

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi nasional merupakan indikator utama dalam mengukur keberhasilan pembangunan dan tingkat kesejahteraan masyarakat suatu negara. Di tengah perubahan dan ketidakpastian ekonomi global pasca pandemi, perekonomian Indonesia dituntut untuk tetap menjaga ketahanan serta laju pertumbuhan yang berkelanjutan (Anggraini et al., 2025). Percepatan pertumbuhan ekonomi nasional ini sangat bergantung pada performa berbagai sektor lapangan usaha yang saling terkait dalam menopang arus barang dan jasa. Di antara berbagai sektor penyusun Produk Domestik Bruto (PDB), sektor transportasi dan logistik memegang peran sebagai penggerak utama roda perekonomian nasional. Menurut Bursa Efek Indonesia (2026) “industri transportasi dan logistik mencakup perusahaan yang berperan dalam aktivitas perpindahan dan pengangkutan seperti, penyedia transportasi serta perusahaan penyedia jasa logistik dan pengantaran”. Wakil Ketua Umum Koordinator (WKUK) Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan Kadin Indonesia Carmelita Hartoto mengatakan sektor transportasi memiliki peran vital sebagai urat nadi perekonomian nasional dan penggerak konektivitas antarwilayah (Hariantono, 2025). Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, keberadaan sistem transportasi dan logistik yang efisien menjadi kunci utama dalam menghubungkan pusat-pusat produksi dengan wilayah konsumsi yang tersebar di seluruh nusantara. Sektor ini tidak hanya berfungsi menjaga kelancaran rantai pasok (*supply chain*) dan stabilitas harga kebutuhan pokok, melainkan juga bertindak sebagai *enabler sector* yang menopang daya saing industri, perdagangan, dan pariwisata secara global.

Transportasi merupakan kegiatan pemindahan fisik barang yang menghubungkan pelanggan, pemasok, pabrik, gudang, dan anggota saluran distribusi sebagai bagian dari sistem rantai pasok logistik. Sarana transportasi yang

digunakan meliputi angkutan air, kereta api, kendaraan bermotor, udara, dan pipa, dengan masing-masing memiliki karakteristik kecepatan dan biaya yang berbeda. Sementara itu, pergudangan adalah kegiatan penyimpanan barang mulai dari bahan baku, barang setengah jadi, hingga barang jadi, yang menciptakan utilitas waktu dengan memperluas ketersediaan barang bagi pelanggan. Kedua kegiatan ini merupakan elemen penting dalam sistem logistik yang memastikan kelancaran aliran barang dari produsen hingga ke konsumen (Kusuma, 2026).

KINERJA PERTUMBUHAN MENURUT LAPANGAN USAHA (% c-to-c)				
No	Sektor	2022	2023	2024
1	Industri Pengolahan	4,89	4,64	4,43
2	Perdagangan	5,52	4,85	4,86
3	Pertanian	2,25	1,30	0,67
4	Konstruksi	2,01	4,91	7,02
5	Pertambangan	4,38	6,12	4,90
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	Akomodasi & Makan Minum	11,97	10,01	8,56
12	Real Estat	1,72	1,43	2,50
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 Kinerja Pertumbuhan Menurut Lapangan Usaha

Sumber: Badan Pusat Statistik

Berdasarkan data pada Tabel 1.1, sektor transportasi dan pergudangan memiliki pertumbuhan tertinggi pada tahun 2022 sebesar 19,87% yang didorong oleh peningkatan mobilitas masyarakat dan peningkatan kunjungan wisatawan dari dalam maupun luar negeri (BPS, 2023). Pada tahun 2023, sektor transportasi dan pergudangan juga memiliki pertumbuhan tertinggi sebesar 13,96% karena terjadi peningkatan mobilitas masyarakat yang besar akibat adanya penyelenggaraan event internasional, seperti Piala Dunia U-17, pertemuan KTT ASEAN, MotoGP

Mandalika, dan persiapan pemilihan umum (BPS, 2024). Namun, pada tahun 2024 sektor transportasi dan pergudangan mengalami perlambatan pertumbuhan namun masih meningkat sebesar 8,69% karena didorong oleh peningkatan jumlah penumpang dan barang karena mobilitas masyarakat dan peningkatan kegiatan ekonomi lainnya (BPS, 2025). Dari tahun ke tahun, sektor transportasi dan pergudangan mampu mempertahankan posisinya sebagai sektor dengan pertumbuhan tertinggi pertama (2022 dan 2023) atau kedua (2024) di antara seluruh lapangan usaha.

