

**ANALISIS DETERMINAN KINERJA KEUANGAN MELALUI *RETURN*
ON ASSETS (ROA) PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
PERIODE 2019-2024**



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Akuntansi

Oleh :

ANANDA VICKY KUSUMADEWI

22210037

**PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI SURAKARTA
2025**

**ANALISIS DETERMINAN KINERJA KEUANGAN MELALUI *RETURN*
ON ASSETS (ROA) PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
PERIODE 2019-2024**



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Akuntansi

Oleh :

ANANDA VICKY KUSUMADEWI

22210037

**PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI SURAKARTA
2025**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tugas Akhir

**ANALISIS DETERMINAN KINERJA KEUANGAN MELALUI *RETURN ON ASSETS* (ROA) PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
PERIODE 2019-2024**

Oleh :

ANANDA VICKY KUSUMADEWI
22210037

Desetujui dan dipertahankan di hadapan
Dewan Penguji Tugas Akhir Program Studi S1 Akuntansi
Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta

Sukoharjo, 31 Oktober 2025

Dosen Pembimbing,



Dewi Ika Octavia, S.E., M.Si.

NUPTK. 6339773674230220

PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir

**ANALISIS DETERMINAN KINERJA KEUANGAN MELALUI *RETURN ON ASSETS* (ROA) PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
PERIODE 2019-2024**

Oleh :

ANANDA VICKY KUSUMADEWI

22210037

Telah diterima dan disahkan oleh Dewan Penguji Tugas Akhir

Program Studi S1 Akuntansi

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta

Sukoharjo, 29 Desember 2025

Dewan Penguji

Era Trianita Saputra, S.E., M.S.i., M.B.A.:

Ketua

Dewi Ika Octavia, S.E., M.S.i.

Anggota

Mengetahui,

Ketua STIE Surakarta



Aditya Liliyan, S.M.B., M.M.
Surakarta

NUPTK. 5438767668131040

Kepala Program Studi S1 Akuntansi



Dika Puspitaningrum, S.Ak., M.Ak.

NUPTK. 2856776677230130

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ananda Vicky Kusumadewi

NIM : 22210037

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Tugas Akhir yang berjudul :

ANALISIS DETERMINAN KINERJA KEUANGAN MELALUI RETURN ON ASSETS (ROA) PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2019-2024 adalah betul-betul karya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya dalam Tugas Akhir ini diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka. Apabila di kemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan Tugas Akhir dan gelar yang saya peroleh dari Tugas Akhir ini.

Sukoharjo, 29 Desember 2025

Yang Membuat Pernyataan,



Ananda Vicky Kusumadewi

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

“Masa depan adalah milik mereka yang mau belajar dan terus bergerak maju.”

-Najwa Shihab

“Be yourself, chase your dreams, and just never say never”

-Taylor Swift

“Kamu adalah pemain utama dalam hidup kamu”

-Kim Doyoung NCT

PERSEMBAHAN

Dengan penuh rasa syukur kepada Allah SWT, skripsi ini saya persembahkan dengan sepenuh hati saya kepada :

1. Orang tua dan kakak saya atas doa, semangat, motivasi, dan dukungan dengan sepenuh hati yang tulus.
2. Teman-teman dan pihak yang telah memberikan dukungan dalam proses penyusunan skripsi ini.
3. Diri sendiri yang telah bertahan sejauh ini untuk berusaha dan tidak menyerah, dan selalu berdoa untuk dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

KATA PENGANTAR

Segala rasa syukur dan puji bagi Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu dan baik, yang berjudul **“Analisis Determinan Kinerja Keuangan melalui *Return on Assets (ROA)* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2019–2024”** yang merupakan tugas akhir yang disusun untuk memenuhi dan salah satu syarat untuk menyelesaikan dan memperoleh gelar Sarjana Akuntansi Program Studi S1 Akuntansi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta. Dalam penyelesaian penyusunan skripsi ini penulis tidak lepas dari dukungan, bantuan, pengarahan, dan bimbingan dari pihak lain. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya secara langsung maupun tidak langsung atas segala bantuan yang diberikan dalam penulisan skripsi ini. Penulis persembahkan skripsi ini dan ucapkan terima kasih kepada :

1. Kedua Orang Tua peneliti tersayang yang senantiasa selalu memberikan do'a, perjuangan, motivasi, dan dukungannya kepada peneliti.
2. Fanny Hendrik Setiawan selaku kakak peneliti yang telah memberikan motivasi , dukungan, dan arahan sehingga saya dapat konsisten dalam menulis skripsi serta memberikan pembelajaran mengenai kedisiplinan dalam mengerjakan sesuatu.
3. Bapak Aditya Liliyan, S.M.B., M.M. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta.
4. Ibu Dewi Ika Octavia, S.E., M.Si. selaku dosen pembimbing yang terus memberikan arahan, semangat, dan bimbingannya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan tepat waktu
5. Seluruh dosen program studi akuntansi yang telah memberikan ilmunya selama menempuh pendidikan di Sekolah Tinggi Ekonomi Surakarta.
6. Kepada teman-teman peneliti yaitu Noer Khasanatul Fajariah Radi Putri, Septhy Ratna Pramesthy, Novita Shandy Ardana, Nabella Destianti, dan Siska Ambarsari serta lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang

yang selalu memberikan semangat, menjadi tempat bertukar pikiran, dan motivasi disaat peneliti tidak percaya diri untuk dapat menyelesaikan skripsi ini yang akhirnya dapat menyelesaikan dengan tepat waktu.

7. Keempat ponakan peneliti yaitu Ara, Jenna, Zeline, dan Hanan yang selalu menghibur dan memberikan semangat.
8. Terakhir, kepada diri saya sendiri Ananda Vicky Kusumadewi, terima kasih karena telah bertahan dan kuat untuk dapat sampai pada titik ini. Terima kasih karena tidak memilih untuk menyerah ditengah jalan dan lebih memilih untuk tetap berusahana dan menuntaskan sampai selesai dengan sebaik mungkin. Dikehidupan selanjutnya, teruslah menjadi manusia yang tidak menyerah dan selalu berusaha untuk apapun itu, serta menjadi manusia yang bersyukur dengan apa yang dihadapi dan didapat.

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan masih banyak terdapat kesalahan. Oleh karena itu, dengan kerendahan hati penulis menerima kritik dan saran yang membangun. Peneliti berharap, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca, peneliti selanjutnya, dan pihak yang membutuhkan.

Sukoharjo, 29 Desember 2025



Ananda Vicky Kusumadewi

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	1
HALAMAN JUDUL DALAM	2
PERSETUJUAN PEMBIMBING	3
PENGESAHAN PENGUJI	4
SURAT PERNYATAAN	i
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
ABSTRAK	xi
<i>ABSTRACT</i>	xii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH	9
C. TUJUAN PENELITIAN	10
D. MANFAAT PENELITIAN	11
BAB II	12
LANDASAN TEORI	12
A. TEORI YANG RELEVAN	12
1. Teori Agensi (<i>Agency Theory</i>)	12

2. Kinerja Keuangan	13
3. Rasio Likuiditas (<i>Liquidity Ratio</i>)	14
4. Rasio Solvabilitas (<i>Leverage Ratio</i>)	15
5. Rasio Profitabilitas (<i>Profitability Ratio</i>)	16
6. Rasio Aktivitas (<i>Activity Ratio</i>)	16
B. PENELITIAN TERDAHULU	17
C. KERANGKA PENELITIAN	23
D. HIPOTESIS	23
BAB III	30
METODE PENELITIAN	30
A. OBJEK PENELITIAN	30
B. JENIS DAN SUMBER DATA	31
1. Jenis Data	31
2. Sumber Data	32
C. POPULASI DAN SAMPEL	32
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	34
E. DEFINISI VARIABEL OPERASIONAL	35
F. METODE ANALISIS DATA	37
1. Analisis Statistik Deskriptif	37
2. Uji Asumsi Klasik	37
3. Analisis Regresi Linier Berganda	40
4. Uji Hipotesis	41
BAB IV	43
PEMBAHASAN & HASIL	43
A. GAMBARAN OBJEK	43

