

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aktivitas ekonomi suatu negara tidak terlepas dari pergerakan barang dan jasa yang terjadi baik di dalam maupun luar negeri. Arus keluar dan masuk barang menjadi bagian penting dalam mendukung proses produksi, distribusi, serta pemenuhan kebutuhan domestik. Perubahan dalam arus barang tersebut mencerminkan tingkat aktivitas ekonomi dan berpotensi memengaruhi kinerja berbagai sektor usaha. Arus keluar dan masuk barang tersebut dapat tercermin melalui aktivitas ekspor dan impor, yang digunakan sebagai indikator untuk menggambarkan dinamika pergerakan barang dan aktivitas ekonomi suatu negara. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS, 2022), ekspor merupakan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean (aktivitas yang berhubungan dengan pengawasan barang yang masuk atau keluar dari daerah pabean sesuai Undang-undang yang berlaku) Indonesia ke luar negeri, sedangkan impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean Indonesia dari luar negeri. Data ekspor dan impor digunakan untuk menggambarkan pergerakan arus barang serta aktivitas ekonomi yang berkaitan dengan produksi dan distribusi. Berikut melalui perkembangan ekspor dan impor Indonesia selama periode 2022–2024 sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1.1.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Gambar 1. 1 Perkembangan Ekspor dan Impor Indonesia per 2022-2024 (US\$)



Sumber: BPS (2023-2024)

Pada Gambar 1.1 terlihat perkembangan ekspor dan impor Indonesia tahun 2022-2024. Dari sisi ekspor, nilai ekspor Indonesia pada tahun 2022 sebesar US\$ 291.904,3 juta mengalami penurunan sebesar 11,33% menjadi US\$ 258.818,9 juta pada di tahun 2023. Penurunan ekspor pada tahun 2023, salah satu akibatnya adalah menurunnya harga komoditas seperti batu bara dan minyak kelapa sawit. Harga komoditas yang rendah mendorong penurunan nilai ekspor di Indonesia. Selain itu melemahnya kinerja ekspor juga tidak lepas dari penurunan permintaan pasar internasional, terutama dari Tiongkok (Statistik Perdagangan Luar Negeri Indonesia, 2023). Selanjutnya, pada tahun 2024 ekspor kembali mengalami peningkatan sebesar 2,27% menjadi US\$ 264.703,0 juta. Negara tujuan ekspor terbesar masih didominasi Tiongkok dengan nilai US\$ 62.335,1 juta (25,66%), terutama untuk komoditas besi/baja, lignit, dan batubara (Badan Pusat Statistik, 2024).

Sementara itu, dari sisi impor, nilai impor Indonesia pada tahun 2022 sebesar US\$ 237.447,1 juta mengalami penurunan sebesar 6,55% pada tahun 2023 menjadi US\$ 221.885,7 juta. Pada tahun 2024, impor kembali meningkat sebesar 5,31% menjadi US\$ 233.659,5 juta. Impor terbesar berasal dari bahan baku dan penolong, yang menunjukkan peran impor dalam menopang aktivitas produksi domestik. Dilihat dari peranannya terhadap total impor, kontribusi tertinggi masih didominasi oleh Tiongkok, diikuti oleh

Jepang dan Singapura (BPS, 2024). Tren peningkatan impor menunjukkan bahwa permintaan domestik terhadap barang konsumsi, bahan baku, dan barang modal terus tumbuh.

Perkembangan ekspor dan impor yang sempat berfluktuasi namun kembali meningkat pada tahun 2024 menunjukkan adanya peningkatan arus barang dan aktivitas usaha. Peningkatan nilai ekspor dan impor tersebut mengindikasikan meningkatnya volume produksi, distribusi, serta penggunaan kapasitas operasional perusahaan. Kondisi ini berdampak langsung pada kinerja perusahaan, karena aktivitas usaha yang lebih tinggi berpotensi meningkatkan pendapatan dan efisiensi operasional. Menurut Hery (2022), kinerja perusahaan merupakan hasil yang dicapai oleh perusahaan dalam mengelola sumber daya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan perusahaan.

Salah satu cara menilai kinerja perusahaan dapat dilihat dari profitabilitasnya. Profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menilai efektivitas suatu kegiatan usaha dalam menghasilkan laba. Dalam penelitian ini profitabilitas diukur dengan *Return on assets (ROA)*. “*Return on assets (ROA)* adalah rasio yang digunakan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan aset yang dimilikinya” (Murthi *et al.*, 2021). “Semakin tinggi *Return on Assets* menunjukkan semakin optimal perusahaan dalam menghasilkan laba dari aset yang dimilikinya (Gustivodan Dul, 2022). “Apabila rasio *ROA* rendah menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari penggunaan aset nya kurang produktif, tidak efisien, dan kondisi seperti ini akan mempersulit keuangan perusahaan dalam sumber pendanaan internal untuk investasi” (Dewi *et al.*, 2020). Berikut merupakan grafik Rata-Rata *Return on Assets (ROA)* per Sektor yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2022-2024:

Tabel 1. 1 Rata-rata *ROA* per Sektor yang Terdaftar di BEI Tahun 2022-2024

No.	Sektor	ROA (%)		
		2022	2023	2024
1.	<i>Basic Materials</i>	0,004	0,382	0,968
2.	<i>Consumer Cyclicals</i>	-0,008	-7,533	-9,062
3.	<i>Consumer Non-Cyclicals</i>	0,038	6,652	2,962
4.	<i>Energy</i>	0,07	6,509	1,559
5.	<i>Financials</i>	-0,014	-1,939	-1,972
6.	<i>Healthcare</i>	0,078	4,553	1,106
7.	<i>Industrials</i>	0,041	3,088	2,437
8.	<i>Infrastructures</i>	-0,087	-9,591	2,258
9.	<i>Properties & Real Estate</i>	0,017	2,664	1,530
10.	<i>Technology</i>	-0,02	-3,725	-15,12
11.	<i>Transportation & Logistic</i>	0,109	2,608	3,792

Sumber: BEI dalam *Yearly Statistics* (2022-2024)

Pada Tabel 1.1 merupakan Rata-rata *Return on Assets (ROA)* per sektor yang terdaftar di BEI selama tahun 2022 hingga 2023. Secara keseluruhan, dari 11 sektor terdapat dua sektor yang menunjukkan kenaikan *ROA* berturut-turut dari tahun 2022 hingga 2024, diantaranya sektor *Basic Materials* dan sektor *Transportation & Logistics*. *ROA* sektor *Basic Materials* pada tahun 2022 sebesar 0,004% meningkat menjadi 0,382% di 2023, dan dilanjut pada tahun 2024 sebesar 0,968 %. Sedangkan sektor *Transportation & Logistics*, naik dari 0,109% di tahun 2022 menjadi 2,608% di tahun 2024. Sektor lain nya mengalami kenaikan dan penurunan dari tahun 2022 sampai 2024, seperti pada sektor *Consumer Non- Cyclicals*, *energy*, *Healthcare*, *Industrials*, dan *Property and Real Estate* bahkan ada beberapa sektor yang memiliki nilai *ROA* negatif seperti sektor *Consumer Cyclicals*, *Financials*, *Infrastructures*, dan *Technology*. Hal ini yang menjadi alasan peneliti tertarik untuk meneliti pada objek penelitian sektor *Transportation & Logistics* karena pada sektor *Transportation & Logistics* menunjukkan peningkatan *ROA* selama tahun 2022-2024 serta memiliki nilai *ROA* yang lebih tinggi dibanding sektor *Basic Materials*. Hal ini

mengindikasikan bahwa sektor *Transportation & Logistics* memiliki kemampuan yang lebih baik dalam memaksimalkan penggunaan aset yang dimiliki untuk menghasilkan laba.

Peningkatan *ROA* dari sektor *Transportation & Logistics* didukung dengan perkembangan transportasi nasional tahun 2022- 2024. Berikut merupakan perkembangan transportasi nasional 2022-2024:

Gambar 1. 2 Perkembangan Penumpang Angkutan Udara, Laut, Darat 2022-2024 (ribu orang)



Sumber: BPS (2022-2024)

Gambar 1.1 menunjukkan perkembangan penumpang angkutan udara (domestik dan internasional), laut, darat tahun 2022-2024. Terlihat jumlah penumpang angkutan udara tahun 2022 meningkat dari 29.830 ribu orang menjadi 39.139 ribu orang di tahun 2023, dan kembali naik ke 41.346 ribu orang di 2024. Penumpang angkutan laut juga meningkat dari 17.824 tahun 2022 ke 19.907 ribu orang di 2023, lalu 2024 sebanyak 25.902 ribu orang. Pada angkutan darat bertambah dari tahun 2022 sebanyak 277.115 ribu orang ke 371.538 ribu orang pada 2023, dilanjut pada tahun 2024 sebanyak 504.643 ribu orang penumpang. Secara keseluruhan, grafik tersebut memperlihatkan kenaikan yang berturut-turut pada tahun 2022-2024 pada jumlah penumpang baik dari angkutan udara, laut, darat.

Kenaikan jumlah penumpang turut terpengaruh penurunan harga tiket pesawat hingga potongan harga (BPS, 2025). Dilansir dari Tempo.co "Pelaksana tugas Kepala BPS, Amalia Adininggar Widyasanti mengatakan penurunan harga tiket pesawat penerbangan dalam negeri turut memberikan andil pada peningkatan penumpang angkutan domestik. Selain itu, kenaikan jumlah angkutan kereta api dan angkutan laut juga terpengaruh diskon harga tiket. Serta Kementerian Perhubungan memberikan tiket gratis kapal laut pada 100 ruas trayek tertentu untuk momen libur Natal" (Pelaksana tugas Kepala BPS Amalia Adininggar Widyasanti berita Tempo.co , 2025).

Perkembangan transportasi nasional juga dapat dilihat dari perkembangan barang angkutan dalam negeri, berikut merupakan perkembangan barang angkutan dalam negeri tahun 2022-2024:

Gambar 1. 3 Perkembangan Barang Angkutan Dalam Negeri 2022-2024 (ribu ton)



Sumber: BPS (2022-2024)

Pada Gambar 1.3 menunjukkan perkembangan barang angkutan dalam negeri 2022-2024. Pada angkutan udara meningkat dari 600 ribu ton di 2022 ke 611 ribu ton di 2023, dilanjut pada tahun 2024 664 ribu ton. Pada angkutan laut juga meningkat dari 320.646 ribu ton di 2022 menjadi 351.019 ribu ton di 2023, dilanjut sebanyak 379.238 ribu ton pada tahun 2024. Angkutan darat juga mengalami kenaikan, dari 61.906 ribu ton pada 2022 ke 67.164 di 2023, lalu pada 2024 meningkat menjadi 73.494 ribu ton.