Di sisi lain, Ketua Umum Supply Chain Indonesia (SCI), Setijadi, mengungkapkan bahwa sektor logistik nasional sedang menghadapi tantangan berat. Oleh karena itu, industri logistik dituntut untuk bertransformasi dari penyedia layanan dasar menjadi penyedia layanan bernilai tambah, agar mampu mempertahankan kontribusinya terhadap perekonomian nasional (Busthomi, 2024). Namun, kondisi berbeda terlihat pada kinerja pendapatan emiten di sektor transportasi dan logistik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI), di mana rata-rata pendapatan perusahaan sektor transportasi dan logistik menunjukkan peningkatan selama periode 2022–2024. Hal ini menandakan bahwa perusahaan sektor transportasi dan logistik mampu mempertahankan kinerjanya meskipun terdapat berbagai tekanan ekonomi. Berikut perkembangan pendapatan perusahaan pada sektor transportasi dan logistik selama tahun 2022-2024:



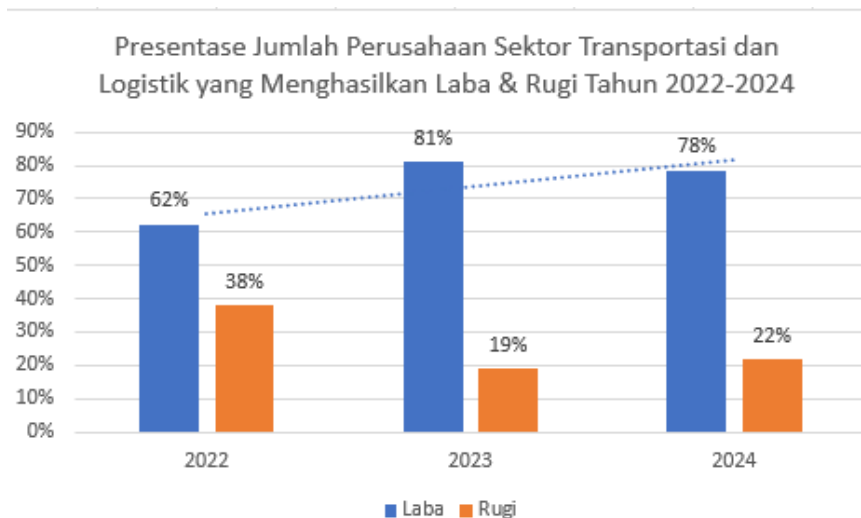
Gambar 1. 1 Rata-rata Pendapatan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik

Sumber: IDX Statistik 2022-2024

Berdasarkan Gambar 1.1, rata-rata pendapatan perusahaan sektor transportasi dan logistik menunjukkan pertumbuhan selama periode 2022–2024. Menurut Margo Yuwono sebagai Kepala BPS, pertumbuhan sektor transportasi dan logistik didorong karena adanya kelonggaran dalam perjalanan menjelang Hari Raya Idul Fitri sepanjang triwulan II tahun 2022 serta bertambahnya jumlah wisatawan mancanegara (Victoria, 2022). Margo Yuwono juga menyatakan bahwa adanya berbagai kegiatan baik secara nasional maupun internasional menjadi faktor pendorong yang turut memperkuat kinerja sektor transportasi dan perdagangan (Sumber Urip Cargo, 2022).

Pada tahun 2023 sejumlah kegiatan internasional turut mendorong peningkatan pendapatan sektor transportasi dan logistik. Pada gelaran MotoGP Mandalika 2023, General Manager PT Angkasa Pura I Bandara Internasional Lombok Rahmat Adil, tercatat sebanyak 18.700 penumpang tiba dan 12.500 penumpang yang berangkat dari Bandara Lombok selama periode 11-14 Oktober 2023 (Pratiwi, 2023). Plt. Kepala Badan Pusat Statistik (BPS), Amalia Adininggar Widyasanti, mengungkapkan bahwa peningkatan mobilitas masyarakat, penyelenggaraan berbagai ajang internasional seperti Piala Dunia U-17, KTT ASEAN 2023, Formula E, dan MotoGP Mandalika, serta rangkaian aktivitas persiapan Pemilu 2024 turut menjadi faktor pendorong utama di balik fenomena tersebut (Elena, 2024).

