

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Pertumbuhan yang pesat dalam lingkup dunia usaha dapat memberikan peluang besar bagi perkembangan sebuah usaha, memungkinkan untuk peningkatan pendapatan. Dalam era reformasi industri dan teknologi saat ini, perusahaan yang mengikuti arus industri dan kemajuan teknologi akan maju dengan lebih cepat daripada perusahaan yang lamban, sehingga menuntut perusahaan untuk meningkatkan kualitasnya agar dapat bersaing dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam upaya mencapai hal tersebut, penting bagi manajemen perusahaan untuk membuat keputusan finansial yang tepat, karena hal ini akan berdampak pada kinerja perusahaan secara keseluruhan. Sumber pendanaan yang dipilih oleh perusahaan akan memengaruhi berbagai aktivitasnya. Modal dibutuhkan oleh setiap perusahaan, baik untuk aset fungsional maupun dalam kemajuan perusahaan, maka harus diputuskan berapa modal yang diharapkan untuk membiayai perusahaan tersebut.

Menurut Maryati (2016) Kesulitan dalam mengelola laba modal merupakan tantangan utama bagi setiap perusahaan. Struktur modal yang dipilih akan berdampak langsung pada kondisi keuangan perusahaan. Ketidakpastian dalam menetapkan struktur modal dapat mengakibatkan penurunan kemampuan perusahaan untuk bertahan, terutama jika terlalu banyak mengandalkan hutang. Hal ini akan memberikan tekanan tambahan pada

keuangan perusahaan, terutama jika tidak mampu memenuhi kewajiban seperti pembayaran bunga atau angsuran hutang. Untuk mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan, perusahaan membutuhkan sumber modal yang cukup, yang dapat berasal dari hutang atau modal sendiri.

Semua perusahaan pasti memiliki tujuan yang sama, yaitu meningkatkan keuntungan, atau profitabilitas. Untuk mencapai tujuan ini, suatu perusahaan harus melakukan banyak hal, terutama dalam kinerja usahanya. Untuk mencapai tujuan ini, perusahaan harus dapat beroperasi secara efektif dan efisien, serta melakukan inovasi untuk tetap bersaing dengan perusahaan lain. Profitabilitas yang baik mencerminkan efisiensi manajemen dalam mengelola sumber daya serta efektivitas strategi bisnis yang diterapkan. Dalam dunia usaha, laba menjadi indikator utama keberhasilan karena dapat digunakan untuk pengembangan usaha, pembayaran dividen, serta penguatan posisi perusahaan di pasar

Dalam perusahaan modern, tanggung jawab untuk perusahaan sangat luas. Pengelolaan aktivitas harian perusahaan dilakukan oleh eksekutif yang mayoritas tidak memiliki kepemilikan saham yang signifikan. Jika kita mengacu pada tujuan perusahaan, yang satu di antaranya adalah meningkatkan nilai perusahaan, maka demikian pula tujuan manajemen keuangan. Manajemen keuangan bisa dipahami sebagai salah satu aspek kunci yang terkait dengan pengelolaan aset secara efektif dalam berbagai jenis bisnis. Selain itu, manajemen keuangan juga memiliki fungsi yang beragam, termasuk dalam pengambilan keputusan bisnis, investasi, dan kebijakan dividen.

Menurut Herry Sutanto (2017) Investasi adalah menempatkan uang, atau dana dengan harapan memperoleh tambahan atau keuntungan tertentu atas uang atau dana tersebut. Berinvestasi salah satunya dapat dilakukan di pasar modal. Tujuan investasi adalah untuk mendapatkan profit dengan menanamkan sumber daya pada perusahaan yang terdaftar di pasar modal. Pasar modal di Indonesia telah menjadi perhatian khususnya bagi individu yang tertarik dalam dunia bisnis. Pasar modal memiliki peran penting dalam perekonomian suatu negara karena memberikan fasilitas pendanaan bagi usaha dan juga menjadi cara bagi perusahaan untuk mendapatkan aset dari investor.

Mneurut Halim (2005) Dana usul yang dihasilkan dari pasar modal bisa digunakan untuk kemajuan usaha, ekspansi usaha, bonus modal kerja serta lain-lain. Pasar modal merupakan tempat di mana masyarakat umum dapat mengalokasikan sumber daya ke dalam berbagai instrumen keuangan seperti saham, obligasi, dan reksadana, serta berbagai jenis lainnya. Kemudian, individu dapat menempatkan investasinya berdasarkan karakteristik keuntungan dan risiko dari masing-masing instrumen keuangan tersebut

Seorang investor keuangan untuk dapat berinvestasi menempatkan sumber daya ke dalam sebuah perusahaan dapat melaksanakan pertimbangan serta mengambil keputusan yang sangat matang. Dengan cara ini, para investor keuangan ini dapat memiliki data yang relevan dan tidak perlu berpikir dua kali lagi di kemudian hari. Salah satu opsi buat memperoleh informasi atau data adalah di pasar modal.

