

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu sektor yang berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi suatu negara. Pentingnya sektor ini disampaikan oleh Ma'ruf Amin selaku Mantan Wakil Presiden Indonesia, yang menyatakan "transportasi merupakan elemen penting penghubung antar-wilayah yang mendukung pengembangan ekonomi dan pembangunan suatu peradaban" (Antara, 2024). Pentingnya sektor transportasi dan logistik menjadikan sektor tersebut sebagai salah satu penunjang utama mobilitas masyarakat dan distribusi barang serta jasa untuk mendukung aktivitas ekonomi. Oleh karena itu, perkembangan sektor transportasi dan logistik menjadi salah satu industri yang dapat mencerminkan kondisi dan pertumbuhan perekonomian.

Salah satu alat ukur untuk melihat perkembangan sektor ekonomi di Indonesia, dapat dilihat pada Produk Domestik Bruto (PDB) menurut lapangan usaha. PDB menurut lapangan usaha menggambarkan nilai tambah yang dihasilkan oleh setiap sektor ekonomi dalam suatu periode tertentu, sehingga dapat digunakan untuk mengetahui kontribusi dan perkembangan masing-masing sektor terhadap perekonomian nasional. PDB atas dasar harga berlaku dapat digunakan untuk melihat pergeseran dan struktur ekonomi suatu negara serta mengukur kemampuan sumber daya ekonomi yang dihasilkan oleh suatu negara (Kementerian Keuangan, 2021). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), terdapat beberapa industri di lapangan usaha yang menunjukkan pertumbuhan positif selama periode 2022-2024. Sebagaimana perkembangan PDB menurut lapangan usaha dapat dilihat pada Gambar 1.1.

Pertumbuhan PDB Menurut Lapangan Usaha (Miliar Rupiah)					
	SEKTOR INDUSTRI	2021	2022	2023	2024
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	2,254,541	2,428,901	2,617,690	2,791,665
B	Pertambangan dan Penggalian/Mining and Quarrying	1,523,650	2,393,391	2,198,018	2,026,589
C	Industri Pengolahan/Manufacturing	3,266,906	3,591,775	3,900,062	4,202,867
D	Pengadaan Listrik dan Gas	190,047	204,674	218,251	227,527
E	Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang	12,026	12,537	13,285	14,258
F	Konstruksi	1,771,727	1,912,979	2,072,385	2,233,463
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	2,199,935	2,516,779	2,702,606	2,893,315
H	Transportasi dan Pergudangan	719,610	983,520	1,231,242	1,358,117
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	412,234	471,939	526,250	583,898
J	Informasi dan Komunikasi	748,803	812,737	883,637	960,022
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	736,187	809,371	869,168	922,811
L	Real Estat	468,222	488,311	505,457	520,728
M,N	Jasa Perusahaan	301,085	341,427	383,092	424,170
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib	586,757	605,341	616,445	673,476
P	Jasa Pendidikan	557,667	566,378	583,384	621,395
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	227,235	236,215	251,995	278,199
R,S,T,U	Jasa Lainnya/Other Services Activities	312,189	354,181	405,191	454,309

Gambar 1. 1 Pertumbuhan PDB Menurut Lapangan Usaha

Sumber: (Badan Pusat Statistik, 2026)

Berdasarkan Gambar 1.1, seluruh lapangan usaha mengalami peningkatan nilai Produk Domestik Bruto (PDB) selama periode 2022–2024, kecuali sektor pertambangan dan penggalian yang mengalami penurunan pada tahun 2023 dan 2024. Salah satu sektor yang menunjukkan peningkatan secara konsisten adalah sektor transportasi dan pergudangan. Meskipun nilai PDB sektor transportasi dan pergudangan bukan yang terbesar dibandingkan sektor lainnya, sektor ini menunjukkan pertumbuhan yang relatif tinggi selama periode pengamatan. Untuk menggambarkan perkembangan tersebut, digunakan data PDB tahun 2021–2024 dengan tahun 2021 sebagai tahun dasar (*baseline*) dalam menghitung pertumbuhan PDB tahun 2022. Sebagaimana disajikan pada Gambar 1.2.

