

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu pilar utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Salah satunya melalui Proyek Strategis Nasional (PSN), yaitu proyek-proyek infrastruktur yang dinilai memiliki nilai strategis tinggi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, serta kesejahteraan masyarakat secara luas. Proyek besar ini mulai dilaksanakan secara masif sejak tahun 2016 melalui Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 yang kemudian terus diperbarui secara berkala menyesuaikan dengan kebutuhan prioritas pembangunan di berbagai wilayah Indonesia (JDIH Kemenkeu, 2022).

Berdasarkan Peraturan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI No 21 Tahun 2022, terdapat 53 proyek jalan tol dan jembatan, 16 proyek pembangunan pelabuhan baru, dan 6 proyek bandar udara (Permenko No 21, 2022). Pada tahun 2023, terdapat penambahan proyek baru pada sektor bandar udara menjadi 7 proyek (Permenko No 7, 2023). Selanjutnya pada tahun 2024, terdapat sekitar 228 proyek strategis nasional terus bertambah yang sebagian besar berfokus pada pengembangan infrastruktur transportasi dan logistik. Pembangunan jalan tol, jalur kereta api, pelabuhan, bandara, serta kawasan logistik memiliki peran penting dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah, memperlancar distribusi barang dan jasa, serta menekan biaya logistik nasional. Kondisi ini menjadikan sektor transportasi dan logistik sebagai sektor yang paling diuntungkan karena berfungsi sebagai *enabler sector* yang mendukung aktivitas ekonomi pada sektor industri, perdagangan, dan pariwisata. Selain mengurangi hambatan distribusi akibat keterbatasan jaringan transportasi, pembangunan infrastruktur melalui PSN juga menciptakan *multiplier effect* berupa peningkatan arus barang dan mobilitas masyarakat yang pada akhirnya

mendorong pertumbuhan pendapatan sektor transportasi dan pergudangan. Berikut tabel pertumbuhan kinerja seluruh sektor selama tahun 2022-2024:

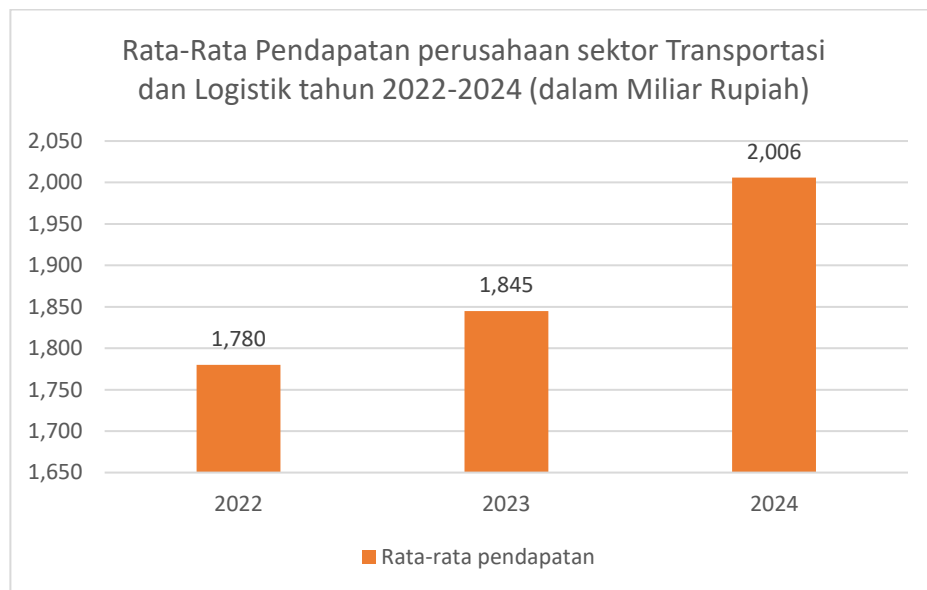
Kinerja Pertumbuhan Menurut Lapangan Usaha (% <i>c-to-c</i>)				
No	Sektor	2022	2023	2024
1.	Industri Pengolahan	4,8	4,64	4,43
2.	Perdagangan	5,52	4,85	4,86
3.	Pertanian	2,25	1,30	0,67
4.	Pertambangan	4,38	6,12	4,90
5.	Konstruksi	2,01	4,91	7,02
6.	Transportasi & Pergudangan	19,87	13,96	8,69
7.	Infokom	7,74	7,59	7,57
8.	Jasa Keuangan	1,93	4,77	4,74
9.	Adm. Pemerintahan	2,52	1,50	6,40
10.	Jasa Pendidikan	0,59	1,78	3,75
11.	Real Estat	1,72	10,01	2,50
12.	Akomodasi & Makan Minum	11,97	1,43	8,56
13.	Jasa Lainnya	9,47	10,52	9,80
14.	Jasa Perusahaan	8,77	8,24	8,38
15.	Jasa Kesehatan	2,74	4,66	8,11
16.	Pengadaan Listrik & Gas	6,61	4,91	4,77
17.	Pengadaan Air	3,23	4,90	1,56

Tabel 1. 1 Pertumbuhan Kinerja Menurut Lapangan Usaha

Sumber: Badan Pusat Statistik

Berdasarkan Tabel 1.1, pada tahun 2022, sektor transportasi dan pergudangan mencatat pertumbuhan yang paling tinggi sebesar 19,87% (*c-to-c*), hal ini didorong oleh peningkatan mobilitas masyarakat serta peningkatan kunjungan wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara (BPS, 2023). Memasuki tahun 2023, sektor ini tetap menunjukkan kinerja impresif dengan pertumbuhan sebesar 13,96% (*c-to-c*), sektor transportasi dan pergudangan tetap menjadi sektor dengan pertumbuhan tertinggi dibandingkan sektor lainnya.