Pada tahun 2024, sektor transportasi dan logistik mengalami pertumbuhan mencapai 8,64%, sejalan dengan peningkatan jumlah penumpang dan pengiriman barang. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Airlangga Hartarto, menuturkan bahwa kenaikan jumlah penumpang dan volume pengiriman barang menjadi pendorong utama di balik pertumbuhan tinggi sektor ini. Kondisi makroekonomi yang stabil, ditandai dengan inflasi yang rendah dan terkendali sebesar 1,71% pada Oktober 2024 serta rasio utang yang terjaga pada level 39,4%, turut menjadi fondasi yang mendukung aktivitas mobilitas dan distribusi barang tetap tinggi sepanjang periode tersebut (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2024).



Gambar 1. 2 Presentase Jumlah Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Menghasilkan Laba & Rugi Tahun 2022-2024

Sumber: IDX Statistik 2022-2024

Gambar 1.2 menunjukkan presentase jumlah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang mencatatkan laba bersih dibandingkan dengan yang mengalami rugi bersih selama periode 2022-2024. Pada tahun 2022, sebanyak 23 perusahaan berhasil meraih laba, sementara 14 perusahaan mencatatkan rugi. Jumlah perusahaan yang memperoleh laba meningkat menjadi 30 pada tahun 2023, dengan jumlah perusahaan yang rugi 7 perusahaan. Berlanjut pada tahun 2024, sebanyak 29 perusahaan membukukan laba, sedangkan 8 perusahaan mengalami kerugian. Secara keseluruhan, selama tiga tahun berturut-turut, jumlah perusahaan yang menghasilkan laba selalu lebih banyak dibandingkan yang mengalami rugi. Tingginya proporsi perusahaan yang mampu menghasilkan laba bersih menunjukkan bahwa sebagian besar emiten di sektor transportasi dan logistik memiliki ketahanan operasional yang baik dan mampu menjaga profitabilitasnya di tengah banyaknya permintaan jasa angkutan dan distribusi barang. Kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba juga mencerminkan efektivitas perusahaan dalam mengelola sumber daya ekonomi yang dimiliki seperti aset untuk mendukung kegiatan operasional. Kondisi ini tercermin dari rata-rata kenaikan aset yang dicatat di Bursa Efek Indonesia karena perusahaan sektor transportasi dan logistik mengalami pertumbuhan setiap tahunnya.



Gambar 1. 3 Rata-rata Aset Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik

Sumber: IDX Statistik 2022-2024

Gambar 1.3 menunjukkan perkembangan total aset sektor transportasi dan logistik selama periode 2022-2024. Pada tahun 2022, total aset sektor ini tercatat sebesar Rp4.657 miliar, kemudian mengalami peningkatan sebesar 4,94% menjadi Rp4.888 miliar pada tahun 2023. Tren pertumbuhan berlanjut pada tahun 2024, dengan total aset mencapai Rp5.130 miliar, atau meningkat sebesar 4,96% dibandingkan tahun sebelumnya. Peningkatan total aset secara konsisten selama tiga tahun berturut-turut mengindikasikan bahwa perusahaan-perusahaan di sektor transportasi dan logistik terus melakukan ekspansi kapasitas produksi dan investasi aset guna mendukung pertumbuhan operasional serta menjaga daya saing di tengah banyaknya permintaan pasar. Kinerja tertinggi yang diduduki oleh sektor transportasi dan pergudangan searah dengan tren peningkatan berturut-turut pada indikator penjualan, laba bersih, dan total aset. Konsistensi pertumbuhan ketiga variabel tersebut secara langsung berkontribusi terhadap pencapaian tingkat *Return on Assets (ROA)* yang tinggi.

Karena laba merupakan informasi penting dalam laporan keuangan, para pengguna laporan keuangan memerlukan alat analisis yang efektif untuk mengukur sejauh mana perusahaan mampu menghasilkan laba. Disinilah rasio profitabilitas berperan penting sebagai alat ukur kuantitatif yang dapat menganalisis kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan laba dari berbagai aspek operasionalnya.

Dari sekian banyak rasio profitabilitas, *Return on Assets (ROA)* atau tingkat pengembalian aset merupakan salah satu indikator yang paling luas digunakan. Rasio ini secara khusus mengukur seberapa efektif perusahaan memanfaatkan total aset yang dimilikinya untuk menghasilkan laba bersih. Keunggulan *ROA* terletak pada kemampuannya memberikan perspektif tentang efisiensi keseluruhan manajemen dalam mengelola sumber daya perusahaan, terlepas dari struktur pendanaan atau ukurannya. Dalam konteks pengambilan keputusan investasi, *ROA* yang tinggi sering kali mengindikasikan penggunaan aset yang produktif dan manajemen yang kompeten, sehingga menarik bagi investor yang mencari efisiensi. Oleh karena itu, analisis terhadap *ROA* menjadi langkah awal yang krusial dalam mengevaluasi performa profitabilitas dan daya tarik fundamental suatu perusahaan (Satria, 2022).

Sektor transportasi dan logistik merupakan industri yang padat aset, di mana investasi besar dialokasikan untuk kendaraan, gudang, pelabuhan, dan infrastruktur teknologi. Oleh karena itu, kemampuan mengelola aset-aset tersebut secara produktif menjadi faktor krusial dalam menentukan kinerja keuangan perusahaan. Semakin tinggi laba yang diperoleh perusahaan, laba tersebut dapat dimanfaatkan untuk melakukan ekspansi usaha, seperti dengan menambah armada baru, meningkatkan kualitas dan kelengkapan fasilitas armada, mengembangkan sistem layanan digital untuk mempermudah pemesanan pada perusahaan transportasi dan logistik, serta memperluas jumlah *pool* kendaraan agar jangkauan terhadap pelanggan menjadi lebih cepat. Sehingga pada akhirnya turut mendorong peningkatan pendapatan perusahaan pada periode berikutnya. Tingkat profitabilitas yang tinggi juga menjadi salah satu pertimbangan bagi investor dalam menilai perusahaan, karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba serta menggambarkan prospek kinerja yang baik ke depannya yang dapat mendorong naiknya harga saham perusahaan. Perusahaan yang memiliki laba besar mempunyai peluang untuk membagikan dividen dalam jumlah yang lebih tinggi. Hal tersebut merupakan salah satu keuntungan bagi investor. *Return on Asset (ROA)* yang tinggi juga menandakan kecilnya risiko perusahaan mengalami gagal

bayar bila melakukan peminjaman dana, sehingga hal ini dapat meningkatkan kepercayaan pihak kreditur terhadap perusahaan.

Salah satu contoh perusahaan pada sektor transportasi dan logistik yang memiliki peningkatan kinerja keuangan pada tahun 2022 sampai tahun 2024 adalah PT Steady Safe Tbk. Perusahaan ini merupakan penyedia layanan transportasi darat yang menyediakan berbagai layanan angkutan umum, seperti taksi, bus umum, dan limusin rental, yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya serta terlibat dalam penyediaan layanan pembiayaan (*financial services*).

Pada tahun 2022, PT Steady Safe Tbk mencatat pendapatan bersih sebesar Rp253,25 miliar dengan laba tahun berjalan sebesar Rp10,25 miliar. Dilihat dari laporan keuangan tahunan PT Steady Safe Tbk, penurunan pendapatan kotor ini disebabkan oleh penerapan tarif berjenjang untuk skema *service maintenance* yang dibayarkan oleh PT Transportasi Jakarta kepada perseroan, di mana pembayaran *service maintenance* pada tahun 2022 masih menggunakan tarif tertinggi, sehingga total pendapatan kotor perseroan pada tahun tersebut tercatat lebih tinggi dibandingkan tahun 2023 yang memiliki pendapatan bersih sebesar Rp242,79 miliar dengan laba tahun berjalan meningkat menjadi Rp19,67 miliar. Laba perseroan pada tahun 2023 mengalami peningkatan karena penurunan tingkat bunga yang diterapkan atas skema *leasing*, seiring dengan saldo utang pinjaman kepada PT Indomobil Finance Indonesia atas pembelian unit bus yang semakin mengecil, sesuai dengan kesepakatan dalam perjanjian fasilitas pembiayaan antara perseroan dengan PT Indomobil Finance Indonesia. Dengan demikian, penurunan beban bunga tersebut turut menekan beban operasional perseroan, sehingga laba tahun berjalan tetap dapat tumbuh di tengah penurunan pendapatan.

Perusahaan Steady Safe mencatatkan peningkatan laba bersih pada tahun 2023 yang kemudian dialokasikan untuk penambahan *pool* kendaraan di daerah Jakarta Barat pada tahun 2024. Ekspansi ini secara langsung memperluas jangkauan jarak tempuh operasional dan memperbesar peluang untuk mendapatkan sewa pemasangan iklan pada bus, sehingga mendorong peningkatan pendapatan perusahaan. Laba bersih tahun 2024 kembali mencatatkan kenaikan sebesar

Rp27,30 miliar, yang mengindikasikan tingginya rasio *Return on Assets (ROA)* yang disebabkan oleh efisiensi perusahaan dalam memanfaatkan asetnya untuk menghasilkan keuntungan secara berkelanjutan.

Laba tahun 2024 ini direncanakan oleh PT Steady Safe Tbk juga menambah lokasi untuk pool kendaraan pada daerah Jakarta Barat untuk memperluas jangkauan pelayanannya kepada masyarakat sekaligus untuk memperbesar peluang untuk mendapatkan sewa pemasangan iklan pada bus. Perseroan juga sedang bekerjasama dengan 2 (dua) produsen bus listrik dari RRC dan akan mengikuti uji coba bus operasional ke PT Transportasi Jakarta. Hal ini menunjukkan bahwa Steady Safe mampu menekan beban secara efisien untuk tetap menciptakan pertumbuhan laba meskipun pendapatan mengalami penurunan. Sejalan dengan efisiensi biaya yang dilakukan perseroan, perkembangan kinerja keuangan PT Steady Safe Tbk juga terlihat dari rasio profitabilitas perusahaan, salah satunya rasio *Return on Asset (ROA)* yang menunjukkan perubahan selama periode 2022-2024 yang ditunjukkan pada tabel berikut:

<i>Return on Asset</i> PT Steady Safe Tbk 2022-2024		
2022	2023	2024
0,02	6,17	21,94

Tabel 1. 2 *Return on Asset* PT Steady Safe Tbk 2022-2024
Sumber: IDX Statistik 2022-2024

Berdasarkan Tabel 1.2, terjadi peningkatan *Return on Assets (ROA)* yang sangat signifikan dari tahun 2022 hingga 2024. PT Steady Safe Tbk (SAFE) menunjukkan pertumbuhan ROA yang sangat tinggi, dari 0,02% pada 2022 melonjak menjadi 6,17% di 2023, dan bertumbuh lagi menjadi 21,94% pada 2024. Perseroan yang menekan beban pembiayaan seiring dengan menurunnya beban utang pinjaman pembelian unit bus, memberikan kontribusi terhadap perbaikan profitabilitas perusahaan. Pertumbuhan laba ini menunjukkan bahwa langkah pengelolaan beban operasional yang diambil perseroan bukan sekadar upaya menekan biaya semata, melainkan sebuah strategi yang secara efektif turut memperkuat kemampuan Steady Safe dalam menghasilkan laba dari aset yang dimilikinya di tengah tantangan penurunan pendapatan.

“Profitabilitas menjadi acuan penting untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan return dari seluruh sumber daya berwujud yang dimanfaatkan dalam periode tertentu.” (Nabella & Djazuli, 2024). Menurut Aisyah et al. (2017) dalam Khairunnisa et al. (2023), profitabilitas merupakan rasio yang mengukur sejauh mana perusahaan mampu menghasilkan laba dengan memanfaatkan seluruh sumber daya yang dimilikinya, mulai dari aktivitas penjualan, kas, modal, tenaga kerja, hingga jaringan cabang. Sedangkan menurut Sartono (2010) dalam Fadillah et al. (2021), profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan yang diukur berdasarkan penjualan, total aset, maupun modal sendiri. Menurut Weygandt et al. (2022), “Profitabilitas dapat diukur dengan *Profit Margin*, *Asset Turnover*, *Return on Assets*, *Return on Ordinary Shareholders’ Equity*, *Earning per Share*, *Price-Earnings Ratio*, dan *Payout Ratio*”.

Profitabilitas dalam penelitian ini diproksikan menggunakan *return on asset (ROA)*. Menurut Prasanugraha (2007) dalam Habibi et al. (2022) “*Return on Assets (ROA)* adalah pengukuran yang menunjukkan seberapa efektif aset yang dimiliki perusahaan dalam menghasilkan laba. Dalam pengukurannya, laba menjadi acuan utama untuk mengevaluasi efisiensi pemanfaatan aset dalam menciptakan keuntungan. Kenaikan laba berbanding lurus dengan peningkatan *ROA*, yang mengindikasikan kemampuan perusahaan dalam mengelola asetnya secara optimal”. “*Return on Assets (ROA)* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan (laba) dari aktivitas operasionalnya” (Hasibuan et al., 2022). “Rasio ini berfungsi mengukur seberapa besar keuntungan yang diperoleh perusahaan dari investasi yang dilakukan menggunakan seluruh aset yang dimilikinya” (Anton et al., 2021). “Peningkatan *Return on Assets (ROA)* mengindikasikan adanya kenaikan keuntungan atau pendapatan bersih perusahaan yang mencerminkan pertumbuhan nilai penjualan dan ketika penjualan perusahaan mengalami peningkatan, hal tersebut akan memicu kenaikan laba sebagai pertanda kinerja keuangan yang semakin baik” (Rahman & Wafi, 2023). “*ROA* yang rendah mengindikasikan rendahnya efektivitas perusahaan

dalam mengelola aset menjadi keuntungan, yang berakibat pada terhambatnya peningkatan laba perusahaan” (Hasibuan et al., 2022).

Pada penelitian ini, tingkat profitabilitas yang diproksikan *return on asset (ROA)* perusahaan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu seperti *debt to equity ratio (DER)*, *current ratio (CR)* dan ukuran perusahaan (*SIZE*). Faktor pertama yang menjadi pengaruh profitabilitas yaitu *debt to equity ratio (DER)*. *Debt to equity ratio (DER)* adalah rasio keuangan yang membandingkan jumlah total utang perusahaan dengan ekuitas atau modal sendiri. *Debt to Equity Ratio (DER)* adalah rasio yang mengukur perbandingan antara seluruh utang (termasuk utang lancar) dengan ekuitas untuk menilai besaran dana yang disediakan kreditor dibandingkan dengan modal sendiri pemilik perusahaan (Kasmir, 2008 dalam Silanno & Loupatty, 2021). *Debt to Equity Ratio (DER)* merupakan rasio keuangan yang bertujuan untuk mengetahui seberapa besar modal milik perusahaan yang dijadikan untuk jaminan utang (Maiyaliza et al., 2022).

Semakin rendah rasio *Debt to Equity Ratio*, maka proporsi ekuitas (modal) lebih besar dibandingkan dengan kewajiban (utang). Ekuitas yang lebih besar dari kewajiban dapat digunakan oleh perusahaan untuk membeli aset produktif seperti penambahan armada bus (termasuk bus listrik). Penambahan armada bus memungkinkan perusahaan untuk memenuhi permintaan pasar dengan lebih optimal, khususnya dalam melayani rute-rute Transjakarta dengan frekuensi dan jangkauan yang lebih luas, sehingga potensi pendapatan dari kontrak layanan dapat meningkat. Selain itu, penggunaan armada bus listrik dapat menekan beban bahan bakar karena biaya listrik pengisian daya per kilometer jauh lebih rendah dibandingkan bus berbahan bakar solar. Penekanan beban bahan bakar tersebut akan mengurangi *cost of sales*. Ketika pendapatan dari layanan meningkat sementara *cost of sales* ditekan, maka laba tahun berjalan perusahaan akan lebih tinggi dibandingkan periode sebelumnya, sehingga rasio *ROA* pun meningkat. Oleh karena itu, *DER* berpengaruh negatif terhadap profitabilitas (*ROA*). Penelitian sebelumnya mengenai pengaruh *debt to equity ratio* terhadap *ROA* menunjukkan hasil yang beragam. Penelitian yang dilakukan oleh Anisa & Febyansyah (2024),

Susilawati & Purnomo (2023), dan Reihan et al. (2025) menunjukkan bahwa *debt to equity ratio* berpengaruh signifikan terhadap ROA. Sedangkan Permadi & Rosidi (2023), Angela & Nuryani (2024), dan Herliana & Setiadi (2021) menunjukkan bahwa *debt to equity ratio* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap ROA.

Faktor kedua yang menjadi pengaruh profitabilitas yaitu *current ratio* (CR). *Current ratio* adalah rasio yang membandingkan aset lancar dengan utang lancar, yang menjadi ukuran paling umum untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Herliana & Setiadi, 2021). *Current ratio* adalah alat untuk menilai kemampuan aset lancar perusahaan dalam melunasi seluruh kewajiban lancar dalam waktu dekat sekaligus mengukur efektivitas penggunaan modal kerja (Ramadhianti et al., 2023). *Current ratio* (CR) dapat diperoleh dari membandingkan seluruh aset lancar dan kewajiban lancarnya pada satu tahun periode.

Semakin tinggi rasio *current ratio*, maka semakin besar kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aset lancar yang dimiliki. *Current ratio* yang tinggi mencerminkan posisi likuiditas yang kuat, yang berarti perusahaan memiliki kas, setara kas, atau persediaan yang cukup untuk mendanai kebutuhan operasional harian tanpa harus bergantung pada utang jangka pendek yang membebani. Kondisi ini memberikan ruang gerak finansial bagi perusahaan untuk mengalokasikan sebagian dana kasnya dalam bentuk persediaan pengaman (*safety stock*) suku cadang seperti komponen kapal kargo. Kapasitas persediaan yang memadai memungkinkan perusahaan menggabungkan kebutuhan pemeliharaan dari berbagai armada dalam satu jadwal perawatan untuk mengurangi risiko kerusakan mesin mendadak serta waktu henti kapal di pelabuhan. Biaya perawatan rutin seperti penggantian suku cadang dan perawatan berkala menjadi lebih rendah dibandingkan pengelolaan yang mengandalkan perbaikan besar secara mendadak. Di sisi lain, pemeliharaan yang rutin juga menekan risiko *downtime* armada akibat kerusakan mendadak, sehingga tingkat utilisasi kapal tetap terjaga dan kegiatan operasional seperti jadwal keberangkatan, rute, maupun frekuensi layanan dapat terpenuhi secara maksimal tanpa hambatan,

yang pada akhirnya turut menjaga stabilitas pendapatan operasional perusahaan. Dengan rata-rata total aset meningkat dengan persentase yang lebih kecil dibandingkan persentase kenaikan laba bersih. Hal ini menyebabkan rasio *ROA* meningkat. Oleh karena itu, *current ratio* (*CR*) berpengaruh positif terhadap profitabilitas. Penelitian sebelumnya mengenai pengaruh *current ratio* terhadap *ROA* menunjukkan hasil yang beragam. Penelitian yang dilakukan oleh Ramadhon (2023), Rismanty et al. (2022), dan Malinda & Nugroho (2024) menunjukkan bahwa *current ratio* berpengaruh terhadap *ROA*. Namun, penelitian yang dilakukan oleh Satria (2022), Pratama & Heruwanto (2023), dan Syahpoetri & Suhartono (2024) menunjukkan bahwa *current ratio* tidak berpengaruh terhadap *ROA*.

Faktor ketiga yang menjadi pengaruh profitabilitas yaitu ukuran perusahaan (*Firm Size*). Ukuran perusahaan adalah suatu skala yang dapat diklasifikasikan besar kecil perusahaan yang dihitung dengan menggunakan logaritma natural dari total aktiva (Pradnyani et al., 2022). Ukuran perusahaan merupakan klasifikasi suatu perusahaan ke dalam bentuk perusahaan yang berukuran besar dan perusahaan berukuran kecil (Seoaji & Opti, 2022).

Semakin besar ukuran perusahaan, maka semakin besar total aset yang dimiliki oleh perusahaan. Total aset yang besar mencerminkan skala operasional yang luas dan memberikan kapasitas finansial yang kuat bagi perusahaan untuk berinvestasi. Dalam industri transportasi dan logistik, jangkauan operasional yang luas sangat penting. Untuk mencapai hal tersebut, perusahaan dapat mengalokasikan dana salah satunya untuk ekspansi bangunan berupa *pool* armada di lokasi yang strategis, contohnya untuk perusahaan jasa logistik yang menggunakan truk. *Pool* armada truk pengiriman barang yang berada di lokasi strategis dan dekat dengan area operasional dapat memperpendek jarak tempuh dari *pool* menuju titik rute layanan, sehingga menekan konsumsi bahan bakar kendaraan. Bahan bakar kendaraan tersebut akan mengurangi *cost of sales*. Lokasi *pool* yang strategis juga memungkinkan perusahaan untuk mengoptimalkan penjadwalan armada dengan menggabungkan beberapa rute atau titik layanan yang berdekatan dalam satu kali keberangkatan. Efisiensi *cost of sales* yang tercipta dari

pengelolaan aset tetap tersebut, diiringi dengan potensi peningkatan volume layanan yang dapat dilayani akan mendorong peningkatan pendapatan sekaligus menekan beban perusahaan. Dengan demikian, semakin besar ukuran perusahaan yang dimiliki dan dikelola secara optimal, semakin besar juga peningkatan profitabilitas. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap profitabilitas. Penelitian sebelumnya mengenai pengaruh ukuran perusahaan terhadap *ROA* menunjukkan hasil yang beragam. Penelitian yang dilakukan oleh Meisaroh & Dewi (2023), Mentari & Kosadi (2024), dan Agam & Pranjoto (2023). menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh signifikan terhadap *ROA*. Namun, berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Permana & Agustina (2021), Iriana Kusuma Dewi & Intan Sari Budhiarjo (2023), dan Nuraini & Suwaidi (2022) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan tidak menunjukkan pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap *ROA*.

Penelitian ini merupakan hasil replikasi atas penelitian yang dilakukan oleh Susilawati & Purnomo (2023) dengan beberapa perbedaan dan pengembangan sebagai berikut:

1. Penelitian ini menambahkan dua variabel independen, yaitu *current ratio* dan ukuran perusahaan yang mengacu pada penelitian Alfahruqi et al. (2022) dan Farika & Dewi (2023).
2. Penelitian ini tidak menguji kembali variabel pertumbuhan perusahaan karena tidak berpengaruh terhadap *return on assets* pada penelitian sebelumnya.
3. Objek penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah perusahaan pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2022-2024, sedangkan objek yang digunakan pada penelitian sebelumnya adalah perusahaan semen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2021.

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, maka ditetapkan judul untuk penelitian ini adalah **“PENGARUH *DEBT TO EQUITY RATIO*, *CURRENT RATIO*, DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP PROFITABILITAS (*ROA*)”**.

1.2 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Variabel dependen yang diteliti adalah profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Assets (ROA)*
2. Variabel independen dalam penelitian ini adalah *Debt to Equity Ratio*, *Current Ratio*, dan Ukuran Perusahaan.
3. Objek pada penelitian ini adalah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2022-2024.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, maka dirumuskan pertanyaan atas penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah *Debt to Equity Ratio* berpengaruh negatif terhadap profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Assets (ROA)*?
2. Apakah *Current Ratio* berpengaruh positif terhadap profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Assets (ROA)*?
3. Apakah Ukuran Perusahaan berpengaruh positif profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Assets (ROA)*?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendapatkan bukti empiris mengenai:

1. Pengaruh negatif *Debt to Equity Ratio* terhadap profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Assets (ROA)*.
2. Pengaruh positif *Current Ratio* terhadap profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Assets (ROA)*.
3. Pengaruh positif Ukuran Perusahaan terhadap profitabilitas yang diproksikan dengan *Return on Assets (ROA)*.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat pada beberapa pihak, yaitu:

1) Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi bagi perusahaan dalam upaya meningkatkan kinerja suatu perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

2) Investor

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan dalam penanaman modal dan investasi pada perusahaan sektor transportasi dan logistik.

3) Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan referensi atau pedoman dalam melakukan penelitian selanjutnya terkait *Return on Asset (ROA)*.

4) Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memperdalam wawasan peneliti terkait pengaruh *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Current Ratio (CR)*, dan Ukuran Perusahaan (*SIZE*) terhadap *Return on Assets*.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

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*, teori yang berkaitan dengan *ROA* sebagai variabel dependen,

teori-teori yang berkaitan dengan variabel independen, yaitu *Debt to Equity Ratio*, *Current Ratio*, dan Ukuran Perusahaan, serta hubungan setiap variabel independen dengan variabel dependen, pengembangan hipotesis dari masing-masing variabel, dan model penelitian yang akan digunakan.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini terdiri dari gambaran umum metode penelitian, metode penelitian, variabel penelitian yang terdiri dari variabel dependen dan variabel independen, teknik pengumpulan data, teknik pengambilan sampel, dan teknik analisa data yang menggunakan program *Statistic Product & Service Solution (SPSS) 26* yang terdiri dari *statistic* deskriptif, uji normalitas, uji asumsi klasik, dan uji hipotesis.

BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Bab ini terdiri dari deskripsi penelitian berdasarkan data-data yang telah dikumpulkan, pengujian dan analisa hipotesis, serta pembahasan hasil penelitian.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini terdiri dari simpulan, keterbatasan, dan saran yang didasarkan pada hasil penelitian yang telah dilakukan.