 2018 sebelum stabil pada level rendah hingga 2023. Pola ini menunjukkan bahwa meskipun *Debt to Equity Ratio* meningkat tajam pada 2015, yang sesuai dengan teori leverage keuangan, lonjakan *Return on Equity* pada tahun yang sama tampaknya lebih dipengaruhi oleh faktor lain seperti efisiensi pendapatan atau pengurangan biaya, mengingat *Operational Efficiency Ratio* tetap rendah dan stabil. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antar-rasio keuangan dalam perusahaan ini dipengaruhi oleh dinamika lain di luar teori yang umum digunakan.

**Grafik 1. 3**  
***Debt to Equity Ratio, Operational Efficiency Ratio dan Return on Equity pada perusahaan PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk***



Sumber : Data Olahan Keuangan Pt. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.

Grafik di atas menampilkan kinerja keuangan PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk yang diukur melalui tiga rasio, yaitu rasio utang terhadap ekuitas, rasio efisiensi operasional, dan tingkat pengembalian ekuitas. Rasio utang terhadap ekuitas mengalami penurunan pada awal periode hingga mendekati titik stabil dengan sedikit peningkatan di akhir periode. Rasio efisiensi operasional menunjukkan tren penurunan yang signifikan, mencerminkan peningkatan efisiensi dalam operasional perusahaan. Sementara itu, tingkat pengembalian ekuitas secara konsisten meningkat terutama di paruh akhir periode, yang mengindikasikan peningkatan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari ekuitas pemegang saham. Secara keseluruhan, grafik ini mengilustrasikan pengelolaan keuangan yang lebih baik dengan efisiensi yang meningkat dan profitabilitas yang menguat.

Penelitian terdahulu yang mendasari peneliti untuk mengetahui dan menganalisis lebih lanjut terkait variabel ini berasal dari Owner: riset dan jurnal akuntansi karya Jony dengan judul “Analisis Current Ratio, Debt to Equity, Firm Size dan Working Capital terhadap Return on Equity pada perusahaan transportasi”. dalam penelitian tersebut dinyatakan bahwa secara parsial diperoleh nilai t-hitung sebesar 7,153 lebih kecil dari t-tabel 2,021 dengan tingkat signifikan lebih kecil dari probabilitas ( $0,000 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity*. Sedangkan secara simultan, variabel *Current Ratio*, *Debt to Equity*, *Firm Size* dan *Working Capital* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity*. Hal ini dibuktikan dengan nilai F-hitung sebesar 14,951 lebih besar dari F-tabel sebesar

2,87 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,00 lebih kecil dari 0,05. Ini diperjelas dengan hasil uji koefisien determinasi dimana secara simultan semua variabel independen bisa menggambarkan variabel dependen sebesar 63,1% dan sisanya oleh faktor lain.

Dari paparan latar belakang penelitian tersebut, peneliti bermaksud untuk melakukan penelitian dengan judul **“Menganalisis *Return on Equity* (ROE) melalui *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Operational Efficiency Ratio* (OER) pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2014-2023”**.

## **B. Rumusan Masalah Penelitian**

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti bermaksud mengidentifikasi seberapa besar Pengaruh *Debt to Equity Ratio* dan *Operational Efficiency Ratio* terhadap *Return on Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2018-2023. Oleh karena itu, peneliti dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Seberapa Besar pengaruh *Debt to Equity Ratio* secara parsial terhadap *Return on Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2014-2023?
2. Seberapa Besar pengaruh *Operational Efficiency Ratio* secara parsial terhadap *Return on Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2014-2023?
3. Seberapa Besar pengaruh *Debt to Equity Ratio* dan *Operational Efficiency Ratio* secara simultan terhadap *Return on Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi

dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2014-2023?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pemaparan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui dan Menganalisis pengaruh *Debt to Equity Ratio* secara parsial terhadap *Return on Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2014-2023?
2. Mengetahui dan Menganalisis pengaruh *Operational Efficiency Ratio* secara parsial terhadap *Return on Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2014-2023?
3. Mengetahui dan Menganalisis pengaruh *Debt to Equity Ratio* dan *Operational Efficiency Ratio* secara simultan terhadap *Return on Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2014-2023?

### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara akademis maupun praktis:

1. Kegunaan Teoritis
  - a. Mendeskripsikan pengaruh *Debt to Equity Ratio* dan *Operational Efficiency Ratio* terhadap *Return on Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Tahun 2018-2023;

- b. Menjadi informasi dan bahan referensi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan *Debt to Equity Ratio*, *Operational Efficiency Ratio* dan *Return on Equity*.

## 2. Kegunaan Praktis

- a. Bagi perusahaan, hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi pihak manajemen sebagai bahan pertimbangan atau dasar dalam upaya meningkatkan kinerja perusahaan. Kinerja yang baik dapat dilihat dari rasio keuangan yang baik akan menunjukkan prospek di masa depan dan dapat menarik minat investor;
- b. Bagi investor penelitian ini diharapkan bisa dijadikan alat bantu analisis terhadap saham yang dijual belikan dalam pasar modal melalui variabel variabel ini, sehingga para insvestor dapat memilih investasi yang tepat
- c. Bagi masyarakat umum menjadi bahan pertimbangan untuk melakukan investasi di pasar modal.
- d. Bagi pemerintah, hasil ini dapat menjadi bahan pertimbangan tambahan dalam perumusan kebijakan guna menjaga stabilitas ekonomi dan moneter.