Pertumbuhan ini didorong oleh peningkatan mobilitas masyarakat seperti penyelenggaraan *event* internasional (Piala Dunia U-17, Pertemuan KTT ASEAN, MotoGP Mandalika) dan persiapan pemilihan umum (BPS, 2024). Sementara itu, pada tahun 2024, sektor transportasi dan pergudangan mengalami fase normalisasi pertumbuhan sebesar 8,69% (*c-to-c*). Meskipun demikian, sektor ini tetap menempati posisi kedua tertinggi di antara seluruh lapangan usaha yang didorong oleh peningkatan jumlah penumpang dan barang karena mobilitas masyarakat dan peningkatan kegiatan ekonomi lainnya (BPS, 2025). Meskipun masih tumbuh positif, laju pertumbuhan tersebut lebih rendah dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Kondisi ini menunjukkan adanya normalisasi setelah tingginya pertumbuhan pascapandemi pada tahun 2022-2023, ketika sektor transportasi memperoleh dorongan besar dari pelonggaran pembatasan perjalanan dan peningkatan mobilitas masyarakat. Dilansir dari Kompas.id, *CEO Supply Chain Indonesia (SCI)* mengatakan, “perkembangan sektor logistik Indonesia juga dipengaruhi oleh kondisi global, seperti perang dagang Amerika Serikat-China serta konflik geopolitik Rusia-Ukraina dan Timur Tengah yang menimbulkan ketidakpastian dan gangguan pada rantai pasok global” (Kurnia, 2025). Faktor tersebut turut menekan pertumbuhan sektor transportasi dan logistik pada tahun 2024. Namun, berdasarkan data *IDX Statistics*, perusahaan sektor transportasi dan logistik tetap mampu meningkatkan pendapatannya selama periode 2022-2024. Kondisi ini menunjukkan bahwa sektor tersebut masih memiliki kinerja yang kuat di tengah berbagai tantangan domestik dan global. Adapun, perkembangan pendapatan perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode tersebut disajikan pada gambar berikut:



Gambar 1. 1 Rata-rata pendapatan perusahaan Sektor transportasi & Logistik

Sumber: Idx Statistik 2022-2024

Gambar 1.1 menunjukkan kenaikan rata-rata pendapatan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik selama periode 2022-2024. Pada tahun 2022, data dari BPS menunjukkan sektor ini mengalami pertumbuhan. Kepala BPS Margo Yuwono secara resmi menyatakan bahwa pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan pada triwulan II-2022 didorong oleh pelonggaran syarat perjalanan dan momen Hari Raya Idul Fitri yang meningkatkan mobilitas penduduk secara signifikan di seluruh moda transportasi (Victoria, 2022). Selain itu, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menegaskan bahwa pelonggaran kebijakan syarat perjalanan serta manajemen rekayasa lalu lintas pada masa mudik lebaran turut menjadi faktor pendorong utama pertumbuhan positif sektor ini (Kemenhub RI, 2022).

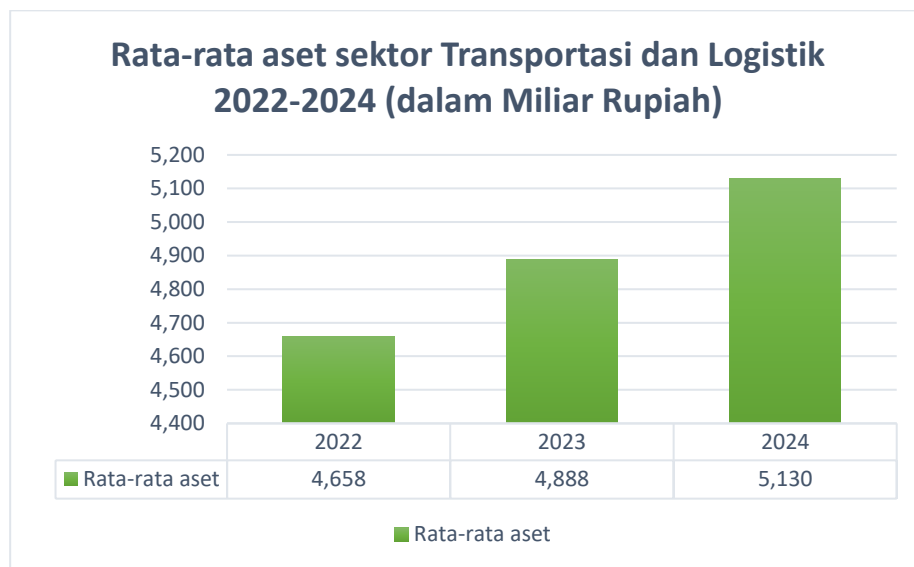
Pada tahun 2023, sejumlah kegiatan internasional turut mendorong peningkatan pendapatan sektor transportasi dan logistik. Pada gelaran MotoGP Mandalika 2023, tercatat total perputaran uang mencapai Rp914 miliar yang berasal dari estimasi pertukaran uang penyelenggaraan, penjualan tiket, dan total pengeluaran penonton maupun wisatawan yang hadir dengan capaian penjualan tiket sebesar Rp73 miliar (Chaniago, 2023). Dampak serupa juga dirasakan oleh

pelaku jasa transportasi selama penyelenggaraan KTT ASEAN ke-42 di Labuan Bajo, di mana para pelaku jasa transportasi yang melayani pejabat negara, petinggi instansi pengamanan, panitia, dan tim media memperoleh pemasukan antara Rp4 juta hingga Rp7 juta per orang selama periode kegiatan berlangsung, jauh di atas pendapatan harian normal yang hanya berkisar Rp500 ribu hingga Rp1 juta (Nuka, 2023). Hal ini sejalan dengan pernyataan Menko Airlangga yang menyatakan bahwa “pertumbuhan transportasi dan pergudangan sebesar 13,96 persen didorong oleh faktor peningkatan mobilitas masyarakat, penyelenggaraan kegiatan internasional seperti Piala Dunia U-17, pertemuan KTT Asean, dan MotoGP Mandalika, serta persiapan pemilihan umum” (Saputra, 2024).