B.	ANALISIS DATA	47
1.	Analisis Statistik Deskriptif.....	47
2.	Uji Asumsi Klasik	48
3.	Analisis Regresi Linier Berganda.....	51
4.	Uji Hipotesis	53
C.	PEMBAHASAN	55
BAB V		60
KESIMPULAN DAN SARAN		60
A.	KESIMPULAN	60
B.	SARAN	61
DAFTAR PUSTAKA		65
LAMPIRAN		68

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Daftar Penelitian Terdahulu	17
Tabel 3. 1 Daftar Perusahaan Transportasi yang Digunakan sebagai Sampel	33
Tabel 3. 2 Daftar Variabel Operasional	35
Tabel 4. 1 Hasil Analisis Statistik Deskriptif.....	47
Tabel 4. 2 Hasil Uji Normalitas One-Sample Kolmogorov-Smirnov	48
Tabel 4. 3 Hasil Uji Multikolinieritas	49
Tabel 4. 4 Hasil Uji Heteroskedastisitas	49
Tabel 4. 5 Hasil Uji Autokorelasi Run-Test.....	50
Tabel 4. 6 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda.....	51
Tabel 4. 7 Hasil Uji t (Parsial).....	53
Tabel 4. 8 Hasil Uji F (Simultan).....	54
Tabel 4. 9 Hasil Koefisien Determinasi (R ²).....	54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Rata-rata ROA Perusahaan Transportasi dari Tahun 2019-2024.....	5
Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	23

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Daftar Perusahaan

Lampiran 2. Tabulasi Data

Lampiran 3. Hasil Olah Data

ANALISIS DETERMINAN KINERJA KEUANGAN MELALUI *RETURN ON ASSETS* (ROA) PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2019-2024

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh dari *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Gross Profit Margin* (GPM), dan *Total Assets Turn Over* (TATO) terhadap kinerja keuangan melalui *Return On Assets* (ROA). Objek penelitian ini merupakan perusahaan transportasi di Indonesia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2019 hingga 2024. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan metode kuantitatif dengan menggunakan sumber data sekunder yang diperoleh dari *website* resmi utama perusahaan dan Bursa Efek Indonesia. Populasi yang digunakan adalah 37 perusahaan transportasi terbuka di Indonesia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Jumlah sampel 42 perusahaan transportasi dengan menggunakan *purposive sampling* sebagai teknik dalam pengambilan sampel. Analisis regresi linier berganda digunakan dalam penelitian ini sebagai teknik analisis data. Hasil analisis data tersebut adalah secara uji t (parsial) atau secara masing-masing *Current Ratio* (CR), *Gross Profit Margin* (GPM), dan *Total Assets Ratio* (TATO) berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Asset* (ROA), sedangkan *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA). Disisi lain, pada uji F (simultan) *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Gross Profit Margin* (GPM), dan *Total Assets Turn Over* (TATO) secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Asset* (ROA) pada perusahaan transportasi di Indonesia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2019 hingga 2024.

Kata kunci : *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Gross Profit Margin* (GPM), *Total Assets Turn Over* (TATO), dan *Return On Assets* (ROA)

**ANALYSIS OF FINANCIAL PERFORMANCE DETERMINANTS
THROUGH RETURN ON ASSETS (ROA) IN TRANSPORTATION SUB-
SECTOR COMPANIES LISTED ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE
FOR THE 2019-2024 PERIOD**

ABSTRACT

This study aims to analyze and determine the effect of Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), Gross Profit Margin (GPM), and Total Asset Turnover (TATO) on financial performance through Return on Assets (ROA). The object of this study is a transportation company in Indonesia listed on the Indonesia Stock Exchange (BEI) for the period 2019 to 2024. In this study, the researcher used a quantitative method using secondary data sources obtained from the company's official website and the Indonesia Stock Exchange (BEI). The population used was 37 public transportation companies in Indonesia listed on the Indonesia Stock Exchange (BEI). The sample size was 42 transportation companies, using purposive sampling as the sampling technique. Multiple linear regression analysis was used in this study as the data analysis technique. The results of the data analysis are that through a t-test (partial) or individually, the Current Ratio (CR), Gross Profit Margin (GPM), and Total Assets Ratio (TATO) have a significant effect on Return On Assets (ROA), while the Debt to Equity Ratio (DER) does not have a significant effect on Return On Assets (ROA). On the other hand, the F-test (simultaneous) showed that the Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), Gross Profit Margin (GPM), and Total Assets Turnover (TATO) simultaneously significantly influenced Return on Assets (ROA) in Indonesian transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange (BEI) from 2019 to 2024.

Keywords: *Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), Gross Profit Margin (GPM), Total Assets Turnover (TATO), and Return on Assets (ROA)*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Saat ini, muncul isu yang sedang memanas dan dapat mempengaruhi perekonomian di dunia, termasuk di Indonesia yaitu adanya isu perang perdagangan antara China dan Amerika Serikat, yang salah satu penyebabnya adalah kenaikan tarif impor yang diberlakukan oleh Amerika Serikat. Dengan diberlakukannya kenaikan tarif tersebut, dengan tujuan dapat memulihkan perdagangan Amerika Serikat dan mengurangi kesenjangan antara *volume* pembelian dan penjualan ke negara lain. Serta, kenaikan tarif ini dapat mendorong pertumbuhan industri perusahaan manufaktur di Amerika Serikat, meningkatkan pendapatan dari pajak, dan terciptanya lapangan pekerjaan. Namun, dibalik dari alasan dinaikkannya tarif tersebut dapat berdampak pada perekonomian global, termasuk Indonesia yang dikenakan tarif cukup besar yaitu sebesar 32%(Howell, 2025). Dampak dari kondisi ini adalah menurunnya ekspor permintaan bahan baku dan meningkatnya impor di Indonesia. Pada tahun 2024, Indonesia berhasil mencatat surplus perdagangan mencapai sebesar USD 16,8 miliar dengan Amerika Serikat pada ekspor utama berupa produk elektronik, pakaian, dan alas kaki. Dengan perubahan tarif tersebut, dapat mengurangi daya saing produk Indonesia di pasar Amerika Serikat dan menurunnya ekspor (KPRI, 2025).

Dampak dari kebijakan Amerika Serikat tersebut terhadap perekonomian Indonesia maupun global turut mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan transportasi di Indonesia, dimana ketika kegiatan ekspor menurun menyebabkan layanan pengangkutan logistik mengalami penurunan dan akan mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan dalam memperoleh pendapatan. Transportasi merupakan salah satu sektor industri yang memegang peranan krusial dalam menunjang aktivitas kehidupan sosial masyarakat, selain itu transportasi juga menjadi penghubung antar wilayah, aktivitas masyarakat, fasilitas perdagangan, dan menunjang pertumbuhan ekonomi daerah maupun negara baik dari jenis transportasi darat, udara, dan laut. PT Samudera Indonesia adalah salah satu perusahaan transportasi yang bergerak di sektor transportasi laut dan logistik, termasuk pengiriman internasional. Pada tahun 2024, PT Samudera mencatat pendapatan sebesar \$USD 737.405.211 dan mengalami penurunan 4,53% dari pendapatan tahun 2023 sebesar \$USD 772.404.229, serta laba bersih tahun berjalan juga menunjukkan penurunan sebesar 30% dari \$USD 76.979.315 pada tahun 2024 dan \$USD 109.996.540 dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2023. Hal tersebut dipengaruhi oleh *supply-demand*, tetapi tidak terdapat masalah spesifik yang menghambat kinerja perusahaan (Werdiningsih, 2025) .

Disamping itu, di Indonesia pada sektor transportasi mengalami pertumbuhan yang cukup drastis, yaitu dengan terbentuknya perusahaan transportasi dengan memanfaatkan teknologi, seperti layanan transportasi

digital dan logistik digital yang menjadi tantangan serta menimbulkan persaingan yang cukup ketat. Adanya persaingan tersebut mendorong perusahaan untuk meningkatkan layanan kepada pelanggan dengan tidak mengabaikan kualitas dan efisiensi operasional berdasarkan permintaan pasar. Selain itu, munculnya aplikasi yang membantu pelanggan lebih efisien dalam menunjang aktivitas sehari-hari menjadi lebih mudah seperti aplikasi Gojek, Maxim, dan Grab yang saat ini sering dan banyak digunakan oleh masyarakat (Nugraha & Gustian, 2024). Dalam kondisi dan tantangan ini, memberikan dampak bagi perusahaan transportasi. Situasi tersebut dapat memicu perolehan penghasilan pada perusahaan transportasi, dan munculnya tantangan yang besar dalam mempertahankan profitabilitas dan kelangsungan bisnis serta berdampak pada kinerja keuangan perusahaan transportasi.

