

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Perkembangan perekonomian di Indonesia cukup signifikan setiap tahunnya terutama pada tahun 2022 mengalami pertumbuhan sebesar 5,31% menandakan pertumbuhan ekonomi nasional Indonesia berkembang dibandingkan tahun 2021, perkembangan ini menandai lajunya perkembangan globalisasi (Dewi & Dkk, 2022). Kondisi ekonomi Indonesia yang berkembang akan mendorong pemerintah untuk menstabilkan ekonomi negara, tetapi perusahaan juga berperan penting dalam menggerakkan perekonomian negara. Perusahaan-perusahaan dalam sektor transportasi dan logistik adalah salah satu contohnya. Indonesia yang merupakan negara kepulauan, sektor transportasi dan logistik sangat penting sebagai aspek dalam penggerak ekonomi. Dalam kegiatan logistik juga berkaitan dengan sarana transportasi, yang mana transportasi merupakan pemindahan orang ataupun barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan dibantu oleh mesin atau kendaraan dan manusia untuk membantu manusia dalam melakukan aktivitasnya (Fitriani & Febriyanti, 2023). Dalam hal ini, kegiatan logistik yang efektif dan efisien juga sangat bergantung pada sarana transportasi atau kendaraan yang digunakan.

Untuk dapat meningkatkan efisiensi di era digital saat ini, pada bisnis *e-commerce* atau kegiatan transaksi jual beli yang menggunakan sarana media elektronik (internet), perusahaan harus menggunakan pendekatan sistem logistik dan manajemen *supply chain*. Transportasi dan logistik sangat penting untuk menyimpan dan memindahkan barang atau orang untuk diantarkan dari titik asal

ke tujuannya. Melalui sistem logistik dan pendekatan *supply chain*, dapat merancang sistem manajemen transportasi untuk menetapkan rute transportasi (perutean), merencanakan waktu keberangkatan dan kedatangan, memilih moda transportasi (jalur udara, darat, dan laut), serta menentukan lokasi gudang untuk mengelola dan mendistribusikan pengiriman. Tujuan dari sistem manajemen logistik dan transportasi adalah profitabilitas, ketersediaan waktu, dan keamanan barang ataupun orang (Fitriani & Febriyanti, 2023).

Perusahaan mesti tetap tumbuh dan berkembang agar dapat mempertahankan kepercayaan investor. Keuntungan yang tinggi akan menarik investor untuk berinvestasi di suatu perusahaan (Kurniawan & Mawardi, 2017). Dengan adanya kinerja perusahaan yang dievaluasi melalui laporan keuangan yang disajikan secara berkala di setiap periode, investor mampu mengukur keberhasilan perusahaan, dan juga perusahaan akan memperoleh tambahan modal dari investor.

Hal ini menjadi titik fokus investor untuk dapat melakukan penanaman modal pada perusahaan transportasi dan logistik. Untuk memfasilitasi perusahaan yang membutuhkan modal dari investor yakni melalui perantara Bursa Efek Indonesia (BEI). BEI merupakan salah satu lembaga yang terlibat dalam pasar modal yang berfungsi sebagai pengatur perdagangan pasar modal serta sebagai lembaga terpercaya yang akan memfasilitasi para investor dan emiten dalam melakukan perdagangan efek. BEI memberikan fasilitas berupa perdagangan efek (*equity*), perdagangan obligasi (*fixed income*), serta perdagangan derivatif (*derivatif instruments*) (Yanita & Wahyuddin, 2010). BEI menjadi perantara dalam

memfasilitasi perusahaan yang membutuhkan modal dan investor yang memiliki kelebihan modal.

BEI menyediakan berbagai informasi terbaru mengenai perkembangan bursa kepada masyarakat dengan menampilkan data pergerakan kinerja harga saham perusahaan (Jauhari, 2018). Salah satu lembaga yang dibentuk oleh BEI adalah Indeks Saham Indonesia (ISSI) pada tanggal 12 Mei 2011. Lembaga tersebut merupakan salah satu indeks saham yang berada di Indonesia dan berfungsi sebagai indikator dari kinerja pasar saham syariah Indonesia yang tercantum di BEI. Diadakanya ISSI yaitu dengan memberikan kesempatan pada investor supaya bisa menanamkan dananya sesuai dengan prinsip Islam (Soemitra, 2017). ISSI adalah indeks saham yang menggambarkan saham syariah yang terdaftar pada BEI secara menyeluruh. Salah satu sektor perusahaan yang tercatat di ISSI ialah transportasi dan logistik.

Pentingnya perusahaan transportasi dan logistik dalam kemajuan ekonomi suatu negara ini tidak dapat diabaikan karena transportasi dan logistik memiliki tanggung jawab besar dalam mengatur pengiriman barang maupun layanan dari suatu lokasi ke lokasi lain dengan tingkat efisiensi yang tinggi. Perusahaan transportasi sangatlah membantu mobilitas masyarakat dalam kesehariannya sehingga tidak bisa dipisahkan dari kehidupan manusia. Dan logistik tidak jauh berbeda karena logistik juga membutuhkan untuk mengantarkan barang, terlebih pada saat ini banyak nya *e-commerce* yang ramai, dan otomatis *e-commerce* ini membutuhkan jasa perusahaan logistik untuk mengantarkan barangnya kepada konsumen. Selain itu logistik penting untuk antar perusahaan demi kelancaran

perusahaan untuk melakukan proses produksi dan itu bisa mempengaruhi perekonomian di Indonesia. Perusahaan transportasi dan logistik menjadi “tulang punggung” yang menopang kelancaran rantai pasok global dan turut serta dalam mendorong pertumbuhan ekonomi.

Maka dari itu, peneliti memilih sektor transportasi dan logistik ini untuk dijadikan objek penelitian. Penelitian ini menggunakan objek perusahaan, yaitu perusahaan transportasi dan logistik. Ada 15 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI, karena hanya ada lima perusahaan yang memiliki laporan keuangan lengkap sebagai syarat untuk diteliti, dalam penelitian ini digunakan lima perusahaan sebagai sampel penelitian yang ditentukan dengan menggunakan *purposive sampling*, untuk syarat penentuan sampel tersebut sesuai dengan yang akan diuraikan dalam Bab III. berikut merupakan daftar perusahaan transportasi dan logistik:

**Tabel 1.1**

**Daftar Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Tercatat ISSI  
Periode 2013-2022 yang Menjadi Objek Penelitian**

No	Nama Perusahaan	Kode
1	PT Blue Bird Tbk	BIRD
2	PT Berlian Laju Tanker Tbk	BLTA
3	PT Garuda Indonesia Tbk	GIAA
4	PT Samudera Indonesia Tbk	SMDR
5	PT Express Transindo Utama Tbk	TAXI

Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)

Setiap perusahaan yang ingin mengembangkan dan memajukan usahanya tentunya harus melihat terlebih dahulu dari kinerja perusahaan. Kinerja perusahaan ini dapat dilakukan melalui laporan analisis keuangan untuk mengukur kemajuan perusahaan. Bagi perusahaan laporan keuangan berperan

sebagai alat penting yang memungkinkan manajer berkomunikasi dengan investor luar. Dalam hal ini, laporan keuangan menjadi sarana untuk memperlihatkan akuntabilitas manajemen terhadap para pemilik perusahaan (Ismi et al., 2021).

Laporan keuangan diperlukan sebagai dasar dalam mengambil keputusan dan analisa ekonomi, atau peramalan dan evaluasi masa depan kemampuan perusahaan. Karena dengan laporan keuangan, investor dapat mengetahui apakah perusahaan tersebut sehat atau tidak dan seberapa besar keuntungan yang dapat diperoleh. Untuk menilai kapasitas dan kapabilitas suatu perusahaan perlu adanya untuk menganalisis laporan keuangan dan cara yang sering digunakan yaitu melalui rasio keuangan.

Rasio keuangan merupakan alat analisis keuangan untuk menilai kinerja perusahaan berdasarkan perbandingan data keuangan yang terdapat pada laporan keuangan. Sehingga rasio yang dapat mengukur efisiensi penggunaan asset perusahaan atau kemampuan untuk menghasilkan laba selama periode tertentu disebut analisis rasio (Kasmir, 2013).

Rasio profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktivitas normal bisnisnya (Hery, 2018). Maka dari itu, para investor yang berinvestasi jangka panjang akan sangat tertarik dengan analisis keuntungan ini, misalnya bagi pemegang saham akan melihat keuntungan yang sebenarnya akan diterima dalam bentuk dividen. Profitabilitas merupakan tujuan utama suatu perusahaan dan tentu ingin mendapatkan keuntungan yang sudah direncanakan atau sesuai dengan target agar

perusahaan itu dapat memanfaatkan labanya dengan terus melakukan perkembangan perusahaannya. Tingkat profitabilitas yang tinggi artinya manajemen operasional perusahaan itu dapat dikelola dengan efektif dan efisien.

Salah satu indikator yang biasa digunakan untuk mengukur kinerja profitabilitas yaitu *Return on Equity* (ROE). Rasio ini mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan berdasarkan modal tertentu. Rasio ini merupakan ukuran profitabilitas dari sudut pandang pemegang saham (Hanafi & Halim, 2005). ROE mencerminkan seberapa banyak pengembalian yang dihasilkan untuk pemegang saham pada setiap rupiah uang yang mereka investasikan. Semakin tinggi rasio ini, maka semakin baik pula kinerja perusahaan dalam mengelola modalnya. Artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat, dan juga sebaliknya (Kasmir, 2008). Nilai rasio ROE adalah perbandingan antara laba bersih dengan modal inti perusahaan. Rasio ini menunjukkan tingkat persentase yang dapat dihasilkan, sehingga ROE sangat penting bagi para pemegang saham dan calon investor, karena ROE yang tinggi juga dapat menyebabkan kenaikan saham (Hendriawati & Suwardi, 2012). Diantaranya faktor-faktor yang mempengaruhi ROE adalah DER, CR, TATO dan NPM, yang mana tingginya DER akan berpengaruh negatif terhadap ROE (Wardhana, 2011). kemudian CR yang tinggi maupun rendah akan berpengaruh terhadap ROE (Sawir, 2009). Serta tingkat TATO yang tinggi akan menunjukkan penjualan semakin besar, dan memperoleh laba lebih yang bisa mempengaruhi ROE (Harahap, 2008). Dan NPM tinggi yang berarti keuntungan meningkat yang dapat berpengaruh pada ROE (Hery, 2016).

Rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar semua kewajibannya jika perusahaan dibubarkan (Kasmir, 2014). Salah satu rasionya yaitu *Debt to Equity Ratio* (DER) yang dicari dengan cara membandingkan antara hutang dan modal. Semakin tinggi DER menunjukkan bahwa komposisi jumlah utang lebih besar dari jumlah modalnya sendiri, sehingga mempengaruhi beban perusahaan terhadap pihak eksternal (kreditur) (Ang, 1997). Pada umumnya, DER yang optimal pada suatu perusahaan adalah sekitar 1 kali, dimana jumlah hutang adalah sama dengan jumlah ekuitas (Sawir, 2009). Bagi kreditor, semakin besar rasio ini semakin merugikan karena berarti risiko yang ditanggung semakin tinggi. Dan sebaliknya bagi perusahaan semakin besar rasio ini semakin baik karena DER yang rendah dan batas pengamanan bagi peminjam semakin besar (Kasmir, 2014).

*Current Ratio* (CR) merupakan rasio likuiditas, yang membandingkan antara aktiva lancar dengan hutang lancar, semakin tinggi nilai CR maka semakin tinggi pula kemampuan perusahaan untuk menutupi kewajiban hutang jangka pendek keuangan perusahaan (Faisal et al., 2018). Menurut (Maiyaliza et al., 2022) CR yang terlalu tinggi maupun terlalu rendah dapat menyebabkan efek yang negatif bagi perusahaan. Seseuai teori yang dikemukakan oleh Sawir (2009) bahwa jika CR terlalu tinggi tidak terlalu bagus, karena dana atau aktiva lancar yang berlebihan akan menyebabkan menganggur dan dapat menyebabkan penurunan pada laba perusahaan atau profitabilitas. CR yang rendah juga akan menimbulkan terjadinya masalah pada likuiditas.

Rasio Aktivitas digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi pemanfaatan sumber daya perusahaan atau menilai kesanggupan perusahaan dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari (Hery, 2018). *Total Asset Turnover* (TATO) merupakan rasio aktivitas yang menggambarkan perputaran aset yang diukur dengan volume penjualan. Rasio ini sering dipilih perusahaan karena cenderung lebih efektif menghasilkan penjualan dengan aktivitya. Semakin tinggi rasio ini, maka semakin baik, menunjukkan nilai penjualan juga semakin meningkat, penggunaan asetnya lebih efisien dan harapan memperoleh laba semakin tinggi (Harahap, 2008).

*Net Profit Margin* (NPM) termasuk rasio profitabilitas yang digunakan untuk angka pendapatan laba bersih dalam penjualan. NPM ini dihitung dengan membagi pendapatan dengan penjualan bersih. Semakin baik nilai NPM perusahaan maka semakin baik pendapatan yang dihasilkan dari penjualan bersih. Hal ini dapat disebabkan oleh laba penghasilan pajak yang berlebihan. Sebaliknya, ketika rendahnya NPM akan menurunkan pendapatan bersih yang dihasilkan dari penjualan. Hal ini dapat disebabkan oleh pendapatan yang lebih rendah sebelum pajak penghasilan (Hery, 2016).

Untuk menghubungkan antara variabel X1, X2, X3 dan X4 berikut data yang didapatkan dari laporan keuangan tahunan setiap perusahaan sektor transportasi & logistik yang tercatat di ISSI periode tahun 2013-2022. Berikut laporan keuangan dengan tabel dari lima perusahaan penelitian pada halaman selanjutnya:

**Tabel 1.2**  
**Data Lima Perusahaan yang akan diteliti pada periode 2013-2022**

Tahun	Nama Perusahaan	DER (X1) %	CR (X2) kali	TATO (X3) Kali	NPM (X4) %	ROE (Y) %
2013	PT Blue Bird Tbk (BIRD)	316	0,34	0,14	18	0,59
2014		99 ↓	0,85 ↑	0,1 ↓	16 ↓	0,21 ↓
2015		65,27 ↓	0,58 ↓	0,12 ↑	15,1 ↓	19,09 ↑
2016		56,58 ↓	1,08 ↑	0,07 ↓	10,44 ↓	10,74 ↓
2017		32,16 ↓	1,76 ↑	0,05 ↓	10,03 ↓	8,55 ↓
2018		32,1 ↓	1,74 ↓	0,06 ↑	10,96 ↑	8,78 ↑
2019		37,28 ↑	1,24 ↓	0,04 ↓	7,55 ↓	5,65 ↓
2020		38,54 ↑	1,94 ↑	-0,02 ↓	-8,43 ↓	-3,3 ↓
2021		21,98 ↓	2,41 ↑	0,001 ↓	0,39 ↑	0,17 ↑
2022		22,38 ↑	1,51 ↓	0,05 ↑	10,14 ↑	6,8 ↑
2013		PT Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA)	(171)	0,5	0,41	54,41
2014	(159) ↑		0,4 ↓	0,46 ↑	(12) ↓	3,4 ↑
2015	175 ↑		1 ↑	2,50 ↑	73,94 ↑	5,24 ↑
2016	132 ↓		1,1 ↑	0,21 ↓	(77) ↓	2,4 ↓
2017	154 ↑		1 ↓	0,31 ↑	(34) ↑	(24) ↓
2018	146 ↓		1,10 ↑	0,34 ↑	21,75 ↑	(13) ↑
2019	120 ↓		1,11 ↑	0,29 ↓	(4,3) ↓	5 ↑
2020	136,7 ↑		0,51 ↓	0,27 ↓	(4,4) ↓	(2,93) ↓
2021	119 ↓		1,33 ↑	0,28 ↑	30 ↑	18,38 ↑
2022	93,7 ↓		1,15 ↓	0,30 ↑	38 ↑	22,86 ↑
2013	PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA)		0,92	0,83	0,01	0,63
2014		1,33 ↑	0,66 ↓	-0,11 ↓	-9,38 ↓	-41,95 ↓
2015		1,43 ↑	0,84 ↑	0,02 ↑	2,04 ↑	8,2 ↑
2016		1,68 ↑	0,74 ↓	0,003 ↓	0,24 ↓	0,93 ↓
2017		1,83 ↑	0,51 ↓	-0,06 ↓	-5,11 ↓	-22,76 ↓
2018		3,04 ↑	0,55 ↑	-0,05 ↑	-5,29 ↓	-35,78 ↓
2019		3,15 ↑	0,33 ↓	-0,01 ↑	-0,97 ↑	-7,65 ↑
2020		-4 ↓	0,12 ↓	-0,23 ↓	-165 ↓	-127,46 ↓
2021		-1,55 ↑	0,05 ↓	-0,58 ↓	-312 ↓	-68,31 ↑
2022		-2,61 ↓	0,47 ↑	0,6 ↑	177 ↑	243,42 ↑
2013		PT Samudera Indonesia Tbk (SMDR)	134	1,05	0,81	1,25
2014	112 ↓		1,10 ↑	0,83 ↑	3,85 ↑	6,67 ↑
2015	96 ↓		1,16 ↑	0,78 ↓	2,2 ↓	3,4 ↓
2016	91 ↓		1,08 ↓	0,71 ↓	2,61 ↑	3,5 ↑
2017	92,4 ↑		1,12 ↑	0,73 ↑	2,67 ↑	3,8 ↑
2018	96 ↑		1,09 ↓	0,80 ↑	1,53 ↓	2,4 ↓
2019	109 ↑	1,26 ↑	0,84 ↑	(13) ↓	(24) ↓	
2020	137 ↑	1,29 ↑	0,85 ↑	(0,47) ↑	(0,9) ↑	

2021		117	↓	1,44	↑	0,81	↓	20,6	↑	36,4	↑
2022		78,4	↓	2,04	↑	0,99	↑	28,4	↑	50	↑
2013		60		1,0		0,32		19,3		16,6	
2014		240	↑	1,30	↑	0,29	↓	13,29	↓	13,4	↓
2015		210	↓	1,45	↑	0,33	↑	3,33	↓	3,5	↓
2016	PT Express	2,47	↓	4,08	↑	0,24	↓	(29)	↓	(25)	↓
2017	Transindo	7,15	↑	0,85	↓	0,15	↓	(161)	↓	(1,9)	↓
2018	Utama Tbk	(3)	↓	0,31	↓	0,19	↑	(346)	↓	143,2	↑
2019	(TAXI)	(205)	↓	0,29	↓	0,28	↑	(205)	↓	60,8	↓
2020		(146)	↑	0,27	↓	0,08	↓	247	↑	10,2	↓
2021		19,7	↑	0,16	↓	0,07	↓	295	↑	2,47	↑
2022		19	↓	0,17	↑	0,04	↓	(505)	↓	(23)	↓

Sumber : Annual Report keuangan setiap Perusahaan (data diolah peneliti)

Keterangan:

↑ : Mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya

↓ : Mengalami penurunan dari tahun sebelumnya

■ : Menunjukkan ketidaksesuaian teori antara variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y)

Dilihat dari tabel 1.2 diatas yang menunjukkan ROE dari perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat pada Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI), yang menunjukan bahwa ROE pada periode tersebut sangat fluktuatif atau mengalami kenaikan dan penurunan yang sangat tidak stabil. Dalam kelima perusahaan ini memiliki beberapa permasalahan yaitu, pada perusahaan Blue Bird Tbk DER ditahun 2014, 2016, 2017 mengalami penurunan sedangkan ROE meningkat. CR di tahun 2019 menurun di ikuti dengan turunnya ROE. Kemudian di tahun 2021 TATO mengalami penurunan berbanding terbalik dengan ROE, dan tahun 2015 NPM mengalami penurunan sedangkan ROE meningkat.

Pada perusahaan Berlian Laju Tanker Tbk ditahun 2014 DER mengalami peningkatan dan NPM mengalami penurunan sedangkan ROE meningkat, di tahun 2015 DER dan CR mengalami kenaikan diikuti juga dengan kenaikan ROE, kemudian pada tahun 2016 DER mengalami penurunan yang diikuti dengan

menurunnya ROE. Pada tahun 2017 TATO dan NPM mengalami kenaikan serta CR mengalami penurunan sedangkan ROE mengalami penurunan. Ditahun 2018 dan 2019 CR meningkat diikuti juga dengan meningkatnya ROE, pada tahun 2019 TATO dan NPM mengalami penurunan sedangkan ROE mengalami peningkatan. Dan tahun 2020 dan 2021 CR berbanding terbalik dengan ROE.

Pada perusahaan Garuda Indonesia Tbk, DER di tahun 2015, 2019 dan 2021 mengalami peningkatan sedangkan ROE menurun. Tahun 2014-2017, 2020 dan 2022 menunjukkan nilai rasio CR searah dengan ROE. Kemudian tahun 2021 rasio TATO dan NPM mengalami penurunan berbanding terbalik dengan ROE

Pada tahun 2014 perusahaan Samudera Indonesia Tbk CR mengalami kenaikan diikuti naiknya ROE. Tahun 2015 DER mengalami penurunan diikuti naiknya ROE. Tahun 2016 TATO mengalami penurunan sedangkan ROE mengalami kenaikan. Kemudian pada tahun 2017 DER dan CR mengalami kenaikan diikuti dengan meningkatnya ROE. Tahun 2018 dan 2019 TATO mengalami kenaikan secara bersama-sama sedangkan ROE mengalami penurunan. Dan 2018 CR mengalami penurunan diikuti turunya ROE. Tahun 2020 DER dan tahun 2021, 2022 CR mengalami peningkatan diikuti dengan peningkatan ROE. Tahun 2021 TATO mengalami penurunan sedangkan ROE mengalami peningkatan.

Dalam perusahaan Express Transindo Utama Tbk tahun 2015 TATO mengalami peningkatan sedangkan 2015 dan 2016 DER mengalami penurunan diikuti dengan penurunan ROE. Tahun 2017 CR mengalami penurunan di ikuti

dengan turunnya ROE. 2018 NPM mengalami penurunan sedangkan ROE meningkat. Tahun 2019 DER, CR menurun dan TATO mengalami peningkatan sedangkan ROE mengalami penurunan. Tahun 2020 CR menurun dan NPM mengalami peningkatan sedangkan ROE menurun. Pada tahun 2021 TATO mengalami penurunan sedangkan DER mengalami peningkatan diikuti dengan peningkatan ROE. Dan pada tahun 2022 DER mengalami penurunan dan diikuti dengan penurunan ROE.

Beberapa penelitian sebelumnya yang pernah dilakukan oleh peneliti terdahulu hasil-hasilnya ini menunjukkan kontradiksi hasil tentang pengaruh DER, CR, TATO dan NPM terhadap ROE. Seperti hasil penelitian Ardiatmi (Ardiatmi, 2014) bahwa DER berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROE, dan menurut penelitian (Amalia, 2021) menyatakan DER berpengaruh positif pada ROE, namun bertentangan dengan hasil Puspitarini (2019) menyatakan bahwa DER berpengaruh negatif terhadap ROE. Menurut penelitian Hantono (2015) yang menyatakan bahwa DER berpengaruh terhadap ROE.

Hasil penelitian Ardiatmi (2014) menyatakan bahwa CR berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROE. Hasil penelitian Hantono (2015) menyatakan bahwa CR berpengaruh terhadap ROE, namun bertentangan dengan hasil penelitian Nada dan Hasanuh (2021) yang menyatakan CR tidak memiliki pengaruh terhadap ROE. Menurut penelitian (Amalia, 2021) menyatakan bahwa CR tidak berpengaruh terhadap ROE.

Hasil penelitian Fauzi (Fauzi, 2021) menyatakan bahwa TATO tidak berpengaruh signifikan terhadap ROE, dan hasil penelitian Ardiatmi (2014) menyatakan TATO tidak berpengaruh terhadap ROE, namun hasil penelitian Natsir (2022) yang menyatakan bahwa TATO berpengaruh signifikan terhadap ROE. Menurut Kartikaningsih (2013) menyatakan bahwa TATO berpengaruh positif terhadap ROE.

Hasil penelitian Kartikaningsih (2013) yang menyatakan NPM secara parsial menunjukkan pengaruh yang positif signifikan terhadap ROE, dan penelitian Yulsiati (2016) menyatakan NPM positif dan searah terhadap ROE. Bertentangan dengan hasil penelitian Kulsum (2023) menyatakan NPM berpengaruh negatif terhadap ROE. Hasil penelitian Fariz (2022) yang menyatakan bahwa NPM secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap ROE.

Berdasarkan fenomena dan kontradiksi dari asumsi rasio keuangan dengan laporan keuangan yang telah dipublikasikan serta inkonsistensi antar penelitian-penelitian terdahulu, maka perlu diketahui apakah terdapat pengaruh pada variabel-variabel yang dipilih. Maka dari itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian pada perusahaan ini dengan judul **PENGARUH *DEBT TO EQUITY RATIO* (DER), *CURRENT RATIO* (CR) *TOTAL ASSET TURNOVER* (TATO), DAN *NET PROFIT MARGIN* (NPM) TERHADAP *RETURN ON EQUITY* (ROE) PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI & LOGISTIK YANG TERCATAT DI INDEKS SAHAM SYARIAH INDONESIA (ISSI) PERIODE 2013-2022.**

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka penulis dapat merumuskan masalah pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022?
2. Apakah *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022?
3. Apakah *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022?
4. Apakah *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022?
5. Apakah *Debt to Equity Ratio* (DER), *Current Ratio* (CR), *Total Asset Turnover* (TATO), dan *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022?

## C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah diatas, tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022;
2. Mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022;
3. Mengetahui pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022;
4. Mengetahui pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022;
5. Mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER), *Current Ratio* (CR), *Total Asset Turnover* (TATO), dan *Net Profit Margin* (NPM) terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di ISSI 2013-2022.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian dilakukan atas dasar kegunaan dan manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian tersebut. Adapun kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis
  - a. Memperkuat penelitian terdahulu yang berkaitan dengan pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER), *Current Ratio* (CR), *Total Asset Turnover* (TATO), *Net Profit Margin* (NPM) dan *Return on Equity* (ROE);

b. Sebagai tambahan referensi dan informasi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan *Debt to Equity Ratio* (DER), *Current Ratio* (CR), *Total Asset Turnover* (TATO), *Net Profit Margin* (NPM) dan *Return on Equity* (ROE) khususnya pada perusahaan transportasi dan logistik.

## 2. Kegunaan Praktis

- a. Dapat memberikan bahan pertimbangan bagi investor dan kreditor dalam melakukan analisis pengambilan keputusan investasi pada suatu perusahaan;
- b. Dapat memberikan salah satu dasar pertimbangan bagi manajer perusahaan dalam mengevaluasi dan meningkatkan kinerja perusahaan dalam bidang keuangan terutama dalam memaksumkan laba perusahaan;
- c. Bagi peneliti lain, hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan bagi peneliti mengenai DER, CR, TATO dan NPM;