Pertumbuhan Kenaikan PDB					Tingkat Pertumbuhan Rata-
	SEKTOR INDUSTRI	2022	2023	2024	Rata
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	7.73%	7.77%	6.65%	7.38%
B	Pertambangan dan Penggalian/Mining and Quarrying	57.08%	-8.16%	-7.80%	13.71%
C	Industri Pengolahan/Manufacturing	9.94%	8.58%	7.76%	8.76%
D	Pengadaan Listrik dan Gas	7.70%	6.63%	4.25%	6.19%
E	Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang	4.24%	5.97%	7.33%	5.85%
F	Konstruksi	7.97%	8.33%	7.77%	8.03%
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	14.40%	7.38%	7.06%	9.61%
H	Transportasi dan Pergudangan	36.67%	25.19%	10.30%	24.06%
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	14.48%	11.51%	10.95%	12.32%
J	Informasi dan Komunikasi	8.54%	8.72%	8.64%	8.64%
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	9.94%	7.39%	6.17%	7.83%
L	Real Estat	4.29%	3.51%	3.02%	3.61%
M,N	Jasa Perusahaan	13.40%	12.20%	10.72%	12.11%
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib	3.17%	1.83%	9.25%	4.75%
P	Jasa Pendidikan	1.56%	3.00%	6.52%	3.69%
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	3.95%	6.68%	10.40%	7.01%
R,S,T,U	Jasa Lainnya/Other Services Activities	13.45%	14.40%	12.12%	13.33%

Gambar 1. 2 Pertumbuhan Kenaikan PDB

Sumber: Badan Pusat Statistik (2026)

Berdasarkan Gambar 1.2, pada tahun 2022, industri transportasi dan perdagangan mencatat pertumbuhan sebesar 36,67%, kemudian menurun di tahun 2023 menjadi 25,19%, dan kembali menurun di tahun 2024 sebesar 10,30%. Meskipun industri transportasi dan perdagangan mencatat penurunan pertumbuhan PDB dari 2022-2024, tetapi tingkat pertumbuhannya mencatat tertinggi yaitu sebesar 24,06%. Kondisi industri transportasi dan perdagangan pada tahun 2022 digambarkan oleh pernyataan Kepala BPS Margo Yuwono yang menyatakan bahwa sektor transportasi dan perdagangan menjadi lapangan usaha dengan pertumbuhan tertinggi pada triwulan II tahun 2022, yaitu sebesar 21,27%, yang didorong oleh pelonggaran syarat perjalanan dan momentum Hari Raya Idul Fitri (Jatim.antaranews, 2022). Selain itu, pernyataan Deputy Bidang Neraca dan Analisis Statistik Badan Pusat Statistik (BPS), Edy Muhammad yang menyatakan berakhirnya PPKM menunjukkan berdampak positif ke ekonomi kita karena mobilitas penduduk semakin tinggi terlihat dari jumlah penumpang di angkutan transportasi meningkat di laut 13,30% dan udara naik 58,18%” (CNBC Indonesia, 2023).

Pada periode 2023, Amalia Adininggar Widyasanti selaku Plt Kepala BPS menyatakan lapangan usaha transportasi dan perdagangan tumbuh sebesar 13,96% pada tahun 2023, yang didorong oleh faktor peningkatan mobilitas masyarakat, penyelenggara internasional, seperti piala dunia U-17, pertemuan KTT ASEAN, Formula E, MotoGP Mandalika, dan aktivitas persiapan pemilihan umum (pemilu) (IDX Channel, 2024). Pada periode 2024, pertumbuhan sektor transportasi dan perdagangan mencatat pertumbuhan tertinggi kedua secara tahunan sebesar 8,69% yang didorong oleh peningkatan mobilitas masyarakat, bertambahnya jumlah perjalanan wisatawan nusantara, serta meningkatnya kunjungan wisatawan mancanegara dan kegiatan ekonomi lainnya (Validnews, 2025).

Berdasarkan kondisi tersebut, menunjukkan bahwa sektor transportasi dan perdagangan terus menunjukkan pertumbuhan yang positif sepanjang periode 2022–2024. Peningkatan mobilitas masyarakat setelah pencabutan PPKM, penyelenggaraan berbagai kegiatan berskala nasional dan internasional,

meningkatnya aktivitas pariwisata, serta pulihnya aktivitas ekonomi menjadi faktor yang mendorong pertumbuhan sektor ini. Kondisi tersebut diperkuat dengan pernyataan dari Budi Karya Sumadi selaku Menteri Perhubungan pada periode 2016-2024, yang mengungkapkan di tengah ketidakpastian yang dihadapi seperti pandemi, konflik Rusia dan Ukraina, dan perubahan iklim, pembangunan infrastruktur transportasi sangat penting dalam mengakselerasi pertumbuhan ekonomi (SWA, 2022).

Meskipun sektor transportasi dan pergudangan menunjukkan pertumbuhan yang positif dari sisi makroekonomi, kondisi tersebut tidak sepenuhnya sejalan pada kinerja perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Salah satu indikator yang dapat digunakan untuk melihat kinerja perusahaan adalah laba bersih, karena laba bersih mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari kegiatan operasionalnya. Oleh karena itu, perkembangan laba bersih perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI selama periode 2022–2024 dapat dilihat pada Gambar 1.3.

Row Labels	Sum of Profit for the Period					Growth			Tingkat Pertumbuhan Rata-Rata
	2021	2022	2023	2024		2022	2023	2024	
Basic Materials	28,808,240	34,805	27,357	33,210	=>	21%	-21%	21%	7%
Consumer Cyclical	9,951,430	12,759	10,610	13,378	=>	28%	-17%	26%	12%
Consumer Non-Cyclical	49,295,910	49,330	55,744	60,787	=>	0%	13%	9%	7%
Energy	46,799,390	146,081	99,060	97,068	=>	212%	-32%	-2%	59%
Financials	114,992,380	162,845	169,752	198,938	=>	42%	4%	17%	21%
Healthcare	9,177,370	6,658	6,669	6,982	=>	-27%	0%	5%	-8%
Industrials	30,476,340	52,964	54,573	54,081	=>	74%	3%	-1%	25%
Infrastructures	38,699,580	39,489	38,426	39,882	=>	2%	-3%	4%	1%
Properties & Real Estate	4,566,650	9,479	14,013	30,779	=>	108%	48%	120%	92%
Technology	2,073,560	12,385	12,460	8,729	=>	-697%	1%	-30%	-242%
Transportation & Logistic	-	23,642,200	60,785	1,590,354	=>	-357%	-97%	-78%	-177%
Grand Total	311,198,650	562,810	465,334	526,728	=>	81%	-17%	13%	26%

Gambar 1. 3 Pertumbuhan Laba Bersih (Dalam Miliar Rupiah)

Sumber: IDX (2024)

Berdasarkan Gambar 1.3, dari 11 sektor yang terdaftar di BEI satu-satunya sektor yang mengalami penurunan laba bersih tiap tahunnya yaitu sektor transportasi dan logistik dengan tingkat pertumbuhan rata-ratanya sebesar -177%. Laba bersih yang dihasilkan oleh sektor transportasi dan logistik di tahun 2022 tercatat sebesar Rp60.785.000.000.000, kemudian menurun di tahun 2023 sebesar Rp1.590.000.000.000, dan kembali menurun di tahun 2024 sebesar Rp354.000.000.000. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan yang positif dari sisi makroekonomi belum mampu

diikuti oleh peningkatan laba bersih perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI.

Kondisi penurunan laba bersih yang terjadi turun menurun dari tahun 2022-2024, berbanding terbalik dengan pertumbuhan total aset yang dihasilkan oleh sektor transportasi dan logistik. Sebagaimana pertumbuhan total aset dari 11 sektor di atas dapat digambarkan pada Gambar 1.4.

Row Labels	Sum of Assets, b.IDR					Growth			Tingkat Pertumbuhan Rata-Rata
	2021	2022	2023	2024		2022	2023	2024	
Basic Materials	878,040	979,966	1,255,831	1,347,020	=>	12%	28%	7%	16%
Consumer Cyclical	483,636	513,003	542,720	577,321	=>	6%	6%	6%	6%
Consumer Non-Cyclical	959,242	1,037,768	1,068,002	1,096,391	=>	8%	3%	3%	5%
Energy	772,056	1,038,191	1,027,041	1,204,404	=>	34%	-1%	17%	17%
Financials	8,934,551	9,586,381	10,301,661	11,671,844	=>	7%	7%	13%	9%
Healthcare	115,455	127,114	137,844	148,479	=>	10%	8%	8%	9%
Industrials	621,245	713,784	772,239	803,232	=>	15%	8%	4%	9%
Infrastructures	1,072,641	1,217,849	1,376,946	1,410,563	=>	14%	13%	2%	10%
Properties & Real Estate	572,848	586,253	616,900	661,020	=>	2%	5%	7%	5%
Technology	85,423	284,243	259,987	223,277	=>	233%	-9%	-14%	70%
Transportation & Logistic	197,388	139,734	180,843	189,807	=>	-29%	29%	5%	2%
Grand Total	14,692,524	16,224,286	17,540,014	19,333,309	=>	10%	8%	10%	10%

Gambar 1. 4 Pertumbuhan Total Aset (Dalam Miliar Rupiah)

Sumber: IDX (2024)

Berdasarkan Gambar 1.4, 9 dari 11 sektor menunjukkan mengalami peningkatan total aset selama periode 2022-2024, termasuk sektor transportasi dan logistik. Pada tahun 2022, sektor transportasi dan logistik menghasilkan total aset sebesar Rp139.734.000.000.000, kemudian meningkat pada tahun 2023 menjadi Rp180.843.000.000.000, dan kembali meningkat di tahun 2024 sebesar Rp189.807.000.000.000. Meskipun total aset mengalami peningkatan setiap tahunnya, rata-rata tingkat pertumbuhan aset sektor transportasi dan logistik hanya tumbuh sebesar 2%, sehingga menjadi tingkat pertumbuhan terendah dibandingkan sektor-sektor lain yang juga mengalami peningkatan aset. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa meskipun total aset sektor transportasi dan logistik terus meningkat, peningkatan aset tersebut belum mampu diikuti peningkatan laba bersih perusahaan.

Berdasarkan data laba bersih dan total aset yang telah dipaparkan, perlu dilakukan analisis pertumbuhan *Return on Asset (ROA)* sebagai gambaran kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan aset yang

dimiliki. Sebagaimana rata-rata *ROA* pada sektor di BEI dapat digambarkan pada Gambar 1.5.

Sektor	Rata-Rata ROA			Rata-Rata
	2022	2023	2024	
Basic Materials	3.75%	2.45%	2.55%	2.92%
Consumer Cyclical	2.56%	2.01%	2.39%	2.32%
Consumer Non-Cyclical	4.94%	5.29%	5.62%	5.28%
Energy	16.14%	9.59%	8.70%	11.48%
Financials	1.76%	1.71%	1.81%	1.76%
Healthcare	5.49%	5.03%	4.88%	5.13%
Industrials	7.93%	7.34%	6.87%	7.38%
Infrastructures	3.45%	2.96%	2.86%	3.09%
Properties & Real Estate	1.64%	2.33%	4.82%	2.93%
Technology	-6.70%	-4.58%	-3.61%	-4.96%
Transportation & Logistic	36.06%	0.99%	0.19%	12.41%

Gambar 1. 5 Pertumbuhan Rata-Rata *Return on Asset (ROA)*

Sumber: IDX (2024)

Berdasarkan Gambar 1.5, dari 11 sektor yang terdaftar di BEI, sektor transportasi dan logistik menunjukkan penurunan *Return on Assets (ROA)* secara berturut-turut selama periode 2022–2024. *ROA* sektor transportasi dan logistik menurun dari 36,06% pada tahun 2022 menjadi 0,99% pada tahun 2023, dan kembali menurun menjadi 0,19% pada tahun 2024. Meskipun mengalami penurunan, sektor ini masih mencatat rata-rata *ROA* tertinggi selama periode 2022–2024, yaitu sebesar 12,41%. Kondisi tersebut sejalan dengan perkembangan sektor transportasi dan pergudangan pada tingkat makro sebagaimana tercermin pada Gambar 1.2, di mana sektor ini mencatat rata-rata pertumbuhan PDB tertinggi sebesar 24,06% selama periode 2022–2024. Hal tersebut menunjukkan bahwa sektor transportasi dan pergudangan masih memiliki prospek pertumbuhan yang positif dan menjadi salah satu sektor yang berkontribusi besar terhadap perekonomian nasional. Namun, tingginya pertumbuhan sektor tersebut belum sepenuhnya diikuti oleh peningkatan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan aset yang dimiliki. Hal tersebut tercermin dari tren *ROA* yang terus mengalami penurunan selama periode penelitian, sehingga mengindikasikan bahwa peningkatan aktivitas usaha dan pertumbuhan sektor belum mampu meningkatkan profitabilitas perusahaan secara optimal.

Berdasarkan fenomena yang telah dipaparkan, sektor transportasi dan logistik menunjukkan perkembangan yang positif dari sisi makroekonomi yang tercermin dari pertumbuhan PDB, meningkatnya aktivitas transportasi dan logistik, serta pertumbuhan aset perusahaan. Namun, perkembangan tersebut belum diikuti oleh peningkatan kinerja keuangan perusahaan, yang ditunjukkan oleh penurunan laba bersih dan *ROA* selama periode 2022–2024. Kondisi ini menunjukkan bahwa pertumbuhan sektor belum sepenuhnya mampu dikonversi menjadi peningkatan profitabilitas perusahaan. Maka dari itu, penting untuk dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai faktor-faktor yang memengaruhi profitabilitas perusahaan, yang dalam penelitian ini diproksikan menggunakan *Return on Asset (ROA)*, untuk mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi kemampuan perusahaan sektor transportasi dan logistik dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan aset yang dimiliki.

Umumnya, tujuan utama setiap perusahaan didirikan yaitu memperoleh laba semaksimal mungkin. Laba dihasilkan dari aktivitas operasional, terutama melalui penjualan produk atau jasa yang disediakan oleh perusahaan. Rasio profitabilitas merupakan salah satu tolak ukur yang digunakan dalam penilaian yang dilakukan oleh para investor terhadap kinerja perusahaan guna dalam pengambilan keputusan investasi yang akan dilakukan (Setiowati et al., 2023a). Perusahaan dengan profitabilitas yang tinggi cenderung lebih diminati bagi investor karena dinilai mempunyai kinerja keuangan yang baik serta potensi yang menghasilkan keuntungan dalam jangka panjang. Tingginya profitabilitas juga mencerminkan efisiensi operasional dan strategi bisnis yang efektif, yang pada akhirnya dapat meningkatkan harga saham dan nilai perusahaan di pasar (Suryani et al., 2025). Salah satu rasio untuk mengukur profitabilitas adalah *Return on Asset (ROA)*.

Menurut Safira (2025), *return on asset* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi aset dalam menghasilkan laba bersih. Tingginya tingkat *ROA* akan mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan asetnya secara optimal untuk menghasilkan laba sehingga memicu para investor untuk berinvestasi. Sebaliknya, penurunan *ROA* menunjukkan kemungkinan bahwa

perusahaan telah menginvestasikan terlalu banyak pada aset yang tidak mampu menghasilkan pertumbuhan laba, yang dapat menjadi tanda masalah bagi perusahaan (Rahmayanti et al., 2024). Investor menganggap bahwa perusahaan dengan tingkat *Return on Asset (ROA)* yang tinggi memiliki kemampuan yang baik dalam menghasilkan laba, mengembangkan usaha, dan menjaga keberlangsungan perusahaan, sehingga peningkatan *ROA* dapat menjadi sinyal yang kuat dan berpotensi meningkatkan harga saham serta minat investasi bagi investor. Sebaliknya, jika *ROA* menurun, investor mungkin menganggap perusahaan tersebut kurang menarik, yang dapat menyebabkan imbal hasil saham yang lebih rendah (Adelia et al., 2025).

Selain penting bagi investor, *ROA* juga penting bagi kreditor dalam menilai kelayakan dan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Tingginya *ROA* menunjukkan bahwa perusahaan mampu menghasilkan laba dari aset yang dimiliki, sehingga hal tersebut meningkatkan keyakinan kreditor bahwa perusahaan mampu membayar utang dan bunga secara tepat waktu dan juga perusahaan akan lebih mudah mendapatkan pinjaman atau pendanaan dari kreditor. Sebaliknya, *ROA* yang rendah menunjukkan bahwa perusahaan kurang efektif dalam memanfaatkan asetnya dalam menghasilkan laba, sehingga hal tersebut dapat menimbulkan keraguan bagi kreditor terhadap kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Maka dari itu, *Return on Asset* penting diteliti karena dapat memberikan gambaran kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aset yang dimiliki dan menjadi salah satu indikator yang digunakan oleh investor serta kreditor dalam menilai prospek perusahaan.

Salah satu perusahaan yang terus menambah profitabilitasnya adalah PT Pelayaran Nasional Ekalya Purnamasari Tbk. (ELPI). Perusahaan ini bergerak di bidang jasa transportasi laut melalui penyediaan *offshore support vessel*, *vessel charter*, dan logistik maritim. Pada tahun 2022, PT Pelayaran Nasional Ekalya Purnamasari Tbk. (ELPI) melakukan Penawaran Umum Saham Perdana (*IPO*) dengan memperoleh dana sebesar Rp220.000.000.000. Dana tersebut meningkatkan total aset menjadi Rp1.930.938.000.000. Selanjutnya, ELPI

membukukan laba bersih sebesar Rp103.902.000.000 dengan *Return on Assets (ROA)* sebesar 5,38%.

Berdasarkan *annual report* 2023, ELPI merealisasikan dana hasil *IPO* yang diperoleh pada tahun 2022 untuk mendukung ekspansi usaha melalui belanja pengadaan kapal sebesar 47,50% (Rp71.600.000.000), investasi pada anak usaha sebesar 43,76% (Rp65.960.000.000), dan pembangunan gedung kantor sebesar 8,75% (Rp13.180.000.000). Realisasi tersebut meningkatkan kapasitas operasional perusahaan dalam melayani kontrak-kontrak baru sehingga laba bersih meningkat dari Rp103.902.000.000 pada tahun 2022 menjadi Rp161.190.000.000 pada tahun 2023, yang diikuti dengan kenaikan total aset dari Rp1.930.037.000.000 di tahun 2022 menjadi Rp2.362.602.000.000 di tahun 2023, sehingga hal tersebut meningkatkan kenaikan *ROA* dari 5,38% menjadi 6,82%. Dampak ekspansi tersebut berlanjut pada tahun 2024, yang mendorong kenaikan laba bersih menjadi Rp263.982.000.000 dengan total aset menjadi Rp2.646.020.000, sehingga *ROA* tumbuh sebesar 9,98%. Peningkatan laba bersih yang diikuti dengan kenaikan *ROA* tersebut menunjukkan bahwa aset yang bertambah melalui dana hasil *IPO* dan ekspansi usaha mampu dimanfaatkan secara lebih produktif untuk menghasilkan laba.

Selama periode 2022-2024, perusahaan berhasil meningkatkan laba dari pemanfaatan asetnya sehingga *Return on Assets (ROA)* meningkat setiap tahunnya. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa aset yang dimiliki perusahaan mampu dimanfaatkan secara efektif dalam menghasilkan laba.

Pada penelitian ini, terdapat 3 variabel independen yang diperkirakan dapat mempengaruhi *Return on Asset*, yang diantaranya *Firm Size*, *Sales Growth*, dan *Current Ratio*. Variabel independen pertama yaitu *Firm Size*. *Firm Size* merupakan gambaran besar kecilnya ukuran suatu perusahaan yang dapat dilihat dari total aset yang dimilikinya (Mubarok et al., 2024). Semakin besar ukuran suatu perusahaan, maka semakin besar total aset yang dimiliki dan dikelola oleh suatu perusahaan. Salah satu bentuk aset pada perusahaan transportasi dan logistik yang bergerak di bidang jasa pengiriman adalah gudang. Perusahaan dapat memanfaatkan gudang

sebagai tempat menerima, menyimpan, mengelompokkan, dan menyiapkan barang sebelum didistribusikan kepada pelanggan. Agar pemanfaatan gudang lebih optimal, perusahaan dapat menerapkan sistem manajemen pergudangan dan sistem pelacakan barang sehingga proses penerimaan, penyimpanan, hingga distribusi barang dapat dipantau secara lebih terorganisir. Melalui sistem tersebut, perusahaan dapat memastikan barang diproses sesuai jadwal pengiriman sehingga mengurangi risiko penumpukan barang di gudang dan keterlambatan distribusi kepada pelanggan. Keterlambatan pengiriman tersebut dapat menyebabkan perusahaan menambah biaya denda (*penalty*) sesuai ketentuan dalam perjanjian layanan. Oleh karena itu, pengelolaan gudang yang efektif mampu menekan biaya denda serta meningkatkan ketepatan waktu pengiriman. Ketepatan waktu tersebut dapat meningkatkan kualitas pelayanan dan kepuasan pelanggan, sehingga pelanggan cenderung kembali menggunakan jasa perusahaan. Kondisi tersebut berpotensi meningkatkan volume pengiriman dan pendapatan perusahaan.

Peningkatan pendapatan yang diikuti dengan pengendalian biaya operasional yang baik akan menghasilkan laba bersih yang lebih besar. Peningkatan laba tersebut menunjukkan bahwa aset yang dimiliki perusahaan mampu menghasilkan keuntungan secara lebih efektif. Dengan asumsi total aset perusahaan tetap atau tidak mengalami perubahan yang signifikan, *Return on Assets (ROA)* cenderung meningkat apabila aset tersebut dimanfaatkan secara optimal untuk menghasilkan laba bersih yang lebih besar melalui peningkatan pendapatan dan efisiensi biaya operasional. Oleh karena itu, semakin besar *firm size* yang diikuti dengan pengelolaan aset yang efektif, maka semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aset yang dimiliki sehingga *Return on Assets (ROA)* cenderung meningkat.

Variabel independen kedua yaitu *sales growth*. *Sales growth* merupakan indikator penting atas jasa atau produk suatu perusahaan, dimana pendapatan yang dapat dihasilkan oleh suatu perusahaan dari penjualan dapat dipakai untuk mengetahui pertumbuhan penjualan dari tahun ke tahun (Meidiyustiani dalam Dewita et al., 2024). Semakin tinggi nilai *sales growth*, maka semakin besar

pendapatan yang diperoleh perusahaan dari kegiatan penjualannya. Ketika perusahaan mengalami pertumbuhan penjualan yang tinggi, artinya permintaan terhadap jasa transportasi dan logistik semakin meningkat sehingga volume pengiriman yang dilayani perusahaan juga bertambah. Peningkatan penjualan tersebut dapat memberikan kontribusi terhadap peningkatan laba perusahaan. Namun, peningkatan pendapatan perlu diiringi dengan pengelolaan biaya operasional agar pendapatan yang diperoleh tidak diikuti dengan kenaikan biaya yang lebih besar.

Salah satu upaya yang dapat dilakukan perusahaan transportasi dan logistik adalah menerapkan *Transportation Management System (TMS)*, yaitu sistem yang membantu perusahaan merencanakan rute pengiriman, menentukan armada yang digunakan untuk setiap pengiriman, mengelola penjadwalan dan penugasan armada, serta memantau proses pengiriman secara *real-time*. Dengan sistem tersebut, perusahaan dapat menentukan rute pengiriman yang lebih efisien sehingga jarak tempuh dan waktu perjalanan dapat diminimalkan, yang pada akhirnya membantu menekan penggunaan bahan bakar. Selain itu, otomatisasi dalam perencanaan rute, penjadwalan, dan pemantauan pengiriman dapat mengurangi pekerjaan administratif yang dilakukan secara manual sehingga penggunaan waktu kerja menjadi lebih efisien dan kebutuhan lembur dapat diminimalkan. Efisiensi tersebut membantu perusahaan menekan biaya operasional, termasuk biaya bahan bakar dan biaya lembur, serta meningkatkan pemanfaatan armada untuk melayani lebih banyak pengiriman. Dengan demikian, perusahaan dapat melayani lebih banyak pengiriman tanpa perlu menambah jumlah armada. Kondisi tersebut dapat meningkatkan kapasitas perusahaan dalam menerima dan menyelesaikan lebih banyak pesanan pengiriman. Semakin banyak jasa pengiriman yang dapat diberikan kepada pelanggan, semakin besar pendapatan yang diperoleh perusahaan.

Ketika pertumbuhan penjualan diikuti dengan efisiensi biaya operasional, laba bersih perusahaan berpotensi mengalami peningkatan. Peningkatan laba bersih tersebut akan meningkatkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba terhadap total aset yang dimiliki. Dengan asumsi total aset perusahaan tetap atau

tidak mengalami perubahan yang signifikan, *Return on Assets (ROA)* cenderung meningkat. Oleh karena itu, semakin tinggi *sales growth* yang diikuti dengan efisiensi biaya operasional, semakin besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba sehingga *Return on Assets (ROA)* juga cenderung meningkat.

Variabel independen ketiga yaitu *Current Ratio*. Rasio lancar (*current ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan (Christian et al., 2021). Semakin tinggi nilai *current ratio*, maka semakin besar kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Ketika perusahaan memiliki nilai *current ratio* yang tinggi, artinya aset lancar yang dimiliki oleh perusahaan tersedia dalam jumlah yang cukup untuk melunasi utang lancar ketika jatuh tempo. Aset lancar dikurangi kewajiban lancar adalah modal kerja, contohnya adalah kas. Kas yang dimiliki perusahaan digunakan untuk membeli suku cadang (*sparepart*), yang digunakan untuk menjaga kendaraan tetap dalam kondisi layak operasi dan tidak mengalami gangguan yang dapat menghambat aktivitas perusahaan. Ketika perusahaan memiliki *sparepart* yang cukup, kegiatan pemeliharaan kendaraan dapat dilakukan secara tepat waktu tanpa harus menunggu pembelian *sparepart* dari pihak lain, sehingga kondisi kendaraan tetap optimal dan dapat beroperasi sesuai kapasitas yang direncanakan. Kelancaran operasional kendaraan memungkinkan perusahaan meningkatkan volume jasa angkut, sehingga berpotensi meningkatkan pendapatan perusahaan. Perusahaan yang dapat mengelola persediaan *sparepart* dengan optimal akan mengurangi biaya perawatan dan perbaikan, karena penggantian komponen yang rusak dapat dilakukan tepat waktu sebelum kerusakan merambat ke bagian lain kendaraan. Jika peningkatan pendapatan diikuti dengan efisiensi beban operasional, maka laba bersih yang dihasilkan perusahaan berpotensi meningkat. Peningkatan laba bersih tersebut menunjukkan bahwa aset yang dimiliki perusahaan mampu dimanfaatkan secara lebih efektif dalam menghasilkan keuntungan. Dengan demikian, meskipun total aset perusahaan relatif tetap, kemampuan aset tersebut dalam menghasilkan laba bersih yang lebih tinggi akan mendorong peningkatan *Return on Asset (ROA)*. Oleh karena itu, semakin tinggi *current ratio* yang diikuti dengan pengelolaan

modal kerja dan aset lancar secara optimal, semakin besar kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aset yang dimiliki sehingga *Return on Asset (ROA)* cenderung meningkat.

Penelitian ini merupakan replikasi dari penelitian yang dilakukan oleh Aliah et al. (2025). Berikut terdapat perbedaan penelitian yang akan dilakukan sebagai berikut:

1. Penelitian ini menggunakan satu variabel independen dari penelitian sebelumnya yaitu *Current Ratio*. Kemudian, penelitian ini juga menambahkan dua variabel independen yaitu *Firm Size* dan *Sales Growth* yang mengacu pada penelitian yang telah dilakukan oleh Candra & Kusumawardani (2025).
2. Objek penelitian ini adalah perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), sedangkan objek dari penelitian sebelumnya adalah perusahaan subsektor pertambangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
3. Periode dalam penelitian ini dari tahun 2022-2024, sedangkan dalam penelitian sebelumnya pada periode 2010-2024.

Berdasarkan dari latar belakang yang dibuat, maka judul penelitian ini adalah **“Pengaruh *Firm Size*, *Sales Growth*, dan *Current Ratio* terhadap *Return on Asset* (Studi Empiris Pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2022-2024)”**.

1.2 Batasan Masalah

Batasan masalah yang akan diuraikan dalam penelitian ini mencakup sebagai berikut:

1. Variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Return on Asset (ROA)*.
2. Variabel independen yang digunakan adalah *Firm Size*, *Sales Growth*, dan *Current Ratio*.

3. Objek penelitian yang digunakan dalam penelitian ini merupakan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2022-2024.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah disusun pada latar belakang, maka perumusan masalah yang akan disusun dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah *Firm Size* berpengaruh positif terhadap *Return on Asset (ROA)* pada perusahaan transportasi dan logistik tahun 2022-2024?
2. Apakah *Sales Growth* berpengaruh positif terhadap *Return on Asset (ROA)* pada perusahaan transportasi dan logistik tahun 2022-2024?
3. Apakah *Current Ratio* berpengaruh positif terhadap *Return on Asset (ROA)* pada perusahaan transportasi dan logistik tahun 2022-2024?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disusun, maka tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengetahui *Firm Size* berpengaruh positif terhadap *Return on Asset (ROA)* pada perusahaan transportasi dan logistik tahun 2022-2024.
2. Mengetahui *Sales Growth* berpengaruh positif terhadap *Return on Asset (ROA)* pada perusahaan transportasi dan logistik tahun 2022-2024.
3. Mengetahui *Current Ratio* berpengaruh positif terhadap *Return on Asset (ROA)* pada perusahaan transportasi dan logistik tahun 2022-2024.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi:

1. Bagi peneliti, diharapkan penelitian ini dapat memberikan gambaran dan hasil mengenai perbandingan berbagai rasio keuangan dalam memengaruhi profitabilitas di perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Bagi investor, diharapkan penelitian ini dapat membantu para calon investor dan investor untuk menilai profitabilitas dari informasi laporan keuangan

yang telah diungkapkan oleh perusahaan sebelum mengambil keputusan untuk menanamkan modalnya.

3. Bagi perusahaan, diharapkan penelitian ini dapat membantu perusahaan dalam memberi masukan dan kebijakan sehingga analisis yang telah diperhitungkan dan dinilai oleh peneliti dapat menjadi bahan pertimbangan dan menarik perhatian investor.
4. Bagi civitas akademik, diharapkan penelitian ini dapat menjadi perbandingan dan referensi bagi peneliti selanjutnya yang membahas rasio keuangan dan membahas *Firm Size*, *Sales Growth*, dan *Current Ratio* terhadap *Return on Asset*, sehingga penelitian yang telah disusun dapat memberikan penjelasan secara rinci rasio-rasio keuangan yang telah mempengaruhi perubahan laba.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memperoleh informasi mengenai penelitian, maka penulis menyusun sistematika penelitian yang terdiri dari:

BAB I: PENDAHULUAN

Bab I akan membahas pendahuluan, penulis menjelaskan latar belakang masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penelitian”.

BAB II: TELAAH LITERATUR

Bab II akan membahas mengenai teori yang melandasi penelitian yang meliputi penelitian terdahulu. Sub bab dalam bab ini merupakan perubahan laba, *Sales Growth*, *Return on Asset*, dan *Total Asset Turnover*.

BAB III: METODE PENELITIAN

BAB III akan membahas mengenai gambaran umum objek penelitian, metode penelitian, variabel penelitian, teknik dalam pengumpulan data, teknik pengambilan sampel, dan teknik dalam menganalisis data.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab IV membahas hasil pengolahan data serta analisis dan interpretasinya yang disesuaikan dengan metode penelitian yang telah ditetapkan.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Bab V memuat kesimpulan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan serta saran yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi peneliti berikutnya.