Pasar modal ialah kesempatan bisnis bermacam instrumen keuangan ataupun perlindungan jangka panjang yang bisa dipertukarkan ataupun diperjual belikan, baik selaku obligasi ataupun modal. Pengertian pasar modal secara totalitas atau keseluruhan sebagaimana ditunjukkan oleh "Surat Pernyataan Menteri Finansial Republik Indonesia Nomor 1548/KMK/1990 perihal peraturan pasar modal, khususnya suatu kerangka moneter yang terkoordinasi, mengingat bank-bank usaha serta seluruh lembaga mediator buat bidang keuangan, dan totalitas surat-surat berharga yang tersebar".

Salah satu informasi atau data yang bisa diakses di pasar modal merupakan ringkasan laporan keuangan. Laporan keuangan bisa menggambarkan kondisi suatu industri apakah industri tersebut baik atau kurang baik. Terlebih lagi, laporan keuangan bisa menggambarkan penerapan keuangan serta mencerminkan kewajiban kepada intern pihak dalam maupun luar sehubungan kinerja industri sepanjang periode tertentu. Laporan keuangan ini pula memperbolehkan investor buat menilai terhadap kesejahteraan ataupun kesehatan Perseroan.

Perusahaan yang sudah terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) diwajibkan untuk menyusun dan mempublikasikan laporan keuangannya. Laporan keuangan di Indonesia secara khusus diatur dalam Undang-undang No. 8 tahun 2006 tentang pelaporan keuangan, Aturan ini menilai sejauh mana suatu perusahaan telah mematuhi aturan pelaksanaan keuangan dengan benar. Laporan tersebut harus memuat informasi terkait posisi keuangan, kinerja, dan

arus kas, termasuk perhitungan berbagai rasio keuangan yang menjadi dasar analisis oleh investor, kreditor, dan pihak manajemen.

Tidak semua data yang dapat diakses dalam laporan keuangan dapat memberikan data yang memadai kepada para investor. Oleh karena itu, pemeriksaan lebih lanjut misalnya, penyelidikan rasio keuangan wajib dituntaskan serta dilakukan. Menurut Irham (2012) Rasio keuangan ialah salah satu bagian yang bisa dimanfaatkan dengan melihat perbandingan antara jumlah-jumlah dalam laporan finansial dengan mengenakan formula-formula yang sudah diaplikasikan.

Menurut Subramanyam (2010) Analisis rasio keuangan adalah alat penting dalam menganalisis kinerja bisnis, yang menggambarkan keterkaitan antara berbagai instrumen keuangan dan ukuran yang ditetapkan untuk menyoroti perubahan dalam kondisi keuangan atau kinerja bisnis dalam periode satu tahun. Rasio finansial ini dapat memberikan gambaran yang berguna untuk menilai kekuatan dan kelemahan suatu industri dalam menjaga nilai sahamnya di pasar. Dari berbagai perbandingan yang ada, peneliti hanya mempertimbangkan tiga perbandingan keuangan, diantaranya adalah perbandingan likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas.

Rasio-rasio tersebut sangat membantu untuk menilai apakah perusahaan mempunyai laporan keuangan yang sehat atau tidak. Dengan menilai berbagai sub-sektor perusahaan terutama sektor Transportasi. Perusahaan sektor transportasi adalah bagian yang sangat penting bagi seluruh aktivitas kegiatan ekonomi karena Mobilitas yang tinggi sudah menjadi aktifitas sehari-hari oleh

seluruh lapisan masyarakat terutama untuk perekonomian yang terkait dengan penjualan barang semakin lancarnya mobilitas maka membutuhkan transportasi dan sarana yang handal. Perusahaan Transportasi juga merupakan salah satu unsur penting dalam pelaksanaan pembangunan nasional. Menurut data yang dikumpulkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2022 dan 2023, sektor transportasi tercatat mengalami pertumbuhan tercepat dibandingkan sektor lain sebesar 15%, berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 5%.

Perkembangan Sektor Transportasi di era global saat ini semakin cepat seiring dengan pesatnya laju teknologi otomotif dan informasi. Teknologi memudahkan aktivitas manusia sehari-hari termasuk dalam berpergian ke suatu tempat. Perusahaan Transportasi belomba-lomba dalam menarik konsumennya dengan mempromosikan keunggulan di perusahaannya masing-masing.

