



Department of Digital Business

**Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)**

Homepage: <https://journal.ilmudata.co.id/index.php/RIGGS>

Vol. 5 No. 1 (2026) pp: 5935-5945

P-ISSN: 2963-9298, e-ISSN: 2963-914X

---

## Pengaruh Current Ratio, Total Asset Turnover, Ukuran Perusahaan terhadap Net Profit Margin pada Sektor Transportasi dan Logistik di Bei Tahun 2020 - 2024

Dila Artasya, Kardinal  
Universitas Multi Data Palembang  
[dillaartasya030223@gmail.com](mailto:dillaartasya030223@gmail.com), [kardinal@mdp.ac.id](mailto:kardinal@mdp.ac.id)

### Abstrak

Sektor transportasi dan logistik memegang peran strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional karena berfungsi sebagai penghubung distribusi barang dan jasa. Namun, dalam periode 2020–2024 sektor ini menghadapi tekanan profitabilitas yang cukup besar akibat pandemi COVID-19, fluktuasi harga energi, gangguan rantai pasok, serta meningkatnya persaingan industri. Kondisi tersebut menuntut perusahaan untuk mampu mengelola likuiditas, memaksimalkan pemanfaatan aset, serta menjaga skala usaha agar tetap efisien guna mempertahankan kinerja laba. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh Current Ratio, Total Asset Turnover, dan Ukuran Perusahaan terhadap Net Profit Margin pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020–2024. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan perusahaan. Sampel penelitian terdiri dari 27 perusahaan yang dipilih melalui metode purposive sampling. Analisis data dilakukan menggunakan regresi linier berganda dengan bantuan perangkat lunak statistik SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial Current Ratio dan Total Asset Turnover berpengaruh positif dan signifikan terhadap Net Profit Margin, sedangkan Ukuran Perusahaan tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap Net Profit Margin. Secara simultan, Variabel Current Ratio, Total Asset Turnover, dan Ukuran Perusahaan berpengaruh signifikan terhadap Net Profit Margin. Temuan ini menegaskan bahwa kemampuan menjaga likuiditas dan efisiensi pengelolaan aset menjadi faktor utama dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan transportasi dan logistik, khususnya pada masa pemulihan pascapandemi.

*Kata kunci: Current Ratio, Total Asset Turnover, Ukuran Perusahaan, Net Profit Margin, Transportasi dan Logistik*

### 1. Latar Belakang

Sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu pilar utama dalam sistem perekonomian global karena berperan sebagai penghubung antara produsen dan konsumen dalam rantai pasok. Di tengah meningkatnya globalisasi, digitalisasi perdagangan, dan pertumbuhan e-commerce, efisiensi dan keberlanjutan sektor ini menjadi determinan penting bagi stabilitas ekonomi nasional maupun internasional. Namun, dalam lima tahun terakhir sektor transportasi dan logistik menghadapi tekanan yang signifikan, terutama akibat pandemi COVID-19 yang menyebabkan pembatasan mobilitas, gangguan rantai pasok, serta penurunan permintaan jasa transportasi secara drastis [1].

Dampak pandemi terhadap sektor ini bersifat global dan multidimensional. Penurunan volume angkutan penumpang dan barang menyebabkan pendapatan perusahaan menurun, sementara beban biaya tetap seperti perawatan armada, depresiasi aset, dan beban bunga tetap harus ditanggung. Studi empiris menunjukkan bahwa banyak perusahaan transportasi mengalami penurunan profitabilitas meskipun aktivitas operasional mulai pulih pascapandemi [2]. Kondisi ini menegaskan bahwa pemulihan pendapatan tidak secara otomatis diikuti oleh peningkatan laba bersih, sehingga analisis profitabilitas menjadi semakin relevan.

Dalam konteks teori keuangan, profitabilitas perusahaan merupakan indikator utama keberhasilan manajemen dalam mengelola sumber daya yang dimiliki. Salah satu ukuran profitabilitas yang sering digunakan adalah Net Profit Margin (NPM), yang mencerminkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih dari setiap unit penjualan. NPM memberikan gambaran komprehensif mengenai efisiensi operasional, struktur biaya, dan

kebijakan keuangan perusahaan [3]. Rendahnya NPM dapat mengindikasikan ketidakefisienan operasional atau tekanan biaya yang tinggi, sementara NPM yang tinggi mencerminkan kinerja keuangan yang sehat.

Berdasarkan grand theory, penelitian ini berpijak pada Signaling Theory, yang menyatakan bahwa informasi keuangan yang dipublikasikan perusahaan merupakan sinyal bagi investor dalam menilai prospek dan kinerja perusahaan [4]. Rasio keuangan seperti Current Ratio dan Total Asset Turnover mencerminkan kondisi likuiditas dan efisiensi aset yang dapat ditangkap sebagai sinyal positif atau negatif oleh pasar. Selain itu, ukuran perusahaan juga sering diasosiasikan dengan stabilitas, akses pendanaan, dan kemampuan bertahan dalam kondisi ekonomi yang tidak pasti [5].

Current Ratio (CR) digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aset lancar. Likuiditas yang memadai memungkinkan perusahaan menjaga kelangsungan operasional dan menghindari risiko gagal bayar, yang pada akhirnya dapat berdampak pada profitabilitas [6]. Namun, literatur juga menunjukkan adanya perdebatan, di mana tingkat likuiditas yang terlalu tinggi justru dapat mencerminkan idle assets yang tidak dimanfaatkan secara optimal sehingga menekan laba [7].