Dilihat dari Gambar 1.2 dan Grafik 1.3, baik jumlah penumpang maupun barang pada angkutan (domestik dan internasional), laut, dan darat meningkat berturut-turut sepanjang 2022–2024. Peningkatan volume penumpang dan arus barang lintas moda tersebut menunjukkan pemulihhan dan aktivitas transportasi dan logistik yang semakin kuat. Menurut Ketua Umum INACA Denon Prawiraatmadja di Jakarta, mengatakan “Transportasi udara atau penerbangan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap berbagai aspek kehidupan di seluruh dunia dan menjadi salah satu pilar utama dalam mendukung kemajuan dan konektivitas global” (Antaranews.com, 2024). Sementara itu, INSA memproyeksikan pertumbuhan kinerja industri pelayaran atau transportasi laut berkisar 5% pada 2024, atau sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional” (Kontan.co.id, 2024).

Dalam sektor transportasi dan logistik, peningkatan aktivitas angkutan penumpang dan barang melalui moda udara, laut, dan darat menunjukkan adanya perkembangan dan pertumbuhan sektor transportasi dan logistik yang semakin signifikan. Logistik juga memiliki peran strategis dalam pengelolaan rantai pasok, salah satunya melalui aktivitas *warehousing* atau pergudangan. Pergudangan berperan sebagai simpul utama dalam rantai pasok (*supply chain*), tempat barang disimpan sementara sebelum didistribusikan ke pasar atau konsumen akhir. Perkembangan sektor logistik yang pesat juga tercermin dari data Badan Pusat Statistik (BPS), yang menyatakan bahwa “Sektor transportasi dan pergudangan pada tahun 2022 mengalami pertumbuhan tertinggi dari sisi produksi, yakni

mencapai 19,87 persen” (tempo.co, 2023). Kondisi ini menunjukkan meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi dan pergudangan seiring dengan naiknya aktivitas perdagangan dan distribusi barang. *Chairman Supply Chain Indonesia (SCI)*, Setijadi, turut memperkirakan bahwa sektor ini akan terus tumbuh, khususnya pada bidang usaha logistik, sejalan dengan meningkatnya arus barang dan kebutuhan efisiensi rantai pasok. “Selanjutnya, BPS juga mencatat bahwa pada triwulan I tahun 2023, sektor transportasi dan pergudangan tumbuh signifikan sebesar 15,93 persen secara tahunan (year-on-year/yoY), sehingga menjadikannya sebagai sektor dengan pertumbuhan tertinggi dibanding sektor lainnya. Dilihat dari subsektornya, pertumbuhan ini ditopang oleh melonjaknya angkutan rel yang mencapai 51,09 persen (yoY). Peningkatan tersebut didorong oleh naiknya jumlah penumpang dan volume barang yang diangkut, seiring dengan penghapusan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM), yang berdampak positif terhadap mobilitas dan distribusi logistik” (antaranews.com, 2023).

Fenomena pertumbuhan logistik juga dapat dilihat dari perkembangan aktivitas pergudangan, khususnya gudang tertutup dan *cold storage*. “Pada tahun 2023, volume gudang tertutup atau *cold storage* yang disewakan cenderung menunjukkan tren peningkatan pada triwulan I, II, dan IV dengan indeks masing-masing sebesar 100,00; 100,68; dan 106,19. Meskipun demikian, terjadi penurunan volume pada triwulan III sebesar 0,59 persen, yang mengindikasikan adanya penyesuaian sementara dalam aktivitas penyimpanan barang” (BPS. 2023). “Memasuki tahun 2024, volume gudang tertutup atau *cold storage* yang disewakan menunjukkan pola yang fluktuatif. Peningkatan volume tertinggi terjadi pada triwulan I sebesar 4,86 persen, sementara penurunan terdalam terjadi pada triwulan III sebesar 2,83 persen. Fluktuasi ini mencerminkan dinamika permintaan logistik dan pergudangan yang dipengaruhi oleh kondisi ekonomi, pola distribusi barang, serta kebutuhan penyimpanan khusus, terutama untuk produk pangan dan barang yang memerlukan pengendalian suhu” (BPS, 2024).

Secara keseluruhan, perkembangan sektor logistik yang mencakup transportasi dan *warehousing* menunjukkan bahwa logistik tidak hanya berfungsi sebagai pendukung distribusi, tetapi juga sebagai faktor kunci dalam menjaga kelancaran rantai pasok nasional. Peningkatan aktivitas pergudangan menjadi bukti bahwa pertumbuhan logistik berjalan seiring dengan meningkatnya volume perdagangan dan kebutuhan efisiensi distribusi barang di berbagai sektor ekonomi.