Kinerja keuangan merupakan suatu hal penting untuk dapat menilai kesehatan dan melihat keberlangsungan operasional dari suatu perusahaan. Menurut Anugrah (2024) Pengukuran kinerja keuangan adalah suatu usaha pengukuran untuk menganalisis suatu perusahaan dalam optimalisasi dan kemampuan untuk menghasilkan laba. Menurut Anugrah (2024) menganalisis kinerja keuangan perusahaan transportasi menjadi salah satu hal yang penting dan dihitung atau diukur berdasarkan dari laporan keuangan perusahaan yang terdiri dari laporan laba rugi, laporan perubahan modal, laporan arus kas, laporan posisi keuangan, dan catatan atas laporan keuangan. Laporan keuangan adalah suatu laporan yang yang didalamnya

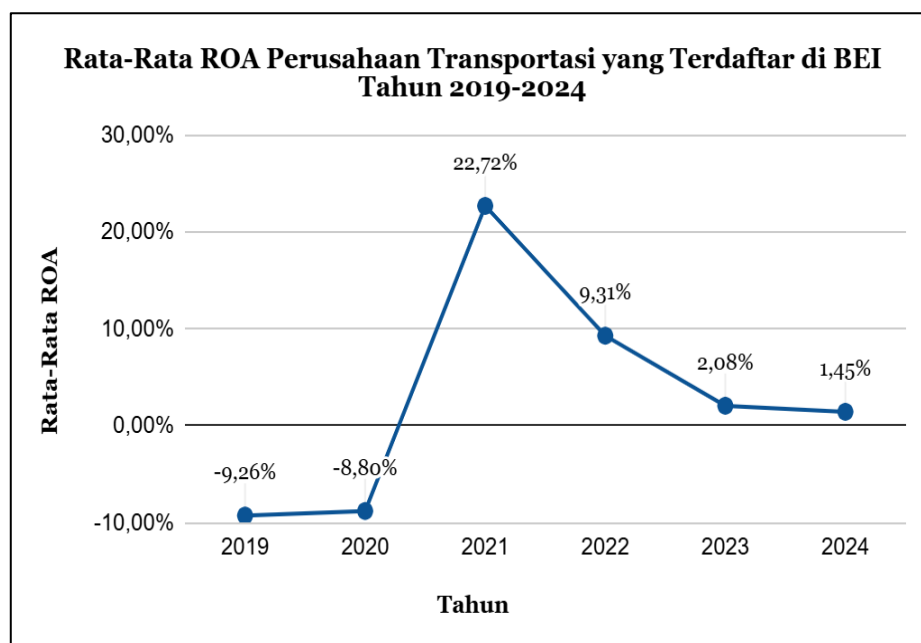
berisi tentang informasi keuangan suatu perusahaan pada periode atau tahun tertentu. Informasi yang terdapat pada laporan keuangan tersebut berupa aset, kewajiban, pendapatan, beban, biaya, pajak dan ekuitas suatu perusahaan pada periode atau tahun tertentu.

Pengukuran kinerja keuangan dapat menggunakan beberapa cara, salah satunya dengan memanfaatkan rasio *Return On Assets* (ROA) dapat membantu dalam menganalisis kinerja keuangan perusahaan transportasi, yaitu berdasarkan hasil dari pengukuran dengan mencerminkan kemampuan perusahaan dalam penggunaan setiap unit asetnya untuk memperoleh laba. *Return On Assets* (ROA) sendiri dapat dihitung dengan cara laba bersih dibagi dengan total aset yang dimiliki, dan hasil perhitungan dinyatakan dalam bentuk persentase. Interpretasi dari hasil pengukuran tersebut adalah meningkatnya hasil perhitungan yang diperoleh maka tingginya kontribusi aset yang dimiliki sehingga perolehan laba akan ikut meningkat (Cantika & Ismunawan, 2024).

Adapun kegunaan *Return On Assets* (ROA) yang lain dalam mengukur kinerja keuangan perusahaan transportasi, yaitu digunakan oleh pihak internal perusahaan dalam pengambilan keputusan bisnis seperti untuk pengambilan tindakan terhadap pengendalian aset untuk inventaris (Supiyah, 2024). Jika nilai *Return On Assets* (ROA) rendah, maka perusahaan dapat mempertimbangkan keputusan untuk pengendalian aset seperti menambah atau menggantikan aset yang kurang berkontribusi terhadap kegiatan operasional khususnya perolehan laba yang dapat

berpengaruh pada penilaian kinerja keuangan perusahaan. Disisi lain, jika nilai *Return On Assets* (ROA) tinggi maka perusahaan perlu mempertahankan penggunaannya dan memelihara aset yang berkontribusi tinggi dalam kegiatan operasional hingga menghasilkan laba yang tinggi, sehingga memungkinkan baiknya kinerja keuangan suatu perusahaan termasuk perusahaan transportasi.

Namun demikian, untuk dapat memberikan gambaran kinerja keuangan melalui *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan transportasi di Indonesia yang terdaftar di BEI, berikut disajikan visualisasi data berupa grafik rata-rata dari *Return On Assets* (ROA) per tahunnya pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI dari tahun 2019 hingga 2024



Gambar 1. 1 Rata-rata ROA Perusahaan Transportasi dari Tahun 2019-2024

Sumber : Data Diolah dari IDX.com, 2019-2024

Dengan mengacu pada grafik diatas terdapat masalah yaitu *Return On Assets* (ROA) pada tahun 2019 merupakan nilai yang paling rendah dari tahun 2019 hingga 2024 yang disebabkan oleh awal munculnya wabah *covid-19* yang berdampak pada perusahaan sub sektor transportasi, dimana dalam perolehan pendapatan menjadi berkurang dan biaya operasional yang meningkat. Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat bahwa kinerja keuangan melalui *Return On Assets* (ROA) berfluktuasi sesuai dengan kondisi masing-masing perusahaan transportasi seperti dari biaya operasional, pendapatan yang diperoleh, biaya yang menjadi tanggungan, dan margin laba.

Penilaian kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan transportasi dapat dilakukan melalui analisis laporan keuangan dengan menggunakan berbagai rasio, seperti rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, dan rasio aktivitas (Putri & Hulu, 2022). Pertama, rasio likuiditas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam aktivitas bisnisnya untuk memenuhi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancarnya, seperti salah satunya *Current Ratio* (CR) adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban pendeknya dengan menggunakan aset lancar yang dimiliki oleh perusahaan seperti kas, setara kas, piutang, persediaan, pajak dibayar dimuka, uang muka dan lain sebagainya. *Current Ratio* (CR) adalah salah satu rasio yang dapat mempengaruhi nilai *Return On Assets* (ROA), ketika nilai *Current Ratio* (CR) meningkat yang dimana terdiri dari aset

lancar yang dimiliki perusahaan akan menggambarkan kemampuan aset tersebut dalam menghasilkan laba yang tinggi begitu juga sebaliknya. Mengacu pada penelitian terdahulu, menurut Fitriani & Febriyanti (2023) menunjukkan hasil bahwa *Current Ratio* (CR) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA). Sementara itu, dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Siregar (2022) dan Satria (2022) menyebutkan bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (ROA).

Kedua, rasio solvabilitas yang dimana hampir sama dengan rasio likuiditas bedanya jika rasio likuiditas berfokus pada kewajiban pendek, maka rasio solvabilitas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi seluruh kewajiban yang dimiliki baik kewajiban pendek maupun kewajiban jangka panjang, salah satunya yaitu rasio *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang mengukur perbandingan antara penggunaan total kewajiban atau utang yang dimiliki seperti utang usaha, utang bank, dan utang pajak dengan modal yang dimiliki sendiri.