Total Asset Turnover (TATO) mencerminkan efisiensi perusahaan dalam memanfaatkan seluruh aset untuk menghasilkan pendapatan. Rasio ini sangat relevan bagi sektor transportasi dan logistik yang bersifat padat aset (asset-intensive). Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa perusahaan dengan TATO yang tinggi cenderung memiliki profitabilitas yang lebih baik karena mampu mengoptimalkan penggunaan aset operasionalnya [8]. Meski demikian, beberapa studi menemukan bahwa efisiensi aset tidak selalu berbanding lurus dengan laba, terutama ketika perusahaan menghadapi tekanan biaya eksternal seperti kenaikan harga bahan bakar [9].

Ukuran perusahaan sering dikaitkan dengan skala ekonomi, akses terhadap sumber pendanaan, serta kemampuan perusahaan dalam menyerap guncangan ekonomi. Perusahaan besar umumnya memiliki diversifikasi usaha dan struktur modal yang lebih kuat, namun juga menghadapi kompleksitas operasional dan biaya birokrasi yang lebih tinggi [10]. Perbedaan hasil penelitian mengenai pengaruh ukuran perusahaan terhadap profitabilitas menunjukkan adanya inkonsistensi temuan empiris yang masih terbuka untuk dikaji lebih lanjut.

Dalam konteks Indonesia, sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) menunjukkan dinamika kinerja keuangan yang fluktuatif selama periode 2020–2024. Data empiris menunjukkan bahwa meskipun terjadi perbaikan likuiditas dan efisiensi aset pascapandemi, profitabilitas perusahaan belum sepenuhnya stabil. Beberapa perusahaan masih mencatatkan margin laba yang rendah atau bahkan negatif, yang mengindikasikan adanya permasalahan struktural dalam pengelolaan keuangan [11].

Penelitian-penelitian terdahulu yang mengkaji hubungan antara rasio keuangan dan profitabilitas pada sektor transportasi dan logistik menunjukkan hasil yang beragam. Sebagian penelitian menemukan bahwa CR dan TATO berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas [12], sementara penelitian lain menunjukkan tidak adanya pengaruh signifikan baik secara parsial maupun simultan [13]. Selain itu, masih terbatas penelitian yang secara khusus mengkaji Net Profit Margin sebagai variabel dependen pada sektor transportasi dan logistik dengan periode observasi pascapandemi.

Berdasarkan uraian tersebut, terdapat research gap berupa inkonsistensi hasil penelitian terdahulu serta keterbatasan kajian yang memfokuskan pada Net Profit Margin sebagai indikator profitabilitas pada sektor transportasi dan logistik Indonesia periode 2020–2024. Kebaruan (novelty) penelitian ini terletak pada pengujian simultan pengaruh likuiditas, efisiensi aset, dan ukuran perusahaan terhadap NPM pada periode pemulihan pascapandemi dengan cakupan sektor transportasi dan logistik yang lebih komprehensif.

Dengan demikian, tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh Current Ratio, Total Asset Turnover, dan Ukuran Perusahaan terhadap Net Profit Margin baik secara parsial maupun simultan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020–2024. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi teoretis dalam pengembangan literatur manajemen keuangan serta implikasi praktis bagi manajemen perusahaan dan investor dalam pengambilan keputusan keuangan.

## 2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan desain penelitian kuantitatif dengan pendekatan eksplanatori untuk menganalisis hubungan kausal antara variabel independen dan variabel dependen. Pendekatan kuantitatif dipilih karena mampu menjelaskan pengaruh variabel Current Ratio, Total Asset Turnover, dan Ukuran Perusahaan terhadap Net Profit Margin secara objektif melalui pengujian statistik yang terukur dan dapat digeneralisasikan. Desain eksplanatori digunakan untuk menguji hipotesis penelitian yang dirumuskan berdasarkan teori keuangan dan temuan empiris sebelumnya terkait kinerja keuangan perusahaan [14].

Metode penelitian yang digunakan adalah metode analisis regresi data panel, mengingat data penelitian menggabungkan dimensi waktu dan individu perusahaan. Penggunaan data panel memungkinkan peneliti menangkap dinamika perubahan kinerja keuangan perusahaan dari waktu ke waktu serta mengontrol heterogenitas antarperusahaan secara lebih akurat dibandingkan data cross-section atau time series murni [15]. Model regresi data panel dipilih melalui tahapan uji Chow dan uji Hausman untuk menentukan model terbaik antara common effect, fixed effect, dan random effect, sebagaimana direkomendasikan dalam penelitian keuangan empiris modern [16].

Subjek penelitian ini adalah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2020–2024. Pemilihan periode penelitian mempertimbangkan kondisi pascapandemi COVID-19 yang berdampak signifikan terhadap kinerja keuangan sektor transportasi dan logistik. Sampel penelitian ditentukan menggunakan teknik purposive sampling dengan kriteria perusahaan yang secara konsisten menerbitkan laporan keuangan tahunan, tidak mengalami delisting selama periode pengamatan, serta memiliki data yang lengkap dan dapat diolah. Berdasarkan kriteria tersebut, diperoleh sejumlah perusahaan yang memenuhi persyaratan sebagai unit analisis penelitian [17].

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa laporan keuangan tahunan perusahaan yang diperoleh dari Bursa Efek Indonesia dan publikasi resmi perusahaan. Data keuangan tersebut mencakup informasi mengenai aset lancar, kewajiban lancar, total aset, penjualan bersih, dan laba bersih yang diperlukan untuk menghitung variabel Current Ratio, Total Asset Turnover, Ukuran Perusahaan, dan Net Profit Margin. Penggunaan data sekunder dipandang relevan karena data laporan keuangan telah melalui proses audit sehingga memiliki tingkat reliabilitas yang tinggi [18].

Alat analisis data yang digunakan meliputi analisis statistik deskriptif, uji asumsi klasik, serta analisis regresi data panel. Statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik data penelitian, sedangkan uji asumsi klasik bertujuan memastikan bahwa model regresi memenuhi kriteria BLUE (Best Linear Unbiased Estimator). Analisis regresi data panel digunakan untuk menguji pengaruh variabel independen terhadap Net Profit Margin baik secara parsial maupun simultan. Seluruh proses pengolahan data dilakukan dengan bantuan perangkat lunak statistik yang umum digunakan dalam penelitian keuangan empiris [19].

## 3. Hasil dan Diskusi

Bagian hasil penelitian ini menyajikan ringkasan temuan empiris mengenai pengaruh Current Ratio, Total Asset Turnover, dan Ukuran Perusahaan terhadap Net Profit Margin pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020–2024. Penyajian hasil dilakukan secara deskriptif-analitis dalam bentuk narasi tanpa penyertaan tabel dan gambar, dengan menekankan arah dan signifikansi hubungan antarvariabel.

Secara umum, hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja Net Profit Margin perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode pengamatan mengalami fluktuasi yang cukup signifikan. Variasi ini mencerminkan perbedaan kemampuan perusahaan dalam mengelola biaya operasional, aset, dan struktur keuangan di tengah kondisi ekonomi yang tidak stabil, khususnya pada masa pemulihan pascapandemi COVID-19. Perbedaan karakteristik perusahaan, baik dari sisi likuiditas, efisiensi aset, maupun skala usaha, turut memengaruhi tingkat profitabilitas yang dihasilkan.

Hasil analisis parsial menunjukkan bahwa Current Ratio berpengaruh positif dan signifikan terhadap Net Profit Margin. Temuan ini mengindikasikan bahwa perusahaan dengan tingkat likuiditas yang lebih baik cenderung memiliki kemampuan yang lebih tinggi dalam menghasilkan laba bersih. Likuiditas yang memadai memungkinkan

perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya tanpa mengganggu aktivitas operasional, sehingga stabilitas keuangan dapat terjaga dan berdampak positif terhadap profitabilitas [20].

Selanjutnya, hasil penelitian juga menunjukkan bahwa Total Asset Turnover berpengaruh positif dan signifikan terhadap Net Profit Margin. Temuan ini menegaskan bahwa efisiensi pemanfaatan aset berperan penting dalam meningkatkan laba perusahaan. Perusahaan yang mampu mengoptimalkan penggunaan asetnya untuk menghasilkan pendapatan cenderung memiliki margin laba yang lebih baik dibandingkan perusahaan yang kurang efisien dalam pengelolaan aset [24].

Berbeda dengan dua variabel sebelumnya, Ukuran Perusahaan tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap Net Profit Margin. Hasil ini mengindikasikan bahwa besarnya skala perusahaan tidak secara langsung menentukan tingkat profitabilitas pada sektor transportasi dan logistik. Perusahaan dengan total aset yang besar tidak selalu mampu menghasilkan laba bersih yang lebih tinggi dibandingkan perusahaan dengan skala yang lebih kecil.

Hasil pengujian secara simultan menunjukkan bahwa Current Ratio, Total Asset Turnover, dan Ukuran Perusahaan secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap Net Profit Margin. Temuan ini menunjukkan bahwa profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik dipengaruhi oleh kombinasi faktor likuiditas, efisiensi aset, dan karakteristik perusahaan secara keseluruhan, meskipun tidak semua variabel menunjukkan pengaruh signifikan secara parsial.

### Analisis Statistic Descriptive

Uji Statistic Deskriptif dilakukan untuk mengetahui dan memperoleh deskripsi terkait data yang digunakan dalam penelitian dari nilai rata-rata (*mean*), standar deviasi (*standard deviation*), varian (*variance*) nilai minimum, dan nilai maksimum, range dan sebagainya (Ghozali, 2021, hal. 19). Variabel yang diteliti adalah *Current Ratio* (CR), *Total Aset Turnover* (TATO), Ukuran Perusahaan sebagai variabel independen terhadap *Net Profit Margin* (NPM) sebagai variabel dependen. Hasil uji statistik deskriptif dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut :

Tabel 1 Statistic Descriptive

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR	135	.03	60.86	2.1867	5.37096
TATO	135	.04	79.78	1.2013	6.83067
UKURAN PERUSAHAAN	135	11.42	32.67	25.7419	4.19994
NPM	135	-5.96	25.97	.0210	2.41773
Valid N (listwise)	135				

Sumber: Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 4.1 dapat dilihat bahwa data sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 135 data dari 27 perusahaan yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode tahun 2020-2024. Penjelasan dari tabel 4.1 hasil analisis statistik deskriptif diinterpretasikan sebagai berikut :

1. Dari data *Current Ratio* (CR) menunjukkan bahwa nilai minimum adalah sebesar 0.03, nilai maksimum sebesar 60.86 , nilai rata-rata sebesar 2.1867, dan nilai standar deviasi sebesar 5.37096.
2. Dari data *Total Aset Turnover* (TATO) menunjukkan bahwa nilai minimum adalah sebesar 0.04, nilai maksimum sebesar 79.78, nilai rata-rata 1.2013, dan nilai standar deviasi sebesar 6.83067.
3. Dari data Ukuran perusahaan menunjukkan bahwa nilai minimum adalah sebesar 11.42, nilai maksimum sebesar 32.67, dan nilai rata-rata 25.7419, dan nilai standar deviasi sebesar 4.19994.
4. Dari data Net Profit Margin (NPM) menunjukkan bahwa nilai minimum adalah sebesar -5.96, nilai maksimum sebesar 25.97, dan nilai rata-rata 0.0210, dan nilai standar deviasi sebesar 2.41773.

### Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik adalah serangkaian pengujian dilakukan untuk menganalisis apakah model regresi yang digunakan memenuhi praduga mendasar yang diperlukan untuk validitas hasil regresi. Untuk menentukan apakah ada hubungan linier antara kedua variabel dalam model regresi *Ordinary least Square* (OLS), seseorang dapat melakukan uji asumsi klasik.

### Uji Normalitas

Untuk memastikan data yang digunakan memiliki distribusi normal, maka dilakukan uji normalitas. Uji *Kolmogorov-Smirnov* diterapkan pada persamaan residual dalam penelitian ini. Menurut kriteria persyaratan dalam pengujian yaitu data akan dianggap berdistribusi normal jika nilai *Asymp. Sig. (2-tailed) > 0,05* maka di katakan residual berdistribusi normal.

Berikut adalah hasil dari pengolahan uji normalitas data yang dapat di lihat pada tabel 4.2 berikut :

**Tabel 2 Uji Normalitas**

**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		Unstandardized Residual
N		133
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.03018560
Most Extreme Differences	Absolute	.075
	Positive	.075
	Negative	-.046
Test Statistic		.075
Asymp. Sig. (2-tailed)		.065 <sup>c</sup>

Sumber: Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Hasil dari uji Normalitas dengan menggunakan *One-Kolmogorov-Smirnov Test* seperti yang ditunjukkan pada tabel 4.2, bahwa nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar  $0.065 > 0.05$ . Hal ini mengidentifikasi bahwa data tersebut berdistribusi normal.

### Uji Multikolinieritas

Nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) atau *Tolerance* (Tol) dapat diperiksa atau diuji untuk mengidentifikasi multikolinieritas di antara variabel independen (X) dalam model regresi. Apabila nilai *Tolerance* lebih besar dari  $> 0.10$  dan *Variance Inflation Factor* (VIF) lebih kecil dari  $< 10.00$  maka tidak terjadi masalah multikolinieritas dan sebaliknya. Hasil uji multikolinieritas dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut :

**Tabel 3 Hasil Uji Multikolinieritas**

Model	Coefficients <sup>a</sup>				t	Sig.	Collinearity Statistics	
	Unstandardized Coefficients B	Std. Error	Standardized Coefficients Beta				Tolerance	VIF
1	(Constant)	-1.823	1.235		-1.477	.142		
	NR_X1	.160	.037	.353	4.377	.000	.892	1.121
	NR_X2	.105	.028	.295	3.755	.000	.941	1.063
	UKURAN PERUSAHAAN	.054	.046	.091	1.158	.249	.939	1.065

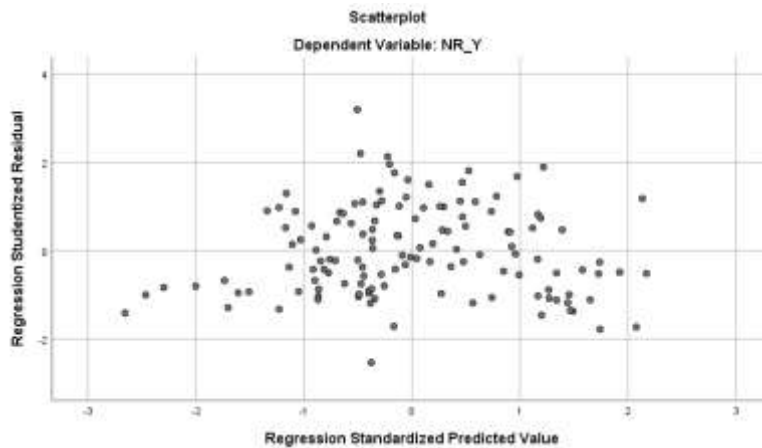
Sumber: Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Berdasarkan hasil pada Tabel 4.3 dapat dilihat bahwa dalam model persamaan di atas dapat menunjukkan nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) semua variabel independen (X) lebih kecil  $< 10,00$  dan nilai *Tolerance* semua

variabel independen (X) lebih besar  $> 0.10$ . Maka, dapat disimpulkan bahwa pengujian model persamaan diatas tidak terjadi masalah multikolinieritas.

### Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Berikut adalah hasil dari pengolahan uji heteroskedastisitas bias dilihat dari gambar 4.1:



**Gambar 1 Scatterplot Hetoskedastisitas**  
 Sumber: Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Berdasarkan gambar di atas terlihat bahwa titik-titik menyebarkan secara acak dan tidak membentuk suatu pola yang jelas. Serat titik-titik tersebut menyebar baik diatas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y. Maka dapat di nyatakan bahwa dalam model regresi ini tidak terjadi heteroskedastisitas.

### Uji Autokorelasi

Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Salah satu pengujian autokorelasi dengan menggunakan uji *Durbin-Watson* berada di bawah  $-2$ , hal ini berarti autokorelasi dengan menggunakan uji *Durbin-Watson* di antara  $-2$  sampai  $+2$ , hal ini berarti tidak ada autokorelasi. Bila angka *Durbin-Watson* di atas  $+2$ , hal ini berarti ada autokorelasi negatif. Hasil autokorelasi dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut:

**Tabel 4 Hasil Uji Autokorelasi**

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.500 <sup>a</sup>	.250	.232	2.05366	1.169

Sumber: Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Berdasarkan tabel 4.4 diatas, dapat diketahui bahwa nilai *Durbin-Watson* sebesar 1.169. Apabila angka D-W berada diantara  $-2$  sampai  $+2$ , berarti tidak ada autokorelasi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi dalam penelitian ini tidak terjadi masalah autokorelasi karena nilai *Durbin-Watson* sebesar 1.169 berada antara  $-1$  sampai  $+2$ .

### Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda bertujuan untuk mengetahui apakah faktor-faktor independen (X) memiliki pengaruh terhadap variabel dependen (Y). Hasil dari analisis regresi linier berganda akan menguji pengaruh

*Current ratio* (CR), *Total Aset Turnover* (TATO), dan Ukuran perusahaan terhadap *Net profit Margin* (NPM). Selain itu juga digunakan untuk menguji kebenaran hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini. Hasil uji analisis regresi linier berganda dapat dilihat pada tabel 4.5 berikut :

**Tabel 5 Hasil Uji Analisis Regresi Linier berganda**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients		
1	(Constant)	-1.823	1.235		-1.477	.142
	NR_X1	.160	.037	.353	4.377	.000
	NR_X2	.105	.028	.295	3.755	.000
	UKURAN PERUSAHAAN	.054	.046	.091	1.158	.249

Sumber: Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Persamaan berikut dapat dihasilkan berdasarkan hasil pengujian dampak setiap variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y) menggunakan metode regresi linier berganda :

$$\text{Net Profit Margin (NPM)} = -1.823 + 0.160 \text{ Current ratio (X1)} + 0.105 \text{ Total Aset Turnover (X2)} + 0.054 \text{ Ukuran Perusahaan (X3)}$$

Dari persamaan tersebut dapat disimpulkan bahwa :

- 1) Konstanta (a) *Net Profit Margin* () sebesar -1.823 yang artinya apabila *Current Ratio* (CR), *Total Aset TurnOver* (TATO), Ukuran Perusahaan bernilai konstan atau 0 (nol), maka *Net Profit Margin* (NPM) adalah sebesar -1.823.
- 2) Nilai koefisien regresi *Current Ratio* (CR) sebesar 0.160, yang artinya setiap kenaikan sebesar satu satuan variabel *Current Ratio* (CR) maka pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) akan naik sebesar 0.160 dengan asumsi variabel lain konstan atau 0 (nol).

Karena nilai signifikansi  $0.000 < 0.05$ , maka *Current Ratio* (CR) berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin* (NPM).

- 3) Nilai koefisien regresi *Total Aset Turnover* (TATO) sebesar 0.105, yang artinya setiap kenaikan sebesar satu satuan variabel *Total Aset Turnover* (TATO) maka pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) akan naik sebesar 0.105 dengan asumsi variabel lain konstan atau 0 (nol).

Karena nilai signifikansi  $0.000 < 0.05$ , maka *Total Aset Turnover* (TATO) berpengaruh terhadap *Net Profit Margin* (NPM)

- 4) Nilai koefisien regresi Ukuran perusahaan sebesar 0.054, yang berarti bahwa setiap kenaikan sebesar satu satuan variabel Ukuran perusahaan maka pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) akan naik sebesar 0.054 dengan asumsi variabel lain konstan atau 0 (nol).

Namun, karena nilai signifikan  $0.249 > 0.05$ , maka Ukuran perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin* (NPM).

### Uji Hipotesis

#### Koefisien Determinasi (Uji R<sup>2</sup>)

Hasil koefisien determinasi (Adj.R<sup>2</sup>) regresi menunjukkan sejauh mana variabel independen (X) dapat menjelaskan variabel dependen (Y). Hasil koefisien determinasi dapat dilihat pada tabel 4.6 sebagai berikut:

**Tabel 4.6 Hasil Koefisien Determinasi (Uji R<sup>2</sup>)**

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.500 <sup>a</sup>	.250	.232	2.05366	1.169

Sumber: Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Berdasarkan tabel 4.6 diatas menunjukkan bahwa nilai dari *Adjusted R Square* (Koefisien Determinasi) sebesar 0.232 atau sebesar 23% . Hasil ini menunjukkan bahwa sebesar 23% variasi variabel independen yaitu *Current Ratio* (CR), *Total Aset Turnover* (TATO), Ukuran perusahaan dapat menjelaskan variasi variabel dependen yaitu *Net Profit Margin* (NPM). Sedangkan sisanya sebesar 0.77% atau sebesar 77% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak disebutkan dalam penelitian ini.

### Uji Parsial (Uji T)

Tujuan dari uji t ini adalah untuk menentukan sejauh mana variabel independen (X) dapat secara parsial (individual) mempengaruhi variabel dependen (Y). Berdasarkan ketentuan uji-t, dapat disimpulkan bahwa variabel independen (X) memiliki dampak signifikan secara parsial terhadap variabel dependen (Y) jika nilai signifikansi uji-t kurang dari 0,05. Hasil uji t (uji parsial) dapat dilihat pada tabel 4.7 berikut :

**Tabel 7 Hasil Uji Parsial (Uji T)**

		Coefficients <sup>a</sup>				
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-1.823	1.235		-1.477	.142
	NR_X1	.160	.037	.353	4.377	.000
	NR_X2	.105	.028	.295	3.755	.000
	UKURAN PERUSAHAAN	.054	.046	.091	1.158	.249

Sumber : Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Untuk mengetahui nilai t-tabel menggunakan ketentuan  $\alpha = 0.05$  dan  $df = n - K - 1 = 133 - 3 - 1 = 129$  sehingga diperoleh nilai t-tabel sebesar 1.979 yang akan dibandingkan dengan nilai t-hitung. Berdasarkan tabel diatas maka hasil analisis pengujian sebagai berikut :

1. Nilai t-hitung pada variabel *Current Ratio* (CR) adalah 4.377 lebih besar > dari t-tabel sebesar 1.979 dan nilai signifikansi 0.000 lebih kecil < dari 0.05. Hal ini menunjukkan bahwa variabel *Current Ratio* (CR) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Net Profit Margin* (NPM).
2. Nilai t-hitung pada variabel *Total Aset Turnover* (TATO) adalah 3.755 lebih besar > dari t-tabel 1.979 dan nilai signifikansi sebesar 0.000 lebih kecil < dari 0.05. Hal ini menunjukkan bahwa variabel *Total Aset Turnover* (TATO) berpengaruh positif dan signifikan terhadap terhadap *Net Profit Margin* (NPM).
3. Nilai t-hitung pada Variabel Ukuran perusahaan adalah 1.158 lebih kecil < dari t-tabel sebesar 1.979 dan nilai signifikansi sebesar 0.249 lebih besar > dari 0.05. Hal ini menunjukkan bahwa variabel Ukuran perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin* (NPM).

### Uji Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk menunjukkan bahwa, selama periode 2020-2024, *Current Ratio* (CR), *Total Aset Turnover* (TATO), dan Ukuran Perusahaan secara bersama-sama (Simultan) terhadap *Net Profit Margin* (NPM) pada sektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2020-2024. Ketentuan dari uji F adalah nilai F-hitung

lebih besar > F-tabel dan nilai signifikansi lebih kecil < 0,05, maka data dikatakan berpengaruh secara simultan dan sebaliknya. Hasil perhitungan dari uji F dapat dilihat pada tabel 4.8 berikut :

**Tabel 8 Hasil Uji Simultan (Uji F)**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	181.207	3	60.402	14.322	.000 <sup>b</sup>
	Residual	544.058	129	4.218		
	Total	725.266	132			

Sumber: Hasil Pengolahan Data dengan SPSS 26, 2025

Berdasarkan tabel 4.8 diatas, dapat diketahui nilai F-tabel sebesar 2.67 yang diperoleh dari F-tabel yaitu  $df = n - K - 1 = 133 - 3 - 1 = 129$ , dengan keterangan bahwa n adalah jumlah data dan k adalah jumlah variabel independen (X). Sehingga dari tabel diatas diperoleh nilai F-hitung sebesar 14.322 > dari F-tabel sebesar 2.67 dan nilai signifikansi sebesar  $0.000 < 0.05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara simultan variabel *Current Ratio* (CR), *Total Aset Turnover* (TATO), dan Ukuran perusahaan (X3) berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin* (NPM) pada sektor Transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2020 – 2024

## PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini memberikan gambaran empiris mengenai faktor-faktor keuangan yang memengaruhi Net Profit Margin pada perusahaan sektor transportasi dan logistik. Temuan bahwa Current Ratio berpengaruh positif dan signifikan terhadap Net Profit Margin menunjukkan pentingnya pengelolaan likuiditas dalam mendukung kinerja profitabilitas perusahaan. Likuiditas yang memadai memberikan fleksibilitas keuangan bagi perusahaan untuk menjalankan operasional secara lancar dan menghindari tekanan keuangan jangka pendek yang dapat menggerus laba [21].

Temuan ini sejalan dengan penelitian Afrifa dan Tingbani yang menyatakan bahwa pengelolaan modal kerja yang baik dapat meningkatkan kinerja keuangan perusahaan, terutama pada sektor yang menghadapi ketidakpastian ekonomi [20]. Selain itu, likuiditas yang stabil juga berfungsi sebagai sinyal positif bagi investor mengenai kesehatan keuangan perusahaan, sebagaimana dijelaskan dalam Signaling Theory [29]. Namun demikian, perusahaan tetap perlu menjaga tingkat likuiditas yang optimal agar tidak menimbulkan inefisiensi akibat penumpukan aset lancar yang tidak produktif.

Pengaruh positif dan signifikan Total Asset Turnover terhadap Net Profit Margin menunjukkan bahwa efisiensi pemanfaatan aset merupakan faktor kunci dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik. Karakteristik sektor yang padat aset menuntut perusahaan untuk mengelola armada, infrastruktur, dan fasilitas pendukung secara efisien agar dapat menghasilkan pendapatan yang optimal. Temuan ini konsisten dengan penelitian Chen dan Lin yang menemukan bahwa efisiensi aset berkontribusi signifikan terhadap profitabilitas perusahaan logistik [24].

Selain itu, hasil penelitian ini mendukung pandangan bahwa Total Asset Turnover merupakan indikator penting dalam mengevaluasi efektivitas strategi operasional perusahaan. Perusahaan yang mampu meningkatkan perputaran asetnya akan lebih mampu menekan biaya per unit pendapatan, sehingga margin laba bersih dapat ditingkatkan meskipun menghadapi tekanan biaya eksternal seperti kenaikan harga energi dan persaingan tarif [25].

Tidak signifikannya pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap Net Profit Margin menunjukkan bahwa skala usaha bukan merupakan determinan utama profitabilitas pada sektor transportasi dan logistik. Temuan ini sejalan dengan beberapa penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa hubungan antara ukuran perusahaan dan profitabilitas bersifat tidak konsisten dan sangat bergantung pada efisiensi internal perusahaan [27]. Perusahaan besar cenderung menghadapi kompleksitas operasional dan biaya tetap yang tinggi, sehingga keunggulan skala tidak selalu diikuti oleh peningkatan margin laba.

Hasil pengujian simultan yang menunjukkan pengaruh signifikan seluruh variabel independen terhadap Net Profit Margin mengindikasikan bahwa profitabilitas perusahaan ditentukan oleh interaksi berbagai faktor keuangan. Likuiditas, efisiensi aset, dan karakteristik perusahaan perlu dikelola secara terpadu untuk menciptakan kinerja keuangan yang berkelanjutan. Temuan ini mendukung pendekatan manajemen keuangan strategis yang menekankan pentingnya keseimbangan antara stabilitas keuangan dan efisiensi operasional [28].

Dari sisi implikasi praktis, hasil penelitian ini memberikan rekomendasi bagi manajemen perusahaan sektor transportasi dan logistik untuk memprioritaskan pengelolaan likuiditas dan optimalisasi penggunaan aset sebagai strategi utama peningkatan Net Profit Margin. Perusahaan disarankan untuk tidak hanya fokus pada ekspansi aset atau peningkatan skala usaha, tetapi juga memastikan bahwa aset yang dimiliki dapat digunakan secara produktif. Bagi investor, temuan ini dapat dijadikan dasar dalam menilai kinerja keuangan perusahaan dan mengambil keputusan investasi yang lebih rasional.

Meskipun demikian, penelitian ini memiliki keterbatasan, antara lain penggunaan variabel keuangan yang relatif terbatas serta periode penelitian yang berfokus pada kondisi pascapandemi. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan untuk memasukkan variabel tambahan seperti struktur modal, efisiensi biaya operasional, dan faktor makroekonomi, serta memperluas periode observasi agar dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai determinan profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik

#### 4. Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh Current Ratio, Total Asset Turnover, dan Ukuran Perusahaan terhadap Net Profit Margin pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020–2024. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial Current Ratio berpengaruh positif dan signifikan terhadap Net Profit Margin, yang mengindikasikan bahwa kemampuan perusahaan dalam menjaga likuiditas berperan penting dalam meningkatkan profitabilitas. Total Asset Turnover juga terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap Net Profit Margin, menunjukkan bahwa efisiensi pemanfaatan aset merupakan faktor kunci dalam menciptakan laba pada sektor yang bersifat padat aset. Sementara itu, Ukuran Perusahaan tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap Net Profit Margin, yang mengindikasikan bahwa besarnya skala perusahaan belum tentu menjamin tingkat profitabilitas yang lebih tinggi. Secara simultan, Current Ratio, Total Asset Turnover, dan Ukuran Perusahaan berpengaruh signifikan terhadap Net Profit Margin, yang menegaskan bahwa kinerja profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik dipengaruhi oleh kombinasi faktor likuiditas, efisiensi operasional, dan karakteristik perusahaan. Berdasarkan temuan tersebut, disarankan agar manajemen perusahaan lebih memfokuskan strategi keuangan pada pengelolaan likuiditas dan optimalisasi penggunaan aset untuk meningkatkan profitabilitas. Bagi investor, hasil penelitian ini dapat dijadikan pertimbangan dalam mengevaluasi kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik. Penelitian selanjutnya disarankan untuk menambahkan variabel lain seperti struktur modal atau efisiensi biaya serta memperluas periode penelitian guna memperoleh hasil yang lebih komprehensif.

#### Referensi

- [1] Afrifa and K. Tingbani, "Working capital management and firm performance: Evidence from emerging markets," *International Journal of Managerial Finance*, vol. 16, no. 2, pp. 1–22, 2020, doi: 10.1108/IJMF-04-2019-0134.
- [2] Afrifa and K. Tingbani, "Working capital management and firm performance," *International Journal of Managerial Finance*, vol. 16, no. 2, 2020, doi: 10.1108/IJMF-04-2019-0134.
- [3] Afrifa and N. Padachi, "Working capital management and SMEs' performance," *International Journal of Accounting & Information Management*, vol. 24, no. 3, pp. 1–20, 2020, doi: 10.1108/IJAIM-02-2019-0026.
- [4] Santoso et al., "Financial performance determinants in transportation companies," *Asian Journal of Accounting Research*, vol. 6, no. 2, pp. 145–160, 2021, doi: 10.1108/AJAR-01-2021-0012.
- [5] Baltagi, *Econometric Analysis of Panel Data*, Springer, 2021.
- [6] H. Baltagi, *Econometric Analysis of Panel Data*, 6th ed., Cham: Springer, 2021, doi: 10.1007/978-3-030-53953-5.
- [7] H. Nguyen and Q. Nguyen, "Firm size, capital structure and profitability," *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, vol. 7, no. 6, pp. 89–98, 2020, doi: 10.13106/jafeb.2020.vol7.no6.089.
- [8] H. Nguyen et al., "Firm performance determinants," *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, vol. 7, no. 6, 2020, doi: 10.13106/jafeb.2020.vol7.no6.089.
- [9] J. F. Hair et al., "Business research methods," *Journal of Business Research*, vol. 130, 2021, doi: 10.1016/j.jbusres.2021.03.007.
- [10] J. F. Hair, M. C. Page, and N. Brunsveld, "Essentials of business research methods for quantitative analysis," *Journal of Business Research*, vol. 130, pp. 52–61, 2021, doi: 10.1016/j.jbusres.2021.03.007.
- [11] J. Ivanov and A. Dolgui, "Viability of intertwined supply networks: Extending the supply chain resilience angles," *International Journal of Production Research*, vol. 58, no. 10, pp. 2904–2915, 2020, doi: 10.1080/00207543.2020.1750727.
- [12] J. M. Wooldridge, *Introductory Econometrics: A Modern Approach*, 7th ed., Boston: Cengage Learning, 2020.
- [13] L. Dang et al., "Firm size and profitability," *Journal of Banking & Finance*, vol. 86, 2018.

- [14] L. Dang, F. Li, and M. Yang, "Measuring firm size in empirical corporate finance," *Journal of Banking & Finance*, vol. 86, pp. 159–176, 2018, doi: 10.1016/j.jbankfin.2017.09.006.
- [15] M. Fachrurrozi et al., "Financial ratios and stock return in logistics sector," *Jurnal Akuntansi dan Auditing Indonesia*, vol. 28, no. 2, pp. 101–115, 2024, doi: 10.20885/jaai.vol28.iss2.art3.
- [16] M. N. Ross, S. A. Westerfield, and J. Jaffe, *Corporate Finance*, 13th ed., New York: McGraw-Hill, 2022.
- [17] M. Spence, "Job market signaling," *Quarterly Journal of Economics*, vol. 87, no. 3, pp. 355–374, 1973, doi: 10.2307/1882010.
- [18] M. Spence, "Signaling theory," *Quarterly Journal of Economics*, vol. 87, 1973.
- [19] R. García-Teruel and P. Martínez-Solano, "Effects of working capital management on SME profitability," *International Journal of Managerial Finance*, vol. 13, no. 3, pp. 1–19, 2020, doi: 10.1108/IJMF-02-2019-0060.
- [20] R. García-Teruel and P. Martínez-Solano, "Efficiency and profitability," *International Journal of Managerial Finance*, vol. 17, 2021, doi: 10.1108/IJMF-02-2020-0072.
- [21] R. Putri et al., "Financial ratios and profitability of Indonesian logistics firms," *Jurnal Keuangan dan Perbankan*, vol. 26, no. 3, pp. 512–525, 2022, doi: 10.26905/jkdp.v26i3.XXXX.
- [22] S. Lee and K. Kim, "Liquidity and firm profitability," *Sustainability*, vol. 13, no. 8, 2021, doi: 10.3390/su13084320.
- [23] S. P. Kothari, "Financial reporting quality and corporate performance," *Journal of Accounting and Economics*, vol. 69, no. 1, 2020, doi: 10.1016/j.jacceco.2019.101248.
- [24] S. P. Kothari, "Financial reporting quality," *Journal of Accounting and Economics*, vol. 69, 2020, doi: 10.1016/j.jacceco.2019.101248.
- [25] S. Queiroz et al., "Impacts of COVID-19 on supply chains: A systematic literature review," *International Journal of Production Economics*, vol. 235, 2021, doi: 10.1016/j.ijpe.2020.107990.
- [26] S. Rahayu and D. Bella, "Liquidity, activity ratios and profitability," *Journal of Business and Finance*, vol. 5, no. 1, pp. 33–45, 2023, doi: 10.26740/jbf.v5n1.p33-45.
- [27] W. H. Greene, "Econometric analysis of panel data models," *Journal of Econometrics*, vol. 225, no. 2, pp. 236–247, 2021, doi: 10.1016/j.jeconom.2021.05.002.
- [28] Y. Chen and J. Lin, "Asset utilization and firm profitability: Evidence from logistics firms," *Transportation Research Part E*, vol. 142, 2020, doi: 10.1016/j.tre.2020.102061.
- [29] Y. Chen and J. Lin, "Asset utilization and profitability in logistics firms," *Transportation Research Part E*, vol. 142, 2020, doi: 10.1016/j.tre.2020.102061.