Salah satu tujuan perusahaan didirikan adalah untuk menghasilkan keuntungan semaksimal mungkin. Maka dari itu perusahaan akan berusaha memaksimalkan perolehan profit atau labanya. Kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dapat dilihat dari profitabilitas perusahaan tersebut. Profitabilitas yang diukur dengan *ROA* menurut Eforis dan Pioleta (2021) “adalah kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari pemanfaatan aset yang dimilikinya”. “Kemampuan perusahaan menghasilkan laba ini juga menjadi tolak ukur untuk masa mendatang perusahaan dalam menghasilkan laba yang semakin besar” (Murthi et al., 2021). “Kemampuan perusahaan memperoleh profit ini menunjukkan apakah perusahaan mempunyai prospek yang baik atau tidak dimasa yang akan datang” (Putra dan Badjra dalam Sukadana dan Triaryati, 2021). “Rasio profitabilitas bertujuan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu, juga bertujuan untuk mengukur tingkat efektifitas manajemen dalam menjalankan operasional perusahaannya” (Masyitah dan Harahap, 2021). Hasil pengukuran tersebut dapat dijadikan evaluasi kinerja manajemen selama ini, apakah mereka telah bekerja secara efektif atau tidak dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan (Kasmir dalam Masyitah dan Harahap, 2021).

Profitabilitas yang diukur dengan *ROA* penting bagi perusahaan untuk mengukur kemampuan menghasilkan laba dari aset yang dimilikinya. Perusahaan dengan laba tinggi serta dapat memanfaatkan asetnya secara optimal berpotensi meningkatkan kinerja secara berkelanjutan. Dalam sektor transportasi & logistik, laba yang dihasilkan memberi ruang

bagi pada pengembangan usaha, misalnya peremajaan/penambahan armada (pesawat, kapal, truk, gerbong), modernisasi fasilitas (gudang ber-automation, *cold chain*, peralatan bongkar muat di pelabuhan), ekspansi jaringan layanan (rute baru, *hub* dan *cross-dock*), serta digitalisasi operasional (*route optimization*, TMS/WMS). Keberhasilan menghasilkan laba yang tinggi juga memungkinkan perusahaan membagikan dividen yang lebih baik kepada pemegang saham serta mendorong kenaikan harga saham, sehingga menciptakan nilai tambah bagi investor. Hal ini menjadi insentif bagi investor untuk tetap berinvestasi dan mendukung keberlanjutan perusahaan. Dengan profitabilitas yang tinggi, perusahaan juga lebih mudah menarik investor baru, contohnya konversi armada ke EV atau LNG yang lebih ramah lingkungan yang menunjukkan komitmen pada efisiensi dan keberlanjutan. Selain itu, perusahaan dengan profitabilitas tinggi dan meningkat cenderung memiliki reputasi pasar yang baik, sehingga meningkatkan kepercayaan kreditur untuk penyediaan pembiayaan di masa mendatang.

Profitabilitas yang diukur dengan *ROA* juga penting bagi investor karena semakin meningkatnya *return on assets* perusahaan, mencerminkan kesehatan finansial serta potensi pertumbuhan perusahaan. Ketika perusahaan mampu menghasilkan laba yang konsisten atau meningkat, hal ini memberi keyakinan bahwa perusahaan dikelola dengan baik dan mampu mengatasi tantangan pasar (misalnya volatilitas *freight rate*, biaya bahan bakar, atau perubahan regulasi). Laba yang tinggi juga memungkinkan perusahaan memberikan dividen yang semakin baik dan berkontribusi pada kenaikan harga saham, sehingga memberi peluang *capital gain* bagi investor yang hendak melakukan aksi jual. Para pemegang saham dan investor menjadi lebih tenang terhadap risiko kebangkrutan. Semakin tinggi profitabilitas juga memungkinkan perusahaan meluncurkan proyek/aksi korporasi baru yang menarik minat investor, seperti akuisisi kapal/pesawat/truk untuk memperluas kapasitas, diversifikasi bisnis ke usaha lain guna memperkuat sumber pendapatan perusahaan. Investor baru berpotensi memperoleh manfaat dari peningkatan

pendapatan di masa depan seiring volume pengiriman dan mobilitas penumpang yang tumbuh.

Profitabilitas yang diukur dengan *ROA* juga penting bagi kreditur. Perusahaan yang mampu meningkatkan *ROA* nya artinya perusahaan memiliki kemampuan menghasilkan laba yang tinggi memberi keyakinan kepada kreditur dalam proses pemberian pinjaman karena mencerminkan kapasitas debitur memenuhi kewajiban keuangan (pembayaran bunga dan pokok). Semakin besar profitabilitas perusahaan, semakin kecil risiko gagal bayar, sehingga kreditur lebih yakin untuk menyediakan pendanaan investasi, misalnya untuk mendatangkan kapal/pesawat baru, menambah armada truk, atau mengembangkan fasilitas pelabuhan/gudang. Dengan demikian, profitabilitas bukan hanya berfungsi sebagai ukuran kinerja keuangan, tetapi juga sebagai indikator kelayakan kredit yang membantu kreditur memitigasi risiko sekaligus mendukung pembiayaan ekspansi pada sektor transportasi & logistik.