Debt to Equity Ratio (DER) dapat mempengaruhi *Return On Assets* (ROA), yaitu jika penggunaan kewajiban atau utang yang meningkat maka beban bunga yang akan ditanggung oleh perusahaan turut meningkat dan dapat mengurangi perolehan laba. Menurut Satria (2022) pada penelitian terdahulu, *Debt to Equity Ratio* (DER) dapat mempengaruhi *Return On Assets* (ROA) secara signifikan. Sementara itu, menurut penelitian terdahulu

oleh Oktaviani et al., (2022) bahwa *Return On Assets (ROA)* tidak dipengaruhi oleh *Debt to Equity Ratio (DER)*.

Kemudian yang ketiga, rasio profitabilitas adalah rasio untuk mengukur bagaimana kemampuan perusahaan dalam menghasilkan atau memperoleh profitabilitasnya, seperti *Gross Profit Margin (GPM)* adalah salah satu komponen dari rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengetahui bagaimana kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba kotor dari pendapatan yang diperoleh. *Gross Profit Margin (GPM)* dapat mempengaruhi perolehan *Return On Assets (ROA)*, dikarenakan dari laba kotor yang didapat akan mempengaruhi perolehan laba bersih yang nantinya dapat berpengaruh pada hasil *Return On Assets (ROA)* yang rasio ini sendiri diukur dengan cara membagi laba bersih dengan total aset. Merujuk pada penelitian sebelumnya, Restiani et al., (2022) menyatakan *Gross Profit Margin (GPM)* memiliki pengaruh terhadap *Return On Assets (ROA)*.

Keempat, rasio aktivitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan dengan menggunakan aset yang dimiliki, yaitu seperti *Total Assets Turn Over (TATO)* adalah rasio yang mengukur tingkat efisiensi perusahaan dalam perputaran aset yang dimiliki selama satu periode pada kontribusi dalam perolehan pendapatan sehingga ketika *Total Assets Turn Over (TATO)* meningkat maka *Return On Assets (ROA)* akan turut meningkat, karena meningkatnya perolehan pendapatan dari pemanfaatan aset yang dimiliki oleh perusahaan. Merujuk pada

penelitian sebelumnya, Fitriani & Febriyanti (2023) menyatakan bahwa *Total Assets Turn Over* (TATO) berpengaruh signifikan pada *Return On Assets* (ROA). Adapun, menurut Oktaviani et al., (2022) menyatakan bahwa *Total Assets Turn Over* (TATO) tidak berpengaruh signifikan pada *Return On Assets* (ROA). Dalam menghitung rasio-rasio tersebut berdasarkan laporan keuangan yang terdiri dari laporan laba rugi, laporan perubahan ekuitas, laporan posisi keuangan dari perusahaan transportasi di Indonesia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2019 hingga 2024.

Pada sub sektor transportasi, *Return On Assets* (ROA) adalah salah satu indikator yang dapat digunakan untuk menilai atau mengukur kinerja keuangan, serta untuk memastikan keberlangsungan perusahaan di masa yang akan datang. Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berperan dan mempengaruhi kinerja keuangan melalui *Return On Assets* (ROA) berdasarkan penelitian terdahulu. Oleh karena itu, peneliti menyusun dengan judul **“Analisis Determinan Kinerja Keuangan melalui *Return on Assets* (ROA) pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2019–2024”**.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana pengaruh dari *Current Ratio* (CR) terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI dalam menghasilkan laba?

2. Bagaimana pengaruh dari *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI dalam menghasilkan laba?
3. Bagaimana pengaruh dari Gross Profit Margin (GPM) terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI dalam menghasilkan laba?
4. Bagaimana pengaruh dari *Total Assets Turn Over* (TATO) terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI dalam menghasilkan laba?

C. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI
2. Untuk mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI
3. Untuk mengetahui pengaruh *Gross Profit Margin* (GPM) terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI

4. Untuk mengetahui pengaruh *Total Assets Turn Over* (TATO) terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI

D. MANFAAT PENELITIAN

Dengan adanya penelitian ini, memiliki beberapa manfaat yang diharapkan dapat membantu dan memberikan informasi bagi beberapa pihak, yaitu diantaranya :

1. Manfaat Secara Teoritis
 - 1) Penelitian ini diharapkan dapat membantu menambah wawasan ilmiah mengenai kinerja keuangan dan determinan dari rasio *Return On Assets* (ROA). Penelitian ini dapat juga digunakan untuk panduan penelitian selanjutnya.
2. Manfaat Praktis
 - 1) Bagi Perusahaan, penelitian ini dapat membantu perusahaan dalam pengambilan keputusan untuk keberlangsungan bisnis dan memprediksi kinerja keuangan perusahaan di masa yang akan datang.
 - 2) Bagi Pemangku Kepentingan, penelitian ini dapat digunakan sebagai alat pertimbangan dalam pengambilan keputusan.
 - 3) Bagi Peneliti, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana pengembangan dan memperluas wawasan mengenai kinerja keuangan perusahaan sub sektor transportasi di Indonesia.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TEORI YANG RELEVAN

1. Teori Agensi (*Agency Theory*)

Grand Theory yang digunakan sebagai dasar dalam penelitian ini yang relevan adalah teori agensi. Berdasarkan penjelasan Jensen dan Meckling (1976), Teori agensi (*Agency Theory*) adalah suatu teori yang menjelaskan hubungan keagenan yang melibatkan kontrak satu pihak atau kelompok (*principal*) dengan mempekerjakan orang lain (*agent*) untuk melaksanakan tugas tertentu dengan identitas mereka (Fachrurrozi et al., 2024). Dalam hubungan ini, *principal* merupakan pihak pemegang saham atau pihak investor, sementara *agent* adalah manajemen sebagai pihak internal yang bertanggung jawab mengelola perusahaan.

Analisis faktor yang mempengaruhi kinerja keuangan yang diukur dengan *Return On Assets* (ROA) memerlukan pemahaman teori sebagai landasan untuk menjelaskan hubungan antara setiap rasio dengan *Return On Assets* (ROA) sebagai indikator kinerja keuangan perusahaan transportasi. Oleh karena itu, teori tersebut relevan dengan mengukur kinerja keuangan perusahaan melalui *Return On Assets* (ROA), karena manajemen bertanggung jawab untuk melaporkan dan

menyampaikan laporan keuangan kepada *principal* atau pihak pemegang saham dengan menyerahkan laporan keuangan, sedangkan *principal* atau pihak pemegang saham yang menerima laporan keuangan tersebut menggunakannya untuk menentukan atau sebagai dasar pengambilan keputusan bisnis. Teori agensi menggambarkan bagaimana manajemen mengelola dan memperoleh laba secara optimal sehingga *Return On Assets* (ROA) yang didapatkan dapat maksimal, serta nilai kinerja keuangan yang tinggi akan mempengaruhi pandangan dari pihak *principal* atau pemegang saham terhadap perusahaan (Fachrurrozi et al., 2024).

2. Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan merupakan indikator penting untuk menganalisis dan melihat kondisi keuangan suatu perusahaan, termasuk pada perusahaan transportasi. Menurut Anugrah (2024), pengukuran kinerja keuangan adalah proses menilai kemampuan perusahaan dalam mencapai laba maksimal melalui analisis keuangan dalam penggunaan sumber daya yang dimiliki perusahaan pada periode tertentu. Pengukuran kinerja keuangan dapat dilakukan dengan cara analisis rasio berdasarkan data pada laporan keuangan perusahaan transportasi, pada penelitian ini kinerja keuangan diukur dengan menggunakan rasio *Return On Assets* (ROA).

Return On Assets (ROA) digunakan untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan transportasi, dimana mengukur kemampuan perusahaan dalam seberapa besar aset yang dimiliki dapat menghasilkan dan kontribusinya terhadap perolehan laba bersih serta sebagai dasar pengambilan keputusan. Interpretasi dari hasil pengukuran tersebut adalah semakin tinggi hasilnya maka akan semakin baik kontribusi aset yang dimiliki perusahaan pada setiap rupiahnya untuk memperoleh laba bersih yang tinggi (Cantika & Ismunawan, 2024). *Return On Assets* (ROA) dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut (Siregar, 2022).

$$\textbf{Return On Assets (ROA)} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Mengukur kinerja keuangan melalui *Return On Assets* (ROA) sendiri dapat dilakukan dengan menggunakan beberapa rasio yang secara langsung dan tidak langsung dapat mempengaruhi perolehan nilai *Return On Assets* (ROA), yaitu seperti rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, dan rasio aktivitas (Putri & Hulu, 2022).

3. Rasio Likuiditas (*Liquidity Ratio*)

Rasio Likuiditas berfungsi sebagai indikator utama perusahaan dalam menilai kondisi keuangan perusahaan. Salah satu indikator utama yang digunakan pada penelitian ini adalah *Current Ratio* (CR). *Current Ratio* (CR) mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset

lancar yang dimiliki oleh suatu perusahaan transportasi (Salim & Hendra, 2024). Adapun menurut Siregar (2022), mengatakan bahwa *Current Ratio* (CR) digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka pendek dan menganalisis tingkat likuiditas perusahaan. Untuk mengukur *Current Ratio* (CR) dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut.

$$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Kewajiban Jangka Pendek}} \times 100\%$$

4. Rasio Solvabilitas (*Leverage Ratio*)

Rasio solvabilitas menjadi salah satu aspek untuk menilai kekuatan kinerja suatu perusahaan, yaitu dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya. Pada penelitian ini, indikator yang digunakan adalah *Debt to Equity Ratio* (DER). *Debt to Equity Ratio* (DER) bertujuan untuk menilai tingkat leverage perusahaan berdasarkan perbandingan antara total kewajiban yang menjadi tanggungan dengan modal sendiri (Pratiwi & Triyanto, 2022). Selain itu, Cahyani & Diyani (2024) menyatakan *Debt to Equity Ratio* (DER) digunakan untuk menunjukkan perbandingan tingkat ketergantungan modal terhadap kewajiban atau hutangnya dalam membiayai untuk mendukung kegiatan operasionalnya. Dalam mengukur rasio ini dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut.

$$\text{Debt to Equity Ratio (DER)} = \frac{\text{Total Kewajiban}}{\text{Total Modal}} \times 100\%$$

5. Rasio Profitabilitas (*Profitability Ratio*)

Profitabilitas perusahaan menjadi aspek utama dalam menilai tingkat *profit* yang dihasilkan yang diukur melalui rasio solvabilitas, salah satunya dengan *Gross Profit Margin* (GPM) yang digunakan pada penelitian ini. *Gross Profit Margin* (GPM) menilai efisiensi perusahaan dalam menghasilkan laba kotor dari pendapatan yang didapat. Rasio ini mencerminkan tingkat margin laba kotor terhadap pendapatan yang diperoleh setelah dikurangi dengan harga pokok penjualan (Anugrah, 2024). Untuk mengukur pada rasio ini dapat menggunakan rumus sebagai berikut.

$$\text{Gross Profit Margin (GPM)} = \frac{\text{Pendapatan - Beban Pokok Penjualan}}{\text{Pendapatan}} \times 100\%$$

6. Rasio Aktivitas (*Activity Ratio*)

Rasio aktivitas berfungsi untuk menilai efisiensi operasional dengan menggunakan aset perusahaan. Penelitian ini menggunakan *Total Assets Turn Over* (TATO) sebagai salah satu indikator utama. *Total Assets Turn Over* (TATO) merupakan indikator yang menunjukkan efisiensi perusahaan menghasilkan pendapatan dari setiap satu rupiah aset yang dimiliki (Anugrah, 2024). Dalam mengukur

rasio *Total Assets Turn Over* (TATO) dapat menggunakan rumus sebagai berikut.

$$\text{Total Assets Turn Over (TATO)} = \frac{\text{Pendapatan}}{\text{Total Assets}}$$

B. PENELITIAN TERDAHULU

Upaya memahami determinan kinerja keuangan melalui *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, perlu dilakukan analisis terhadap penelitian terdahulu yang relevan. Dari penelitian terdahulu, diharapkan dapat memperdalam pemahaman menyeluruh mengenai kinerja keuangan melalui pengukuran *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan di subsektor ini.

Tabel 2. 1 Daftar Penelitian Terdahulu

No.	Penulis & Tahun	Judul	Variabel	Teknik Analisis	Hasil
1.	Fitriani & Febriyanti, (2023)	Pengaruh <i>Total Asset Turnover</i> dan <i>Current Ratio</i> terhadap <i>Return On Asset</i> pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di 1,2	Rasio Likuiditas, <i>Current Ratio</i> Rasio Aktivitas, <i>Total Assets Turn Over</i> Rasio Profitabilitas, <i>Return On Assets</i>	Analisis Regresi Linier Berganda	Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>Total Assets Turn Over</i> (TATO) berpengaruh signifikan terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA) dan <i>Current Ratio</i> berpengaruh signifikan terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA) pada

		Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2020			perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2020
2.	Siregar, (2022)	Pengaruh <i>Current Ratio</i> , <i>Debt to Assets Ratio</i> , dan <i>Total Assets Turn Over</i> Terhadap <i>Return On Assets</i> Pada PT. ACE Hardware Indonesia Tbk Tahun 2014-2021	Rasio Likuiditas, <i>Current Ratio</i> Rasio Solvabilitas, <i>Debt to Assets Ratio</i> Rasio Aktivitas, <i>Total Assets Turn Over</i> Rasio Profitabilitas, <i>Return On Assets</i>	Analisis Regresi Linier Berganda dengan software SPSS	Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial tidak ada pengaruh dari <i>Current Ratio</i> terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), adanya pengaruh secara negatif dan signifikan dari <i>Debt to Assets Ratio</i> (DER) terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), dan adanya pengaruh positif dan signifikan dari <i>Total Assets Turn Over</i> (TATO) terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA) pada PT ACE Indonesia Tbk tahun 2014-2021
3.	Restiani et al., (2022)	Analisis Pengaruh <i>Working Capital Turn Over</i> (WCTO) dan <i>Gross</i>	<i>Working Capital Turn Over</i> (WCTO), <i>Gross Profit Margin</i>	Analisis Regresi Linier Berganda dan seperangkat	Hasil Penelitian menunjukkan terdapat pengaruh secara signifikan antara <i>Working Capital Turn Over</i>

		<i>Profit Margin</i> (GPM) terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA) PT. Bisi Internasional Tbk Periode 2016-2019	(GPM), dan <i>Return On Assets</i> (ROA)	pengujian dengan software SPSS 21	(WCTO) terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), adanya pengaruh secara signifikan antara <i>Gross Profit Margin</i> (GPM) terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), dan bersamaan <i>Working Capital Turn Over</i> (WCTO) dan <i>Gross Profit Margin</i> (GPM) berpengaruh secara signifikan terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA)
4.	Anugrah, (2024)	Perbandingan Kinerja Keuangan perusahaan Jasa Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Sebelum dan Saat Pandemi Covid 19 (Studi Kasus Pada Perusahaan Jasa Transportasi dan Logistik Di Bursa Efek	Kinerja keuangan sebelum masa pandemi, Kinerja keuangan saat masa pandemi, Perbandingan kinerja keuangan sebelum dan saat pandemi	Teknik Analisis Rasio Keuangan	Hasil penelitian menunjukkan <i>Current Ratio</i> (CR) berpengaruh terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), <i>Debt to Assets Ratio</i> (DER) tidak berpengaruh terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), <i>Total Assets Turn Over</i> (TATO) berpengaruh terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), serta

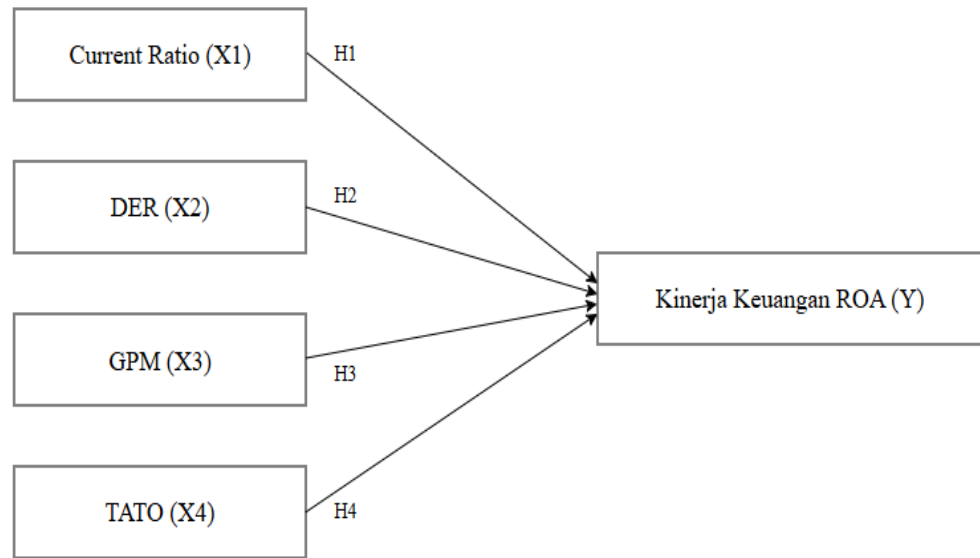
		Indonesia)			secara bersamaan <i>Current Ratio</i> (CR), <i>Debt to Assets Ratio</i> (DER), dan <i>Total Assets Turn Over</i> (TATO) berpengaruh terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA) pada perusahaan real estate & property di BEI 2019-2023
5.	Satria, (2022)	Pengaruh <i>Current Ratio</i> (CR) dan <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) Terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA) Pada PT Mayora Indah Tbk Periode 2009-2020	Rasio Likuiditas, <i>Current Ratio</i> Rasio Solvabilitas, <i>Debt Assets Ratio</i> Rasio Aktivitas, <i>Total Assets Turn Over</i> Rasio	Analisis Regresi Linier Berganda	Hasil penelitian dapat disimpulkan secara parsial <i>Current Rasio</i> tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), serta secara bersamaan <i>Current Ratio</i> dan <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) secara simultan berpengaruh

					positif dan signifikan terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA)
6.	Oktaviani et al., (2022)	Pengaruh CR, QR, DER dan TATO Terhadap ROA PT Pyridam Farma Tbk Periode 2012-2021	<i>Current Ratio</i> (CR), <i>Quick Ratio</i> (QR), <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER), <i>Total Assets Turn Over</i> (TATO)	Analisis data deskriptif dan analisis verifikasi yang bersifat kuantitatif atau statistik	Hasil penelitian menunjukkan secara parsial <i>Current Ratio</i> (CR) berpengaruh signifikan terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), <i>Quick Ratio</i> (QR) berpengaruh terhadap <i>Return On Assets</i> (ROA), secara parsial <i>Return On Assets</i> PT Pyridam Farma Tbk tidak dipengaruhi oleh <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER), dan <i>Return On Assets</i> (ROA) PT Pyridam Farma Tbk tidak dipengaruhi oleh <i>Total Assets Turn Over</i> (TATO). Serta secara bersamaan <i>Return On Assets</i> (ROA) dipengaruhi secara signifikan oleh <i>urrent Ratio</i>

					(CR), <i>Quick Ratio</i> (QR), <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER), <i>Total Assets Turn Over</i> (TATO)
7.	Cantika & Ismunawan, (2024)	Determinasi Harga Saham pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bei Tahun 2021-2023	<i>Return On Asset (ROA)</i> , <i>Return On Equity (ROE)</i> , <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> , <i>Current Ratio (CR)</i> , <i>Kurs</i>	Analisis Deskriptif, Analisis Regresi Linier Berganda, Pengujian Asumsi Klasik, dan Pengujian Hipotesis	<i>Return On Asset (ROA)</i> , <i>Return On Equity (ROE)</i> , <i>Current Ratio (CR)</i> , dan <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> tidak berpengaruh secara signifikan terhadap harga saham perusahaan sektor transportasi dan logistik. Sedangkan <i>Kurs</i> berpengaruh secara signifikan terhadap harga saham perusahaan sektor transportasi dan logistik

C. KERANGKA PENELITIAN

Kerangka penelitian ini didasarkan pada teori yang telah dipaparkan sebelumnya, kerangka penelitian dapat disusun sebagai berikut.



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

Keterangan :

X1 : Variabel *Current Ratio* (CR)

X2 : Variabel *Debt to Equity Ratio* (DER)

X3 : Variabel *Gross Profit Margin* (GPM)

X4 : Variabel *Total Assets Turn Over* (TATO)

D. HIPOTESIS

1. Pengaruh *Current Ratio* (CR) Terhadap Kinerja Keuangan *Return On Assets* (ROA)

Current Ratio (CR) merupakan salah satu indikator dari rasio likuiditas yang digunakan oleh perusahaan transportasi untuk mengukur kemampuan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar yang dimiliki seperti kas, piutang, persediaan, perlengkapan, dan lain-lain. Persediaan pada perusahaan transportasi seperti suku cadang dan bahan bakar berkaitan dengan nilai *Return On Assets* (ROA) dikarenakan ketika operasional meningkat maka persediaan yang diperlukan akan ikut meningkat dalam menunjang kegiatan operasional tersebut, secara tidak langsung akan berpengaruh terhadap perolehan pendapatan dan berpotensi meningkatkan perolehan laba perusahaan. Hal tersebut sesuai dengan teori agensi yang dimana hasil dari pengukuran rasio ini dapat digunakan sebagai acuan untuk pihak *principal* dalam mengambil suatu kebijakan bisnis dan untuk menilai risiko investasi dan kinerja keuangan melalui penggunaan aset lancarnya (Salim & Hendra, 2024).

Pada rasio ini menggambarkan ketersediaan aset lancar yang dimiliki perusahaan dibandingkan dengan kewajiban lancarnya. Dalam hal ini, *Current Ratio* (CR) digunakan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang akan jatuh tempo dengan menggunakan aset lancar yang tersedia (Cantika & Ismunawan, 2024). Semakin tinggi nilai aset yang dimiliki, maka semakin baik perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Oleh karena itu, *Current Ratio* (CR) yang tinggi dapat menandakan bahwa

perusahaan dalam kepemilikan kas yang cukup, sehingga mendukung pencapaian laba dari aset dan mendukung peningkatan perolehan nilai *Return On Assets* (ROA), begitu juga sebaliknya (Oktaviani et al., 2022).

Berdasarkan hasil dari penelitian Fitriani & Febriyanti (2023) pada pengukuran *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Assets* (ROA), menunjukkan hasil bahwa kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) dipengaruhi secara signifikan oleh *Current Ratio* (CR). Selain itu Salim & Hendra (2024) menyatakan bahwa *Current Ratio* (CR) berpengaruh pada *Return On Assets* (ROA).

H1 : *Current Ratio* (CR) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA).

2. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) Terhadap Kinerja Keuangan *Return On Assets* (ROA)

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan salah satu komponen dari rasio solvabilitas yang digunakan untuk menunjukkan persentase penggunaan antara modal dan kewajiban atau hutang baik jangka pendek maupun jangka panjang dalam pembiayaan untuk mendukung kegiatan operasional perusahaan (Cahyani & Diyani, 2024). Keterkaitan rasio ini dengan *Return On Assets* (ROA) adalah ketika penggunaan utang yang tinggi dibandingkan dengan modal maka dapat meningkatnya biaya bunga yang berpengaruh terhadap penekanan perolehan laba bersih. Teori agensi selaras dengan rasio ini dikarenakan

dapat menguraikan hubungan antara pihak pemegang saham dan pihak internal perusahaan dalam pengambilan keputusan mengenai struktur modal, yang pada akhirnya dapat berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi yang diukur melalui *Return On Assets* (ROA) (Oktaviani et al., 2022).

Hasil persentase dari *Debt to Equity Ratio* (DER) dapat mempengaruhi kinerja keuangan termasuk perolehan *Return On Assets* (ROA), yaitu ketika menunjukkan hasil yang tinggi maka penggunaan hutang yang tinggi pula. Hutang yang tinggi dapat mempengaruhi peningkatan beban bunga dan risiko finansial, sehingga dapat mempengaruhi pada perolehan laba perusahaan. Sedangkan, jika nilai rasio ini rendah maka semakin baik keuangan perusahaan dalam pemanfaatan modal yang dimiliki dibandingkan dengan hutang pada perolehan laba perusahaan (Zahwa & Soedaryono, 2023).

Sebagaimana dijelaskan pada penelitian sebelumnya, bahwa *Return On Assets* (ROA) secara signifikan terpengaruh oleh *Debt to Equity Ratio* (DER) (Satria, 2022). Disamping itu, menurut Randy et al. (2022) secara parsial *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap *Return On Assets* (ROA).

H2 : *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA).

3. Pengaruh *Gross Profit Margin* (GPM) Terhadap Kinerja Keuangan *Return On Assets* (ROA)

Gross Profit Margin (GPM) merupakan salah satu rasio yang menunjukkan persentase margin laba kotor dari perolehan pendapatan setelah dikurangi harga pokok penjualan (Restiani et al., 2022). Hubungan antara *Gross Profit Margin* (GPM) dengan *Return On Assets* (ROA) adalah ketika kegiatan operasional meningkat maka perolehan pendapatan akan ikut meningkat, sehingga laba kotor turut meningkat yang dapat mempengaruhi perolehan laba bersih perusahaan setelah dikurangi dengan biaya. Keterkaitannya dengan teori agensi adalah *Gross Profit Margin* (GPM) bagi pihak internal perusahaan digunakan untuk menunjukkan bagaimana pengelolaan biaya secara efisien yang memungkinkan perusahaan memperoleh laba bersih yang tinggi, yang pada akhirnya akan berdampak pada *Return On Assets* (ROA) dalam peningkatan laba bersih, serta akan mempengaruhi sudut pandang pemegang saham terhadap kinerja keuangan perusahaan (Delfiana & Tiur Manurung, 2025). Jadi jika hasil persentase semakin tinggi, maka akan semakin baik kinerja keuangan perusahaan.

Pada penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa, *Gross Profit Margin* (GPM) secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA) (Delfiana & Tiur Manurung, 2025). Adapun, menurut Restiani et al. (2022) menyatakan secara parsial *Gross Profit Margin* (GPM) terhadap *Return On Assets* (ROA) menunjukkan hubungan yang signifikan.

H3 : *Gross Profit Margin* (GPM) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA).

4. Pengaruh *Total Assets Turn Over* (TATO) Terhadap Kinerja Keuangan *Return On Assets* (ROA)

Rasio *Total Assets Turn Over* (TATO) merupakan indikator yang menilai tingkat efisiensi perusahaan dalam perputaran aset dan pengelolaannya untuk menghasilkan pendapatan dalam satu periode tertentu (Anugrah, 2024). Rasio ini berkaitan dengan teori agensi, dikarenakan mencerminkan bagaimana perusahaan mengelola dana dari investor salah satunya pada seluruh aset perusahaan selama satu periode tertentu yang digunakan secara maksimal untuk kegiatan operasional guna memperoleh pendapatan (Fachrurrozi et al., 2024). Apabila hasil yang diperoleh pada rasio *Total Assets Turn Over* (TATO) tinggi berarti semakin baik pula pemanfaatan atau produktivitas dan perputaran aset dalam menghasilkan pendapatan pada satu periode tertentu untuk mendukung kegiatan operasional, dimana akan berpengaruh terhadap peningkatan nilai kinerja keuangan perusahaan

melalui *Return On Assets* (ROA) dalam perolehan laba bersih akibat peningkatan pendapatan (Fitriani & Febriyanti, 2023).

Merujuk pada penelitian sebelumnya, menurut Fitriani & Febriyanti (2023) menyatakan bahwa *Return On Assets* (ROA) dipengaruhi secara signifikan oleh *Total Assets Turn Over* (TATO). *Total Assets Turn Over* (TATO) secara signifikan berpengaruh terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA) (Meilani, 2024)

H4 : *Total Assets Turn Over* (TATO) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan *Return On Assets* (ROA).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Pada bab ini akan menyajikan kesimpulan hasil dari penelitian yang telah dilakukan yang bertujuan menganalisis dan mengetahui Determinan Kinerja Keuangan melalui *Return On Assets* (ROA) pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Indonesia yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia periode 2019 hingga 2024. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, dapat disimpulkan yaitu sebagai berikut :

1. Variabel *Current Ratio* (CR) secara parsial atau masing-masing berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA) pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Indonesia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019 hingga 2024.
2. Variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) secara parsial atau masing-masing tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (ROA) pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Indonesia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019 hingga 2024.
3. Variabel *Gross Profit Margin* (GPM) secara parsial atau masing-masing berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA) pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Indonesia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019 hingga 2024.

4. Variabel *Total Assets Turn Over* (TATO) secara parsial atau masing-masing berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA) pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Indonesia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019 hingga 2024.
5. Secara simultan atau bersama-sama variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Gross Profit Margin* (GPM) dan *Total Assets Turn Over* (TATO) berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA) pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Indonesia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019 hingga 2024.

B. SARAN

Berdasarkan dari hasil analisis dan kesimpulan penelitian yang telah dilakukan mengenai Determinan Kinerja Keuangan melalui *Return On Assets* (ROA) pada Perusahaan Transportasi di Indonesia yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia periode 2019 hingga 2024, terdapat beberapa rekomendasi atau saran yang dapat usulkan oleh peneliti yaitu sebagai berikut :

1. Bagi Pihak Manajemen Perusahaan :
 - a. Perusahaan sub sektor transportasi di Indonesia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia melakukan publikasi laporan keuangan tahunan setiap periodenya, dikarenakan merupakan perusahaan terbuka yang dimana laporan keuangan dilaporkan secara terbuka atau transparan yang bermanfaat bagi investor, kreditur, dan pihak lainnya terkait informasi sumber pendapatan, utang, struktur modal

dan saham, serta aliran kas perusahaan yang digunakan untuk membuat suatu keputusan.

- b. Pengelolaan likuiditas perusahaan yang baik dengan cara meningkatkan efisiensi operasional dan pengelolaan investasi seperti menetapkan tujuan investasi yang jelas, mengoptimalkan dan mengelola aset yang memberikan kontribusi baik bagi operasional. Dengan tingkat likuiditas perusahaan yang tinggi, maka akan berpengaruh terhadap nilai *Return On Assets* (ROA) sehingga kinerja keuangan perusahaan akan ikut meningkat. Dengan demikian, kepercayaan dari pihak investor maupun pihak lain akan ikut meningkat dan tetap terjaga.
- c. Perusahaan sub sektor transportasi di Indonesia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia melakukan inspeksi berkala mengenai persediaan operasional seperti bahan bakar, suku cadang kendaraan, dan mutu aset kendaraan yang digunakan untuk kegiatan utama operasional, dan melakukan pelatihan pada tenaga kerja sehingga meminimalisir adanya hambatan pada operasional seperti kerusakan mesin, rem blong, dan lain sebagainya yang dapat menurunkan nilai kinerja keuangan perusahaan transportasi.
- d. Menjaga penggunaan utang dan proporsi modal dengan cara mengambil keputusan utang yang tidak berlebihan, kesadaran dalam tanggungjawab terhadap utang yang harus dibayar, menahan sebagian laba untuk modal, serta mengoptimalkan penggunaan

modal sendiri dengan mengalokasikan untuk investasi ketika nilai *Return On Assets* (ROA) turun yang dapat disebabkan oleh menurunnya kontribusi aset sehingga perusahaan harus melakukan pengendalian terhadap aset tersebut seperti mengganti dengan yang baru atau menjual aset tersebut dan hasilnya dialokasikan ke modal.

- e. Meningkatkan kinerja keuangan yang baik dengan cara efisiensi atau pengendalian biaya dan harga jual agar dapat meningkatkan perolehan laba dan nilai rasio *Return On Assets* (ROA). Hal tersebut dapat dilakukan dengan cara bekerjasama dengan perusahaan travel atau hotel atau tempat wisata agar mengurangi biaya iklan, melakukan negoisasi dengan pemasok terkait termin pembayaran, pengendalian aset tetap jika jumlah yang dimiliki oleh perusahaan banyak maka biaya yang dikeluarkan akan tinggi, serta menggunakan *AI* atau sistem digital untuk pemilihan rute alternatif yang *real time* agar dapat meminimalisir dan mengurangi pengeluaran untuk biaya tenaga kerja.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya :

- a. Peneliti selanjutnya diharapkan melakukan penelitian dengan menggunakan variabel lain atau menambah lebih banyak dari penelitian ini yang menggunakan 5 variabel yaitu *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Gross Profit Margin* (GPM), *Total Assets Turn Over* (TATO), dan *Return On Assets* (ROA),

sehingga dapat memaparkan kinerja keuangan melalui faktor yang lainnya.

- b. Peneliti selanjutnya diharapkan dapat menggunakan sampel yang lebih banyak atau luas dan menggunakan tahun atau periode yang lebih daripada penelitian ini, agar mendapatkan hasil yang lebih luas dan lengkap dari penelitian yang telah dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- Amin, M. Q. Al, & Mardiana, S. (2025). *JICN: Jurnal Intelek dan Cendekiawan Nusantara* PENGARUH CURRENT RATIO (CR) DAN TOTAL ASSET TURNOVER (TATO) TERHADAP RETURN ON ASSETS (ROA) PADA PT. INDOCEMENT TUNGGAL PRAKARSA PERIODE 2013-2022 THE EFFECT OF CURRENT RATIO (CR) AND TOTAL ASSET TURNOVER (TATO) ON RETURN ON ASSETS (ROA) AT PT. INDOCEMENT TUNGGAL PRAKARSA 2013-2022 PERIOD. 2. <https://jicnusantara.com/index.php/jicn>
- Amin, N. F., Garancang, S., & Abunawas, K. (2023). *JURNAL PILAR : KONSEP UMUM POPULASI DAN SAMPEL DALAM PENELITIAN*. 14.
- Anugrah, D. (2024). *BAB I & 2 : Perbandingan Kinerja Keuangan perusahaan Jasa Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Sebelum dan Saat Pandemi Covid19 (Studi Kasus Pada Perusahaan Jasa Transportasi dan Logistik Di Bursa Efek Indonesia)*.
- Cahyani, M. R., & Diyani, L. A. (2024). Rasio Likuiditas, Solvabilitas, Aktivitas dan Profitabilitas dalam Mengukur Kinerja Keuangan pada PT. Samudera Indonesia Tbk. *Universitas Bina Insani; Jl. Raya Siliwangi*, 9(3), 82400924.
- Daruhadi, G., & Sopiati, P. (2024). Pengumpulan Data Penelitian. *Jurnal Cendekia Ilmiah*, 3(5).
- Delfiana, Y., & Tiur Manurung, E. (2025). *NPM Terhadap ROA Pada Perusahaan Kosmetik di Indonesia Periode 2019-2023 Yemima Delfiana*. 6.
- Desta Aprilia Putri Cantika, & Ismunawan Ismunawan. (2024). Determinasi Harga Saham pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bei Tahun 2021-2023. *Jurnal Mutiara Ilmu Akuntansi*, 2(3), 263–285. <https://doi.org/10.55606/jumia.v2i3.3230>
- Fachrurrozi, M. F. P., Ma'sumah, S., & Rossana, L. (2024). *PENGARUH ROA, CR, TATO, DER, DAN ROE TERHADAP RETURN SAHAM PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2019-2022*.
- Fitriani, D., & Febriyanti, B. F. (2023). *Journal on Education : Pengaruh Total Asset Turnover dan Current Ratio terhadap Return On Asset pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2020*.
- Hidayah, H. (2023). *Jurnal AS-SAID : PENGERTIAN, SUMBER, DAN DASAR PENDIDIKAN ISLAM*. 3.

- IDX Bursa Efek Indonesia. (2024). *IDX Laporan Tahunan Perusahaan Transportasi 2019-2024*. IDX. Retrieved July 19, 2025, from <https://www.idx.co.id>
- Jeremy Howell. (2025, April 2). *Trump umumkan tarif baru AS terhadap sejumlah negara, termasuk Indonesia*. BBC News Indonesia. <https://www.bbc.com/indonesia/articles/cn91xd1vxe4o>
- Kementrian Pertahanan Republik Indonesia. (2025, April 16). *Perang Dagang AS–Tiongkok: Dampak, Peluang, Tantangan dan solusi strategis bagi Indonesia*. Kemhan.Go.Id. <https://www.kemhan.go.id/balitbang/2025/04/16/perang-dagang-as-tiongkok-dampak-peluang-tantangan-dan-solusi-strategis-bagi-indonesia.html>
- Meilani, N. (2024). Analisis Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Profitabilitas Keuangan Pada Perusahaan Transportasi Periode 2019 - 2021. *CEMERLANG : Jurnal Manajemen Dan Ekonomi Bisnis*, 4, 281. <https://doi.org/10.55606/cemerlang.v4i1.2329>
- Nugraha, D., & Gustian, D. (2024). *Analisis Sentimen Penggunaan Aplikasi Transportasi Online Pada Ulasan Google Play Store dengan Metode Naive Bayes Classifier*. 5(1), 326–335.
- Oktaviani, F., Suryaningprang, A., Herlinawati, E., Sudaryo, Y., Program,), Manajemen, S., Manajemen, F., & Bisnis, D. (2022). Pengaruh CR, QR, DER dan TATO Terhadap ROA PT Pyridam Farma Tbk Periode 2012-2021. *Journal of Business Finance and Economic (JBFE)*, 3(2). <https://journal.univetbantara.ac.id/index.php/jbfe>
- Pramudya, I. (2023). *BAB III : PENGARUH INFLUENCER MARKETING DAN HARGA TERHADAP KEPUTUSAN PEMBELIAN PRODUK IPHONE PADA GENERASI MILENIAL*.
- Pratiwi, M. L., & Triyanto, E. (2022). *Pengaruh Debt_to_Equity_Ratio Dan Quick*. 1.
- Putri, M. F. M., & Hulu, D. (2022). PENGARUH RASIO SOLVABILITAS, LIKUIDITAS DAN PROFITABILITAS DALAM MENILAI KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN TRANSPORTASI. *Desain & Budaya Dewan Kesenian Tangerang Selatan*, 4, 2022.
- Putri Werdiningsih. (2025, March 26). *Samudera Indonesia (SMDR) Catat Penurunan Laba 32% Jadi US\$ 50,7 juta di 2024*. Kontan.Co.Id. Samudera Indonesia (SMDR) Catat Penurunan Laba 32% Jadi US\$ 50,7 juta di 2024
- Randy, Muh. F., Sumarlin, A., & Hasti, A. (2022). A (2022). *Pengaruh Debt Asset Ratio (DAR) dan Debt Equity Ratio (DER) Terhadap Return on Asset (ROA) pada Perusahaan Jasa Telekomunikasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode*. 2(3), 403.

- Restiani, O. A., Hamid, A., Soesilawati, S., Atmadja, M., Akuntansi,), Tinggi, S., Ekonomi, I., & Surabaya, M. (2022). *Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Mahardhika Surabaya*.
- Sahir, S. H. (2022). *Metodologi Penelitian*. www.penerbitbukumurah.com
- Salim, C. S., & Hendra, D. (2024). *JICN: Jurnal Intelek dan Cendekiawan Nusantara* PENGARUH CURRENT RATIO, DEBT ASSETS RATIO, DAN TOTAL ASSETS TURNOVER TERHADAP RETURN ON ASSETS THE EFFECT OF CURRENT RATIO, DEBT ASSETS RATIO, AND TOTAL ASSETS TURNOVER ON RETURN ON ASSETS. 1. <https://jicnusanantara.com/index.php/jicn>
- Satria, R. (2022). *PENGARUH CURRENT RATIO (CR) DAN DEBT TO EQUITY RATIO (DER) TERHADAP RETURN ON ASSET (ROA) PADA PT MAYORA INDAH TBK PERIODE 2009 – 2020*. 5.
- Siregar, S. A. (2022). *Pengaruh Current Ratio, Debt to Assets Ratio, dan Total Asset Turn Over Terhadap Return On Asset Pada PT. ACE Hardware Indonesia Tbk Tahun 2014-2021*. 1.
- Sugiyono, Prof. D. (2023). *METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF, DAN R&D*. www.cvalfabeta.com
- Supiyah. (2024). *SKRIPSI ANALISIS RETURN ON ASSET, CURRENT RATIO DAN DEBT RATIO DALAM MENILAI KINERJA KEUANGAN PADA PT FAST FOOD INDONESIA TBK Oleh: SUPIYAH NPM. 2003031043*.
- Zahwa, S. F., & Soedaryono, B. (2023). *PENGARUH PROFITABILITAS, LEVERAGE DAN PERTUMBUHAN PERUSAHAAN TERHADAP KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN (STUDI EMPIRIS PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA) PADA PERIODE 2020-2021*. *Jurnal Ekonomi Trisakti*, 3(2), 3863–3872. <https://doi.org/10.25105/jet.v3i2.18136>