Pada penelitian ini, Peneliti mengambil 4 perusahaan pada sektor transportasi periode 2016-2023 sebagai objek penelitian :

Tabel 1.1
Data perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia.

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	ASSA	PT Adi Sarana Armada Tbk
2	BIRD	PT <i>Blue Bird</i> Tbk
3	CMPP	PT Airasia Indonesia Tbk
4	ITMJ	PT Indomobil Multi Jasa Tbk

Sumber : www.idx.co.id (data diolah peneliti, 2025)

Pemilihan perusahaan ini didasarkan pada keterwakilan sub-sektor transportasi darat, udara, dan jasa pembiayaan kendaraan, serta ketersediaan

data keuangan yang lengkap selama periode 2016 hingga 2023. Keempat perusahaan tersebut juga memiliki karakteristik yang berbeda dalam penggunaan aset, struktur keuangan, dan likuiditas, sehingga dianggap mampu memberikan gambaran yang bervariasi dan komprehensif dalam menganalisis pengaruh rasio keuangan terhadap profitabilitas.

Menurut Riyanto (2011) Profitabilitas merupakan salah satu indikator penting dalam menilai kinerja perusahaan. Profitabilitas menunjukkan perbandingan antara keuntungan dengan kekayaan atau modal yang menghasilkan keuntungan tersebut. Dengan kata lain, profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dalam jangka waktu tertentu

Rasio profitabilitas perusahaan merupakan indikator yang tepat untuk mengukur sejauh mana hasil investasi perusahaan. Semakin besar kemampuan perusahaan dalam meningkatkan keuntungan, semakin tinggi pertumbuhan kinerja keuangan perusahaan dan ini akan menguatkan prospek perusahaan di masa depan. Dengan kata lain, peningkatan nilai perusahaan juga dapat diperkirakan akan terjadi dan ini akan menarik minat lembaga yang menanamkan modalnya di perusahaan atau di kenal dengan investor. Jika kinerja perusahaan pada laba meningkat, maka harga sahamnya juga akan meningkat.

Profitabilitas merupakan aspek yang sangat krusial bagi perusahaan. Bagi pimpinan perusahaan, profitabilitas digunakan sebagai indikator keberhasilan perusahaan yang mereka pimpin. Sedangkan bagi karyawan, semakin tinggi

profitabilitas perusahaan, maka semakin besar peluang untuk meningkatkan pendapatan mereka. Terdapat beberapa metrik yang digunakan untuk mengukur profitabilitas, yaitu *Return on Asset*, *return on equity*, *gross profit margin* dan juga *net profit margin*.

Menurut Sutrisno (2017) *Return on Asset* (ROA) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar keuntungan yang diperoleh perusahaan dari seluruh asetnya. *Return on Assets* (ROA) dikenal sebagai rentabilitas ekonomis, merupakan rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari penggunaan seluruh asetnya. Dalam hal ini, yang dihasilkan adalah laba sebelum bunga dan pajak atau EBIT. Dengan mengetahui ROA, dapat dianalisis seberapa efektif perusahaan dalam menggunakan asetnya untuk menghasilkan laba setelah pajak. Dalam penelitian ini, kinerja perusahaan dalam menghasilkan laba diukur dengan menggunakan *Return on Asset* (ROA).

Return on Assets (ROA) digunakan oleh peneliti selaku variabel dependen (Y). Rasio ini ialah rasio utama diantara profitabilitas lainnya karena semakin besar *Return on Asset* (ROA) sehingga semakin baik kinerja suatu perusahaan, dengan alasan semakin besar pula returnnya. Sebaliknya, semakin rendah *Return on Assets* (ROA) menunjukkan kinerja perseroan semakin memburuk.

Data profitabilitas pada perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2016-2023 yang diukur dengan menggunakan *Return on Asset* dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 1.2
Data *Return on Asset* (ROA) Perusahaan Sub Sektor Transportasi Periode 2016-2023

<i>Return on Asset</i>				
Tahun	ASSA	BIRD	CMPP	ITMJ
2016	2.07%	6.99%	1.07%	1.00%
2017	3.20%	6.56%	2.56%	0.86%
2018	3.45%	6.62%	2.03%	1.01%
2019	1.79%	4.25%	0.54%	-0.57%
2020	1.36%	-2.25%	-0.79%	-0.90%
2021	2.85%	0.13%	0.91%	0.62%
2022	0.05%	5.28%	0.47%	1.06%
2023	0.24%	6.11%	-0.10%	1.33%

Sumber : www.idx.co.id (data diolah peneliti, 2025)