Salah satu contoh perusahaan yang berhasil dalam meningkatkan profitabilitasnya adalah PT Blue Bird Tbk (kode saham: BIRD). “PT Blue Bird Tbk (BIRD) meraup laba bersih Rp 364 miliar sepanjang 2022. Kenaikan ini 40 kali lipat dibandingkan 2021 (*year on year/oy*) Rp 9 miliar. Hasil ini menandakan konsistensi perse*ROA*n dalam menjaga pertumbuhan *double* digit selama tiga tahun berturut-turut. Di usianya ke-50 tahun ini, Bluebird berhasil mencatatkan pendapatan bersih sebesar Rp 3,59 triliun atau tumbuh 62 persen dibandingkan pendapatan tahun sebelumnya Rp 2,2 triliun. Perseroan juga membukukan peningkatan EBITDA yang signifikan hingga dua kali lipat menjadi Rp 868 miliar dari Rp 432 miliar dibandingkan tahun 2021. Pertumbuhan ini didukung oleh meredanya kasus COVID-19 dan pencabutan aturan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Pencapaian tersebut diraih seiring dengan upaya perseroan mempertahankan posisi kas dan neraca yang sehat dan kuat. Bahkan pencapaian ini lebih tinggi dibandingkan periode pra-pandemi di tahun 2019 Bluebird mencetak keuntungan

sebesar Rp 317 miliar (kumparan.com, 2023)”. “PT Blue Bird Tbk (BIRD) mendulang laba bersih sebesar Rp593 miliar pada 2024. Raihan ini meningkat 28 persen secara tahunan atau year on year (yoY). Peningkatan laba bersih tersebut seiring dengan capaian pendapatan perusahaan sebesar Rp5,04 triliun pada 2024 atau tumbuh 14 persen dibanding tahun sebelumnya. Hasil ini menandakan konsistensi perusahaan dalam menjaga pertumbuhan double digit selama tiga tahun berturut-turut. Ini juga didorong oleh ekspansi dan diversifikasi layanan bisnis, meningkatnya permintaan, serta optimalisasi teknologi (Idxchannel.com, 2025)”. Pada rasio profitabilitas BIRD, *Return on Asset (ROA)* tercatat naik signifikan pada 2022-2024 terlihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1.2 *Return on Assets* BIRD Tahun 2022-2024

<i>Return on Assets</i> BIRD Tahun 2022-2024			
2021	2022	2023	2024
0,0013	0,0540	0,0640	0,0740

Sumber: Laporan Keuangan BIRD 2022-2024 (data diolah)

Pada Tabel 1.2 terlihat *ROA* pada BIRD tahun 2021 meningkat ke 0,0540 pada tahun 2022. Peningkatan *ROA* pada tahun 2021 ke 2022 tersebut membantu BIRD memperoleh dukungan dari pihak ketiga. “Pada tahun 2023 PT Bank HSBC Indonesia (HSBC Indonesia) menyalurkan pinjaman berjangka (*Term Loan*) sebesar Rp 350 miliar, termasuk di dalamnya pinjaman hijau berjangka (*Green Term Loan*) senilai Rp 50 miliar kepada PT Blue Bird Tbk dan Anak Perusahaan (BIRD) yang akan digunakan untuk mengakuisisi kendaraan listrik (*Electric Vehicle/EV*). *Green Term Loan* diharapkan dapat mengkatalisasi visi BIRD untuk memperluas dan merevitalisasi armada taksi dan penyewaan mobilnya, dengan memperbanyak armada kendaraan listriknya. Langkah strategis BIRD tidak hanya akan mendukung pertumbuhan usaha, tetapi juga sejalan

dengan tujuan untuk mengurangi emisi CO₂ perusahaan sebesar 50% pada 2030 serta mewujudkan komitmen untuk meningkatkan proporsi kendaraan listrik menjadi 10% dari total armadanya pada tahun 2030 (Keuangan.kontan.co.id, 2023)”.

Kenaikan laba ini tidak hanya memberikan dukungan bagi peningkatan profitabilitas, tetapi juga memberikan manfaat langsung kepada pemegang saham dan investor dalam bentuk potensi kenaikan dividen yang lebih besar. “RUPST Bluebird menyetujui pembagian dividen sebesar Rp228 miliar atau Rp91 per lembar saham. Pembagian dividen tunai ini setara dengan 50,27 persen dari laba bersih entitas induk tahun 2023 sebesar Rp453 miliar dan akan diberikan kepada pemegang saham yang tercatat pada Daftar Pemegang Saham Bluebird pada tanggal 27 Juni 2024, dengan pembayaran yang akan dilakukan pada tanggal 12 Juli 2024. Bluebird membagikan dividen sebagai komitmen, penghargaan, serta memberikan nilai tambah kepada pemegang saham atas kepercayaan yang telah diberikan kepada Perseroan dalam menghadapi tantangan dan mampu bertumbuh dengan cepat (Bluebirdgroup.com, 2024)”.

Berdasarkan contoh diatas, maka sangat penting dalam meneliti profitabilitas perusahaan untuk menilai seberapa efisien perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari aset yang dimilikinya. Pada penelitian ini, terdapat 3 variabel yang diperkirakan dapat mempengaruhi profitabilitas (*ROA*), yaitu likuiditas (*CR*), pertumbuhan penjualan (*SG*), dan dewan komisaris independen.

Variabel pertama yang diperkirakan memiliki pengaruh terhadap profitabilitas adalah likuiditas. Menurut Weygandt et al. (2022), “likuiditas adalah kemampuan jangka pendek perusahaan untuk membayar kewajiban yang jatuh tempo dan untuk memenuhi kebutuhan kas yang tidak terduga”. Semakin optimal kinerja perusahaan, kemampuannya membayar liabilitas jangka pendek pun akan semakin memadai. Dalam penelitian ini, likuiditas diukur menggunakan *Current Ratio (CR)*. “*CR* dapat digunakan untuk mengukur likuiditas perusahaan dan kemampuan perusahaan dalam membayar liabilitas jangka

pendeknya menggunakan aset lancarnya” (Weygandt et al., 2022). Menurut Weygandt et al. (2022), “*CR* dihitung dengan membagi aset lancar dengan kewajiban lancar yang dimiliki perusahaan”.

CR yang tinggi menunjukkan perusahaan memiliki kemampuan yang tinggi untuk membayar utang jangka pendek menggunakan aset lancar yang dimiliki. *Current ratio* yang tinggi artinya *current asset* lebih besar dibandingkan dengan *current liabilities* perusahaan. Salah satu contoh *current asset* adalah kas, kas yang besar dapat digunakan untuk mendukung kegiatan operasional perusahaan, misalnya pada sektor transportasi menggunakan kas sebagai uang muka (*down payment*) penambahan armada. Pembayaran uang muka tersebut memungkinkan perusahaan memperoleh armada tambahan, sehingga kapasitas perusahaan dalam memberikan layanan transportasi dan logistik meningkat. Peningkatan kapasitas ini pada akhirnya mendorong kenaikan pendapatan perusahaan. Selain itu, armada baru umumnya membutuhkan perawatan yang lebih sedikit. Dengan demikian, perusahaan dapat mengalami penurunan beban perbaikan dan pemeliharaan. Peningkatan pendapatan disertai dengan penurunan beban perbaikan dan pemeliharaan, maka laba bersih perusahaan mengalami peningkatan. Peningkatan laba bersih yang lebih besar dibandingkan dengan total aset yang digunakan menunjukkan bahwa perusahaan berhasil menghasilkan keuntungan yang lebih optimal dari asetnya, sehingga *return on assets (ROA)* perusahaan juga meningkat. Dari penjelasan tersebut, semakin tinggi *Current Ratio*, maka semakin tinggi juga *ROA* perusahaan. Hal ini sejalan dengan penelitian Aryo dan Mulia (2021), menunjukkan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap profitabilitas. Sedangkan, penelitian Nadila dan Hapsari (2022), menunjukkan bahwa likuiditas berpengaruh negatif terhadap profitabilitas.

Variabel kedua yang diperkirakan mempengaruhi profitabilitas adalah pertumbuhan penjualan. *Sales growth* merupakan pertumbuhan penjualan dari tahun ke tahun dalam perusahaan (Mufalichah dan Nurhayati, 2022). *Sales growth* atau

pertumbuhan penjualan dihitung dengan cara mengurangi penjualan di periode ini dengan penjualan di periode sebelumnya, kemudian dibagi dengan penjualan periode sebelumnya (Danri et al., 2022). Semakin tinggi *sales growth* perusahaan, maka mengindikasikan bahwa terjadi penjualan yang meningkat dari periode saat ini dibanding periode sebelumnya artinya perusahaan mampu memenuhi permintaan pasar (Andinata, 2021). Agar perusahaan mampu memenuhi permintaan pasar, maka perusahaan perlu menerapkan strategi yang tepat untuk meningkatkan volume layanan dan menjaga keunggulan bersaing. Salah satu contoh pada sektor transportasi dan logistik adalah inovasi *multicat hybrid power vessel* dilakukan melalui penggabungan beberapa fungsi kapal, seperti *Anchor Handling Tug* (AHT) yang berfungsi untuk menangani dan memasang jangkar serta melakukan penarikan (*towing*) *rig* atau struktur lepas pantai, *Anchor Handling Tug Supply* (AHTS) yang selain menjalankan fungsi anchor handling juga berperan sebagai kapal suplai untuk mengangkut material dan logistik operasional *offshore*, *watchdog vessel* yang berfungsi sebagai kapal pengawas untuk menjaga keamanan area operasional dan mencegah risiko tabrakan maupun gangguan dari kapal lain, serta *fire fighting vessel* yang berfungsi sebagai kapal pemadam kebakaran di laut dengan sistem penyemprotan air atau busa bertekanan tinggi. Sehingga kebutuhan beberapa kapal operasional dapat disederhanakan dan dipenuhi hanya dengan satu unit kapal multifungsi. Kapal *multicat hybrid* tersebut memperoleh tenaga melalui rekayasa sistem power yang tidak sepenuhnya bergantung pada konsumsi bahan bakar, melainkan dengan memanfaatkan tenaga dari *main engine* yang disimpan dalam baterai dan digunakan saat kapal beroperasi pada kecepatan rendah (*slow speed*). Penerapan teknologi ini mendukung efisiensi energi serta pengurangan emisi karbon, sehingga mencerminkan praktik operasional yang lebih ramah lingkungan. Keunggulan tersebut meningkatkan daya tarik layanan perusahaan dan mendorong meningkatnya minat klien, yang berdampak pada peningkatan volume layanan.

Peningkatan volume layanan tersebut berkontribusi terhadap kenaikan pendapatan perusahaan dalam memaksimalkan pemanfaatan asetnya. Di sisi lain, konsumsi bahan bakar berbasis teknologi hybrid berpotensi menekan beban pokok pendapatan perusahaan, khususnya biaya bahan bakar. Peningkatan pendapatan yang diiringi dengan efisiensi beban pokok pendapatan tersebut berpotensi meningkatkan laba yang dihasilkan dari pemanfaatan aset tetap perusahaan, sehingga berdampak pada peningkatan *Return on Assets (ROA)* perusahaan. Dari penjelasan tersebut, semakin tinggi pertumbuhan penjualan, maka semakin tinggi juga *ROA* perusahaan. Hal ini sejalan dengan penelitian Rosyanti *et al.* (2022), yang menyatakan bahwa pertumbuhan penjualan berpengaruh positif dan signifikan terhadap profitabilitas. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Nasir (2021) menunjukkan bahwa pertumbuhan penjualan berpengaruh negatif terhadap profitabilitas.

Variabel ketiga yang diperkirakan mempengaruhi profitabilitas adalah Dewan Komisaris Independen. Dewan komisaris independen adalah anggota dewan komisaris yang tidak memiliki hubungan keuangan, kepengurusan, kepemilikan saham dan/atau hubungan keluarga dengan anggota dewan komisaris lainnya, direksi dan/atau pemegang saham pengendali atau hubungan lain yang dapat mempengaruhi kemampuannya untuk bertindak independen atau bertindak semata-semata untuk kepentingan perse*ROAn* (PBI No. 8/4/PBI/2006). Komisaris independen merupakan bagian dari dewan komisaris yang memiliki tugas, tanggung jawab dan wewenang yang sama dengan dewan komisaris. Dalam POJK No. 33/POJK.04/2014 pasal 28 menjelaskan tugas, tanggung jawab, dan wewenang dewan komisaris sebagai berikut: “Dewan Komisaris bertugas melakukan pengawasan dan bertanggung jawab atas pengawasan terhadap kebijakan pengurusan, jalannya pengurusan pada umumnya, baik mengenai Emiten atau Perusahaan Publik maupun usaha Emiten atau Perusahaan Publik, dan memberi nasihat kepada Direksi, dalam kondisi tertentu, Dewan Komisaris wajib menyelenggarakan RUPS tahunan dan RUPS lainnya sesuai dengan kewenangannya sebagaimana diatur dalam peraturan

perundang-undangan dan anggaran dasar, Anggota Dewan Komisaris wajib melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan itikad baik, penuh tanggung jawab, dan kehati-hatian, Dalam rangka mendukung efektivitas pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Dewan Komisaris wajib membentuk Komite Audit dan dapat membentuk komite lainnya, Dewan Komisaris wajib melakukan evaluasi terhadap kinerja komite yang membantu pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (4) setiap akhir tahun buku". Dalam penelitian ini, dewan Komisaris Independen (DKI) mengukur persentase perbandingan jumlah Dewan Komisaris Independen terhadap jumlah Anggota Dewan Komisaris.

Semakin besar proporsi komisaris independen maka semakin besar pula kendali yang dimiliki oleh komisaris independen dalam menjalankan tugasnya untuk memberikan arahan serta pengawasan terhadap kinerja dewan direksi, termasuk dalam proses pengambilan keputusan yang berhubungan dengan alokasi penggunaan aset perusahaan. Dengan adanya fungsi pengawasan tersebut, keputusan direksi dalam mengelola aset tidak hanya berorientasi pada kepentingan pemegang saham pengendali, tetapi juga mempertimbangkan kepentingan pemegang saham minoritas dan keberlanjutan kinerja perusahaan. Sebagai contoh pada sektor transportasi dan logistik, dana dapat digunakan untuk investasi perolehan aset tetap berupa armada transportasi berbasis kendaraan listrik (*electric vehicle/EV*) yang digunakan dalam kegiatan operasional perusahaan. Investasi pada armada EV tersebut bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan keandalan layanan pengiriman, khususnya pada distribusi jarak pendek dan menengah, sehingga perusahaan mampu melayani volume pengiriman yang lebih besar dan memenuhi kebutuhan klien secara lebih konsisten, yang pada akhirnya berdampak pada peningkatan pendapatan usaha. Selain meningkatkan kapasitas layanan, penggunaan armada listrik juga memberikan manfaat efisiensi biaya operasional, terutama melalui penurunan biaya bahan bakar dan biaya perawatan kendaraan dibandingkan armada konvensional. Penurunan beban operasional tersebut berkontribusi pada peningkatan margin usaha perusahaan. Selain itu,

investasi armada listrik dapat meningkatkan daya saing perusahaan dalam memperoleh kontrak kerja sama dengan klien yang memiliki standar keberlanjutan lingkungan, sehingga meningkatkan peluang perusahaan mendapatkan pendapatan lain-lain. Peningkatan pendapatan perusahaan diiringi dengan efisiensi biaya dapat meningkatkan laba atas pemanfaatan aset perusahaan serta meningkatkan nilai *ROA* perusahaan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nasriani (2024), Handayani et al. (2024), Afsari et al. (2025) menunjukkan bahwa dewan komisaris independen berpengaruh positif signifikan terhadap profitabilitas yang diproksikan dengan *ROA*. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Oktafiana & Suryono (2022) dan Rimardhani et al (2021), yang menyatakan bahwa dewan komisaris independen berpengaruh negatif signifikan terhadap profitabilitas.

Penelitian ini merupakan replikasi dari penelitian yang dilakukan oleh Rosyanti et al. (2022) dengan beberapa perbedaan dan pengembangan, yaitu:

1. Penelitian ini menambahkan satu variabel independen, yaitu variabel dewan komisaris independen yang mengacu pada penelitian yang dilakukan Nasriani (2024)
2. Objek penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah perusahaan sektor teknologi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2022–2024, sedangkan objek penelitian pada penelitian sebelumnya adalah perusahaan pertambangan pada sub sektor pertambangan batu bara yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2017 – 2020.

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan, maka ditetapkan judul penelitian **“PENGARUH LIKUIDITAS, PERTUMBUHAN PENJUALAN, DAN DEWAN KOMISARIS INDEPENDEN TERHADAP PROFITABILITAS (Studi Empiris pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2022-2024)”**.

1.2 Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka batasan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Variabel dependen yang diteliti dalam penelitian ini adalah profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Assets (ROA)*.
2. Variabel independen yang diteliti dalam penelitian adalah likuiditas yang diproksikan dengan *Current Asset (CR)*, pertumbuhan penjualan yang diproksikan dengan *Sales Growth* dan Dewan Komisaris Independen yang diproksikan dengan proporsi dewan komisaris independen.
3. Objek yang diteliti dalam penelitian ini perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Apakah likuiditas yang diproksikan dengan *Current Ratio* berpengaruh positif terhadap profitabilitas ?
2. Apakah pertumbuhan penjualan yang diproksikan dengan *Sales Growth* berpengaruh positif terhadap profitabilitas ?
3. Apakah Dewan Komisaris Independen yang diproksikan dengan Proporsi Dewan Komisaris Independen berpengaruh positif terhadap profitabilitas ?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan bukti empiris dari:

1. Pengaruh positif likuiditas yang diproksikan dengan *Current Ratio* terhadap profitabilitas.
2. Pengaruh positif pertumbuhan penjualan yang diproksikan dengan *Sales Growth* terhadap profitabilitas.
3. Pengaruh positif dewan komisaris independen yang diproksikan dengan Proporsi Dewan Komisaris Independen terhadap profitabilitas.

1.5 Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini memberikan informasi yang bermanfaat untuk berbagai pihak,yaitu:

1. Bagi perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi pada perusahaan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi profitabilitas perusahaan sehingga perusahaan dapat melakukan pertimbangan serta pengambilan keputusan dalam menjaga profitabilitas perusahaannya.

2. Bagi Investor

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi pada investor dalam pemahaman terkait kondisi keuangan yang sehat sehingga investor dapat mengambil keputusan dalam investasi yang tepat.

3. Bagi Kreditur

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan informasi pada kreditur dapat mengidentifikasi perusahaan dalam pengambilan keputusan pemberian kredit yang tepat dan dapat mempertimbangkan resiko yang akan ditanggung sebelum memberikan pinjaman kepada perusahaan.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan informasi bagi peneliti selanjutnya yang tertarik pada topik penelitian mengenai profitabilitas sebagai perbandingan, referensi, serta informasi tambahan, sehingga dapat dikembangkan variabel serta faktor – faktor yang terkait.

5. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan informasi bagi peneliti dapat menambah wawasan, pengetahuan, fenomena permasalahan yang terjadi, mengetahui relevansi teori, serta memahami faktor-faktor yang mempengaruhi profitabilitas perusahaan.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini terdiri dari latar belakang dari penelitian, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II

LANDASAN TEORI

Bab ini terdiri dari landasan teori yang menjelaskan mengenai profitabilitas yang digunakan sebagai variabel dependen, teori variabel-variabel independen yaitu likuiditas, pertumbuhan penjualan, dan dewan komisaris independen. Kemudian bab ini membahas terkait kerangka penelitian, hasil penelitian terdahulu yang menjadi referensi dalam pembuatan penelitian, hubungan antara variabel dependen yaitu profitabilitas dan variabel independen yaitu likuiditas, pertumbuhan penjualan, dan dewan komisaris independen, rumusan hipotesis, dan model penelitian yang digunakan.

BAB III

METODE PENELITIAN

Bab ini terdiri dari gambaran umum dari objek penelitian, metode

penelitian, variabel penelitian yang terdiri atas variabel dependen dan independen, teknik untuk pengumpulan data, teknik pengambilan sampel, teknik analisis data dengan statistik deskriptif, uji normalitas, dan uji asumsi klasik (uji multikolonieritas, uji autokorelasi, dan uji heteroskedastisitas), serta melakukan pengujian hipotesis berupa uji koefisien korelasi, uji koefisien determinasi, uji signifikansi simultan, dan uji signifikansi parameter individual.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini terdiri atas penjelasan terkait hasil penelitian yang sudah dilakukan, analisis data, dan hasil pengujian hipotesis serta analisisnya.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini terdiri atas simpulan, keterbatasan, saran, dan implikasi atas hasil penelitian yang sudah dilakukan.

