



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: 3069-3075

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

---

## Determinan Profitabilitas Perusahaan di Sektor *Transportation & Logistic* Periode 2022-2024

Ainun Nurun Faukonuriah, Aftoni Sutanto, Salamatum Asakdiyah

Magister Manajemen, Ekonomi dan Bisnis, Universitas Ahmad Dahlan

[ainunnurunf91@gmail.com](mailto:ainunnurunf91@gmail.com), [aftoni.sutanto@mm.uad.ac.id](mailto:aftoni.sutanto@mm.uad.ac.id), [salamatum\\_2009@yahoo.com](mailto:salamatum_2009@yahoo.com)

### Abstrak

Berdasarkan data dari BPS terjadi pertumbuhan dari Lapangan Usaha Transportasi dan Pergudangan di tahun 2024 triwulan II. Hal tersebut dapat dikatakan menarik untuk dilakukan penelitian agar dapat mengetahui apa saja yang berperan dalam mendukung terjadinya pertumbuhan tersebut, penelitian ini melibatkan 4 variabel beserta proxinya yaitu likuiditas dengan proxy Current Ratio atau CR, leverage dengan proxy Debt to Equity Ratio atau DER, aktivitas dengan proxy Total Asset Turn Over atau TATO, dan profitabilitas dengan proxy Return on Asset atau ROA. Penelitian ini dilakukan adalah untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh. Kemudian jenis penelitian ini yaitu kuantitatif, untuk populasi yaitu seluruh perusahaan di Sektor *Transportation & Logistic* yang terdaftar pada BEI berjumlah 39 perusahaan dengan data periode 2022-2024. Purposive sampling sebagai teknik pengambilan sampel yang digunakan, dikarenakan terdapat kriteria sampel yang dibutuhkan pada penelitian ini. kemudian untuk data pada penelitian ini yaitu data panel, dengan analisis regresi data panel, software Eviews 10 sebagai alat dalam pengolahannya. Hasil penelitian ini yaitu secara parsial CR dan DER tidak memiliki pengaruh terhadap ROA, dan TATO secara parsial memiliki pengaruh positif terhadap ROA. Adapun secara simultan CR, DER, dan TATO memiliki pengaruh terhadap ROA. Kemudian besar pengaruh seluruh variabel independen terhadap variabel dependen tersebut yaitu sebesar 17,4901%.

Kata kunci: Likuiditas, Leverage, Aktivitas, Profitabilitas

### 1. Latar Belakang

Perusahaan dengan profit yang baik tentu memiliki dampak yang baik bagi pihak yang terkait, begitu pula dengan skala yang lebih besar seperti pada tingkatan sektor, salah satunya pada Sektor *Transportation & Logistic*, menurut Badan Pusat Statistik (BPS) [1] bahwa secara y-on-y, Lapangan Usaha Transportasi dan Pergudangan pada triwulan II/2024 mengalami pertumbuhan sebesar 9,56 persen yang didukung oleh peningkatan jumlah penumpang dan barang yang dimuat di seluruh moda transportasi.

Berdasarkan data dari BPS tersebut bahwa adanya peningkatan dari Lapangan Usaha Transportasi dan Pergudangan, dengan begitu data tersebut dapat memberikan petunjuk bahwa terdapat peningkatan pula pada Sektor *Transportation & Logistic* yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI). Dengan adanya peningkatan tersebut dapat mencerminkan baiknya kinerja perusahaan yang ada di Sektor *Transportation & Logistic*, tidak dapat dipungkiri bahwa kinerja perusahaan yang baik juga didukung dengan semua aspek yang ada di dalamnya salah satunya kinerja keuangan, kemudian di dalam keuangan sendiri terdapat profitabilitas yang dihitung oleh setiap perusahaan. Profit yang meningkat juga dapat mendukung adanya pertumbuhan tersebut. Oleh karena itu perlu diketahui secara mendalam mengenai profitabilitas, seperti apa saja faktor-faktor yang mendukung baik ataupun meningkatnya profitabilitas pada perusahaan yang ada pada Sektor *Transportation & Logistic*, dalam penelitian ini profitabilitas dijadikan sebagai variabel dependen, yang akan diproxikan dengan *Return on Asset (ROA)*.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh [2] bahwa likuiditas, solvabilitas, dan aktivitas secara simultan memiliki pengaruh pada profitabilitas. Oleh karena itu, berdasarkan penelitian terdahulu tersebut penelitian ini melibatkan 3 faktor sebagai 3 variabel independen yang berpotensi memberikan dampak terhadap profitabilitas pada perusahaan di Sektor *Transportation & Logistic*, yaitu likuiditas, leverage atau solvabilitas, dan aktivitas. Pada penelitian ini, likuiditas akan diproxikan dengan *Current Ratio (CR)*, kemudian *leverage* akan diproxikan

dengan *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan aktivitas akan diproxikan dengan *Total Asset Turn Over (TATO)*. Kemudian penelitian ini akan melibatkan data keuangan perusahaan selama 3 tahun yaitu 2022 hingga 2024.

Rasio likuiditas adalah rasio atau perbandingan yang bisa memproyeksikan kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban yang dimilikinya. Kewajiban tersebut biasanya dalam bentuk utang jangka pendek [3]. Kemudian rasio lancar digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo pada saat ditagih dengan menggunakan total aset yang ada pada perusahaan [4].

Rasio solvabilitas, *solvency ratio* atau *leverage ratio* kemudian membandingkan beban utang perusahaan secara keseluruhan terhadap ekuitas dan aset. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivasnya [5]. Kemudian menurut Myers, *Pecking order theory* menyatakan bahwa "Perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang tinggi justru tingkat hutangnya rendah, dikarenakan perusahaan yang profitabilitasnya tinggi memiliki sumber dana internal yang berlimpah" [6]. Adapun Jenis berikutnya dari solvabilitas adalah *debt-to-equity ratio*, yakni perbandingan jumlah kewajiban dengan total modal operasional bisnis, atau yang disebut juga sebagai ekuitas [5].

Rasio aktivitas menunjukkan bagaimana sumber daya telah digunakan secara optimal oleh perusahaan. Pemanfaatan aset oleh manajemen dapat dianalisis dalam hubungannya dengan tingkat laba yang dirumuskan dengan berbagai aset yang akan dipakai dalam memperoleh laba [7]. Kemudian Perputaran Total Aset (*Total Asset Turn Over/TATO*), rasio ini menggambarkan tingkat efisien perusahaan menggunakan aset yang dimiliki untuk menghasilkan penjualan [8].

Tujuan akhir yang ingin dicapai suatu perusahaan yang terpenting adalah memperoleh laba atau keuntungan yang maksimal, di samping hal-hal lainnya. Dengan memperoleh laba yang maksimal seperti yang telah ditargetkan, perusahaan dapat berbuat banyak bagi kesejahteraan pemilik, karyawan serta meningkatkan mutu produk dan melakukan investasi baru [7]. Kemudian *Return on Asset (ROA)*, Rasio ini menunjukkan *return* atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan [5].

Penelitian terdahulu oleh [9] dan [10] dengan hasil penelitiannya menunjukkan bahwa likuiditas (CR) memiliki pengaruh positif terhadap profitabilitas (ROA). Sehingga hasil tersebut dapat menjadi dasar hipotesis di penelitian ini, yaitu:

H1: CR memiliki pengaruh positif terhadap ROA

Penelitian terdahulu oleh [11] dan [12] dengan hasil penelitiannya menunjukkan bahwa *leverage (DER)* memiliki pengaruh negatif terhadap profitabilitas (ROA). Sehingga hasil tersebut dapat menjadi dasar hipotesis di penelitian ini, yaitu:

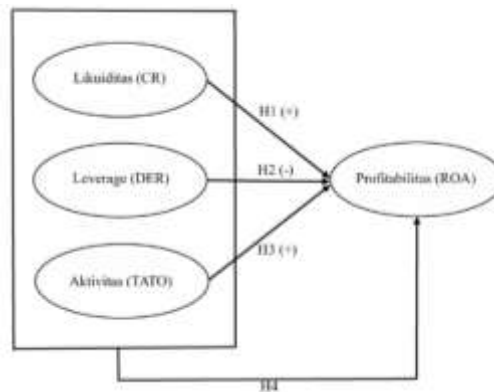
H2: DER memiliki pengaruh negatif terhadap ROA

Penelitian terdahulu oleh [13] dan [11] dengan hasil penelitiannya menunjukkan bahwa aktivitas (TATO) memiliki pengaruh positif terhadap profitabilitas (ROA). Sehingga hasil tersebut dapat menjadi dasar hipotesis di penelitian ini, yaitu:

H3: TATO memiliki pengaruh positif terhadap ROA

Penelitian terdahulu oleh [2] dengan hasil penelitiannya menunjukkan bahwa likuiditas (CR), solvabilitas (DER), dan aktivitas (TATO) memiliki pengaruh terhadap profitabilitas (ROA). Sehingga hasil tersebut dapat menjadi dasar hipotesis di penelitian ini, yaitu:

H4: CR, DER, dan TATO memiliki pengaruh terhadap ROA



Gambar 1. Model Penelitian

## 2. Metode Penelitian

Paradigma yang dipilih yaitu kuantitatif, dikarenakan ingin mengetahui CR, DER, TATO menjadi sebab adanya dampak yang terjadi pada ROA. Sumber data yaitu sekunder dan dokumentasi sebagai teknik pengambilan data, dikarenakan data yang digunakan yaitu data perusahaan yang ada di BEI dari Sektor *Transportation & Logistic*.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan di Sektor *Transportation & Logistic* yang terdaftar pada BEI, berdasarkan daftar pada BEI [14] yaitu berjumlah 39 perusahaan, kemudian untuk data yang diolah dalam penelitian ini yaitu periode 2022-2024. Untuk teknik pengambilan sampel yaitu *purposive sampling* dikarenakan terdapat kriteria yang dibutuhkan dalam penelitian ini, sehingga berdasarkan hasil penyaringan peneliti sesuai kriteria yang ditentukan maka didapatkan jumlah sampel yaitu 26 perusahaan atau terdiri dari 78 observasi.

Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *software Eviews 10*, kemudian terdapat beberapa uji yang dilakukan dalam penelitian ini, diawali dengan statistik deskriptif yang dapat mendeskripsikan data dari sampel penelitian, kemudian melakukan uji asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskeastisitas, dan uji autokorelasi, data dalam penelitian ini untuk dapat lanjut ke uji selanjutnya maka harus lolos uji asumsi klasik tersebut, jika saat olah data terdapat hasil yang menunjukkan bahwa data tidak lolos maka perlu mencari solusi dari permasalahan tersebut. Selanjutnya jika data lolos semua uji asumsi klasik maka melakukan uji pemilihan model yang tepat untuk penelitian ini, dikarenakan penelitian ini menggunakan analisis regresi data panel, jika model yang tepat sudah terpilih maka mulai melakukan analisis regresi data panel untuk mengetahui arah hubungan, kemudian melakukan uji hipotesis untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh, dan yang terakhir yaitu koefisien determinasi untuk mengetahui besar pengaruh.

## 3. Hasil dan Diskusi

Tabel 1. Hasil Uji Statistik Deskriptif

	CR	DER	TATO	ROA
<b>Mean</b>	2.048541	1.556452	0.750090	0.070277
<b>Maximum</b>	11.36084	41.64761	2.369380	0.309875
<b>Minimum</b>	0.331279	0.024070	0.179188	0.002545
<b>Std. Dev.</b>	1.717838	4.743116	0.452680	0.069315
<b>Observations</b>	78	78	78	78

Sumber: Peneliti (hasil olah data dengan Eviews 10)

Berdasarkan tabel 1, dapat disajikan kembali dalam bentuk narasi, sebagai berikut:

Pada proxy CR memiliki nilai rata-rata 2.048541, kemudian memiliki nilai maksimum 11.36084, nilai minimum 0.331279, dan nilai standar deviasi 1.717838.

Pada proxy DER memiliki nilai rata-rata yaitu 1.556452 Kemudian memiliki nilai maksimum 41.64761, nilai minimum 0.024070, dan nilai standar deviasi yaitu 4.743116.

Pada proxy TATO memiliki nilai rata-rata yaitu 0.750090. Kemudian memiliki nilai maksimum 2.369380, nilai minimum 0.179188, dan nilai standar deviasi yaitu 0.452680.

Pada proxy ROA memiliki nilai rata-rata yaitu 0.070277. Kemudian memiliki nilai maksimum 0.309875, nilai minimum 0.002545, dan nilai standar deviasi yaitu 0.069315.

Berdasarkan hasil uji normalitas pertama dengan data dari 26 perusahaan yang berjumlah 78 observasi diketahui nilai probabilitasnya yaitu 0,000000, dimana nilai tersebut < 0,05 artinya data tidak lolos uji normalitas. Sehingga untuk mengatasi hal tersebut, peneliti melakukan deteksi data outlier ataupun data yang menyebabkan data tidak normal, kemudian melakukan uji normalitas kembali dengan tidak mengikutsertakan data outlier tersebut sehingga jumlah observasi menjadi 48 dari 16 perusahaan, dan hasilnya uji normalitas kedua diketahui nilai probabilitasnya yaitu 0,056570. Dimana nilai tersebut mendekati batas normalitas, namun secara perhitungan tetap > 0,05, artinya data lolos uji normalitas. Namun pada saat melakukan uji autokorelasi dengan data 48 observasi tidak lolos, kemudian mengingat bahwa pada uji normalitas kedua nilainya mendekati batas normalitas, sehingga kemungkinan masih terdapat data outlier, oleh karena itu peneliti melakukan deteksi kembali dan tidak mengikutsertakannya, sehingga data menjadi 45 observasi dari 15 perusahaan. Kemudian melakukan uji normalitas ketiga dan diketahui nilai probabilitas yaitu 0,077636 artinya data lolos uji normalitas.

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas dengan data dari 15 perusahaan yang berjumlah 45 observasi diketahui nilai pada seluruh proxy dari variabel independen yaitu CR, DER, dan TATO < 0,90 artinya data lolos uji multikolinearitas.

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas dengan data dari 15 perusahaan yang berjumlah 45 observasi diketahui nilai Prob. Chi-Square(9) 0,4180, dimana nilai tersebut > 0,05, artinya data lolos uji heteroskedastisitas.

Berdasarkan hasil uji autokorelasi pertama dengan data dari 16 perusahaan yang berjumlah 48 observasi diketahui nilai Prob. Chi-Square(2) 0,0315, dimana nilai tersebut < 0,05, artinya data tidak lolos uji autokorelasi. Sehingga peneliti melakukan deteksi data outlier dan tidak mengikutsertakannya dalam uji autokorelasi kedua, sehingga jumlah observasi menjadi 45 dari 15 perusahaan, dan diketahui nilai Prob. Chi Square(2) 0,0907, dimana nilai tersebut > 0,05, artinya data lolos uji autokorelasi.

Oleh karena itu, peneliti menegaskan kembali bahwa data dalam penelitian ini sudah berhasil lolos semua uji asumsi klasik, dengan melalui proses dari data yang memiliki 78 observasi dari 26 perusahaan, namun tidak lolos uji normalitas, kemudian peneliti melakukan penghapusan data outlier, sehingga data menjadi 48 observasi dari 16 perusahaan, namun tidak lolos uji autokorelasi, maka peneliti kembali melakukan penghapusan data outlier, hingga data menjadi 45 observasi dari 15 perusahaan. Kemudian data dengan jumlah 45 observasi dari 15 perusahaan inilah yang dilakukan pengujian pada semua uji asumsi klasik dan semua uji selanjutnya dalam penelitian ini yaitu pemilihan model, analisis regresi, uji hipotesis, dan koefisien determinasi.

Peneliti melakukan uji CEM kemudian uji FEM, selanjutnya melakukan uji chow untuk melakukan pemilihan antara kedua model tersebut, maka diketahui nilai probabilitas 0,0000, dimana nilai tersebut < 0,05, artinya diantara keduanya yang terpilih yaitu model FEM. Jika diketahui FEM yang terpilih maka perlu dilakukan uji REM, selanjutnya melakukan uji hausman untuk melakukan pemilihan diantara kedua model tersebut, maka diketahui nilai probabilitas 0.2933, dimana nilai tersebut > 0,05, artinya model yang terpilih untuk penelitian ini yaitu REM.

Tabel 2. Hasil Uji Analisis Regresi Data Panel

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
<b>C</b>	0.024274	0.036729	0.660885	0.5124
<b>CR</b>	0.006150	0.005084	1.209613	0.2334
<b>DER</b>	-0.002140	0.001423	-1.503782	0.1403
<b>TATO</b>	0.086175	0.040213	2.142964	0.0381

Sumber: Peneliti (hasil olah data dengan Eviews 10)

$$\text{Profitabilitas(ROA)}_{it} = \alpha + \beta_1 \text{Likuiditas(CR)}_{it} + \beta_2 \text{Leverage(DER)}_{it} + \beta_3 \text{Aktivitas(TATO)}_{it} + \epsilon_{it}$$

Tabel 2 terdapat hasil uji yang menunjukkan arah hubungan dari masing-masing proxy variabel independen terhadap proxy variabel dependen dalam penelitian ini, sebagai berikut:

Konstanta memiliki nilai koefisien yaitu 0,024274, artinya angka tersebut merupakan nilai dari ROA sebelum dipengaruhi oleh CR, DER, dan TATO atau ketiga proksi dari variabel independen tersebut bernilai 0.

CR memiliki nilai koefisien yaitu 0,006150, artinya jika CR meningkat 1 maka ROA juga akan meningkat senilai 0,006150, begitupun sebaliknya jika CR menurun 1 maka ROA juga akan menurun senilai 0,006150, dikarenakan koefisien bernilai positif sehingga hubungan antara CR terhadap ROA dalam penelitian ini searah.

DER memiliki nilai koefisien yaitu -0,002140, artinya jika DER meningkat 1 maka ROA akan menurun senilai 0,002140, begitupun sebaliknya jika DER menurun 1 maka ROA akan meningkat senilai 0,002140, dikarenakan koefisien bernilai negatif sehingga hubungan antara DER terhadap ROA dalam penelitian ini tidak searah.

TATO memiliki nilai koefisien yaitu 0,086175, artinya jika TATO meningkat 1 maka ROA juga akan meningkat senilai 0,086175, begitupun sebaliknya jika TATO menurun 1 maka ROA akan menurun senilai 0,086175, dikarenakan koefisien bernilai positif sehingga hubungan antara TATO terhadap ROA dalam penelitian ini searah.

Tabel 2 juga menunjukkan hasil uji hipotesis secara parsial, sebagai berikut:

CR tidak memiliki pengaruh secara parsial terhadap ROA dalam penelitian ini, dikarenakan CR memiliki nilai probabilitas yaitu 0,2334, dimana nilai tersebut  $> 0,05$ .

DER tidak memiliki pengaruh secara parsial terhadap ROA dalam penelitian ini, dikarenakan DER memiliki nilai probabilitas yaitu 0,1403, dimana nilai tersebut  $> 0,05$ .

TATO memiliki pengaruh positif secara parsial terhadap ROA dalam penelitian ini, dikarenakan TATO memiliki nilai probabilitas yaitu 0,0381, dimana nilai tersebut  $< 0,05$ .

Tabel 3. Hasil Uji Simultan

Weighted Statistics	
Prob(F-statistic)	0.046511

Sumber: Peneliti (hasil olah data dengan Eviews 10)

Tabel 3 menunjukkan hasil uji hipotesis secara simultan, dapat diketahui bahwa dalam penelitian ini CR, DER, dan TATO memiliki pengaruh secara simultan terhadap ROA, dikarenakan nilai probabilitas (*F-statistic*) yaitu 0,046511, dimana nilai tersebut  $< 0,05$ .

Tabel 4. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Weighted Statistics	
R-squared	0.174901

Sumber: Peneliti (hasil olah data dengan Eviews 10)

Tabel 4 merupakan hasil uji koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa nilai R-squared yaitu 0,174901, artinya CR, DER, dan TATO memiliki pengaruh terhadap ROA hanya senilai 17,49%. Sedangkan sisanya yaitu 82,51% dipengaruhi oleh variabel independen lain yang tidak dilibatkan dalam penelitian ini.

Berdasarkan hasil uji parsial dalam penelitian ini, nilai probabilitas CR yaitu 0,2334, dimana nilai tersebut  $> 0,05$ , sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 1 ditolak, yang artinya CR tidak memiliki pengaruh terhadap ROA pada perusahaan di Sektor Transportation & Logistic yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.

Hasil pada penelitian ini selaras dengan penelitian terdahulu oleh [15] dan [2] yang hasilnya menunjukkan bahwa likuiditas (CR) tidak memiliki pengaruh terhadap profitabilitas (ROA). Tidak berpengaruhnya CR terhadap ROA dalam penelitian ini dapat dianalogikan bahwa kemungkinan adanya kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya tidak berdampak terhadap keuntungan yang didapat, dikarenakan jika perusahaan mampu, maka perusahaan memiliki aset likuid yang dapat dan siap jika untuk membayar hutang yang merupakan kewajibannya, sehingga tujuannya lebih dominan terhadap menutup kewajiban atau tidak secara langsung berfokus untuk meningkatkan keuntungan atau profit. Namun, tidak dapat dipungkiri bahwa dengan perusahaan yang likuid tentu dapat berdampak terhadap naiknya profit, kemungkinan perannya kecil, sehingga saat dilakukan uji hasil menunjukkan bahwa tidak terdapat pengaruh.

Berdasarkan hasil uji parsial dalam penelitian ini, nilai probabilitas DER yaitu 0,1403 dimana nilai tersebut  $> 0,05$ , sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 2 ditolak, yang artinya DER tidak memiliki pengaruh terhadap ROA pada perusahaan di Sektor Transportation & Logistic yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.

Hasil pada penelitian ini selaras dengan penelitian terdahulu oleh [16] dan [2] yang hasilnya menunjukkan bahwa leverage (DER) tidak memiliki pengaruh terhadap profitabilitas (ROA). Tidak berpengaruhnya DER terhadap ROA dalam penelitian ini dapat dianalogikan bahwa kemungkinan hutang yang dimiliki perusahaan berada pada kondisi yang stabil, dalam hal ini artinya bahwa dengan adanya hutang dapat memberikan pemasukan serta pengeluaran yang setara nilainya, sehingga hutang yang tinggi ataupun yang rendah tidak secara langsung terlihat dampaknya pada hasil uji di penelitian ini, dikarenakan hutang yang dapat memberikan pemasukan seperti peningkatan aset untuk kebutuhan biaya produktif dan hutang juga dapat menimbulkan pengeluaran seperti adanya bunga yang menjadi beban dari hutang yang dilakukan. Oleh karena itu, walaupun DER tidak memiliki pengaruh terhadap ROA, kemungkinan kondisi DER lebih cenderung kearah yang setara antara pemasukan dan pengeluaran, dengan begitu pengaruhnya terhadap ROA tidak dapat teridentifikasi dalam pengujian pada penelitian ini.

Berdasarkan hasil uji parsial dalam penelitian ini, nilai probabilitas TATO yaitu 0,0381 dimana nilai tersebut  $< 0,05$ , sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 3 diterima, yang artinya TATO memiliki pengaruh positif terhadap ROA pada perusahaan di Sektor Transportation & Logistic yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.

Hasil pada penelitian ini selaras dengan penelitian terdahulu oleh [13] dan [11] yang hasilnya menunjukkan bahwa aktivitas (TATO) memiliki pengaruh positif terhadap profitabilitas (ROA). Berpengaruhnya TATO terhadap ROA dalam penelitian ini dapat dianalogikan bahwa kemungkinan aset perusahaan berputar dengan efektif yang menghasilkan penjualan lebih banyak atau meningkat dan lebih berfokus dalam peningkatan laba, sehingga dalam hal ini dapat menunjukkan bahwa TATO perusahaan berjalan dengan optimal untuk menghasilkan laba.

Berdasarkan hasil uji simultan dalam penelitian ini, nilai probabilitas (F-statistic) yaitu 0,046511 dimana nilai tersebut  $< 0,05$ , sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 4 diterima, yang artinya CR, DER, dan TATO memiliki pengaruh terhadap ROA pada perusahaan di Sektor Transportation & Logistic yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.

Hasil pada penelitian ini selaras dengan penelitian terdahulu oleh [2] yang hasilnya menunjukkan bahwa likuiditas (CR), solvabilitas (DER), dan aktivitas (TATO) memiliki pengaruh terhadap profitabilitas (ROA). Adapun berdasarkan hasil uji koefisien determinasi dalam penelitian ini, nilai R-squared yaitu 0.174901, yang artinya CR, DER, dan TATO secara keseluruhan memberikan pengaruh terhadap ROA hanya senilai 17,4901%, yang artinya sisanya yaitu senilai 82,5099% ROA dipengaruhi oleh variabel independen lain yang tidak dilibatkan dalam penelitian ini.

#### **4. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian serta analisis dalam penelitian ini yang meliputi proses pengujian data serta interpretasi yang juga dilandasi dengan adanya teori terkait dan penelitian terdahulu, kesimpulan dalam penelitian ini yaitu secara parsial CR dan DER tidak memiliki pengaruh terhadap ROA pada perusahaan di Sektor Transportation & Logistic yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024. Sedangkan secara parsial TATO memiliki pengaruh positif terhadap ROA pada Perusahaan di Sektor Transportation & Logistic yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024. Kemudian secara simultan CR, DER. Dan TATO memiliki pengaruh terhadap ROA

pada perusahaan di Sektor Transportation & Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024. Hasil uji koefisien determinasi sebesar 17,49%, oleh karena itu sisanya terdapat 82,51% sebagai aspek lain yang diluar penelitian, dimana persentase tersebut dapat terbilang cukup besar, oleh karena itu dapat menjadi peluang untuk peneliti selanjutnya melakukan penelitian dengan topik yang sama yaitu mengenai profitabilitas (ROA) namun dengan studi kasus yang berbeda, kemudian dapat juga menggunakan proxy lain atau dapat pula menambahkan variabel lain yang berpotensi mempengaruhi profitabilitas (ROA), salah satunya seperti ukuran perusahaan, karena perusahaan yang memiliki skala besar tentu dapat menjadi pendukung bahwa keuntungan yang didapatkan akan besar pula.

## Referensi

- [1] B. P. Statistik, *Produk Domestik Bruto Indonesia Triwulanan 2020-2024*. Badan Pusat Statistik, 2024.
- [2] Ivan, "Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas, Dan Aktivitas Terhadap Profitabilitas Perusahaan Tekstil Dan Garmen Yang Terdaftar Di BEI," *J. Ris. Akunt. Politika*, vol. 7, no. 3, pp. 587–595, 2024.
- [3] P. B. Sari and H. Dwilita, *Suatu Pengantar Financial Management*. 2019.
- [4] H. Febriana et al., *Dasar-Dasar Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Media Sains Indonesia, 2021.
- [5] A. Fitriana, *Buku Ajar Analisis Laporan Keuangan*. Banyumas: Malik Rizki Amanah, 2024.
- [6] W. Kurniasari and B. J. Wibowo, *Manajemen Pembiayaan dan Ekuitas*. Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata, 2017.
- [7] Astuti, L. D. Sembiring, Supitriyani, K. Azwar, and E. Susanti, *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Media Sains Indonesia, 2021.
- [8] T. Sumarsan, *Manajemen Keuangan Konsep dan Aplikasi*. Jakarta Barat: Campustaka, 2021.
- [9] H. H. Aldboush, N. A. Almasria, and M. Ferdous, "Determinants of Firm Profitability: Empirical Evidence From Jordan's Service Sector," *Bus. Theory Pract.*, vol. 24, no. 2, pp. 438–446, 2023, doi: <https://doi.org/10.3846/btp.2023.18623>.
- [10] N. Fitrifatun and D. Meirini, "Pengaruh Green Accounting, Kinerja Lingkungan, Ukuran Perusahaan dan Likuiditas terhadap Profitabilitas: Studi Empiris pada Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022," *Reslaj Relig. Educ. Soc. Laa Roiba J.*, vol. 6, no. 3, pp. 809–826, 2024, doi: [10.47476/reslaj.v6i3.4175](https://doi.org/10.47476/reslaj.v6i3.4175).
- [11] S. O. Khalifaturrofi'ah and R. Setiawan, "Profitability of Manufacturing Firms in Indonesia Amidst the Pandemic," *Etikonomi*, vol. 23, no. 2, pp. 497–510, 2024, doi: <https://doi.org/10.15408/etk.v23i2.35169>.
- [12] A. Rifai, T. Irawan, and D. Indrawan, "The Effect of Government Policy on Infrastructure Priorities on the Profitability of Construction Companies in Indonesia 2011-2019," *J. Indones. Econ. Bus.*, vol. 39, no. 3, pp. 308–327, 2024, doi: <https://doi.org/10.22146/jieb.v39i3.4369>.
- [13] R. Cahyani and Noryani, "Pengaruh Total Asset Turnover (Tato) dan Net Profit Margin (Npm) terhadap Return on Assets (RoA) Pada PT Kimia Farma Tbk Periode 2013-2022," *Cakrawala J. Ekon. Manaj. dan Bisnis*, vol. 1, no. 2, pp. 99–108, 2024.
- [14] B. E. Indonesia, *Daftar Saham. Sektor Transportation & Logistic*. Diakses Pada 1 Desember 2025.
- [15] C. Zendrato, R. W. Zendrato, and D. P. Ompusunggu, "Analisis Pengaruh Current Ratio Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Return On Asset Pada PT Nippon Indosari Corpindo Tbk," *J. Publ. Sist. Inf. dan Manaj. Bisnis*, vol. 2, no. 2, pp. 92–104, 2023.
- [16] E. N. Faujia and N. Nurulrahmatia, "Pengaruh Debt To Equity Ratio (DER) dan Debt To Asset Ratio (DAR) Terhadap Return On Asset (ROA) pada PT. Mayora Indah Tbk," *Inisiat. J. Ekon. Akunt. dan Manaj.*, vol. 3, no. 3, pp. 366–387, 2024, doi: <https://doi.org/10.30640/inisiatif.v3i3.2802>.