Selanjutnya, pada tahun 2024, walaupun sektor transportasi dan logistik mengalami fase normalisasi pertumbuhan, sektor ini tetap mampu membukukan kenaikan pendapatan dari tahun sebelumnya. Menko Perekonomian Airlangga Hartarto menjelaskan bahwa sektor transportasi dan pergudangan tumbuh paling tinggi pada triwulan III-2024, yakni mencapai 8,64%. Hal ini sejalan dengan peningkatan jumlah penumpang dan pengiriman barang, di mana pertumbuhan tersebut turut didukung oleh kondisi makroekonomi yang stabil, yakni inflasi yang rendah dan terkendali sebesar 1,71% pada Oktober 2024 serta rasio utang yang terjaga pada level 39,4% (Melani, 2024). Selain itu, ekspor turut tumbuh sebesar 9,09% (*yoy*), ditopang oleh permintaan mitra dagang utama yang tetap positif serta kenaikan beberapa harga komoditas utama ekspor Indonesia, sementara ekspor jasa meningkat seiring naiknya kunjungan wisatawan mancanegara. Peningkatan aktivitas ekspor-impor tersebut turut mendorong volume angkutan barang yang harus didistribusikan, sehingga berkontribusi pada pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan yang juga didukung oleh stabilnya daya beli masyarakat serta peningkatan mobilitas akibat pelaksanaan berbagai *event* nasional dan internasional sepanjang tahun (Santia, 2024).

Seiring dengan meningkatnya volume permintaan tersebut, perusahaan-perusahaan di sektor transportasi dan logistik turut melakukan ekspansi melalui penambahan aset operasional guna mendukung kapasitas layanan, baik berupa

penambahan maupun peremajaan armada serta fasilitas pendukung lainnya. Berdasarkan data dari *IDX Statistics*, perusahaan sektor transportasi dan logistik rata-rata mengalami kenaikan aset. Berikut data rata-rata kenaikan aset sektor transportasi dan logistik:



Gambar 1. 2 Rata-rata aset sektor Transportasi dan Logistik 2022-2024

Sumber: Idx Statistik 2022-2024

Berdasarkan Gambar 1.2, perusahaan sektor transportasi terus mengalami kenaikan aset selama 2022-2024. Penambahan aset operasional ini tercermin dari sejumlah aksi korporasi yang dilakukan emiten sepanjang tahun 2022. Beberapa diantaranya adalah PT Blue Bird Tbk (BIRD) yang berhasil merealisasikan sekitar 50% dari target penambahan armada sebanyak 4.000-5.000 unit hingga September 2022 yang terdiri dari pembelian armada kendaraan taksi reguler dan kendaraan listrik (IndoPremier, 2022). Selanjutnya PT Temas Tbk (TMAS) yang berhasil menambah satu unit armada kapal yang direalisasikan pada Juni 2022, sehingga total armada yang dioperasikan mencapai 50 unit kapal (Ajaib, 2023).

Pada tahun 2023, PT Samudera Indonesia Tbk (SMDR) telah merealisasikan *CapEx* sebesar US\$60 juta atau setara Rp888 miliar hingga kuartal I-2023 untuk pembelian dua unit kapal baru dari total alokasi *capital expenditure* tahun tersebut sebesar Rp2,25 triliun, di mana 60 persen di

antaranya dikhususkan untuk penambahan armada kapal peti kemas dan tanker. Realisasi ini tercermin dari pertumbuhan total aset perusahaan sebesar 34 persen (*yoy*) yang menjadi US\$1,23 miliar (Kontan.co.id, 2023). Selanjutnya pada tahun 2024, PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) menganggarkan *CapEx* sekitar Rp1,3-Rp1,5 triliun dengan rencana penambahan lebih dari 5.000 unit kendaraan baru, mayoritas dialokasikan untuk peremajaan dan pembelian unit kendaraan pada bisnis sewa korporasi, serta turut mencakup penambahan armada truk untuk lini usaha logistik *Cargoshare* guna mendukung permintaan bisnis yang terus meningkat (Noviani, 2024).

Peningkatan aset pada perusahaan sektor transportasi dan logistik ikut berkontribusi pada kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Hal ini tergambar dari data *IDX Statistics*, dimana sebagian besar perusahaan transportasi dan logistik masih mampu menghasilkan laba selama 2022-2024. Tercatat 77% perusahaan membukukan *profit for the period* positif pada tahun 2022, meningkat menjadi 81% pada tahun 2023, dan sedikit menurun menjadi 78% pada tahun 2024. Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan sektor transportasi dan logistik secara umum masih mampu menciptakan kinerja keuangan yang positif. Penurunan persentase pada tahun 2024 mengindikasikan adanya fase normalisasi pertumbuhan sektor transportasi dan logistik yang sejalan dengan data dari BPS (Badan Pusat Statistik).

Salah satu tujuan utama pendirian perusahaan adalah memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya. Oleh karena itu, perusahaan akan berupaya untuk mengoptimalkan perolehan laba guna mencapai tujuan tersebut. Profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan sumber daya yang dimiliki (Weygandt *et al.*, 2022). Profitabilitas dapat diukur melalui *Return on Asset (ROA)* yang mencerminkan sejauh mana aset perusahaan mampu menghasilkan keuntungan. Menurut Weygandt *et al.* (2022), "*Return on Asset (ROA)* adalah indikator profitabilitas yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan seluruh aset yang

dimiliki, yang dihitung dari perbandingan antara laba bersih dan rata-rata total aset”. Semakin tinggi nilai *Return on Asset (ROA)*, semakin baik kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan aset yang dimiliki untuk menghasilkan laba. Sebaliknya, nilai *ROA* yang rendah menunjukkan bahwa aset perusahaan belum dimanfaatkan secara optimal sehingga laba yang dihasilkan relatif lebih rendah.

Perusahaan yang mampu menghasilkan laba tinggi dapat memanfaatkan laba yang di peroleh untuk mendukung pengembangan usaha seperti melakukan penambahan armada baru, memperbaiki fasilitas armada, membangun gudang penyimpanan barang yang dilengkapi dengan mesin digital otomatis penyortiran barang agar proses pengiriman barang menjadi lebih cepat, melakukan digitalisasi layanan pemesanan pada perusahaan transportasi. Selain itu, perusahaan juga dapat membangun fasilitas *cold storage* untuk menjaga kualitas barang yang memerlukan suhu tertentu, memperbanyak *pool* mobil agar bisa menjangkau *customer* dengan lebih cepat, penggunaan *crane* otomatis untuk mempercepat proses bongkar muat. Sehingga pengembangan usaha tersebut dapat meningkatkan pendapatan dan mampu menciptakan laba kembali pada periode berikutnya.

Selain itu, tingkat profitabilitas yang tinggi menjadi penilaian bagi investor karena investor menilai perusahaan mampu menghasilkan laba dan memiliki prospek kinerja yang positif, sehingga mendorong kenaikan harga saham. Laba yang tinggi juga membuka peluang pembagian dividen yang lebih besar yang pada akhirnya memberikan keuntungan bagi investor. *Return on Asset (ROA)* yang tinggi menunjukkan peningkatan kinerja perusahaan. Kinerja perusahaan yang semakin baik dapat meminimalkan risiko gagal bayar sehingga meningkatkan kepercayaan kreditur dan memperbesar kemungkinan perusahaan untuk memperoleh pinjaman dalam jumlah yang lebih besar.

Salah satu contoh perusahaan pada sektor *Transportation & Logistics* yang menunjukkan peningkatan kinerja keuangan dalam beberapa tahun terakhir adalah Blue Bird Group. Perusahaan ini merupakan penyedia layanan transportasi darat yang menyediakan berbagai layanan mobilitas seperti taksi,

rental kendaraan, shuttle, dan bus yang beroperasi di berbagai kota besar di Indonesia. PT Blue Bird Tbk (BIRD) mencatatkan kinerja keuangan yang sangat signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2022, perusahaan berhasil mencatat pendapatan netto sebesar Rp3,59 triliun serta laba tahun berjalan sebesar Rp364,03 miliar yang menunjukkan peningkatan dari tahun sebelumnya, yang dimana laba tahun 2021 hanya sebesar Rp8,72 miliar.

Dilansir dari Kontan.co.id, BIRD berencana akan melakukan ekspansi pada tahun 2023 dan menyiapkan alokasi belanja modal (*capital expenditure*) sekitar Rp2 triliun, yang bersumber dari kas internal perusahaan dan sebagian kecil sisanya dibiayai melalui pinjaman bank untuk membeli sekitar 6.000 unit armada, dengan rincian sekitar 4.000 unit untuk peremajaan kendaraan lama dan sisanya untuk penambahan armada baru. Keputusan ekspansi ini didasari oleh kinerja keuangan perusahaan yang membaik signifikan pada 2022, di mana hingga kuartal III-2022 Blue Bird berhasil membukukan laba bersih Rp260,63 miliar, dengan pendapatan bersih yang tumbuh 73% menjadi Rp2,51 triliun (Elvira, 2023).

Sejalan dengan hal tersebut, berdasarkan *annual report* BIRD 2023, penggunaan laba bersih Perseroan untuk tahun buku yang berakhir 31 Desember 2022 sebesar Rp177.202.897.440 digunakan untuk menambah modal kerja dan dibukukan sebagai laba ditahan. Pada tahun 2023 strategi utama yang dijalankan manajemen dalam merealisasikan ekspansi ini adalah melalui pilar 3M (*Multi-product, Multi-channel, Multi-payment*). Hasil dari strategi tersebut tercermin pada akhir tahun 2023, di mana BlueBird berhasil mengoperasikan sekitar 23.000 unit armada, atau mengalami penambahan sebanyak 2.100 unit dibandingkan tahun sebelumnya. Selain itu, BlueBird juga mengembangkan aplikasi MyBlueBird dengan meluncurkan *All New MyBlueBird* yang dilengkapi fitur *EzPay* yaitu, pembayaran non-tunai (*cashless*) saat naik taksi Bluebird/Silverbird langsung dari jalan atau pangkalan. Perusahaan juga memperkenalkan *EzPoint* sebagai program loyalitas pelanggan yang bertujuan menjaga tingkat kepuasan. Melalui program ini, setiap transaksi yang dilakukan

pelanggan di aplikasi MyBlueBird akan menghasilkan poin yang dapat dikumpulkan dan ditukarkan dengan berbagai hadiah atau voucher sesuai ketentuan yang berlaku. Di sisi lain, Blue Bird turut memperluas kerja sama dengan mitra strategis, khususnya dalam hal pemesanan dan pembayaran, seperti kolaborasi dengan Gojek melalui *deeper system integration with key partners*. Selain itu, perusahaan juga mulai mengoperasikan armada kendaraan listrik, baik untuk layanan taksi maupun rental mobil, khususnya di wilayah Jakarta dan Bali (BlueBird, 2023). Dampaknya, pada tahun 2024 kinerja perusahaan semakin menguat dengan pendapatan netto yang mencapai Rp5,04 triliun serta laba tahun berjalan sebesar Rp592,70 miliar, dibandingkan tahun 2023, pendapatan netto meningkat menjadi Rp4,42 triliun, diikuti oleh kenaikan laba tahun berjalan menjadi Rp463,07 miliar.

Berdasarkan *annual report* BIRD 2025, untuk tahun buku 2024, perusahaan membagikan dividen sebesar Rp228 miliar atau sekitar Rp91 per saham, meningkat dibandingkan tahun sebelumnya yang hanya sekitar Rp227,69 miliar. Peningkatan pembagian dividen ini didorong oleh kenaikan laba bersih Perseroan pada tahun 2024, yang antara lain merupakan hasil dari ekspansi armada yang direalisasikan pada tahun 2023, sehingga kapasitas dan volume layanan Perseroan meningkat secara penuh sepanjang tahun 2024 (BlueBird, 2025). Hal ini menunjukkan bahwa BlueBird mampu memanfaatkan laba bersih secara optimal untuk menciptakan profit yang berkelanjutan. Sejalan dengan strategi manajemen dalam melakukan ekspansi fisik dan digital, peningkatan kinerja keuangan BIRD juga terlihat dari rasio profitabilitas perusahaan, salah satunya rasio *Return on Asset (ROA)* yang menunjukkan peningkatan selama periode 2022-2024, sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut:

<i>Return on Asset</i> PT Blue Bird 2022-2024		
2022	2023	2024
0,05	6,30	6,64

Tabel 1. 2 *ROA* PT Blue Bird Tahun 2022-2024

Sumber: *IDX Statistics* (2022-2024)

Tabel 1.2 menunjukkan *Return on Asset (ROA)* Blue Bird yang mengalami peningkatan. Strategi penambahan armada baru dan pengembangan teknologi digital secara dapat memberikan imbal hasil yang semakin optimal bagi perusahaan. Kenaikan yang konsisten ini menunjukkan bahwa setiap ekspansi yang dilakukan, baik melalui peremajaan armada taksi konvensional maupun penambahan pada kendaraan listrik, merupakan sebuah langkah strategis yang secara efektif memperkuat profitabilitas BlueBird secara berkelanjutan di industri mobilitas tanah air.

Kondisi ideal yang ditunjukkan oleh BlueBird ini berbeda dengan PT Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) yang merupakan perusahaan di bidang transportasi dan logistik yang menyediakan jasa pengiriman, distribusi barang, serta layanan pendukung lainnya. PT Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) menunjukkan tren penurunan profitabilitas selama periode 2022-2024. Pada tahun 2022, perusahaan membukukan pendapatan sebesar Rp73,08 miliar dengan laba bersih sebesar Rp736,08 juta. Memasuki tahun 2023, pendapatan perusahaan mengalami penurunan menjadi Rp67,91 miliar atau turun sekitar 7,08%. Penurunan pendapatan tersebut berdampak pada menurunnya laba bersih perusahaan menjadi Rp437,16 juta, atau turun sekitar 40,61% dibandingkan tahun sebelumnya.

Kondisi ini menunjukkan bahwa penurunan pendapatan tidak diimbangi dengan efisiensi biaya operasional. Meskipun beban pokok pendapatan turut menurun dari Rp54,18 miliar pada tahun 2022 menjadi Rp52,30 miliar pada tahun 2023, penurunan tersebut tidak sebanding dengan penurunan pendapatan yang terjadi, sehingga sebagian besar pendapatan yang diperoleh perusahaan dipakai untuk operasional. Penurunan laba perusahaan turut diikuti oleh penurunan jumlah aset, di mana total aset perusahaan tercatat sebesar Rp53,95 miliar pada tahun 2022 menurun menjadi Rp53,08 miliar pada tahun 2023. Kondisi ini berdampak pada menurunnya tingkat profitabilitas (*ROA*). Penurunan tingkat profitabilitas mengakibatkan semakin kecilnya kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan aset yang dimiliki untuk menghasilkan

keuntungan. Kondisi ini tercermin pada nilai *ROA* yang mengalami penurunan dari 1,38% pada tahun 2022 menjadi 0,82% pada tahun 2023. Selain berdampak pada menurunnya profitabilitas, kondisi ini juga mempengaruhi kebijakan pembagian dividen perusahaan. Berdasarkan *annual report* TNCA 2023 dan 2024, akibat penurunan laba yang signifikan, perusahaan cenderung menahan laba yang tersedia untuk menjaga likuiditas dan mendukung kebutuhan operasional sehingga tidak membagikan dividen kepada pemegang saham. Dalam menghadapi tantangan tersebut, TNCA merumuskan strategi bisnis pada tahun 2024 yang berfokus pada penguatan jangka panjang. Strategi yang dijalankan mencakup tiga pilar utama, yakni kesejahteraan karyawan, transparansi rantai pasok, dan optimalisasi layanan pelanggan.

Berdasarkan fenomena yang telah dijelaskan, penelitian mengenai profitabilitas perusahaan menjadi sangat penting karena profitabilitas menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari seluruh sumber daya yang dimilikinya. Dalam penelitian ini, terdapat tiga variabel independen yang diduga memiliki pengaruh terhadap tingkat profitabilitas, yaitu *leverage* yang diukur menggunakan *Debt to Equity Ratio (DER)*, likuiditas yang diukur menggunakan *Current Ratio (CR)*, serta arus kas operasi.

Variabel pertama yang diduga berpengaruh terhadap tingkat profitabilitas perusahaan adalah *leverage*. *Leverage* merupakan indikator yang digunakan untuk menilai sejauh mana aktivitas perusahaan didanai oleh kewajiban kepada pihak eksternal dibandingkan dengan modal sendiri yang dimiliki perusahaan (Kolamban *et al.*, 2020) dalam (Falisca & Osesoga, 2023). Dalam penelitian ini, *leverage* diukur menggunakan *Debt to Equity Ratio (DER)* atau rasio hutang terhadap ekuitas. Rasio ini menunjukkan seberapa besar hutang perusahaan dibandingkan dengan ekuitas yang dimiliki oleh perusahaan (Weygandt *et al.*, 2022). Rasio ini dihitung dengan membandingkan total liabilitas terhadap total ekuitas. “*DER* rendah menunjukkan bahwa perusahaan lebih banyak menggunakan ekuitas dibandingkan utang” (Elviani & Simbolon, 2023). Dengan *DER* yang rendah, perusahaan dapat menggunakan ekuitas untuk

melakukan ekspansi, seperti yang dilakukan oleh salah satu perusahaan sektor transportasi dan logistik, yang dimana perusahaan mengalokasikan ekuitasnya untuk pengadaan armada seperti kapal-kapal baru yang dilengkapi dengan teknologi *modern*. Penambahan kapal-kapal baru yang memiliki kapasitas lebih besar, fasilitas bongkar muat *modern* dan memiliki kecepatan tempuh yang lebih tinggi dengan mesin yang lebih baik, sehingga waktu pelayaran antar pulau menjadi jauh lebih singkat dan kapasitas pengangkutan juga lebih besar yang menyebabkan volume barang yang dikirim dalam setiap periode operasional meningkat signifikan, sehingga pendapatan perusahaan mengalami kenaikan. Kapal baru yang dilengkapi dengan derek (*crane*) mandiri dapat membantu tenaga kerja pelabuhan dalam melakukan proses bongkar muat secara lebih cepat tanpa harus bergantung pada antrean alat berat milik pelabuhan yang terbatas. Kecepatan proses bongkar muat membuat jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan menjadi lebih sedikit, selain itu waktu sandar atau tambat di pelabuhan menjadi lebih singkat. Semakin singkat waktu tambat, semakin kecil biaya tambat yang harus dibayarkan perusahaan karena biaya tambat dihitung berdasarkan lamanya kapal bersandar di pelabuhan. Dengan berkurangnya kebutuhan tenaga kerja dan waktu sandar, perusahaan dapat menghemat beban operasional berupa beban bongkar muat dan beban tambat kapal.

Kondisi ini dapat meningkatkan pendapatan yang disertai dengan penurunan beban operasional. Dengan demikian, laba bersih perusahaan akan meningkat. Kenaikan laba bersih tersebut selanjutnya dapat mendorong peningkatan nilai *Return on Asset (ROA)* perusahaan. Semakin rendah *DER*, maka semakin tinggi *ROA* yang dihasilkan. Hal ini sejalan dengan penelitian oleh Susilawati *et al.* (2022) yang menunjukkan *DER* memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap profitabilitas (*ROA*), sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Damayanti (2024) menunjukkan *DER* tidak berpengaruh terhadap profitabilitas (*ROA*).

Variabel kedua yang diperkirakan memiliki pengaruh terhadap profitabilitas adalah likuiditas. “Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan

dalam memenuhi kewajiban jangka pendek yang telah jatuh tempo menggunakan aset lancar” (Weygandt *et al.*, 2022). Dalam penelitian ini, likuiditas diukur menggunakan *Current Ratio (CR)*. “*Current Ratio* merupakan indikator yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek dengan memanfaatkan aset lancar yang dimiliki” (Weygandt *et al.*, 2022). Secara umum, *Current Ratio (CR)* dihitung dengan membandingkan jumlah aset lancar dengan total kewajiban lancar yang dimiliki perusahaan.

Current Ratio (CR) yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kemampuan yang memadai untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancar yang dimiliki. Salah satu contoh *current asset* adalah persediaan (*inventory*). Pada perusahaan transportasi dan logistik seperti maskapai pesawat, persediaan umumnya berupa suku cadang (*spare parts*), khususnya komponen-komponen yang umum digunakan (*fast-moving parts*) dalam kegiatan perawatan rutin pesawat. Hal ini dikarenakan kerusakan pesawat pada dasarnya jarang terjadi secara tiba-tiba, sebab setiap pesawat telah menjalani jadwal perawatan rutin (*scheduled maintenance*) yang bertujuan mendeteksi dan mengganti komponen sebelum mengalami kerusakan. Sebagai gambaran, komponen mesin seperti *fuel nozzle* dan filter, serta komponen sistem pengapian seperti *spark plug* dan *igniter* yang umumnya diganti setiap 300-400 jam terbang, merupakan salah satu contoh suku cadang yang secara rutin dibutuhkan bukan karena kerusakan mendadak, melainkan karena telah mencapai batas usia pakainya. Demikian pula pada sistem pendaratan, komponen seperti *brake pad* dan rotor umumnya memerlukan penggantian setiap 150-200 kali pendaratan, sehingga kebutuhannya dapat diprediksi dan direncanakan sejak awal.

Dengan menetapkan persediaan pengaman (*safety stock*) untuk suku cadang yang umum digunakan tersebut, perusahaan dapat memastikan komponen yang dibutuhkan sudah tersedia setiap kali jadwal perawatan rutin tiba, sehingga proses perawatan dapat diselesaikan tepat waktu dan pesawat

dapat kembali beroperasi sesuai jadwal penerbangan yang telah direncanakan. Sebaliknya, apabila persediaan suku cadang tidak memadai, komponen yang seharusnya diganti pada jadwal perawatan rutin tersebut tidak tersedia, sehingga perusahaan harus menunggu proses pengadaan terlebih dahulu. Kondisi ini menyebabkan pesawat tertahan (*grounded*) lebih lama dari durasi perawatan yang seharusnya, sehingga berpotensi menimbulkan keterlambatan maupun pembatalan jadwal penerbangan. Dengan demikian, keterlambatan yang terjadi bukan disebabkan oleh kerusakan mendadak, melainkan oleh ketidaktersediaan suku cadang untuk kebutuhan perawatan. Terjaganya ketepatan jadwal penerbangan (*on-time performance*) akibat kelancaran proses perawatan ini kemudian dirasakan secara langsung oleh konsumen setiap kali menggunakan jasa penerbangan. Pengalaman terbang tanpa keterlambatan maupun pembatalan tersebut mendorong terbentuknya kepuasan dan kepercayaan konsumen terhadap keandalan maskapai, sehingga konsumen cenderung memilih kembali menggunakan jasa penerbangan yang sama pada perjalanan berikutnya. Peningkatan minat dan loyalitas konsumen ini pada akhirnya turut mendorong peningkatan pendapatan (*revenue*) perusahaan.

Di sisi lain, ketersediaan suku cadang yang memadai turut menekan beban pemeliharaan dan perbaikan (*maintenance and repairs expenses*). Terpenuhiya *inventory fast-moving parts* memungkinkan penggantian komponen dilaksanakan secara tepat waktu sesuai jadwal preventif, sehingga komponen tersebut diganti tepat pada saat umur manfaatnya (*life limit*) terpenuhi, tanpa mengalami keterlambatan penggantian yang dapat meningkatkan risiko kerusakan lanjutan pada komponen lain di sekitarnya yang sebenarnya masih dalam kondisi baik, seperti penggantian *brake pad* tidak dilakukan tepat waktu sesuai batas ketebalan minimumnya, komponen *pad* yang telah mengalami keausan hingga melampaui batas toleransi (*wear limit*) tersebut akan bersentuhan langsung dengan rotor (*metal-to-metal contact*), sehingga menyebabkan rotor turut tergores dan rusak, padahal seharusnya cukup dilakukan penggantian pada *pad* saja. Dengan terhindarnya kerusakan lanjutan

semacam ini, perusahaan tidak perlu menanggung beban penggantian komponen dalam skala yang lebih besar di masa mendatang.

Selanjutnya perbaikan yang dilakukan secara terjadwal dapat membuat teknisi bekerja sesuai jam kerja normal tanpa perlu lembur untuk mengejar jadwal penerbangan, hal ini dapat menekan beban lembur (*overtime expense*) yang biasanya timbul ketika terjadi kerusakan yang lebih parah dan harus diselesaikan secepat mungkin. Dengan demikian, terpenuhinya umur manfaat komponen secara tepat waktu akibat ketersediaan *inventory* yang memadai secara keseluruhan turut menurunkan beban operasional perusahaan. Hal ini dapat meningkatkan pendapatan dan penurunan biaya operasional sehingga laba bersih ikut meningkat. Semakin tinggi *Current Ratio (CR)*, maka semakin tinggi juga *ROA*. Hal ini sejalan dengan penelitian Susilawati *et al.* (2022) yang menunjukkan bahwa *Current Ratio (CR)* memiliki pengaruh positif terhadap *Return on Asset (ROA)*. Namun, hasil penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Damayanti (2024) yang menunjukkan bahwa *Current Ratio* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *Return on Asset (ROA)*.

Variabel ketiga yang diperkirakan memiliki pengaruh terhadap profitabilitas yaitu arus kas operasi. “Arus kas operasi mencerminkan kemampuan ril perusahaan dalam menghasilkan uang tunai dari aktivitas bisnis utamanya untuk mendanai kebutuhan operasional sehari-hari” (Weygandt *et al.*, 2022). Dalam penelitian ini, arus kas operasi diukur menggunakan nilai nominal kas bersih dari aktivitas operasi. Arus kas operasi yang tinggi menunjukkan perusahaan memiliki ketersediaan uang tunai yang sangat kuat dari aktivitas bisnis inti, di mana kas masuk dari pelunasan piutang usaha oleh pelanggan seperti pelunasan jasa pengangkutan yang telah diberikan jumlahnya jauh lebih besar dibandingkan kas keluar untuk membiayai beban operasional sehari-hari. Ketersediaan kas dari aktivitas operasi yang memadai ini memberikan ruang bagi perusahaan untuk mendanai peremajaan armada truk pengangkut barang menjadi unit-unit dengan kapasitas angkut yang lebih besar. Truk berkapasitas

lebih besar memungkinkan perusahaan mengangkut barang yang lebih banyak dalam sekali perjalanan, sehingga total tarif angkut yang dapat ditagihkan ke klien turut meningkat tanpa harus menambah jumlah perjalanan maupun jumlah unit armada secara signifikan. Selain itu, dengan kapasitas angkut yang lebih besar, perusahaan dapat memenuhi volume permintaan pengiriman yang lebih tinggi dari klien korporat menggunakan jumlah truk yang relatif sama, sehingga turut memperkuat daya saing perusahaan dalam mempertahankan kontrak distribusi jangka panjang maupun memenangkan tender baru.

Di sisi lain, ketersediaan kas operasi yang kuat juga memungkinkan perusahaan melakukan perawatan armada secara rutin dan tepat waktu, sehingga jumlah truk yang siap beroperasi setiap harinya tetap terjaga pada tingkat optimal. Peremajaan dan perawatan rutin ini akan menurunkan resiko jumlah truk yang mogok atau mengalami kerusakan mendadak di tengah perjalanan, perusahaan dapat menekan beban pemeliharaan dan perbaikan, serta terhindar dari kebutuhan menyewa kendaraan pengganti pihak ketiga maupun denda keterlambatan akibat tidak terpenuhinya perjanjian tingkat layanan dengan klien. Peningkatan pendapatan dari kapasitas angkut yang lebih besar dan penurunan beban operasional tersebut mendorong kenaikan laba bersih, sehingga nilai *Return on Asset (ROA)* perusahaan turut mengalami peningkatan. Semakin tinggi arus kas operasi, maka semakin tinggi juga *ROA* perusahaan. Hal ini sejalan dengan penelitian Rerung (2025) dan Budiman (2025) yang menunjukkan bahwa arus kas operasi berpengaruh positif terhadap profitabilitas, sedangkan penelitian Purnasari *et al.* (2024) menunjukkan bahwa arus kas operasi tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

Penelitian ini merupakan pengembangan dari penelitian yang sebelumnya dilakukan oleh Susilawati *et al.* (2022) dengan beberapa perbedaan dan pengembangan, yaitu sebagai berikut :

1. Penelitian ini menambahkan satu variabel, yaitu arus kas operasi sebagai variabel independen yang mengacu pada penelitian Rerung (2025).

2. Objek penelitian dalam studi ini adalah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2022-2024. Sementara itu, penelitian terdahulu menggunakan perusahaan manufaktur sub sektor farmasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019 sebagai objek penelitiannya.

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

1.2 Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Asset (ROA)*.
2. Variabel independen yang diteliti dalam penelitian adalah *leverage (DER)*, likuiditas (*CR*), dan arus kas operasi
3. Objek penelitian adalah perusahaan sektor Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah *leverage (DER)* berpengaruh negatif terhadap profitabilitas (*ROA*)?
2. Apakah *likuiditas (CR)* berpengaruh positif terhadap profitabilitas (*ROA*)?
3. Apakah arus kas operasi berpengaruh positif terhadap profitabilitas (*ROA*)?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh bukti empiris mengenai:

1. Pengaruh negatif *leverage (DER)* terhadap profitabilitas (*ROA*).
2. Pengaruh positif likuiditas (*CR*) terhadap profitabilitas (*ROA*).
3. Pengaruh positif arus kas operasi terhadap profitabilitas (*ROA*).

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat bagi berbagai pihak sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi profitabilitas perusahaan sehingga perusahaan dapat meningkatkan kinerja keuangan dan efektivitas pengelolaan sumber daya.

2. Bagi Investor

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi investor dalam memahami kondisi keuangan perusahaan sehingga dapat menjadi bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan investasi.

3. Bagi Kreditur

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi kreditur dalam menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangannya sebelum memberikan pinjaman.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi profitabilitas perusahaan dan mengembangkan variabel serta sektor industri yang lebih luas.

5. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan penulis mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi profitabilitas perusahaan.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Sistematika penulisan penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut: Bab ini terdiri dari latar belakang 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 *grand theory*, laporan keuangan, teori yang berkaitan dengan profitabilitas (*ROA*) sebagai variabel dependen, dan teori-teori mengenai variabel independen, yaitu *leverage (DER)*, likuiditas (*CR*) dan arus kas operasi. Selain itu, pengaruh seluruh variabel independen secara simultan terhadap variabel dependen, hipotesis penelitian dari masing-masing variabel, dan model penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

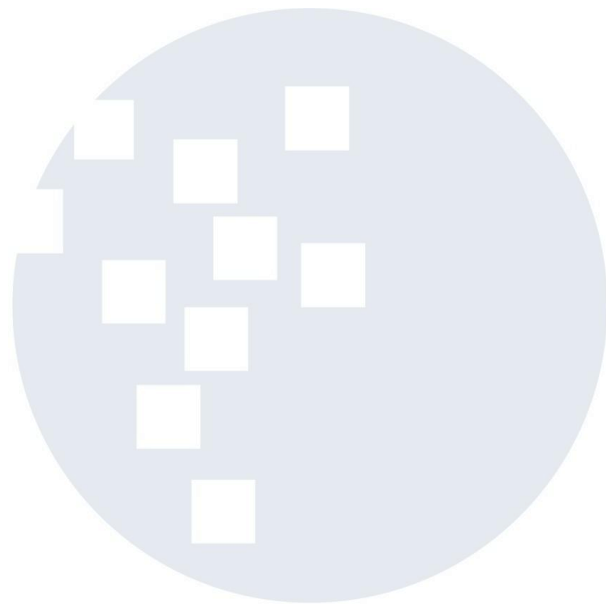
Bab ini terdiri dari gambaran umum dari objek penelitian, metode penelitian, variabel penelitian yang terdiri atas variabel dependen dan variabel independen, teknik pengumpulan data, teknik pengambilan sampel, dan teknik analisis data.

BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi pembahasan atas penelitian yang dilakukan, yakni pengumpulan data, hasil pengujian beserta analisis hipotesis, dan pembahasan hasil penelitian.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi simpulan, keterbatasan, dan saran berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan.



UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA