

PENGARUH LIKUIDITAS, SOLVABILITAS DAN AKTIVITAS TERHADAP PROFITABILITAS PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DI BURSA EFEK INDONESIA

Alfian Noer Fadillah dan Augustina Kurniasih

Universitas Mercu Buana

alfiannns117@gmail.com; augutina.kurniasih@mercubuana.ac.id

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh rasio likuiditas, rasio solvabilitas dan rasio aktivitas terhadap profitabilitas perusahaan sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2020. Populasi dalam penelitian ini adalah 27 perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Berdasarkan kriteria yang telah ditentukan, diperoleh 9 perusahaan sebagai sampel. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode *purposive sampling*. Metode analisis data menggunakan *E-views* 9. Pengambilan keputusan hipotesis pada penelitian ini melalui uji F dan uji t untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Secara parsial *Current Ratio* (CR) dan *Total Assets Turnover* (TATO) tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas. Sedangkan *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Profitabilitas. Secara simultan *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Total Assets Turnover* (TATO) berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas perusahaan.

Kata Kunci: *Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Assets Turnover, Profitabilitas*

Abstract. This study aims to analyze the effect of liquidity ratios, solvency ratios and activity ratios on the profitability of transportation sub-sector companies on the Indonesia Stock Exchange for the 2017- 2020 period. The population in this study were 27 transportation sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The criteria that have been determined, obtained 9 companies as samples. This research is a quantitative research with data collection method used is *purposive sampling* method. The data method uses *E-views* 9. Decision making in this study is through the F test and t test to determine the independent variables on variable analysis. Partially, the *Current Ratio* (CR) and total assets turnover (TATO) have no significant effect on profitability. While the *Debt to Equity Ratio* (DER) has a positive and significant effect on profitability. Simultaneously the *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) and total assets turnover (TATO) have a significant effect on company profitability.

Keywords: *Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Assets Turnover, Profitability*

PENDAHULUAN

Sektor transportasi merupakan bagian penting dalam perekonomian dan kehidupan masyarakat, selain itu kemajuan pelaksanaan pembangunan dan perekonomian sangat dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur penunjangnya, terutama dari sektor transportasi (Lely, 2019). Sektor transportasi menjadi salah satu sektor yang menciptakan nilai guna tempat (*place utility*) dan nilai guna waktu (*time utility*), terlebih dalam era globalisasi seperti saat ini pergerakan orang dan barang semakin meningkat (Suryadi, 2015) Transportasi memegang peranan vital dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah yang lain, sehingga proses kebutuhan distribusi menjadi lebih mudah dan cepat (Desga et al., 2016). Keberhasilan sektor transportasi secara makro diukur dari sumbangan nilai tambahnya dalam pembentukan produk domestik bruto, dampak ganda (*multiplier effect*) yang

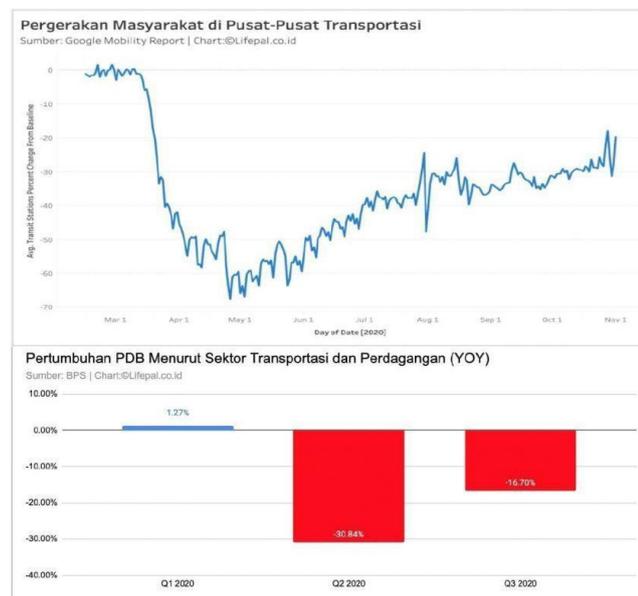
ditimbulkannya terhadap pertumbuhan sektor-sektor lain (Kuswati, 2019). Sektor transportasi berkontribusi dalam pembangunan infrastruktur dan berperan aktif dalam menunjang perekonomian Indonesia (Eliza, 2017).



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2021

Gambar 1. Pertumbuhan dan Prediksi Nilai Sektor Transportasi Indonesia Tahun 2016-2019

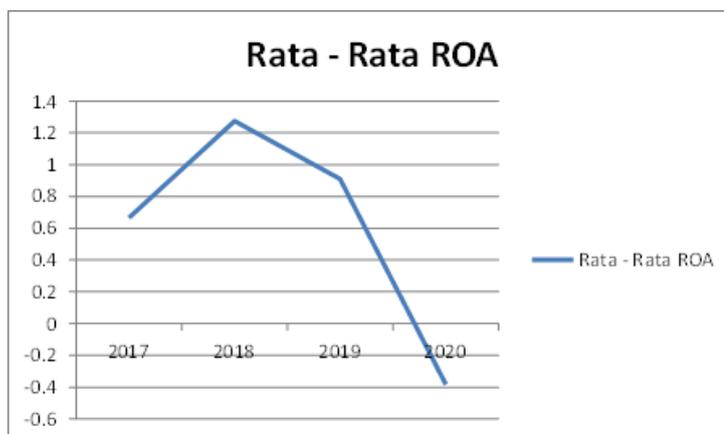
Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan kontribusi seluruh sektor transportasi untuk produk domestik bruto (PDB) pada tahun 2018 tumbuh 8,23 persen atau Rp666,2 triliun, meningkat Rp50,7 triliun dibanding tahun 2017 yang hanya sebesar Rp 615,5 triliun. Pada tahun 2019, data dari Badan Pusat Statistik (BPS) sub sektor transportasi berkontribusi sebesar Rp 728,55 triliun yang berarti mengalami pertumbuhan sebesar 9,29%. Subsektor transportasi Indonesia pada 2019 didominasi angkutan darat (jalan) dengan kontribusi Rp 390,8 triliun (53,64%), diikuti angkutan udara Rp 257,7 triliun (35,37%).



Gambar 2. Pertumbuhan PDP Sektor Transportasi

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, pada tahun 2020 sektor transportasi mengalami penurunan yang cukup tinggi. Sektor transportasi pada Q2 tahun 2020 angka PDB mengalami penurunan hingga -30,84%. Selain itu pola pergerakan masyarakat pada sektor transportasi juga mengalami penurunan yang cukup drastis. Badan pusat statistik (BPS)

mencatat laju pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) sektor transportasi dan perdagangan mengalami kontraksi paling dalam sepanjang 2020.



Sumber: IDX, 2021 (data diolah peneliti)

Gambar 3. Grafik Rata – rata ROA

Berdasarkan gambar 3 rata – rata *Return On Asset* menunjukkan peningkatan pada tahun 2018 dan terus menurun pada tahun 2019 – 2020. Perusahaan mengalami penurunan *Return On Assets* dikarenakan perusahaan tidak mendapatkan keuntungan akibat berkurangnya pemasukan yang diterima. Kondisi seperti ini menunjukkan bahwa semakin turun *Return On Assets* maka akan berdampak pada penurunan profitabilitas perusahaan.

Rumusan Masalah

1. Apakah likuiditas berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan transportasi?
2. Apakah solvabilitas berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan transportasi?
3. Apakah aktivitas berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan transportasi?

KAJIAN TEORI

Teori Sinyal. Michael Spence (1973) mengemukakan bahwa teori sinyal adalah suatu isyarat atau sinyal yang diberikan oleh pihak pengirim (pemilik informasi) untuk mencerminkan kondisi suatu perusahaan yang bermanfaat bagi pihak penerima. Menurut Spence (1973) pemberi sinyal merupakan inti dari teori sinyal yaitu orang dalam (misalnya, eksekutif atau manajer) yang memperoleh informasi. Informasi yang disampaikan organisasi dapat menunjukkan perusahaan berkualitas tinggi dan perusahaan berkualitas rendah. Kualitas mengacu pada kemampuan organisasi untuk memperoleh arus kas positif di masa depan (Connelly et al., 2011).

Teori Trade-off. Modigliani dan Miller (1976) mengemukakan adanya hubungan antara banyaknya hutang dan berapa banyak ekuitas perusahaan sehingga terjadi keseimbangan antara biaya yang dikeluarkan dengan keuntungan. *Trade-off theory* merupakan teori struktur modal leverage perusahaan ditentukan dengan menyeimbangkan manfaat penghematan pajak dari utang (Ai, 2022). Esensi *Trade-off theory* adalah menyeimbangkan manfaat dan pengorbanan yang timbul akibat penggunaan hutang. Apabila manfaatnya lebih besar, maka tambahan hutang masih diperbolehkan, namun apabila lebih besar pengorbanan akibat penggunaan hutang yang lebih besar, maka penambahan hutang sebaiknya tidak diperbolehkan karena perusahaan dibiayai dengan hutang dan ekuitas, maka perusahaan harus memutuskan proporsi hutang dan ekuitas yang ingin diambil (Quazi, 2020).

Analisis Rasio Keuangan. Analisis Rasio Keuangan merupakan analisis dengan membandingkan satu pos laporan dengan dengan pos laporan keuangan lainnya, baik secara individu maupun bersama-sama guna mengetahui hubungan diantara pos tertentu, baik dalam neraca maupun dalam laporan laba rugi (Jumingan, 2009). Rasio keuangan yang umum digunakan dalam mengukur kinerja keuangan perusahaan adalah rasio likuiditas, solvabilitas dan profitabilitas. Profitabilitas merupakan suatu ukuran dan penggambaran prestasi dari perusahaan yang dapat digunakan untuk menghasilkan keuntungan (Sanjaya & Rizky, 2018).

Rasio Likuiditas. Rasio Likuiditas mempunyai tujuan untuk mengetahui seberapa jauh kemampuan perusahaan dalam melunasi hutang jangka pendeknya (Prihadi, 2011). Likuiditas adalah bentuk rasio yang menggambarkan kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansial jangka pendek yang segera harus dipenuhi. *Current ratio* merupakan rasio yang paling umum digunakan oleh perusahaan. Selain itu, *Current Ratio* dapat digunakan untuk mengetahui tingkat keamanan perusahaan (Hawaria, 2019).

Rasio Solvabilitas. Solvabilitas merupakan rasio yang menunjukkan bagaimana perusahaan mampu untuk mengelola hutangnya dalam rangka memperoleh keuntungan dan juga mampu untuk melunasi kembali hutangnya. (De Jesus lay & Wiksuana, 2018). Solvabilitas dapat dihitung menggunakan *Debt to Equity Ratio*. *Debt to Equity Ratio* mencerminkan tingkat penggunaan terhadap total ekuitas (Sudana, 2011). Semakin besar tingkat hutang yang dimiliki perusahaan, semakin tinggi pula risiko kredit yang ditanggung perusahaan (Utami & Prasetiono, 2016).

Rasio Aktivitas. Rasio aktivitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya. Rasio ini juga dapat digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi (efektivitas) pemanfaatan sumber daya perusahaan (Kasmir, 2017). Salah satu rasio aktivitas yang digunakan pada penelitian ini adalah TATO. *Total Assets Turnover* (TATO) adalah rasio pengelolaan aktiva yang mengukur perputaran seluruh aset perusahaan dan dihitung dengan membagi penjualan dengan total aset dan mengukur berapa jumlah penjualan yang diperoleh dari tiap rupiah aktiva (Kasmir, 2017).

Profitabilitas. Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan mencari keuntungan. Profitabilitas sebagai salah satu tolak ukur dalam mengukur jumlah keuntungan menjadi begitu penting untuk mengetahui apakah perusahaan memiliki menjalankan bisnisnya secara efisien (Budiyono, 2017). Profitabilitas merupakan suatu ukuran dan penggambaran prestasi dari perusahaan yang dapat digunakan untuk menghasilkan keuntungan (Sanjaya & Rizky, 2018). Terdapat beberapa indikator dalam rasio profitabilitas yaitu *Net Profit Margin* (NPM), *Gross Profit Margin* (GPM), *Return On Assets* (ROA), *Return On Equity* (ROE). Profitabilitas digunakan sebagai tolak ukur untuk menilai kinerja suatu perusahaan dalam menggunakan modal kerja secara efektif dan efisien untuk menghasilkan tingkat laba tertentu yang diharapkan, hal tersebut dikarenakan profitabilitas dapat menggambarkan bahwa perusahaan tersebut telah bekerja dengan efisien (Sanjaya & Rizky, 2018).

Pengembangan Hipotesis. Perusahaan yang memiliki tingkat *Current Ratio* tinggi, maka perusahaan dapat dikatakan mampu untuk membayar segala kewajiban jangka pendeknya kepada kreditur. Kondisi tersebut juga menggambarkan risiko perusahaan rendah yang artinya perusahaan aman dari kemungkinan kegagalan membayar berbagai kewajiban lancar. Penelitian yang dilakukan oleh Rahmah (2016) menunjukkan bahwa likuiditas (*Current Ratio*) berpengaruh positif dan signifikan terhadap profitabilitas.

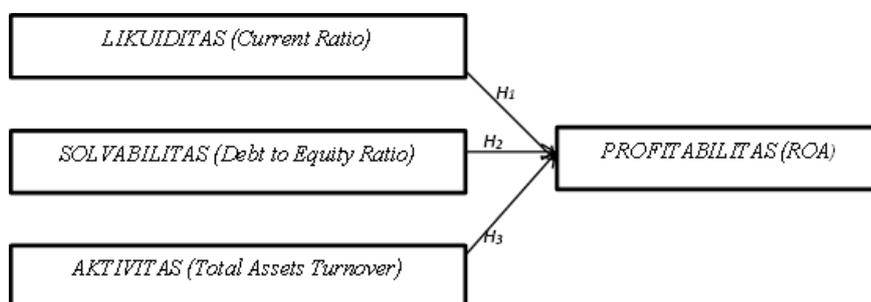
H1 : *Current Ratio* berpengaruh positif terhadap profitabilitas

Debt to Equity Ratio (DER) yang tinggi dapat menggambarkan bahwa perusahaan melakukan penggunaan modal secara dominan untuk kegiatan operasinya. Tetapi apabila penggunaan hutang tersebut tidak tepat maka akan menurunkan profit perusahaan. Hal ini disebabkan karena semakin tinggi tingkat utang, beban perusahaan akan semakin besar dan mengurangi laba yang diperoleh dari hasil penjualan. Penelitian Bahari, Hariyanto dan Safitri (2018) menemukan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap profitabilitas.

H2 : *Debt to Equity Ratio* berpengaruh negatif terhadap Profitabilitas

Total Assets Turnover (TATO) dapat meningkatkan jumlah profitabilitas, karena Semakin banyak penjualan yang dilakukan perusahaan semakin besar kesempatan mendapatkan laba yang maksimal. Penelitian yang dilakukan oleh Kisdayanti & Agustin (2018) Rasio aktivitas (TATO) berpengaruh positif signifikan terhadap profitabilitas.

H3 : *Total Assets Turnover* berpengaruh positif terhadap profitabilitas



Sumber: data diolah penulis, 2021

Gambar 4. Kerangka Berpikir

METODE

Waktu dan Tempat Penelitian. Waktu penelitian ini dimulai pada bulan Juli 2021 sampai Juli 2022 di Universitas Mercu Buana. Penelitian ini menggunakan data yang dipublikasikan oleh Bursa Efek Indonesia (BEI) melalui IDX. Bursa Efek Indonesia dipilih sebagai tempat penelitian dengan mempertimbangkan bahwa Bursa Efek Indonesia merupakan salah satu sentral penjualan saham perusahaan yang go public di Indonesia.

Desain Penelitian. Penelitian ini disusun menggunakan model desain penelitian kausal, karena penelitian ini dilakukan untuk meneliti pengaruh sebabakibat beberapa variabel bebas (independent) terhadap variabel terikat (dependent).

Populasi dan Sampel. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan transportasi yang tercatat pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2021 yaitu sejumlah 27 perusahaan. Pemilihan perusahaan melalui BEI dikarenakan kemudahan dalam mengakses data, informasi, biaya serta waktu penelitian.

Tabel 1. Daftar Perusahaan Sektor Transportasi di BEI Tahun 2021

No.	Kode Saham	Nama Perusahaan	Listing Date
1	AKSI	Maming Enam Sembilan Mineral Tbk.	13 Juli 2001
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.	12 Nov 2012
3	BIRD	Blue Bird Tbk.	05 Nov 2014
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.	26 Mar 1990
5	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.	09 Jul 2018
6	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.	08 Des 1994
7	DEAL	Dewata Freightinternational Tbk.	09 Nov 2018

8	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	11 Feb 2011
9	HELI	Jaya Trishindo Tbk.	27 Mar 2018
10	IATA	Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk.	13 Sep 2006
11	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.	21 Feb 2019
12	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.	01 Jul 2019
13	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	15 Apr 2014
14	MIRA	Mitra International Resources	30 Jan 1997
15	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	11 Okt 2012
16	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.	20 Jul 2020
17	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk.	29 Jan 2020
18	SAFE	Steady Safe Tbk.	15 Ags 1994
19	SAPX	Satria Antarana Prima Tbk.	03 Okt 2018
20	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.	12 Jul 2011
21	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	05 Des 1999
22	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.	02 Nov 2012
23	TMAS	Temas Tbk.	09 Jul 2003
24	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.	28 Jun 2018
25	TRJA	Transkon Jaya Tbk.	27 Ags 2020
26	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.	23 Mei 2018
27	WEHA	Weha Transportasi Indonesia Tbk.	31 Mei 2007

Sumber: Data diolah penulis, 2021

Metode pengambilan sampel pada penelitian ini ditentukan secara purposive sampling, yaitu pengambilan sampel yang berdasarkan atas suatu pertimbangan tertentu seperti sifat-sifat populasi ataupun ciri-ciri yang sudah diketahui sebelumnya. (Notoatmodjo 2010). Adapun kriteria sampel yang dipilih adalah perusahaan yang tercatat pada papan pencatatan utama pada Bursa Efek Indonesia. Peneliti menggunakan kriteria dengan papan pencatatan “utama” karena perusahaan dengan pencatatan “utama” merupakan perusahaan besar yang telah memiliki pengalaman operasional.

Tabel 2. Kriteria Sampel

No.	Kriteria Sampel	Jumlah
1		
2	Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan papan pencatatan “Utama” dan tersedia laporan keuangan yang dapat diakses pada periode 2017-2020	9
Total		9

Sumber: Data diolah penulis, 2021

Berdasarkan kriteria sampel penelitian, diperoleh sampel penelitian sebanyak 9 perusahaan.

Tabel 3. Sampel Penelitian

No.	Kode Saham	Perusahaan
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.
2	BIRD	Blue Bird Tbk.
3	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.
4	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.
5	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
6	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.
7	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.
8	TMAS	Temas Tbk.
9	WEHA	Weha Transportasi Indonesia Tbk.

Sumber: Data diolah penulis, 2021

Metode Pengumpulan Data. Metode pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metode penelitian studi pustaka yaitu mengumpulkan informasi yang terdapat dalam jurnal,

buku-buku, maupun karya ilmiah pada penelitian sebelumnya.

Metode Analisis Data

1. Statistik Deskriptif. Statistik deskriptif merupakan metode analisis yang dilakukan pada populasi untuk mencari kuatnya hubungan antara variable melalui analisis korelasi, melakukan prediksi dengan analisis regresi dan membuat perbandingan dengan membandingkan rata-rata data sampel atau populasi (Sugiyono, 2019). Untuk mendapatkan hasil analisis pada penelitian ini, dilakukan menggunakan aplikasi *E-views 9*.
2. Statistik Inferensial. Menurut Sugiyono (2019) statistik inferensial adalah teknik statistik yang digunakan untuk menganalisis data sampel dan hasilnya diberlakukan untuk populasi.
3. Pemilihan Model Regresi Data Panel. Pengujian statistik model panel dilakukan untuk menentukan apakah suatu model statistik penelitian merupakan *pooled least square* (PLS), *model fixed effect* (FE) atau *random effect* (RE). Kriteria pemilihan model terdiri dari Uji Chow, Uji Hausman, dan Uji Lagrange Multiplier.
4. Metode Estimasi Regresi Data Panel. Pemilihan teknik model estimasi regresi data panel dikenal tiga macam pendekatan model estimasi yaitu: *Pooled Least Square*, Metode Efek Tetap (*Fixed Effect*), Metode Efek Acak (*Random Effect*)
5. Uji Kesesuaian Model: Uji Simultan (Uji F) dan Koefisien Determinasi (R²)
6. Analisis Regresi Data Panel. Uji regresi data panel ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel independen yang terdiri dari Likuiditas (*Current Ratio*), Solvabilitas (*Debt to Equity Ratio*) dan Aktivitas (Total Asets Turnover) terhadap variabel dependen Profitabilitas (ROA) perusahaan sektor transportasi di BEI.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Objek Penelitian. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan sektor transportasi yang tercatat pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2021 yaitu sejumlah 27 perusahaan dengan periode pengamatan dilakukan 4 tahun yaitu dari tahun 2017 – 2020. Perusahaan transportasi di Indonesia memberikan kontribusi yang cukup besar bagi perekonomian Indonesia. Perusahaan transportasi pertama di Indonesia adalah PT Kereta Api Indonesia, namun PT KAI tidak tergabung dalam bursa saham terbuka atau bursa efek Indonesia (BEI). Total perusahaan Transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia pada tahun 2022 ada 28 perusahaan.

Analisis Deskriptif Statistik

Tabel 4. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian

	ROA	CR	DER	TATO
<i>Mean</i>	-0.059000	0.665444	1.274972	0.510083
<i>Median</i>	0.011500	0.505500	1.381500	0.481500
<i>Maximum</i>	0.168000	2.022000	7.153000	1.110000
<i>Minimum</i>	-0.659000	0.124000	-6.533000	0.088000
<i>Std. Dev.</i>	0.183110	0.483419	2.299501	0.273803
<i>Observations</i>	36	36	36	36

Sumber: data diolah Eviews 9, 2022

Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif *di atas*, maka dapat diketahui bahwa observations = 36, artinya jumlah observasi sebanyak 36 yang terdiri dari 9 perusahaan sektor transportasi dengan periode 4 tahun. Analisis deskriptif masing – masing variabel sebagai berikut :

1. Rasio likuiditas yang diukur menggunakan variabel independen *Current Ratio* (CR)

memiliki nilai terendah (*minimum*) sebesar 0,12 yang dimiliki oleh PT Garuda Indonesia Tbk. (GIAA) pada tahun 2020, sedangkan nilai tertinggi (*maximum*) sebesar 2,02 yang dimiliki oleh PT *Blue Bird* Tbk. (BIRD) pada tahun 2017. Nilai rata – rata (*mean*) pada perusahaan sektor transportasi selama periode 2017-2020 adalah $0,6665 < 1$ menunjukkan perusahaan belum likuid. Nilai rata – rata (*mean*) sebesar 0,6665 memiliki arti setiap satu rupiah aktiva lancar dapat membayar kewajiban lancar sebesar 0,6665 rupiah. Nilai standar deviasi yang lebih rendah dari rata - rata (*mean*) mengindikasikan bahwa data berdistribusi normal.

2. Rasio Solvabilitas yang diukur dengan variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) memiliki nilai tertinggi (*maximum*) sebesar -6,55 yang dimiliki oleh PT Garuda Indonesia Tbk. (GIAA) pada tahun 2020 sedangkan nilai terkecil (*minimum*) sebesar 7,15 yang dimiliki oleh PT Express Transindo Utama Tbk. (TAXI) pada tahun 2017. Variabel DER bernilai tertinggi -6,55 artinya perusahaan PT Garuda Indonesia memiliki ekuitas yang negatif sebesar - 6,55. Kondisi ini menunjukkan bahwa utang perusahaan sangat besar sehingga melebihi aset yang dimiliki. Nilai rata-rata (*mean*) pada variabel DER adalah sebesar $1,2748 > 1$ artinya perusahaan belum *solvable*. Nilai rata – rata (*mean*) sebesar 1,2748 memiliki arti setiap satu rupiah modal perusahaan digunakan untuk membayar kewajiban sebesar 1,2748 rupiah. Nilai standar deviasi yang lebih besar dari *mean* mengindikasikan bahwa variabel bersifat heterogen serta mengindikasikan bahwa terjadi penyimpangan data yang tinggi.
3. Rasio aktivitas yang diukur dengan *Total Assets Turn Over* memiliki nilai *minimum* sebesar 0,09 diperoleh PT Express Transindo Utama Tbk. (TAXI) pada tahun 2020, sedangkan untuk nilai maksimum sebesar 1,11 diperoleh PT Garuda Indonesia Tbk. (GIAA) pada tahun 2017. Nilai rata-rata (*mean*) TATO pada perusahaan sektor transportasi selama periode 2017-2020 sebesar 0,5105. Nilai rata – rata (*mean*) *Total Asset Turnover* sebesar 0,5105 menunjukkan bahwa setiap satu aset perusahaan dapat menghasilkan 0,5105 penjualan bersih. Nilai standar deviasi yang lebih rendah dari *mean* mengindikasikan bahwa data berdistribusi normal.
4. Rasio profitabilitas yang diukur dengan variabel *Return On Asset* (ROA) memiliki nilai terendah (*minimum*) sebesar -0,66 diperoleh PT Express Transindo Utama Tbk. (TAXI) tahun 2018, sedangkan untuk nilai tertinggi (*maximum*) sebesar 0,17 diperoleh PT Weha Transportasi Indonesia Tbk. (WEHA) pada tahun 2017. Nilai rata-rata (*mean*) pada perusahaan sektor transportasi periode 2017-2020 sebesar -0,059 artinya perusahaan belum profitabel. Nilai rata – rata sebesar -0,059 menunjukkan bahwa setiap seratus rupiah aset yang digunakan sebagai transaksi, mengalami kerugian sebesar 5,9 rupiah. Nilai *mean Return On Asset* yang menunjukkan angka minus menggambarkan bahwa perusahaan mengalami kerugian dari transaksi aset yang dilakukan. Nilai standar deviasi yang lebih besar dari *mean* mengindikasikan bahwa variabel bersifat heterogen serta mengindikasikan bahwa terjadi penyimpangan data yang tinggi.

Pemilihan Model Regresi Data Panel

1. Uji Chow

Tabel 5. Hasil Uji Chow

Redundant <i>Fixed Effects</i> Tests			
Equation: Untitled			
Test cross-section fixed effects			
Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	3.998323	(8,24)	0.0039
Cross-section Chi-square	30.494098	8	0.0002

Sumber: data diolah Eviews 9, 2022

Berdasarkan tabel *di atas*, dapat dilihat bahwa model hipotesis memiliki nilai probabilitas $< \alpha$ (0,05) yaitu 0,0039, sehingga H_a ditolak dan H_o diterima, yang berarti model yang dipilih adalah *Fixed Effect*. Kemudian dilanjutkan dengan uji hausman untuk memilih apakah menggunakan model *Fixed Effect* atau *Random Effect* untuk digunakan dalam regresi data panel.

2. Uji Hausman

Tabel 6. Hasil Uji Hausman

Correlated *Random Effects* - Hausman Test
 Equation: Untitled
 Test cross-section random effects

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	7.779576	3	0.0508

Sumber: data diolah Eviews 9, 2022

Berdasarkan tabel *di atas*, dapat dilihat bahwa model uji hausman memiliki nilai probabilitas $> \alpha$ (0,05) yaitu 0,0508, maka H_a diterima dan H_o ditolak, yang berarti model yang dipilih adalah *Random Effect*.

3. Uji Lagrange Multiplier

Tabel 7. Tabel Uji Lagrange Multiplier

Lagrange Multiplier Tests for *Random Effects*
 Null hypotheses: No effects
 Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided
 (all others) alternatives

	Test Hypothesis		
	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	18.72011 (0.0000)	1.635640 (0.2009)	20.35575 (0.0000)

Sumber: data diolah Eviews 9, 2022

Berdasarkan tabel *di atas*, dapat dilihat bahwa model uji lagrange multiplier memiliki nilai probabilitas $< \alpha$ (0,05) yaitu 0,0000, maka H_o diterima dan H_a ditolak, yang berarti model yang dipilih adalah *Random Effect*.

Tabel 8. Hasil Pemilihan Model Panel Terbaik

Uji	Kriteria Uji	Hasil Pengujian	Kesimpulan
<i>Chow</i>	Nilai Prob. F	0,0039	PLS bukan model terbaik
<i>Hausman</i>	Nilai Prob. Chi2	0,0508	REM model terbaik
<i>LM</i>	Nilai Prob Chibar2	0,0000	REM model terbaik

Sumber: Data diolah Eviews 9, 2022

4. Uji Hasil Kesesuaian Model

Tabel 9. *Weight Statistic Random Effect*

Weighted Statistics

R-squared	0.279494	Mean dependent var	-0.017634
Adjusted R-squared	0.211947	S.D. dependent var	0.102744

S.E. of regression	0.091208	Sum squared resid	0.266204
F-statistic	4.137753	Durbin-Watson stat	1.475471
Prob(F-statistic)	0.013796		

Sumber: data diolah Eviews 9, 2022

Uji Simultan (Uji F-Statistik). Berdasarkan tabel *di atas* dapat diketahui bahwa nilai F-hitung = 4,137753 dan F-tabel = 2,90 dengan tingkat signifikansi $0,013796 < 0,05$, maka dapat diambil kesimpulan bahwa *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* secara simultan (bersama – sama) berpengaruh terhadap Profitabilitas. Sehingga model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen.

Koefisien Determinasi (R²). Nilai Adjusted R-squared (R²) sebesar 0,2119 artinya variabel independen (*Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover*) mampu menjelaskan variasi perubahan naik turunnya Profitabilitas (*Return On Assets*) sebesar 21,19%, sementara sisanya 78,81% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Kemampuan model regresi mampu menjelaskan variasi perubahan naik turunnya Profitabilitas (*Return On Assets*) sebesar 21,19%, sementara sisanya 78,81% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

5. Analisis Regresi Data Panel

Tabel 10. Hasil Regresi *Random Effect*

Swamy and Arora estimator of component variances				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.116663	0.072613	-1.606638	0.1180
CR	0.042281	0.068710	0.615357	0.5427
DER	0.021645	0.008312	2.604095	0.0139
TATO	0.026966	0.103208	0.261279	0.7956
Effects Specification				

Sumber: data diolah Eviews 9, 2022

Berdasarkan hasil regresi *Random Effect* pada tabel *di atas*, maka diperoleh hasil persamaan model regresi sebagai berikut : $ROA = C + 0,042281 CR + 0,021645 DER + 0,026966 TATO$
Berdasarkan persamaan regresi *di atas*, maka didapat penjelasan sebagai berikut :

1. Koefisien konstanta (C). Nilai konstanta bertanda negatif yaitu -0,116663 dengan probability 0,118. Berarti konstanta tidak memiliki keberartian.
2. Koefisien variabel X1 (*Current Ratio*). Nilai koefisien regresi dari *Current Ratio* adalah positif 0,042281 dengan nilai probability 0,5427. Berarti likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.
3. Koefisien variabel X2 (*Debt to Equity Ratio*). Nilai koefisien dari *Debt to Equity Ratio* adalah positif 0,021645 dengan nilai probability 0,0139. Berarti solvabilitas berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Artinya setiap kenaikan *Debt to Equity Ratio* sebesar satu maka akan menaikkan profitabilitas sebesar 0,021645.
4. Koefisien variabel X3 (*Total Assets Turnover*). Nilai koefisien dari *Total Assets Turnover* adalah positif 0,026966 dengan nilai probability 0,7956. Berarti aktivitas tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

Pembahasan

Pengaruh *Current Ratio* terhadap Profitabilitas. Berdasarkan pengujian hasil pengujian *di atas*, menunjukkan bahwa secara parsial *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap

profitabilitas. Hal ini ditunjukkan dengan nilai probabilitasnya $0,5427 > 0,05$, maka dengan demikian hipotesis yang mengatakan bahwa terdapat pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Assets* ditolak. Jika *Current Ratio* tinggi, artinya perusahaan mampu membayar hutang jangka pendek atau kewajiban lancarnya. Sebaliknya jika *Current Ratio* rendah menunjukkan perusahaan tidak memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban lancarnya. Berdasarkan hasil statistik deskriptif diperoleh CR memiliki nilai *minimum* sebesar 0,124 dan maksimum 2,022 dengan rata-rata 0,665 maka dapat diambil kesimpulan bahwa angka *Current Ratio* yang rendah, meskipun perusahaan memiliki dana untuk memenuhi kewajiban lancarnya, namun apabila dengan kisaran kemampuan yang masih kecil, maka hal tersebut tidak akan mempengaruhi profitabilitas perusahaan. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Merisa (2018) dimana rasio likuiditas yang diukur dengan *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap Profitabilitas.

Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap Profitabilitas. Berdasarkan pengujian hasil pengujian *di atas*, menunjukkan bahwa secara parsial *Debt to Equity Ratio* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Hal ini ditunjukkan dengan nilai probabilitasnya $0,0139 > 0,05$. Koefisien *Debt to Equity Ratio* bernilai positif artinya hipotesis yang mengatakan bahwa terdapat pengaruh negatif signifikan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Assets* ditolak. Hasil ini berarti *Debt to Equity Ratio* dapat menjadi dasar untuk menentukan profitabilitas perusahaan. Makin tinggi nilai *Debt to equity ratio* maka makin meningkat laba atau keuntungan, sehingga semakin tinggi *Debt to Equity Ratio* akan berdampak terhadap baik terhadap *Return On Assets*. Hasil ini didukung oleh *Trade-Off Theory* oleh Modigliani dan Miller (1976) yang mengemukakan bahwa adanya hubungan antara banyaknya hutang dan berapa banyak ekuitas perusahaan sehingga terjadi keseimbangan antara biaya yang dikeluarkan dengan keuntungan. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Darminto (2020), dimana rasio solvabilitas yang diukur dengan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh positif signifikan terhadap Profitabilitas.

Pengaruh *Total Assets Turnover* terhadap Profitabilitas. Berdasarkan pengujian hasil pengujian *di atas*, menunjukkan bahwa secara parsial *total assets turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Hal ini ditunjukkan dengan nilai probabilitasnya $0,5427 > 0,05$, maka dengan demikian hipotesis yang mengatakan bahwa terdapat pengaruh *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets* ditolak. Berdasarkan hasil statistik deskriptif didapat bahwa nilai *minimum* TATO sebesar 0,088 dan nilai maksimum TATO sebesar 1,11 dengan nilai rata-rata (*mean*) sebesar 0,51. Sehingga dapat disimpulkan bahwa nilai TATO yang dimiliki rendah. Hasil ini menunjukkan bahwa total aset yang banyak belum dimanfaatkan secara maksimal dalam operasional perusahaan sehingga perusahaan tidak mampu menciptakan penjualan yang banyak maka tidak akan mempengaruhi profitabilitasnya. Semakin besar aset yang dimiliki perusahaan maka tidak selalu perusahaan memperoleh keuntungan. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Khassanah (2021), dimana rasio aktivitas yang diukur dengan *Total Assets Turnover* tidak berpengaruh terhadap Profitabilitas.

PENUTUP

Simpulan. Berdasarkan hasil penelitian analisis pengaruh likuiditas, solvabilitas dan aktivitas terhadap provitabilitas pada perusahaan sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2020, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Likuiditas yang diukur menggunakan *Current ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas.

2. Solvabilitas yang diukur menggunakan *Debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap Profitabilitas.
3. Aktivitas yang diukur menggunakan *Total assets turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas.
4. *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* secara simultan (bersama – sama) berpengaruh terhadap Profitabilitas.

Saran. Berdasarkan pembahasan dan simpulan yang telah disebutkan dalam penelitian ini, maka peneliti memberi saran sebagai berikut :

1. Bagi perusahaan sektor transportasi. Berdasarkan penelitian ini diperoleh hasil bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap profitabilitas. Maka dari itu, perusahaan sektor transportasi sebaiknya memperhatikan penggunaan modal dan pengendalian hutang, baik jangka panjang atau jangka pendek. DER Garuda Indonesia menunjukkan angka negatif karena ekuitasnya negatif akibat hutang yang sangat besar. Oleh karena itu sebaiknya hutang harus dikurangi dengan cara melakukan pelunasan sebagian hutang sehingga hutang tidak melebihi *asset* yang dimiliki.
2. Bagi investor. Berdasarkan penelitian ini saran untuk investor yang akan berinvestasi pada perusahaan sektor transportasi apabila perusahaan memiliki DER tinggi, dipastikan terlebih dahulu dengan melakukan analisa tepat untuk memastikan bagaimana perusahaan tersebut dalam menerapkan kebijakan yang sesuai terhadap pengelolaan modalnya.
3. Bagi peneliti. Penelitian ini tidak terlepas dari keterbatasan mulai dari populasi, tahun penelitian hingga variabel independen yang digunakan. Perlu diadakan penelitian selanjutnya untuk menyempurnakan penelitian ini dengan menggunakan variabel lain seperti Struktur Modal dan Ukuran Perusahaan serta memperpanjang waktu periode untuk lebih meningkatkan keakuratan hasil penelitian.

DAFTAR RUJUKAN

- Ai, H., Frank, M., & Sanati, A. The Trade-Off Theory of Corporate Capital Structure. Oxford Research Encyclopedia of Economics and Finance. Retrieved 31 Oct. 2022, from <https://oxfordre.com/economics/view/10.1093/acrefore/9780190625979.001.0001/acrefore-9780190625979-e-602>.
- Alam, Quazi & Alam, Janifar & Dev, Susmita & Hoque, Md. (2020). Impact of Debt Capital on Firm's Performance: A Study on the Textile Companies Listed in Dhaka Stock Exchange Limited (DSE). *International Journal of Science and Business International Journal of Science and Business*. 4. 106-114. 10.5281/zenodo.4277679.
- Bahari, S. Hariyanto, D., & Safitri, H. (2018) Pengaruh Solvabilitas, Likuiditas dan Aktivitas Terhadap Profitabilitas Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi Yang Terdaftar di BEI. *Jurnal Produktivitas* (7). 84 – 90.
- Budiyono. (2017). Factors Affecting Banking Profitability in Indonesia. ISSN: 2454 – 1362. *International Journal of Economics, Business and Accounting Research (IJEBAR)*. 1(1) :1-11. <http://www.jurnal.stie-aas/ijebar>.
- Connelly, B. L., Certo, S. T., Ireland, R. D., & Reutzel, C. R. (2011). Signaling theory: A review and assessment. *Journal of Management*, 37(1), 39–67. <https://doi.org/10.1177/0149206310388419>.
- Darminto, A,A. (2020). Pengaruh CR, DER, TATO Terhadap ROA Pada Perusahaan Rokok di BEI. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 9(4), 1–13.
- De Jesus lay, A., & Wiksuana, I. G. B. (2018). Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas Dan Aktivitas Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Mira-Mar Block Dili Timor Leste. *E-Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana*, 2, 575.

- Desga, W., Putri, F. M., & Yulanda, N. (2016). Pemodelan Bangkitan Perjalanan Di Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai Dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto Xi Tarusan Kabupaten Pesisir Selatan. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 14(2) 77–82.
- Eliza. (2017). Kontribusi Sektor Transportasi Terhadap Perekonomian Daerah di Provinsi Sumatera Barat. *Jurnal Plano Madani*, 6(2), 177–184.
- Hawaria, S. (2019). Pengaruh Rasio Likuiditas Terhadap Financial Distress Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI. Skripsi. Progam Studi Akuntansi Universitas Negeri Makassar. Makassar.
- Jumingan. (2009). Analisis Laporan Keuangan. Surakarta: Bumi Aksara. Kasmir. (2017). Analisis Laporan Keuangan. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Khassanah, F.N. (2021). Pengaruh *Total Assets Turnover* dan *Current Ratio* Terhadap *Return On Assets* pada Perusahaan Sub Sektor Makanan dan Minuman yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2019. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi*, 1(2), 106-122.
- Kisdayanti, L. & Agustin, S. (2018). Pengaruh Rasio Likuiditas, Aktivitas dan Solvabilitas Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*, 7(3), 1-18.
- Kuswati, A. S. (2019). Peran Sektor Transportasi Terhadap Perekonomian. *Warta Penelitian Perhubungan*, 24(1), 89.
- Lely, K. (2019). Pengaruh Rasio Likuiditas, Aktivitas dan Solvabilitas Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen e-ISSN: 2461-0593. Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 7(5), 1-18.
- Modigliani, F. and Miller, M.H. (1963) Corporate Income Taxes and the Cost of Capital: A Correction. *American Economic Review*, 53, 433-443.
- Notoatmodjo, S. (2010). Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta : Rineka Cipta. Prihadi, T. (2011). Analisis Laporan Keuangan Teori dan Aplikasi. Jakarta: PPM
- Rahmah, A. R. (2016). Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas, dan Aktivitas Terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Otomotif. *E-Journal Bisma Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Manajemen*, 4.
- Sanjaya, S., & Rizky, M. F. (2018). Analisis Profitabilitas Dalam Menilai Kinerja. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Syariah*, 2 (2).
- Spence, M. 1973. Job market signaling. *Quarterly Journal of Economics*, 87(3) : 355-374. <https://doi.org/10.2307/1882010>.
- Suryadi. (2015). Perbandingan Multiplier Angkutan Jalan dan Infrastruktur Jalan Menggunakan Model Input-Output. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 17 (1), 45-54.
- Utami, R. B., & Prasetiono, P. (2016). Analisis Pengaruh TATO, WCTP dan DER Terhadap Profitabilitas Perusahaan Dengan ROA Sebagai Variabel Intervening. *Jurnal Studi Manajemen Organisasi*, 13(1), 28-43.

<https://www.bps.go.id/>

<https://www.idx.co.id/>