Berdasarkan Data yang disajikan didalam tabel, dapat dilihat bahwasanya rata-rata *Return on Asset* pada perusahaan Transportasi di BEI mengalami fluktuasi dari tahun 2016-2023. Fluktuasi yang terlihat paling signifikan terjadi pada tahun 2020 dimana 4 perusahaan sub sektor transportasi turun secara signifikan. Hal ini dikarenakan adanya Wabah Covid-19 sehingga perusahaan transportasi tidak dapat memaksimalkan pendapatan dari operasionalnya. PT *Blue Bird* Tbk merupakan yang perusahaan yang mengalami penurunan *Return on Asset* Terbesar pada periode tersebut hingga di angka – 2,25% hal ini dikarenakan PT *Blue Bird* Tbk melakukan penutupan sementara layanan JAC dan Big Bird Shuttle Jakarta Bandung, perseroan mengalami penurunan revenue dari Airport dan Cititrans, dan menutup sebagian pool. Tetapi PT *Blue Bird* Tbk merupakan perusahaan yang paling cepat pulih dari krisis *Return on Asset*. Pada tahun 2022 PT *Blue Bird* Tbk menjadi perusahaan yang paling tinggi nilai ROA dibanding 3 perusahaan transportasi lainnya di angka 6,11%

Profitabilitas perusahaan yang tinggi mampu secara optimal menunjang operasional perusahaan. Kinerja perusahaan dalam menghasilkan laba dipengaruhi oleh beberapa aspek, di antaranya rasio aktifitas rasio likuiditas dan solvabilitas. Dalam penelitian ini, tiga aspek yang digunakan untuk mengukur pengaruh yaitu *Total Asset Turnover*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio*

Tabel 1.3
Data *Total Asset Turnover* (TATO) Perusahaan Sub Sektor Transportasi
Periode 2016-2023

<i>Total Asset Turnover</i>				
Tahun	ASSA	BIRD	CMPP	ITMJ
2016	0,518	0,657	1,11	0,197
2017	0,511	0,645	1,235	0,194
2018	0,459	0,607	1,488	0,169
2019	0,480	0,545	2,567	0,163
2020	0,587	0,282	0,265	0,175
2021	0,844	0,373	0,122	0,163
2022	0,808	0,521	0,706	0,179
2023	0,605	0,583	1,083	0,180

Sumber : www.idx.co.id (data diolah peneliti, 2025)

Berdasarkan Data yang disajikan didalam tabel, variabel *Total Asset Turnover* (TATO) perusahaan sub sektor transportasi menunjukkan nilai dibawah 1. Hal ini merupakan nilai dibawah ideal *Total Asset Turnover* dan hal ini diakibatkan oleh aset perusahaan yang belum dimanfaatkan secara maksimal untuk mendapatkan profit. Dalam dunia transportasi, ini bisa terlihat dari kendaraan yang sering tidak digunakan, infrastruktur yang tidak produktif, atau pendapatan yang rendah dari rute yang tidak menguntungkan.

Misalnya, armada yang parkir dan menganggur terlalu lama tanpa menghasilkan pendapatan, atau fasilitas seperti terminal dan gudang yang jarang digunakan, dapat menjadi penyebab turunnya efisiensi. Beberapa faktor yang memengaruhi TATO di perusahaan transportasi meliputi utilisasi armada, pemeliharaan kendaraan, struktur tarif, dan efisiensi operasional.

PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP), sebagai salah satu perusahaan transportasi udara yang dianalisis dalam penelitian ini, menunjukkan nilai *Total Asset Turnover* (TATO) yang sangat fluktuatif selama periode 2016 hingga 2023. TATO merupakan rasio aktivitas yang mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan pendapatan dari total aset yang dimilikinya. Dengan kata lain, semakin tinggi TATO, semakin efisien perusahaan dalam memanfaatkan asetnya untuk menghasilkan penjualan.

Berdasarkan data, TATO CMPP pada awal periode tahun 2016 hingga 2019 tercatat cukup tinggi, yakni berkisar antara 1,11 hingga 2,567, yang mencerminkan bahwa perusahaan saat itu cukup efisien dalam mengelola aset untuk menciptakan pendapatan. Namun, mulai tahun 2020 hingga 2022, nilai TATO menurun drastis hingga mencapai titik terendah 0,122 pada tahun 2021, yang menunjukkan bahwa aset perusahaan tidak dimanfaatkan secara optimal dalam menghasilkan pendapatan. Penurunan ini diduga kuat berkaitan dengan pandemi COVID-19, yang sangat berdampak pada industri penerbangan, menyebabkan berkurangnya operasional penerbangan dan menurunnya jumlah penumpang secara signifikan.

Pada tahun 2023, TATO CMPP mulai menunjukkan tanda pemulihan dengan meningkat ke angka 1,083, meskipun belum kembali ke tingkat efisiensi seperti sebelum pandemi. Fluktuasi nilai TATO ini mencerminkan ketidakstabilan dalam efisiensi operasional perusahaan, yang secara tidak langsung juga dapat memengaruhi tingkat profitabilitas seperti *Return on Asset* (ROA). Ketika TATO rendah, maka perputaran aset berjalan lambat, dan hal ini bisa berdampak pada rendahnya laba bersih perusahaan.

Selain PT Airasia terdapat 2 perusahaan yang terkena dampak juga yaitu PT *Blue Bird* Tbk dan PT Indomobil Multi Jasa mengalami penurunan signifikan, ini dikarenakan pada tahun tersebut terdapat wabah Covid-19 dimana seluruh aktivitas masyarakat dilakukan dari rumah dan tidak ada kegiatan berpergian menggunakan transportasi umum. hal ini mengakibatkan lumpuhnya sektor transportasi di Indonesia yang juga berdampak langsung ke perputaran aset perusahaan.

Tabel 1.4
Data *Current Ratio* (CR) Perusahaan Sub Sektor Transportasi Periode 2016-2023

<i>Current Ratio</i>				
Tahun	ASSA	BIRD	CMPP	ITMJ
2016	0,490	1,084	0,295	0,985
2017	0,428	1,769	0,261	0,819
2018	0,467	1,743	0,164	0,680
2019	0,526	1,246	0,471	0,844
2020	0,274	1,940	0,035	0,860
2021	0,898	2,418	0,025	0,827
2022	0,862	1,519	0,039	0,714
2023	0,881	1,710	0,039	0,915

Sumber : www.idx.co.id (data diolah peneliti, 2025)

Berdasarkan Data yang disajikan didalam tabel, Variabel *Current Ratio* (CR) terdapat beberapa perusahaan sektor transportasi yang berada dibawah nilai 1. Hal ini merupakan nilai dibawah ideal *Current Ratio* yaitu sebesar 1 dan disebabkan karena perusahaan tidak memiliki cukup aset lancar untuk menutupi kewajiban jangka pendeknya. Dalam perusahaan transportasi, ini bisa menjadi tanda bahaya karena risiko kesulitan dalam membeli bahan bakar, membayar perawatan armada, atau memenuhi kebutuhan operasional harian lainnya.

PT *Blue Bird* mencatatkan nilai *Current Ratio* (CR) yang relatif tinggi dibandingkan dengan perusahaan transportasi lainnya dalam sampel penelitian ini. Nilai CR BIRD berkisar antara 1,084 hingga 2,418, yang berarti bahwa aset lancar perusahaan mampu menutupi kewajibannya lebih dari satu kali lipat bahkan pada tahun 2021, hampir 2,5 kali lipat.

tingkat CR yang terlalu tinggi juga dapat menimbulkan interpretasi bahwa perusahaan tidak mengoptimalkan aset lancarnya untuk kegiatan produktif, seperti investasi atau ekspansi usaha. Aset lancar yang menganggur dapat menyebabkan peluang bisnis terlewatkan, sehingga meskipun perusahaan sangat likuid, hal itu belum tentu berdampak signifikan terhadap peningkatan profitabilitas seperti *Return on Asset* (ROA)

Sedangkan PT AirAsia Indonesia Tbk menunjukkan tingkat *Current Ratio* (CR) yang sangat rendah selama periode 2016 hingga 2023. Berdasarkan data, nilai CR CMPP berkisar antara 0,025 hingga 0,471, yang

berarti bahwa aset lancar perusahaan tidak cukup untuk menutupi kewajiban jangka pendeknya. Bahkan pada beberapa tahun, nilai CR CMPP mendekati nol, seperti pada tahun 2020 sebesar 0,035 dan tahun 2021 sebesar 0,025.

Nilai CR yang rendah ini mencerminkan kondisi likuiditas yang lemah, yang menandakan bahwa CMPP kemungkinan menghadapi kesulitan dalam memenuhi kewajiban keuangannya dalam jangka pendek. Situasi ini dapat menyebabkan tingginya risiko gagal bayar, dan apabila berlangsung dalam jangka panjang, berpotensi menurunkan kepercayaan investor dan kreditor terhadap perusahaan.

Selain itu, rendahnya CR juga dapat memengaruhi kemampuan operasional perusahaan, karena keterbatasan aset lancar dapat menghambat pembiayaan kebutuhan operasional harian seperti pembayaran gaji, pembelian bahan bakar, dan pemeliharaan armada.

Tabel 1.5
Data *Debt to Equity Ratio* (DER) Perusahaan Sub Sektor Transportasi
Periode 2016-2023

<i>Debt to Equity Ratio</i>				
Tahun	ASSA	BIRD	CMPP	ITMJ
2016	2,353	0,566	7,408	5,097
2017	2,355	0,322	1,143	4,591
2018	2,569	0,321	-4,547	6,203
2019	2,624	0,373	11,928	6,403
2020	2,593	0,385	-3,089	5,559
2021	2,417	0,282	2,011	5,487
2022	1,942	0,288	2,272	5,088
2023	1,819	0,346	2,292	5,060

Sumber : www.idx.co.id (data diolah peneliti, 2025)

Berdasarkan Data yang disajikan didalam tabel, Variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) Nilai ideal *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan transportasi antara 1 dan 2. Ini menunjukkan bahwa perusahaan menggunakan utang secara optimal untuk memperluas operasionalnya, seperti menambah armada kendaraan atau membuka rute baru. Dengan rasio ini, perusahaan dianggap mampu mengelola kewajiban utangnya sambil menjaga stabilitas keuangan. Dalam transportasi, ini penting untuk menghadapi fluktuasi kebutuhan operasional, seperti pembelian bahan bakar atau perawatan armada.

Salah satu perusahaan yang menjadi objek penelitian adalah PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP), yang bergerak di bidang transportasi udara. Perusahaan ini memiliki karakteristik usaha dengan intensitas aset dan utang yang tinggi, sehingga sangat dipengaruhi oleh struktur pembiayaan. Hal ini tercermin dari nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan yang menunjukkan fluktuasi signifikan dan bahkan ekstrem dalam beberapa tahun terakhir.

Berdasarkan data tahun 2016 hingga 2023, CMPP pernah mencatat nilai DER yang sangat tinggi, yakni mencapai 7,408 pada tahun 2016 dan mencapai 11, 928 pada tahun 2019, yang artinya total utang perusahaan lebih dari tujuh kali lipat dari modal sendiri. Angka ini sangat jauh dari rasio ideal, dan mengindikasikan ketergantungan perusahaan yang sangat besar terhadap pembiayaan utang. Situasi tersebut dapat meningkatkan risiko keuangan, khususnya dalam hal kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjangnya.

Tidak hanya itu, pada tahun 2018 dan 2020, nilai DER CMPP bahkan menjadi negatif, masing-masing sebesar -4,547 dan -3,089, yang menunjukkan bahwa perusahaan mengalami defisit ekuitas, artinya total liabilitasnya melebihi total aset, dan pemegang saham sebenarnya memiliki nilai negatif atas perusahaan. Kondisi ini mencerminkan situasi keuangan yang sangat tidak sehat dan risiko kebangkrutan yang tinggi.

Selain CMPP, PT Indomobil Multi Jasa Tbk (ITMJ) juga menjadi salah satu sampel penelitian yang bergerak di sektor transportasi. Perusahaan ini menunjukkan tren *Debt to Equity Ratio* (DER) yang sangat tinggi dan konsisten dari tahun 2016 hingga 2023. Berdasarkan data, nilai DER ITMJ berada pada kisaran 4,591 hingga 6,403, yang berarti bahwa utang perusahaan lebih dari empat hingga enam kali lipat dibandingkan dengan modal yang dimiliki sendiri.

Kondisi ini menunjukkan bahwa struktur permodalan ITMJ sangat bergantung pada sumber dana eksternal berupa utang. Meski secara operasional perusahaan mampu menjalankan bisnisnya, tingginya DER ini berpotensi menjadi beban berat dalam jangka panjang, terutama dalam hal pembayaran bunga dan pelunasan utang pokok. Semakin tinggi rasio ini, maka semakin besar pula risiko keuangan yang ditanggung perusahaan, yang pada akhirnya dapat menekan laba bersih dan menurunkan rasio profitabilitas seperti *Return on Asset* (ROA).

Berdasarkan tabel dan grafik di atas, menunjukkan mengenai pertumbuhan laba dan rasio keuangan seperti TATO, CR serta DER yang mengalami perubahan setiap tahunnya. Dan juga terdapatnya inkonsisten pada hasil penelitian sebelumnya, maka penulis ingin melakukan pembahasan mendalam terhadap rasio *Total Asset Turnover* (TATO), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) yang dianggap dapat mewakili kondisi keuangan perusahaan.

Selain dari laporan keuangan internal perusahaan, peneliti juga menemukan inkonsistensi hasil pengaruh *Total Asset Turnover*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return on Asset* pada penelitian terdahulu yang ditemukan. *Total Asset Turnover* pada penelitian yang dilakukan oleh Siti Aisyah (2021) yang menggunakan objek penelitian perusahaan PT Ace Hardware dan Mei Linda (2024) yang menggunakan objek penelitian perusahaan properti dan real estate yang menyatakan *Total Asset Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Asset*. Tetapi hasil penelitian cukup berbeda menurut Immanuel (2023) yang melakukan penelitian di perusahaan sub sektor Otomotif dan komponen yang menyatakan *Total Asset Turnover* tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Return on Asset*

Pada penelitian Sebelumnya rasio *Current Ratio* terhadap *Return on Asset* yang dilakukan oleh Intania (2023) yang melakukan penelitian di perusahaan sub sektor advertising, printing, dan media serta Prima Novia (2021) yang melakukan penelitian di PT Wilmar Cahaya Indonesia Tbk menyatakan *Current Ratio* tidak memiliki pengaruh dan memiliki signifikansi terhadap *Return on*

Asset Tetapi hasil penelitian cukup berbeda menurut Vidya (2022) yang melakukan penelitian di PT Indocement Tungal Prakarsa Tbk yang menyatakan *Current Ratio* berpengaruh dan signifikan terhadap *Return on Asset*.

Pada Penelitian Sebelumnya rasio *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return on Asset* yang dilakukan oleh Mei Linda (2024) dengan menggunakan objek penelitian perusahaan properti dan real estate serta Rita Satria (2022) yang menggunakan objek penelitian di PT Mayora Indah Tbk menyatakan *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Return on Asset*. Tetapi hasil penelitian cukup berbeda menurut Christian Zedrato (2023) yang melakukan penelitian di PT Nippon Indosari Corpindo Tbk yang menyatakan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh dan signifikan terhadap *Return on Asset*

Berdasarkan Perbedaan hasil temuan dari penelitian-penelitian sebelumnya tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara rasio keuangan dan profitabilitas belum memiliki kesimpulan yang konsisten, dan kemungkinan dapat dipengaruhi oleh perbedaan sektor industri, periode waktu, serta kondisi keuangan spesifik dari masing-masing perusahaan. Oleh karena itu, peneliti merasa perlu melakukan studi lebih lanjut pada perusahaan sub sektor transportasi, agar dapat memberikan bukti empiris yang lebih spesifik dan memperkaya literatur terkait pengaruh rasio keuangan terhadap *Return on Asset*.

Berdasarkan penjelasan yang sudah diuraikan di atas oleh peneliti baik dari fenomena penelitian dan juga dari sisi temuan hasil penelitian terdahulu yang memiliki inkonsistensi pada hasilnya, maka peneliti menentukan judul

penelitian ini adalah **“PENGARUH *TOTAL ASSET TURNOVER*, *CURRENT RATIO*, DAN *DEBT TO EQUITY RATIO* TERHADAP *RETURN ON ASSET* PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE TAHUN 2016 - 2023”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas ada beberapa identifikasi masalah pada perusahaan transportasi :

1. Dalam penelitian terdahulu yang telah dilakukan memperlihatkan hasil yang tidak konsisten mengenai pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Asset* (ROA).
2. Pada variabel *Total Asset Turnover* PT Indomobil Multi Jasa Tbk memiliki nilai keseluruhan dibawah 1. Ini merupakan nilai dibawah idealnya TATO dan PT Indomobil Multi Jasa Tbk dinilai tidak mampu memanfaatkan asetnya secara efektif dan efisien.
3. Pada variabel *Current Ratio* terdapat 3 perusahaan yaitu PT Adi Sarana Armada Tbk , PT Airasia Indonesia Tbk ,dan PT Indomobil Multi Jasa Tbk memiliki permasalahan dalam *Current Ratio* dari tahun 2016 hingga 2023 *Current Ratio* juga sebagai indikator kemampuan perusahaan terhadap membayar utang jangka pendeknya
4. Pada variabel *Debt to Equity Ratio*. Pada tahun 2018 nilai DER Ratio PT Airasia Indonesia Tbk berupa -4,547 dan juga pada tahun 2020senilai -3,089

hal ini dikarenakan nilai utang yang besar dan nilai ekuitas yang dimiliki PT Airasia Tbk negatif. Hal ini menandakan bahwa jumlah utang perusahaan jauh lebih besar dibandingkan nilai ekuitasnya, atau bahkan tidak ada ekuitas sama sekali.

5. Pada variabel *Return on Asset* PT *Blue Bird* Tbk memiliki permasalahan hingga diangka minus pada tahun 2020 ini berarti perusahaan mengalami kerugian bersih, dimana perusahaan tidak efisien dalam menggunakan asetnya dan mengalami masalah keuangan yang serius

C. Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terarah dan tidak melebar dari tujuan yang ingin dicapai, maka peneliti memberikan batasan-batasan masalah yang akan diteliti. Penelitian ini hanya difokuskan pada perusahaan-perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode tahun 2016 hingga 2023. Pemilihan periode ini didasarkan pada ketersediaan data laporan keuangan yang lengkap dan relevan untuk dianalisis.

1. Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini dibatasi pada tiga rasio keuangan, yaitu *Total Asset Turnover* (TATO) sebagai indikator aktivitas, *Current Ratio* (CR) sebagai indikator likuiditas, dan *Debt to Equity Ratio* (DER) sebagai indikator leverage. Sementara itu, variabel dependen yang digunakan adalah *Return on Assets* (ROA) sebagai indikator profitabilitas perusahaan.
2. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan tahunan perusahaan transportasi yang telah

dipublikasikan secara resmi melalui situs Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id) dan sumber terpercaya lainnya. Penelitian ini tidak membahas variabel-variabel lain di luar TATO, CR, dan DER yang mungkin turut memengaruhi ROA, seperti kebijakan manajemen, kondisi makroekonomi, dan faktor eksternal lainnya.

3. Metode analisis data yang digunakan adalah regresi linier berganda, yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial maupun simultan terhadap variabel dependen. Dengan adanya batasan ini, diharapkan penelitian dapat dilakukan secara lebih fokus, sistematis, dan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan

D. Rumusan Masalah

1. Bagaimana *Total Asset Turnover* memiliki pengaruh secara parsial terhadap *Return on Asset* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016 – 2023?
2. Bagaimana *Current Ratio* memiliki pengaruh secara parsial terhadap *Return on Asset* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016 – 2023?
3. Bagaimana *Debt to Equity Ratio* memiliki pengaruh secara parsial terhadap *Return on Asset* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016 – 2023?
4. Bagaimana *Current Ratio*, *Total Asset Turnover* dan *Debt to Equity Ratio* memiliki pengaruh secara simultan terhadap *Return on Asset* pada

Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia
Periode Tahun 2016 – 2023?

E. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana *Total Asset Turnover* memiliki pengaruh secara parsial terhadap *Return on Asset* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016 – 2023
2. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana *Current Ratio* memiliki pengaruh secara parsial terhadap *Return on Asset* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016 – 2023
3. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana *Debt to Equity Ratio* memiliki pengaruh secara parsial terhadap *Return on Asset* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016 – 2023
4. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana *Total Asset Turnover*, *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* memiliki pengaruh secara simultan terhadap *Return on Asset* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016 – 2023

F. Manfaat Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menambah wawasan dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang manajemen keuangan dan memberikan gambaran kepada peneliti selanjutnya dan pengamat mengenai laporan keuangan perusahaan yang dapat digunakan sebagai referensi untuk menilai pengaruh dari *Total Asset Turnover*, *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return on Asset*

2. Kegunaan Praktis

- a) Bagi perusahaan, sebagai representasi kinerja keuangan dalam periode tertentu dan informasi yang bersifat memberi masukan bagi Perusahaan yang dalam kaitannya dengan peningkatan profitabilitas dan sebagai faktor yang perlu dipertimbangkan dalam merumuskan kebijakan untuk mengidentifikasi secara dini ancaman kebangkrutan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang bermanfaat bagi para pegawai
- b) Bagi peneliti, untuk meningkatkan pemahaman penulis mengenai pengaruh rasio-rasio keuangan khususnya mengenai pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Asset* (ROA). Dan juga sebagai acuan bagi penulis dalam meniti karir berbisnis dan bekerja di dunia nyata.

G. Sistematik Penulisan Skripsi

1. Bab 1 Pendahuluan

Pendahuluan berisikan latar belakang penelitian , identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penyusunan penelitian

2. Bab 2 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka membahas tentang konsep dan teori, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran, dan hipotesis penelitian.

3. Bab 3 Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian menjelaskan metode dan pendekatan yang akan digunakan di penelitian ini beserta jenis dan sumber data yang dikumpulkan. Dan menjelaskan teknik analisis data

4. Bab 4 Pembahasan

Berisi tentang Hasil perhitungan analisis data yang telah dikumpulkan. Terdapat 4 uji utama yaitu uji deskriptif, uji asumsi klasik, uji regresi, dan uji hipotesis. Dan juga pembahasan lengkap dari uji yang telah dilakukan

5. Bab 5 Penutup

Penutup berisikan tentang penjelasan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dianalisis. Dan juga membahas saran yang diberikan kepada perusahaan berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan