

**PENGARUH *RETURN ON ASSET*, *CURRENT RATIO* DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP
PERTUMBUHAN LABA PADA SUBSEKTOR
TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG
TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2018-2022**

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana



**DINI DAMAYANTI
2001011014**

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS OSO
PONTIANAK
2023**

LEMBAR YURIDIS

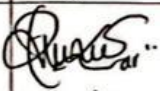
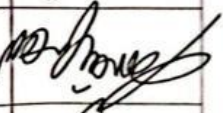
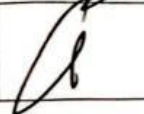
PENGARUH *RETURN ON ASSET*, *CURRENT RATIO* DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2018 – 2022

Penanggung Jawab Yuridis

Dini Damayanti
NIM. 2001011014

Program Studi : Manajemen
Tanggal Ujian Skripsi : 29 Januari 2024

Majelis Penguji

No	Majelis Penguji	Nama/NIDN	Tgl/bln/thn	Tanda Tangan
1	Ketua	Hence Made Aryasa, S.E., M.M NIDN. 1118057402	21/2 -24	
2	Sekretaris	Pratika Linanda, S.Sy., M.M NIDN. 1127029103	22/2 -24	
3	Penguji 1	Dr. Yarlina Yacoub, S.E., M.Si NIDN. 0020116203	23/2 -24	
4	Penguji 2	Ana Fitiana, S.E., M.M NIDN. 1118068502	20/2 -24	

Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat dan Lulus Dalam Ujian Skripsi

Pontianak, 23 Februari 2024
Ketua Program Studi Manajemen
Universitas OSO



PERTANGGUNGJAWABAN SKRIPSI

Saya, yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Dini Damayanti
Program Studi : Manajemen
Konsentrasi : Keuangan
Tanggal Ujian : 29 Januari 2024
Judul Skripsi : *PENGARUH RETURN ON ASSET, CURRENT RATIO DAN NET PROFIT MARGIN TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI PADA TAHUN 2018-2022.*

Menyatakan bahwa Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Pontianak, 23 Februari 2024



Dini Damayanti
NIM. 2001011014

PERNYATAAN BEBAS DARI PLAGIAT

Nama : Dini Damaynti
NIM : 2001011014
Program Studi : Manajemen

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Tugas Akhir dengan judul "PENGARUH *RETURN ON ASSET*, *CURRENT RATIO* DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2018-2022". secara keseluruhan adalah murni karya penulis sendiri dan bukan plagiat dari karya orang lain, kecuali bagian-bagian yang dirujuk sebagai sumber pustaka sesuai dengan panduan penulisan yang berlaku (lembar hasil pemeriksaan plagiat terlampir).

Apabila di dalamnya terbukti penulis melakukan plagiat, maka sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis dan menerima konsekuensi sebagaimana peraturan akademik yang berlaku.

Demikian pernyataan ini penulis buat dengan sebenar-benarnya.



Pontianak, 23 Februari 2024


Dini Damayanti
NIM. 2001011014

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas nikmat, karunia dan rahmat-Nya. Penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada Darmaji dan Utin Esti Susanti selaku cinta pertama penulis, kedua orang tua yang tanpa henti mendoakan penulis, memberikan segalanya yang penulis butuhkan tanpa di minta dan pamrih, selalu memberikan seluruh *love language* kepada penulis, menjadi penopang dan *support system* utama penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul: “PENGARUH *RETURN ON ASSET*, *CURRENT RATIO* DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK DI BEI TAHUN 2018-2022”. Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini jauh dari kata sempurna. Meskipun demikian, penulis berusaha mungkin untuk penyusunan skripsi ini berhasil dengan sebaik-baiknya. terselesaikannya penulisan skripsi ini juga tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati, penulis menghantarkan banyak terimakasih kepada pihak yang mendukung:

1. Dr. Dede Suratman, M.Si selaku Rektor Universitas OSO
2. Dr. Yarlina Yacoub, S.E., M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Oso Pontianak.
3. Ana Fitriana, S.E., M.M selaku Ketua Program Studi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Oso Pontianak.
4. Pratika Linanda, S.Sy., M.M. dan Hence Made Aryasa, S.E., M.M selaku Dosen Pembimbing 1 dan 2 yang telah meluangkan banyak waktu dan tenaga serta dengan sabar memberikan bimbingan, nasehat, motivasi, dukungan serta arahan yang bermanfaat sehingga penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
5. Dr. Yarlina Yacoub, S.E., M.Si dan Ana Fitriana S.E., M.M selaku penguji 1 dan 2 yang telah meberikan banyak waktu, nasehat, dan saran serta motivasi bagi penulis selama skripsi.

6. Delta Fenisa, S.E., M.M selaku Dosen yang telah meluangkan banyak waktu dan tenaga serta dengan sabar memberikan bimbingan, nasehat, motivasi, dukungan serta arahan selama penyusunan skripsi ini.
7. Dosen dan staff Universitas Oso yang telah memberikan banyak bekal ilmu.
8. Aldino Purwahadi selaku ATM berjalan penulis, yang selalu peduli tanpa ingin orang lain tau, merupakan cinta kedua setelah kedua orang tua penulis, sosok abang sekaligus *guardian* untuk adik-adiknya.
9. Dania Tri Wulandari selaku anak berlian di keluarga penulis, sosok adik yang menyebalkan namun mampu meredam emosi penulis, selalu *full support* dan rela menjadi tumbal ketika penulis mengeluh dan emosi.
10. Adekomo, Feby Merliana dan Tasya Tamara selaku sahabat penulis sejak SMA yang selalu meluangkan waktu ketika penulis membutuhkan, memberikan support, saran, motivasi, menjadi pendengar yang baik, selalu memberikan jokes receh ketika penulis badmood.
11. Viona Amora, Inna Haryani, Vinny Aprilia Saputri, M Fickry Ramdani, Xela Dewi Karunia dan Nova Astrianti selaku teman seperjuangan selama penulis menyusun skripsi, menemani, membantu dan saling *support* dalam mengerjakan skripsi. Serta teman-teman prodi manajemen angkatan pertama.
12. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah dengan tulus ikhlas memberikan semangat sehingga dapat terselesaikan skripsi ini.
13. *Last not but least*, terima kasih kepada diri sendiri yang mampu kooperatif, *menghandle* dan *survive* segala permasalahan yang dihadapi selama skripsi serta telah berjuang melawan rasa malas demi menyelesaikan skripsi ini.

Tak ada gading yang tak retak, dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan dan kesalahan, karena itu segala saran dan kritik yang membangun akan menyempurnakan penulisan skripsi ini serta bermanfaat bagi penulis dan para pembaca.

Pontianak, 12 Februari 2024



Dini Damayanti
2001011014

PENGARUH *RETURN ON ASSET*, *CURRENT RATIO* DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI PADA TAHUN 2018-2022

**Dini Damayanti
Manajemen**

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menanalisis dan mengetahui pengaruh rasio keuangan terhadap Pertumbuhan Laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI selama rentang waktu 2018-2022. Variabel analisis melibatkan rasio profitabilitas, diukur dengan *Return On Asset* (ROA) dan *Net Profit Margin* (NPM), serta rasio likuiditas yang diukur dengan *Current Ratio* (CR). Data yang dianalisis bersumber dari laporan keuangan perusahaan subsektor transportasi dan logistik tahun 2018-2022. Analisis dilakukan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode regresi linier berganda melalui perangkat lunak SPSS 27. Sampel penelitian terdiri dari 6 perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang dipilih dari populasi 32 perusahaan menggunakan metode *purposive sampling*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Return On Asset* (ROA) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba, sementara *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh secara signifikan. Di sisi lain, *Net Profit Margin* (NPM) menunjukkan pengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik. Hal ini mengindikasikan bahwa efisiensi penggunaan aset memiliki dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan laba perusahaan dalam subsektor transportasi dan logistik, sedangkan profitabilitas bersih menunjukkan adanya pengaruh yang negatif. Ini menggambarkan kompleksitas faktor-faktor yang memengaruhi kinerja keuangan perusahaan dalam industri ini dan menyoroti pentingnya manajemen aset yang efektif dalam mencapai pertumbuhan laba yang berkelanjutan.

Kata kunci: *Return On Asset*, *Current Ratio*, *Net Profit Margin* dan Pertumbuhan Laba.

**THE EFFECT OF RETURN ON ASSETS, CURRENT RATIO AND NET
PROFIT MARGIN ON PROFIT GROWTH IN TRANSPORTATION
AND LOGISTICS SUBSECTOR COMPANIES
LISTED ON IDX IN 2018-2022**

**Dini Damayanti
Management**

ABSTRACT

This study aims to analyze and determine the financial ratio to profit growth in transportation and logistics subsector companies listed on the IDX during the 2018-2022 period. Analysis variables involve profitability ratios, measured by Return On Assets (ROA) and Net Profit Margin (NPM), as well as liquidity ratios measured by Current Ratio (CR). The data analyzed is sourced from the financial statements of transportation and logistics subsector companies for 2018-2022. The analysis was conducted using a quantitative approach with multiple linear regression method through SPSS 27 software. The research sample consisted of 6 transportation and logistics subsector companies selected from a population of 32 companies using the purposive sampling method. The results showed that Return On Asset (ROA) had a positive and significant influence on profit growth, while Current Ratio (CR) did not have a significant effect. On the other hand, Net Profit Margin (NPM) shows a negative and significant influence on profit growth in transportation and logistics subsector companies. This indicates that the efficient use of assets has a significant impact on the company's profit growth in the transportation and logistics subsector, while net profitability shows a negative influence. It illustrates the complexity of the factors affecting a company's financial performance in this industry and highlights the importance of effective asset management in achieving sustainable profit growth.

Keywords: Return On Asset, Current Ratio, Net Profit Margin and Profit Growth

PENGARUH *RETURN ON ASSET*, *CURRENT RATIO* DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2018-2022

RINGKASAN

1. Latar Belakang

Peran vital perusahaan transportasi dan logistik dalam pertumbuhan ekonomi global tidak bisa diabaikan. Sistem Logistik Nasional (Sislognas) menjadi pondasi ekonomi nasional. Tantangan besar muncul akibat pandemi Covid-19, mengurangi minat penggunaan jasa dan meningkatkan biaya operasional. Lonjakan biaya pengiriman internasional mencapai 30-40%, berdampak pada pendapatan operasional perusahaan. Data PDB subsektor transportasi dan logistik menunjukkan pertumbuhan positif hingga 2019, tetapi mengalami penurunan tajam pada 2020 (-15,05%) akibat pembatasan mobilitas. Ada tanda pemulihan pada 2021 (3,24%) dan pertumbuhan pesat pada 2022 (19,85%) berkat transformasi digital. Laporan keuangan perusahaan transportasi dan logistik 2018-2022 mencerminkan dampak pandemi terhadap laba bersih. Beberapa perusahaan mampu bertahan, sementara yang lain mengalami penurunan laba. Pandemi berpotensi menurunkan minat investor, mempengaruhi pertumbuhan perusahaan. Namun, subsektor ini terus berkembang, mendukung ekonomi dengan prospek *e-commerce* yang positif. Proyeksi pendapatan pasar logistik Indonesia menunjukkan peningkatan hingga 2024, mencapai Rp 300,3 miliar. Peran laba perusahaan transportasi dan logistik menjadi kunci dalam meningkatkan nilai aset dan mengurangi utang. Analisis rasio keuangan seperti ROA, CR, dan NPM terhadap pertumbuhan laba menjadi penting untuk memahami biaya operasional logistik. Tingginya biaya dapat menurunkan ROA dan NPM serta mengganggu likuiditas (CR) perusahaan jika tidak diimbangi dengan pertumbuhan pendapatan yang memadai.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini mengadopsi pendekatan kuantitatif dengan menggunakan data sekunder dari laporan keuangan perusahaan transportasi dan logistik di BEI. Sampel penelitian terdiri dari enam perusahaan dari total 32 populasi, dipilih melalui metode purposive sampling. Variabel independen melibatkan *Return On Asset* (ROA), *Current Ratio* (CR), dan *Net Profit Margin* (NPM), sementara variabel dependen adalah pertumbuhan laba. Analisis dilakukan menggunakan regresi linier berganda dengan serangkaian uji, termasuk uji normalitas, uji autokorelasi, uji multikolinieritas, dan uji heteroskedastisitas. Selain itu, hipotesis diuji menggunakan uji *f* (*goodness Of Fit*), uji *t* (parsial), dan Koefisien Determinasi melalui *software* SPSS versi 27. Metode ini memungkinkan peneliti untuk memahami hubungan dan dampak variabel-variabel tertentu terhadap pertumbuhan laba perusahaan transportasi dan logistik. Melalui analisis statistik dan pengujian hipotesis, penelitian ini bertujuan untuk memberikan pemahaman mendalam tentang faktor-faktor yang memengaruhi kinerja keuangan perusahaan dalam industri tersebut.

3. Hasil Penelitian

Hasil analisis statistik deskriptif variabel profitabilitas (X1) yang diukur dengan Return On Asset (ROA) menunjukkan variasi rendah dengan nilai rata-rata 0,0018. ROA memperlihatkan nilai tertinggi pada PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) tahun 2022 sebesar 0,19 dan nilai terendah pada PT Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) tahun 2020 sebesar -0,24. Variabel likuiditas (X2), diukur dengan Current Ratio (CR), menunjukkan variasi yang cukup tinggi, dengan nilai tertinggi pada NELY tahun 2020 (2,59) dan terendah pada PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR) tahun 2020 (0,47). Variabel Profitabilitas (X3), diukur dengan Net Profit Margin (NPM), menunjukkan variasi dengan nilai tertinggi pada NELY tahun 2022 (0,41) dan terendah pada PT Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) tahun 2020 (-0,66). Variabel dependen (Y), yakni pertumbuhan laba, mencatat nilai tertinggi pada PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk (AKSI) tahun 2021 (7,01) dan terendah pada SDMU tahun 2022 (-1,32). Uji asumsi klasik menunjukkan bahwa data cenderung berdistribusi normal (KS: 0,090 > 0,05), tidak terdapat autokorelasi (DW: 2,305), tidak ada multikolonieritas (VIF dan TOL), dan tidak terdapat heteroskedastisitas (Glejser: nilai > 0,05). Pengujian Hipotesis menegaskan hasil ini dengan uji t parsial dan uji F. ROA secara parsial berkontribusi secara positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba, sementara CR tidak berpengaruh signifikan. Secara simultan, variabel independen secara positif dan signifikan berpengaruh terhadap variabel dependen. Koefisien determinasi (R²) sebesar 37,8% menunjukkan sejauh mana model dapat menjelaskan variabilitas data yang diamati. Kesimpulannya, ROA dan NPM memiliki dampak positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba, sementara CR tidak signifikan dalam konteks perusahaan subsektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia pada periode 2018-2022.

4. Kesimpulan dan Implikasi Penelitian

Hasil analisis menunjukkan bahwa *Return On Asset* (ROA) memiliki pengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja aset perusahaan memiliki dampak yang substansial terhadap pertumbuhan laba di sektor tersebut selama periode penelitian. Sejalan dengan penelitian Istiqomah (2023) menyatakan jika ROA berpengaruh terhadap pertumbuhan laba. Serta pada penelitian Maryono dan Santosa (2022) menunjukkan hasil jika ROA berpengaruh dan signifikan terhadap pertumbuhan laba.

Namun, hasil penelitian juga memperlihatkan bahwa *Current Ratio* (CR), yang mencerminkan tingkat likuiditas perusahaan, tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba selama rentang waktu yang sama. Hal ini menunjukkan bahwa faktor likuiditas mungkin bukan faktor kritis dalam memengaruhi performa laba perusahaan. Pada penelitian Nuraisya (2022) menyatakan bahwa CR tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan laba. Namun bertentangan dengan penelitian Efendy et al (2023) yang menunjukkan jika CR berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba

Selain itu, Net Profit Margin (NPM) terbukti memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi dan logistik di BEI. Sejalan dengan penelitian Efendy et al (2023) yang menyatakan jika NPM berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Serta pada penelitian Maryono dan Santosa (2022) yang menyatakan bahwa NPM berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan

DAFTAR ISI

Lembar Yuridis	ii
Pertanggungjawaban Skripsi.....	iii
Pernyataan Bebas Dari Plagiat	iv
Ucapan Terima Kasih	v
Abstrak.....	vii
Abstrack.....	viii
Ringkasan.....	ix
Daftar Isi	xi
Daftar Tabel.....	xiii
Daftar Gambar	xiv
Daftar Lampiran	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	7
1.2.1 Pernyataan Masalah.....	7
1.2.2 Pertanyaan Masalah.....	7
1.3 Tujuan Penelitian	8
1.4 Kontribusi Penelitian.....	8
1.4.1 Kontribusi Teoritis.....	8
1.4.2 Kontribusi Praktis	8
1.5 Gambaran Konseptual.....	9
BAB II TINJAUAN TEORI.....	11
2.1 Landasan Teori.....	11
2.1.1 Pertumbuhan Laba.....	11
2.1.2 Kinerja Keuangan.....	11
2.1.2.1 <i>Return On Asset</i> (ROA).....	14
2.1.2.2 <i>Current Ratio</i> (CR).....	16
2.1.2.3 <i>Net Profit Margin</i> (NPM).....	16
2.2 Kajian Empiris	17
2.3 Kerangka Konseptual Dan Hipotesis Penelitian	24
2.3.1 Kerangka Konseptual.....	24
2.3.2 Hipotesis Penelitian.....	24
2.3.2.1 Hubungan ROA terhadap Pertumbuhan Laba	24
2.3.2.2 Hubungan CR Terhadap Pertumbuhan Laba.....	25
2.3.2.3 Hubungan NPM Terhadap Pertumbuhan Laba.....	25
BAB III METODE PENELITIAN	27
3.1 Bentuk Penelitian	27
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian.....	27
3.3 Data.....	28
3.4 Populasi dan Sampel.....	28
3.4.1 Populasi	28
3.4.2 Sampel	29
3.5 Variabel Penelitian.....	30

3.5.1 Variabel Independen	31
3.5.1.1 <i>Return On Asset (ROA)</i>	31
3.5.1.2 <i>Current Ratio (CR)</i>	31
3.5.1.3 <i>Net Profit Margin (NPM)</i>	32
3.5.2 Variabel Dependen.....	32
3.5.2.1 Pertumbuhan Laba	32
3.6 Metode Analisis	33
3.6.1 Statistik Deskriptif	33
3.6.2 Uji Asumsi Klasik	34
3.6.2.1 Uji Normalitas	34
3.6.2.2 Uji Autokolerasi	34
3.6.2.3 Uji Multikolinieritas	35
3.6.2.4 Uji Heteroskedastisitas	36
3.6.3 Analisis Linier Berganda	37
3.6.4 Uji Hipotesis	38
3.6.4.1 Uji t (Parsial)	38
3.6.4.2 Uji F (<i>Godness Of Fit</i>).....	38
3.6.4.3 Koefisien Determinasi.....	40
BAB VI HASIL DAN PEMBAHASAN.....	41
4.1 Hasil Penelitian	41
4.1.1 Gambaran Umum Perusahaan Transportasi dan Logistik.....	41
4.1.2 Statistik Deskriptif	44
4.1.3 Uji Asumsi Klasik.....	45
4.1.3.1 Uji Normalitas	45
4.1.3.2 Uji Autokolerasi	46
4.1.3.3 Uji Multikolonieritas	47
4.1.3.4 Uji Heteroskedastisitas	48
4.1.4 Analisis Linier Berganda	48
4.1.5 Pengujian Hipotesis.....	50
4.1.5.1 Uji t (Parsial)	50
4.1.5.2 Uji F (<i>Godness Of Fit</i>).....	50
4.1.6 Koefisien Determinasi.....	51
4.2 Pembahasan.....	51
4.2.1 Pengaruh Rasio Profitabilitas Terhadap Pertumbuhan Laba	51
4.2.2 Pengaruh Rasio Likuiditas Terhadap Pertumbuhan Laba.....	52
4.2.3 Pengaruh Rasio Profitabilitas Terhadap Pertumbuhan Laba	52
BAB V PENUTUP.....	54
5.1 Kesimpulan	54
5.2 Rekomendasi	55
Daftar Pustaka.....	57

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu	17
Tabel 3.1	Waktu Penelitian.....	27
Tabel 3.2	Populasi Penelitian	28
Tabel 3.3	Penyaringan Sampel Penelitian	30
Tabel 3.4	Operasional Variabel.....	33
Tabel 4.1	Pertumbuhan PDB Sektor Transportasi Secara Kumulatif	41
Tabel 4.2	Total Asset dan Presentase Rata-rata Perusahaan Tranportasi.....	43
Tabel 4.3	Statistik Deskriptif Penelitian Perusahaan Transportasi dan Logistik	44
Tabel 4.4	Hasil Uji Normalitas	46
Tabel 4.5	Hasil Uji Autokolerasi.....	46
Tabel 4.6	Hasil Uji Multikolonieritas.....	47
Tabel 4.7	Hasil Uji Heteroskedastisitas	48
Tabel 4.8	Hasil Uji Analisis Linier Berganda	49
Tabel 4.9	Hasil Uji t (Parsial).....	50
Tabel 4.10	Hasil Uji F (<i>Godness Of Fit</i>)	51
Tabel 4.11	Hasil Uji Koefisien Determinaasi.....	51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	PDB Tahunan Subsektor Transportasi dan Logistik.....	2
Gambar 1.2	Laba (Rugi) Perusahaan Transportasi dan Logistik di BEI.....	3
Gambar 1.3	Grafik Pendapatan Pasar Logistik.....	5
Gambar 2.1	Kerangka Konseptual	22

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Perhitungan ROA	61
Lampiran 2 Hasil Perhitungan CR	62
Lampiran 3 Hasil Perhitungan NPM.....	63
Lampiran 4 Hasil Perhitungan Pertumbuhan Laba	64

BAB 1

PENDAHULUAN

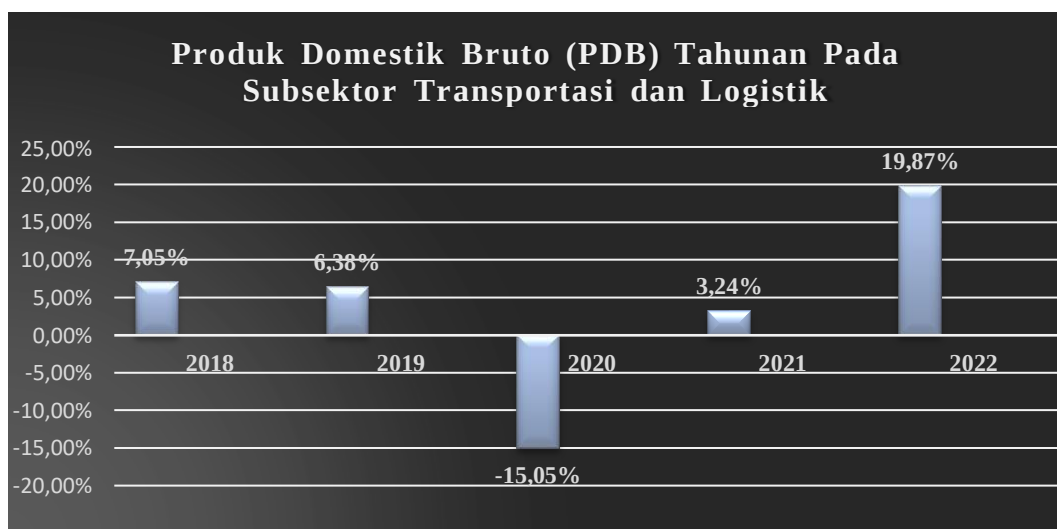
1.1 Latar Belakang

Perusahaan transportasi dan logistik memegang peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi dan perdagangan global. Industri ini menjadi pilar utama dalam perdagangan dan penyaluran barang dan jasa pada skala regional hingga global. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia (2022) salah satu penyokong utama dalam kemajuan dan pertumbuhan ekonomi nasional adalah Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang beroperasi dengan efektif dan efisien. Selain itu, dalam situasi persaingan ekonomi global yang semakin meningkat, Sislognas yang unggul menjadi keunggulan tambahan bagi daya saing Indonesia dalam arena ekonomi global.

Memasuki tahun 2020 mulai muncul pandemi covid-19 di Indonesia yang memberikan tantangan besar bagi industri transportasi dan logistik. Adanya pembatasan mobilitas dan pengurangan area terbuka mengakibatkan penurunan minat penggunaan jasa transportasi dan logistik, sementara biaya operasional logistik meningkat dengan adanya kebijakan keamanan tambahan dan perubahan dalam prosedur operasionalnya. Tekanan dalam aliran pasokan global juga berdampak buruk pada kemampuan perusahaan-perusahaan dalam mengirim barang. Selama masa wabah, biaya operasional logistik yang mahal berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba dan perekonomian perusahaan transportasi dan logistik. Dampak yang terjadi adalah penurunan pendapatan operasional yang cukup besar, terutama terkait dengan pengeluaran ekstra untuk menghadapi tantangan pandemi.

Menurut Zaldi Ilham Masita ketua umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) 2020 biaya pengiriman barang ke luar negeri mengalami lonjakan sebesar 30% hingga 40% karena adanya penurunan volume ekspor impor dari hampir semua negara di dunia. Peningkatan tarif pengiriman sebab dampak pandemi covid-19 sangat wajar terjadi karena berkurangnya jumlah barang yang diekspor dan diimpor dari hampir semua negara di dunia. Hal ini mengakibatkan pengurangan jadwal kapal dan penerbangan yang terjadi di berbagai wilayah dunia. Di kondisi ini, setiap

sektor harus menyisihkan lebih banyak dana untuk kegiatan operasional perusahaan, karena adanya penurunan permintaan dan pembatasan mobilitas yang berdampak pada pendapatan perusahaan. Perusahaan transportasi dan logistik mengalami kesulitan dalam bersaing menghadapi masalah biaya operasional logistik yang tinggi, sehingga menjadi halangan dalam persaingan dengan pesaing lain yang memiliki efisiensi biaya yang lebih baik. Ini dapat mengakibatkan penurunan pangsa pasar dan pertumbuhan yang terhambat.



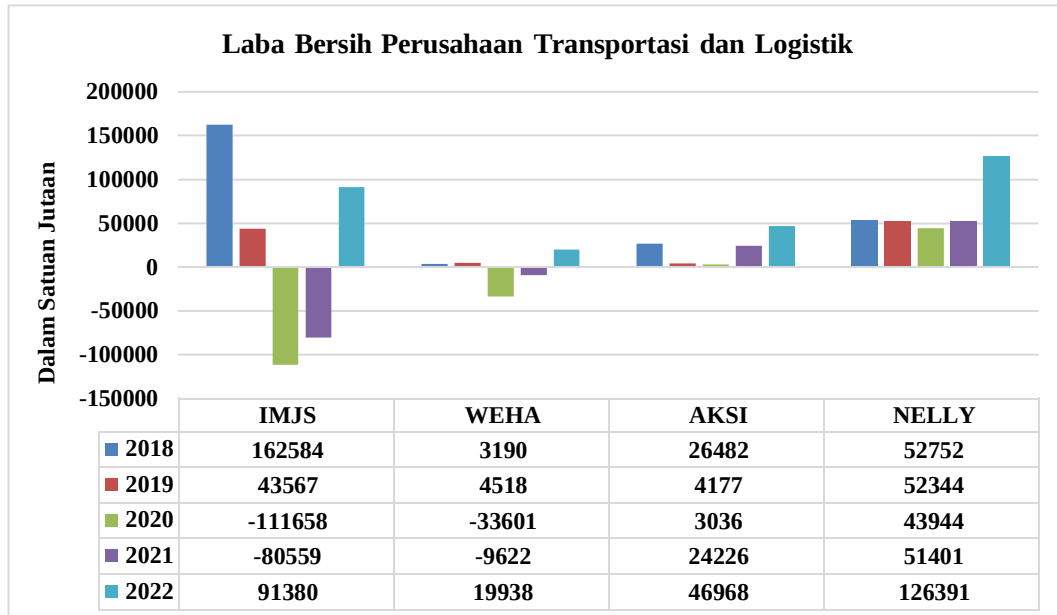
Gambar 1.1 PDB Tahunan Subsektor Transportasi dan Logistik

Sumber: Data diolah dari bps.go.id

Berdasarkan grafik diatas, menunjukan jika pertumbuhan ekonomi industri transportasi dan logistik dapat dianalisis dengan melihat data pada tahun 2018 hingga tahun 2022. Pada tahun 2018, industri transportasi dan logistik memiliki tingkat pertumbuhan positif sebesar 7,05%. Hal ini menunjukkan subsektor transportasi dan logistik berkembang dengan baik. Dengan adanya kontribusi yang mencakup peningkatan perdagangan dan mobilitas masyarakat. Pada tahun 2019, pertumbuhan ekonomi subsektor transportasi dan logistik masih cukup baik dengan laju pertumbuhan sebesar 6,38%. Hal ini mencerminkan kelanjutan tren positif tahun sebelumnya, meskipun pertumbuhan sedikit melambat.

Memasuki tahun 2020, industri transportasi dan logistik mengalami penurunan tajam sebesar -15,05%. Penurunan ini sebagian besar disebabkan oleh pandemi yang memaksa pemerintah mengambil kebijakan dalam membatasi mobilitas

masyarakat. Perusahaan transportasi, seperti maskapai penerbangan, kereta api, kapal kargo dan transportasi darat, sangat terpuuk oleh pembatasan perjalanan dan menurunnya permintaan dengan peningkatan biaya operasional logistik yang tinggi. Pada tahun 2021, industri transportasi dan logistik mulai menunjukkan tanda-tanda pemulihan dengan tingkat pertumbuhan sebesar 3,24%. Meskipun pertumbuhan ini masih lemah, namun hal ini dapat dilihat sebagai tanda positif bahwa industri transportasi dan logistik yang berusaha pulih dari dampak negatif pandemi. Penurunan kasus pandemi dan peningkatan mobilitas masyarakat berkontribusi terhadap pemulihan ini. Pada tahun 2022 terjadi pertumbuhan yang sangat pesat pada subsektor transportasi dan logistik sebesar 19,85%. Walaupun mengalami beragam hambatan pada masa pandemic dapat mempercepat transformasi digital dalam bidang transportasi dan logistik. Hal ini disebabkan terdapat beberapa perusahaan sudah mengimplementasikan teknologi seperti pengiriman tanpa kontak fisik, pelacakan data secara *real-time*, dan solusi berbasis kecerdasan buatan dalam mengatasi situasi yang dihadapi.



Gambar 1.2 Laba (Rugi) perusahaan transportasi dan logistitik di BEI

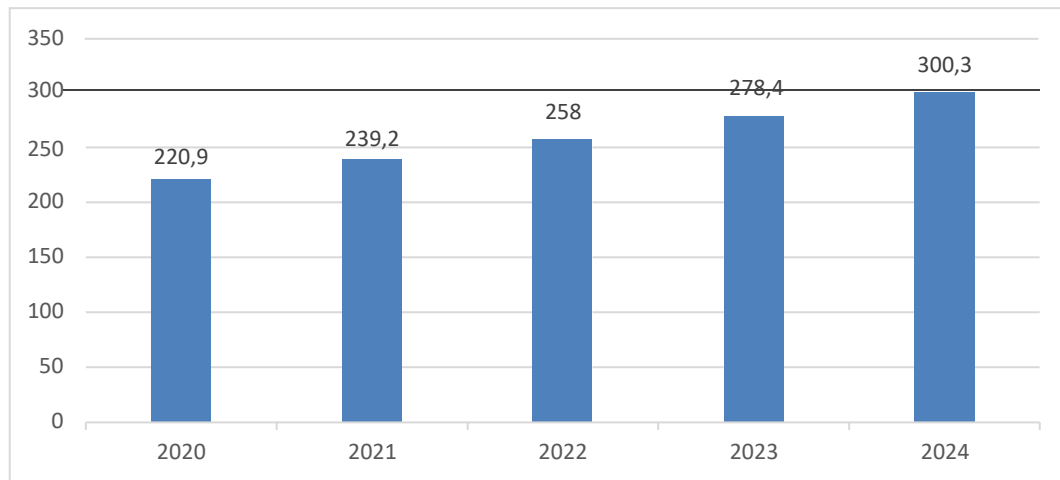
Sumber: Data diolah dari laporan keuangan yang ada di BEI

Berdasarkan data laporan keuangan selama lima tahun terakhir yaitu dari tahun 2018 sampai 2022 menunjukan hasil yang mendukung data dari bps mengenai

Produk Domestik Bruto (PDB) jika ditahun 2020 menunjukan pertumbuhan hingga mencapai nilai minus pada perusahaan PT Indomobil Multi Jasa Tbk (IMJS) sebesar RP 111,658 miliar sedangkan perusahaan PT WEHA Transportasi Indonesia (WEHA) sebesar RP 33,610 miliar pada masa pandemi yang berdampak pada kinerja keuangan. Berbeda dengan perusahaan PT Mineral SumberDaya Mandiri Tbk (AKSI) sebesar RP 3,306 miliar dan PT Pelayaran NELLY Putri Tbk (NELLY) sebesar RP 43,944 miliar, meskipun mengalami penurunan namun NELLY dan AKSI masih mampu mengatasi krisis pertumbuhan perusahaan.

Pandemi yang terjadi mengakibatkan biaya operasional logistik mahal yang berpotensi mengalami penurunan laba bersih perusahaan pada subsektor transportasi dan logistik, lantaran persentase pengeluaran terhadap pendapatan meningkat. meskipun pendapatan tetap stabil atau mengalami pertumbuhan yang rendah, hal ini dapat menyebabkan minat investor menurun dalam menginvestasikan dana yang menghambat pertumbuhan perusahaan. Faktor ini juga menjadi salah satu elemen kunci yang berdampak pada keuntungan perusahaan. Berbeda antara total pendapatan dan total pengeluaran, dapat mengurangi laba bersih yang tersedia untuk digunakan kembali, pembagian dividen, atau pengembangan bisnis.

Subsektor transportasi dan logistik terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir di Indonesia, yang berdampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Murti *et al* (2021) dalam Harmanto *et al.*, (2022) . Hal tersebut dibuktikan dengan adanya berita yang bersumber dari DataIndonesia.id (2022) bahwa prospek *e-commerce* Indonesia masih positif di mana *Gross Merchandise Value* (GMV) *e-commerce* di Indonesia memperkirakan mencapai US\$ 56 miliar atau setara dengan 842,3 triliun rupiah. Nilai ini menunjukan kenaikan sebesar 14% dibanding periode sebelumnya yang hanya sebesar US\$ 49 miliar ditahun 2021, pertumbuhan ini bahkan lebih melambat dibanding tahun 2020 yang mencapai 32%. Peningkatan pada (GMV) *e-commerce* Indonesia secara berangsur mengalami kenaikan dengan populasi konsumen digital hingga mencapai 168 juta orang yang terbesar dibanding negara asia tenggara lainnya.



Gambar 1.3 Grafik pendapatan pasar logistik

Sumber: Indonesia Economic Forum

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat dari Forum Ekonomi Indonesia mengutip laporan *Ken Research* (Jayani, 2020) bahwa tren pendapatan pasar logistik Indonesia melonjak hingga tahun 2024. Pada tahun 2020 pendapatan logistik Indonesia dari USD 220,9 miliar dan pada 2024 menjadi USD 300,3 miliar. Penjualan termasuk pengiriman, penyimpanan dan parsel, layanan ekspres dan kurir. Pertumbuhan ekonomi Indonesia mencapai 5,01% pada triwulan I 2022 secara tahunan atau *year on year* (yoy). Berdasarkan kontribusi dari unit bisnis, pemulihan transportasi dan penyimpanan logistik menjadi salah satu pendorong pemulihan pada triwulan I tahun 2022. Perkembangan suatu perekonomian tidak dapat dipisahkan dari kemajuan industri yang berkembang secara dinamis. Industri ini dirancang oleh perusahaan-perusahaan transportasi dan logistik yang memiliki keunggulan kompetitif dengan tujuan keseluruhan perusahaan adalah untuk mengoptimalkan laba operasi agar perusahaan tetap bertahan. Laba yang dihasilkan oleh perusahaan transportasi dan logistik memainkan peran penting dalam meningkatkan total nilai aset dan mengurangi nilai utang, sehingga berdampak positif pada kesehatan ekuitas tanpa kontribusi investor. Laba yang diperoleh perusahaan melalui transaksi selama suatu periode akuntansi yang dapat dijadikan sebagai cerminan kinerja perusahaan, dan dorongan untuk meningkatkan laba pada setiap periodenya sehingga perusahaan dapat memacu pertumbuhan perusahaan transportasi dan logistik.

Kegiatan investasi sangat dipengaruhi oleh laba karena dengan adanya informasi laba, investor dapat mengevaluasi dan menentukan langkah yang tepat dalam menjalankan usahanya di masa yang akan datang. Pertumbuhan pendapatan logistik di Indonesia selama periode tersebut, didukung oleh pemulihan ekonomi dan kontribusi dari unit bisnis dalam sektor transportasi dan penyimpanan logistik, kemungkinan besar berdampak positif pada pertumbuhan laba perusahaan di industri logistik Indonesia. Oleh karena itu, pentingnya melakukan riset, evaluasi serta analisis rasio keuangan seperti *Return On Asset* (ROA), *Current Ratio* (CR) dan *Net Profit Margin* (NPM) yang menjadi elemen utama yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba perusahaan.

Dalam konteks rasio keuangan, tingginya biaya operasional logistik juga dapat mempengaruhi beberapa rasio keuangan utama seperti, ROA, CR dan NPM. Jika biaya operasional logistik meningkat tanpa diimbangi pertumbuhan pendapatan yang cukup dalam mengkompensasi biaya, maka nilai ROA dan NPM akan menurun. Begitu pula dengan CR, jika biaya operasional logistik tidak sebanding dengan peningkatan pemasukan dapat menyebabkan penurunan likuiditas perusahaan, yang pada akhirnya perusahaan terpaksa menggunakan aktiva atau asset untuk membayar utang dalam jangka pendek.

Menurut Hery (2015) dalam Winarno (2019) ROA adalah perbandingan yang menunjukkan seberapa signifikan kontribusi asset dalam menghasilkan laba bersih. Dengan kata lain, perbandingan ini dimanfaatkan untuk mengestimasi sejauh mana jumlah total keuntungan yang akan diperoleh dari masing-masing rupiah yang diinvestasikan dalam total aset. Dalam penelitian tersebut, akan dilakukan pengujian hipotesis untuk menguji signifikansi pengaruh masing-masing variabel terhadap pertumbuhan laba. Berdasarkan penelitian terdahulu oleh Meida et al., (2023) menunjukkan bahwa ROA memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Sedangkan (Istiqomah dan Andayani (2023) menunjukkan bahwa ROA berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba.

Menurut Munawiri (2014) Rasio lancar merupakan rasio yang mengukur kemampuan suatu perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek atau hutang yang segera jatuh tempo dengan aktiva lancar bebas. Berdasarkan penelitian

terdahulu pada variabel CR pada penelitian Nuraisya (2022) menunjukkan hasil bahwa CR tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Sedangkan Efendy et al., (2023) menunjukkan hasil berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba.

Menurut Harjito & Martono (2018) dalam Rahmawati (2021) NPM adalah laba bersih yang diperoleh setelah memperhitungkan semua biaya dan pajak penghasilan. Margin ini menggambarkan perbandingan antara laba bersih setelah pajak dengan pendapatan penjualan. Berdasarkan penelitian terdahulu pada penelitian (Mahaputra, 2012) menunjukkan hasil jika NPM berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Sedangkan Nuraisya (2022) menunjukkan hasil jika NPM tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba.

Berdasarkan fenomena dan penelitian di atas, terdapat kontradiksi yang signifikan pada setiap kajian dan kondisi pertumbuhan subsektor transportasi dan logistik. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Pengaruh ROA, CR dan NPM Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Subsektor Transportasi dan Logistik Tahun 2018-2022”.

1.2 Rumusan Masalah

2.1.1 Pernyataan Masalah

Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi dan menganalisis pengaruh ROA, CR dan NPM terhadap pertumbuhan laba, baik secara parsial maupun simultan. Pertumbuhan laba dipilih sebagai variabel dependen dalam penelitian ini yang dapat mengukur potensi pertumbuhan, seberapa baik perusahaan mengelola pendapatan dan pengeluaran, serta efisiensi operasional perusahaan dalam menghasilkan laba. Pertumbuhan laba yang positif dan konsisten umumnya dianggap sebagai pertanda baik. Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi masalah-masalah mengenai kinerja keuangan terhadap pertumbuhan laba sebagai berikut:

2.1.2 Pertanyaan Masalah

1. Apakah terdapat pengaruh *Return On Asset* (ROA) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022?

2. Apakah terdapat pengaruh *Current Ratio* (CR) dapat terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022?
3. Apakah terdapat pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas yang telah dijelaskan sebelumnya, maka tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh signifikan *Return On Asset* terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh signifikan *Current Ratio* terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh signifikan *Net Profit Margin* terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022

1.4 Kontribusi Penelitian

1.4.1 Kontribusi Teoritis

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi serta kontribusi dalam perkembangan ilmu manajemen keuangan khususnya yang berhubungan dengan analisis pengaruh *Return On Asset* (ROA), *Current Ratio* (CR) dan *Net Profit Margin* (NPM) terhadap pertumbuhan laba perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

1.4.2 Kontribusi Praktis

Penelitian ini dapat memberikan informasi bagi:

1. Investor

Untuk memberikan informasi yang berguna bagi investor dalam mengambil keputusan investasi dan menjadi bahan pertimbangan sebelum berinvestasi di perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI

2. Perusahaan

Dapat sebagai acuan untuk meningkatkan perusahaan sektor transportasi dan logistik dalam efisiensi operasional dan mengelola keuangan perusahaan yang dapat meningkatkan pertumbuhan laba.

3. Peneliti selanjutnya

Dapat menjadi referensi serta bahan riset selanjutnya mengenai perusahaan transportasi dan logistik yang ingin meningkatkan pertumbuhan laba dengan memperhatikan faktor-faktor yang terkait seperti *Return On Asset (ROA)*, *Current Ratio (CR)*, dan *Net Profit Margin (NPM)*.

1.5 Gambaran Kontekstual Penelitian

Perusahaan transportasi dan logistik memiliki peran sentral dalam menyediakan infrastruktur krusial untuk mobilitas aliran barang dan jasa, yang menjadi tulang punggung kesinambungan pertumbuhan ekonomi. Dengan keterlibatan aktif dalam kegiatan transportasi dan logistik, mendukung pembentukan jaringan efisien antara produsen, distributor, dan konsumen, menciptakan konektivitas yang mendukung pertukaran sumber daya dan produk di seluruh wilayah. Kontribusinya meluas ke optimasi penggunaan sumber daya, pengurangan dampak lingkungan, dan peningkatan efisiensi operasional melalui penerapan teknologi terkini dan praktik berkelanjutan. Selain itu, perusahaan ini juga berperan dalam menciptakan lapangan kerja dan memicu pertumbuhan di sektor-sektor terkait, menciptakan ekosistem bisnis yang mendukung perekonomian secara keseluruhan. Dengan mendukung konektivitas, efisiensi, dan praktik berkelanjutan, perusahaan transportasi dan logistik menjadi mitra penting dalam membentuk fondasi pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan inklusif. Selain itu, melalui inisiatif ini, perusahaan juga berkontribusi pada peningkatan aksesibilitas pasar, baik skala kecil maupun besar, yang dapat mendorong terciptanya peluang-peluang baru dan peningkatan daya saing. Dengan demikian, perusahaan tidak hanya berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, tetapi juga pada pembangunan sosial dan pembukaan peluang bagi kemajuan yang merata bagi semua lapisan masyarakat. Hal ini didukung dengan hasil PDB tahunan pada subsektor transportasi dan logistik.

Tabel 1.1
Pertumbuhan PDB Sektor Transportasi Secara Kumulatif

Subsektor	2018	2019	2020	2021	2022
Angkutan Rel	10,74	4,49	-42,34	-3,37	69,8
Angkutan Darat	7,13	9,96	-5,34	4,55	8,73
Angkutan Laut	7,22	10,47	-4,57	2,89	5,12
Angkutan Sungai Danau dan Penyebrangan	5,2	5,58	-13	-0,42	69,94
Angkutan Udara	6,03	-9,76	-53,06	-8,01	66,9
Pergudangan dan Jasa Penunjang Angkutan	7,93	10,34	-17,61	5,03	40,54
Transportasi dan Pergudangan	7,05	6,38	-15,05	3,24	19,87

Sumber: Data diolah dari bps.go.id

Berdasarkan Tabel di atas dapat disimpulkan jika pada pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan, yang mencerminkan seluruh sektor angkutan, menunjukkan dinamika yang signifikan selama beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2018 menunjukkan keberlanjutan pertumbuhan yang prospektif, didorong oleh ekonomi yang tetap tumbuh meskipun dengan laju yang melambat sebesar 7,05%. *E-commerce* menjadi salah satu pendorong utama pertumbuhan pada periode ini. Pada tahun 2019, meskipun terjadi penurunan pertumbuhan menjadi 6,38%, sektor ini masih mampu bertahan di tengah munculnya pandemi. Pandemi COVID-19 memainkan peran dalam menurunkan laju pertumbuhan pada tahun 2019. Ditahun 2020 menjadi tahun yang penuh tantangan dengan penyebaran pandemi yang memicu pembatasan mobilitas, menyebabkan penurunan signifikan sebesar -15,05% dalam pertumbuhan transportasi dan pergudangan. Hambatan operasional yang diakibatkan oleh pembatasan mobilitas mempengaruhi laju pertumbuhan sektor ini. Pada tahun 2021, terjadi sedikit peningkatan sebesar 3,24%, menandakan adanya pemulihan setelah pandemi. Pada tahun 2022 terlihat peningkatan yang signifikan sebesar 19,87%, menunjukkan bahwa sektor transportasi dan logistik berhasil pulih dan bahkan mengalami pertumbuhan yang lebih pesat setelah melewati masa sulit akibat pandemi.

Melalui data Bursa Efek Indonesia (BEI) terdaftar sebanyak 32 perusahaan dari tahun 2018-2022 yang beroperasi dalam sektor ini. Beberapa di antaranya merupakan perusahaan yang sudah lama IPO dan menjadi perusahaan besar seperti PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk (AKSI), PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA), PT Pelayaran Nely Dwi Putri Tbk (NELLY), PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR), PT Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) dan PT Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA).

PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk (AKSI) adalah perusahaan publik di Indonesia yang berfokus pada investasi, terutama di anak perusahaan yang aktif dalam bisnis transportasi pertambangan batu bara dan mineral.

PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) adalah perusahaan layanan transportasi terbesar di Indonesia, yang menawarkan berbagai layanan seperti penyewaan kendaraan korporat, logistik, layanan pengemudi, balai lelang otomotif, car sharing, jual beli kendaraan online, dan pengiriman parcel. ASSA juga berinovasi dengan memperkuat aspek digitalisasi bisnisnya dengan meluncurkan aplikasi Share Car dan platform jual beli kendaraan bernama Caroline. Selain itu, ASSA juga memasuki bisnis logistik berbasis teknologi melalui layanan Anteraja.

PT Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) adalah perusahaan transportasi yang beroperasi di sektor angkutan darat, terutama bus. Mereka menyediakan layanan transportasi antarkota dan antarprovinsi di Indonesia.

PT Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) adalah perusahaan yang bergerak di bidang pengelolaan properti dan real estat. Mereka fokus pada pengembangan dan pengelolaan properti komersial dan residensial.

PT Pelayaran Nely Dwi Putri Tbk (NELLY) adalah perusahaan pelayaran yang beroperasi di sektor transportasi laut. Mereka menyediakan layanan pelayaran kargo dan penumpang di wilayah perairan Indonesia.

PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR) adalah perusahaan yang bergerak di bidang logistik dan transportasi. Mereka menyediakan berbagai layanan logistik seperti pengiriman barang, penyimpanan, dan distribusi. Berikut penulis sajikan Tabel 4.2 total asset dan persentase rata-rata dari perusahaan subsektor transportasi dan logistik ditahun 2018-2022:

Tabel 1.2
Total Asset dan Persentase Rata-rata Pada Perusahaan Transportasi dan Logistik

No	Perusahaan	Total Asset (miliar)					Rata-rata TA (%)
		2018	2019	2020	2021	2022	
1	BPTR	14.431	8.108	3.116	11.394	18.111	11.03
2	NELLY	52.752	52.344	43.944	51.407	126.391	65.37
3	AKSI	16.482	4.177	3.036	24.226	46.968	18.98
4	ASSA	142.242	91.614	63.896	159.581	3.074	92.08
5	SDMU	-26.296	-36.224	-43.293	-9.741	2.849	-22.54
6	LRNA	-29.874	-6.875	-43.027	-26.466	-21.311	-25.51

Sumber: Data Diolah Laporan keuangan dari BEI

Berdasarkan tabel 4.2 dalam analisis kinerja keuangan perusahaan, terlihat bahwa PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) lebih unggul dengan mencapai nilai rata-rata tertinggi sebesar 92,08%. Perolehan ini menunjukkan performa yang sangat baik dan stabil dalam operasional serta manajemen keuangan perusahaan. Disusul oleh PT Pelayaran Nely Dwi Putri Tbk (NELLY) dengan nilai sebesar 65,37%, yang menandakan tingkat kinerja yang cukup baik meskipun berada di bawah ASSA. Sementara itu, perusahaan PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk (AKSI) memperoleh nilai 18,98%, mengindikasikan tingkat kinerja yang lebih rendah dibandingkan ASSA dan NELLY. Pada posisi berikutnya, PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR) mencapai 11,03%, menunjukkan kinerja yang masih memadai meskipun berada di peringkat lebih rendah.

Di sisi lain, perusahaan PT Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) dan PT Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) menunjukkan nilai terendah dengan masing-masing -22,54% dan -25,51%. Angka negatif ini dapat mengindikasikan adanya tantangan atau masalah dalam operasional perusahaan yang perlu diperhatikan. Kemungkinan adanya beban utang yang tinggi atau masalah manajemen keuangan dapat menjadi penyebab nilai negatif ini.

Secara keseluruhan, analisis ini memberikan gambaran tentang posisi relatif masing-masing perusahaan dalam industri, dengan PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) sebagai perusahaan yang memiliki kinerja paling unggul. Sementara PT

Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) dan PT Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) menunjukkan tantangan yang perlu diatasi untuk meningkatkan kinerja keuangan perusahaan.

Penelitian ini melakukan analisis terhadap pengaruh dari *Return On Asset*, *Current Ratio*, dan *Net Profit Margin* terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2018-2022. Data yang digunakan untuk penelitian ini menggunakan data sekunder, yang diperoleh dari ringkasan kinerja keuangan perusahaan dan dapat diakses melalui www.idx.co.id.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini untuk menguji pengaruh *Return On Asset* (ROA), *Current Ratio* (CR) dan *Net Profit Margin* (NPM) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor Transportasi dan logistik yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id). Pengujian ini menggunakan teknik analisis deskriptif, uji asumsi klasik, analisis regresi linier berganda, dan pengujian hipotesis (uji F dan uji t). Berdasarkan penelitian yang dilakukan dengan menggunakan SPSS 27, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil analisis dari uji F (*Godness Of Fit*) dan uji t (Parsial) pada variabel *Return On Asset* (ROA) menunjukkan adanya pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dalam rentang waktu 2018-2022. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja *Return On Asset* memiliki dampak yang bermakna terhadap peningkatan laba pada entitas bisnis dalam konteks industri transportasi dan logistik di BEI selama periode tersebut.
2. Hasil analisis uji F (*Godness Of Fit*) uji t (Parsial) pada variabel *Current Ratio* (CR), dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2018-2022. Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat likuiditas perusahaan, yang direpresentasikan oleh *Current Ratio*, tidak memainkan peran yang signifikan dalam memengaruhi pertumbuhan laba di subsektor transportasi dan logistik selama rentang waktu tersebut.
3. Hasil analisis uji F (*Godness Of Fit*) dan uji t (Parsial) pada variabel *Net Profit Margin* (NPM), dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang berarti dan signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan yang beroperasi di subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2018-2022. Hal ini menggambarkan bahwa peningkatan NPM

mempunyai dampak yang nyata dalam memengaruhi pertumbuhan laba perusahaan di dalam konteks industri transportasi dan logistik di BEI selama rentang waktu tersebut.

5.2 Rekomendasi

Penelitian ini mencakup sejumlah keterbatasan yang dapat menjadi landasan dan pertimbangan bagi peneliti-peneliti mendatang untuk melakukan perbaikan lebih lanjut, antara lain yaitu:

1. Bagi Penelitian Selanjutnya

- a. Bagi penelitian selanjutnya diharapkan dapat menambahkan variabel-variabel diluar variabel dalam penelitian ini, dengan variabel yang mengukur pertumbuhan laba yang mungkin lebih efisien didalam rasio profitabilitas seperti *Earning Per Share*, *Return on Equity*, *Net Profit Growth Ratio* dan sebagainya.
- b. Bagi penelitian selanjutnya Disaran untuk meningkatkan validitas hasil dan generalisasi dengan memperhatikan pemilihan sampel dan memperluas ruang lingkup penelitian disertakan menambah tahun pengamatan sehingga temuan tentang penelitian ini lebih luas dengan menyesuaikan kondisi dimasa depan

2. Bagi Perusahaan

- a. Diharapkan perusahaan subsektor transportasi dan logistik mampu mengatasi tantangan dalam manajemen biaya operasional, penetapan harga yang kompetitif, dan adopsi teknologi serta inovasi. Turunnya NPM dapat menandakan penurunan efisiensi operasional, tekanan pada margin keuntungan, dan kesulitan dalam beradaptasi dengan perubahan lingkungan bisnis, yang pada gilirannya dapat mengurangi profitabilitas jangka Panjang. Selain itu juga, mendorong peningkatan current ratio sebagai tanggapan terhadap keterbatasan likuiditas yang mungkin menghambat kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek secara tepat waktu, yang dapat mengakibatkan biaya tambahan dalam bentuk bunga atau denda atas keterlambatan pembayaran, dan pada akhirnya dapat mereduksi laba bersih.

- b. Diharapkan bahwa perusahaan dalam subsektor transportasi dan logistik dapat melakukan pemantauan pelaksanaan rekomendasi dengan teliti. Evaluasi rutin terhadap kinerja keuangan, terutama yang berkaitan dengan return on asset, current ratio, dan net profit margin, akan membantu perusahaan dalam mengidentifikasi dampak dari perubahan strategi terhadap pertumbuhan laba.

DAFTAR PUSTAKA

BOOK:

- Fridson, M. S., & Alvarez, F. (2017). *Financial Statement Analysis: A Practitioner's Guide, 3rd Edition* (3rd ed.). John Wiley & Sons, Inc.
- Ghozali, I. (2018). *APLIKASI ANALISIS MULTIVARIATE DENGAN PROGRAM IBM SPSS 25* (9th ed.).
- Kasmir. (2022). *Analisis Laporan Keuangan* (14th ed.).
- Sugiyono. (2021). *STATISTIKA UNTUK PENELITIAN* (31st ed.). ALFABETA cv

JOURNAL ARTICLE:

- Admin (HLM). (2023). *Upaya Menekan Biaya Logistik Nasional*. Badan Kebijakan Transportasi Kementrian Perhubungan. <https://baketrans.dephub.go.id/berita/upaya-menekan-biaya-logistik-nasional>
- Ardiansyah, & Nur, A. A. (2023). Analisis Pengaruh Current Ratio, Cash Ratio, Dan Quick Ratio Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Sektor Pertambangan Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2021. *Jurnal Bisnis Ekonomi Sains Dan Terapan*, 1(2), 112–121. <https://jurnalbest.com/index.php/mrbest/article/view/55>
- Baridah, R. (2021). *Pengaruh Pertumbuhan Penjualan, Current Ratio Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Return On Assets Dan Return On Equity (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di BEI Periode Tahun 2016-2019)*. <http://repository.stei.ac.id/id/eprint/5124>
- Carmelita Sihalo, R., Situmeang, R., & Putri Purba, D. (2023). Pengaruh Net Profit Margin Dan Return On Assets Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di BEI Periode 2019-2020. *Jurnal Ekonomi Bisnis Digital*, 2(2), 2829–4963. <https://doi.org/10.59663/jebidi.v2n2.987>
- Christine, D., & Winarti. (2022). Pengaruh Return on Assets (ROA), Return on Equity (ROE), dan Earning per Share (EPS) terhadap harga saham. *Owner: Riset Dan Jurnal Akuntansi*, 6(4), 4113–4124. <https://doi.org/10.33395/owner.v6i4.1096>
- Dewanto, K. (2020). *Akibat COVID-19, Volume Sektor Logistik Merosot*. ANTARA Kantor Berita Indonesia. <https://www.antaranews.com/berita/1487224/akibat-covid-19-volume-sektor-logistik-merosot>
- Efendy, A. D., Sari, M. I., & Rusdiyanto, R. (2023). Analisis Kinerja Keuangan terhadap Pertumbuhan Laba Industri Barang Konsumsi Syariah. *Journal of Business, Management and Accounting*, 4(2), 218–232. <https://doi.org/10.31539/budgeting.v4i2.4946>
- Fadilah, N. (2020). Pengaruh Return On Assets (ROA), Current Ratio, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan PT. Kharisma Samudera Lintasindo Di Surabaya. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 9(2), 1–19. <http://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id/index.php/jirm/article/view/2986>
- Fitriana, A. N., & Budiman, A. (2023). Pengaruh Rasio Keuangan bagi Perubahan Laba pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Farmasi Teregistrasi BEI Periode 2019-2021. *Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*, 5(6), 3086–3097.

- <https://doi.org/10.47467/alkharaj.v5i6.3667>
- Ghaisani, N. P., & Takarini, N. (2022). Analisis Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Di BEI. *Scientific Journal Of Reflection: Economic, Accounting, Management and Business*, 5(4), 859–867. <https://doi.org/https://doi.org/10.37481/sjr.v5i4.562>
- Handayani, A., & Nurulrahmatia, N. (2020). Aanalisis Rasio Keuangan Dalam Memprediksi Pertumbuhan Laba Pada PT. Aneka Tambang Tbk. *JUIMA: Jurnal Ilmu Manajemen*, 10(2), 18–27. <https://doi.org/https://doi.org/10.36733/juima.v10i2.1391>
- Harmanto, J. P., Narotama, M. R., Aurora, Y. C., Basirpuly, H., & Furjatullah, S. A. (2022). Ketahanan Industri Logistik dalam Keadaan Darurat Nasional Logistics Industry Resilience in a National Emergency. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 09(02). <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmtranslog>
- Indaryani, I., Maryono, & Santosa, A. B. (2022). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Manufaktur Tahun 2019-2021. *Jurnal Akutansi Profesi*, 13(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.23887/jap.v13i02.50911>
- Isnandar, I. (2023). Pengaruh Rasio Keuangan Dalam Memprediksi Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indoensia Periode 2017-2021. *MICEB: Medan International Conference Economics And Business*, 1. <https://doi.org/https://doi.org/10.30596/miceb.v1i0.167>
- Istiqomah, N. A., & Andayani. (2023). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Pertumbuhan Laba. *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi*, 12(2), 1–14. <http://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id/index.php/jira/article/view/5109>
- Lestari, R., & Batubara, Z. K. (2022). Pengaruh Rasio Profitabilitas Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Jasa Subsektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indoensia. *Jurnal Sains Ekonomi*, 3(1), 124–138. <https://doi.org/https://doi.org/10.36294/jse.v3i1.2759>
- Mahaputra, I. N. K. A. (2012). Pengaruh Rasio-Rasio Keuangan Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di BEI. *Jurna Akuntansi & Binis*, 7, 243–254. <https://doi.org/https://doi.org/10.56870/ambitek.v3i1.72>
- Maiyaliza, Budianto, E., & Khasanah, U. (2022). Pengaruh Current Ratio Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Return On Equity Pada Perusahaan Subsektor Batu Bara. *Jurnal Ekonomi & Manajemen*, 4(1), 1–12. <https://doi.org/https://doi.org/10.46918/point.v4i1.1247>
- Mayasari, S. (2020). *Ini penyebab biaya pengiriman barang keluar negeri mengalami peningkatan hingga 40%*. ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA (ALI). https://www.ali.web.id/web2/news_detail.php?id=1867
- Meida, A., Humaira, C., & Agustina, A. (2023). Pengaruh ROA,ROE dan NPM Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Rokok Yang Terdaftar Pada IDX. *Jurnal Akuntansi, Manajemen, Bisnis Dan Teknologi*, 3(1), 90–96. <https://doi.org/https://doi.org/10.56870/ambitek.v3i1.72>
- Monalisa. (2019). Pengaruh Rasio Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, Dan Inflasi Terhadap Harga Saham Pada Sektor Farmasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017. *Journal STIESIA*, 30–41.

- <http://repository.stiesia.ac.id/id/eprint/35>
- Novianingsih, D. (2020). Pengaruh Pengalaman Kerja, Pelatihan Dan Keahlian Auditor Terhadap Pendeteksian Kecurigaan Laporan Keuangan. *Journal STIESIA*, 29–43. <http://repository.stei.ac.id/id/eprint/1663>
- Nuraisya, S. F. (2022). *Analisis Pengaruh Kinerja Keuangan Dan Infalasi Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Barang Konsumsi Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di BEI Periode Tahun 2016-2021*. <http://repositorybaru.stieykpn.ac.id/id/eprint/1114>
- Putra, D. (2023). *E-Commerce Dongkrak Bisnis Transportasi Logistik & Pengiriman*. CNBC INDONESIA. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230405170111-4-427668/ecommerce-dongkrak-bisnis-transportasi-logistik-pengiriman>
- Rahayu, M., & Sari, B. (2018). Kepemilikan Institusional, Manajemen Laba Dan Leverage Terhadap Kinerja Perusahaan. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 2(1), 67–78. https://doi.org/10.22236/agregat_vol2/is1pp67-78
- Rahmawati, I., Verdania Latif, D., & Widyatama, U. (2023). Pengaruh Total Aset TurnOver (TATO) Dan Return On Equity (ROE) Terhadap Pertumbuhan Laba (Studi Kasus Pada Perusahaan Sektor Farmasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Selama Masa Pandemi COVID-19). *Jurnal Of Economic, Business And Accounting*, 6(2), 1886–1895. <https://journal.ipm2kpe.or.id/index.php/Costing/article/view/5371>
- Rahmawati, S. A. (2021). Pengaruh Debt To Equity Ratio Dan Net Profit Margin Terhadap Price To Book Value Pada Perusahaan Subsektor Tourism, Restaurant, Dan Hotel Yang Terdaftar Di BEI Periode 2015-2019. *JIMEN Jurnal Inovatif Mahasiswa Manajemen*, 1(3), 279–289. <https://jom.universitassuryadarma.ac.id/index.php/jimen/article/view/49>
- Saragih, N. I., Hartati, V., & Fauzi, M. (2020). Tren, Tantangan, dan Perspektif dalam Sistem Logistik pada Masa dan Pasca (New Normal) Pandemi Covid-19 di Indonesia. *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 9(2), 77–86. <https://doi.org/10.26593/jrsi.v9i2.4009.77-86>
- Sari, D. R., & Renaningdiah, D. (2021). Pengaruh Kinerja Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Jasa Transportasi Yang Terdaftar Di BEI. *Jurnal Competency of Bussines*, 5, 1–13. <https://doi.org/https://doi.org/10.47200/jcob.v5i02.1086>
- Sarmiento, M. N. C. (2018). *Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Air Minum IRA-MOR Dengan Perusahssn BEMOR Di TIMOR LESTE (Study Kasus Perusahaan IRA-MOR Dan Perusahaan BEMOR, DILI, TIMOR LESTE)*. <http://e-journal.uajy.ac.id/id/eprint/16861>
- Setiawati, S. (2023). *Transportasi & Logistik Penopang Ekonomi RI, Cek Datanya*. CNBC INDONESIA. <https://www.cnbcindonesia.com/market/20230505135240-17-434784/transportasi-logistik-penopang-ekonomi-ri-cek-datanya>
- Sinaga, M. T. (2018). Pengaruh Current Ratio, Debt To Total Asset, Total Asset TurnOver Dan Net Profit Margin Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Subsektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Financial Accounting*, 2(10), 1531–1542.
- Sofia, A. (2021). Pengaruh Rasio Profitabilitas Terhadap Return Saham. *Journal STIESIA*, 8–28. <http://repository.stei.ac.id/id/eprint/5206>
- Wahyudi, A. U. (2023). *Determinasi Debt To Equity Ratio (DER), Gross Profit Margin*

- (GPM), Net Profit Margin (NPM), Dan Return On Asset (ROA) Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Sub Sektor Makanan Olahan Yang Terdaftar Di BEI Periode 2019-2022. <http://repository.unpkediri.ac.id/10258/>
- Widiasari, S., & Lailatul Amanah, D. (2012). Pengaruh Kinerja Keuangan Dan Kebijakan Dividen Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi*, 12(4), 1–17. <http://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id/index.php/jira/article/view/5187>
- Winarno, S. H. (2019). Analisis NPM, ROA, DAN ROE Dalam Mengukur Kinerja Keuangan. *Jurnal STEI Ekonomi*, 28(02), 254. <https://doi.org/https://doi.org/10.36406/jemi.v28i02.254>
- Wismadi, A., Mulyono, A. T., Sa'suddin, Widodo, K. H., Rachmi, D. P., Triastusti, U. H., Chayadi, D., Rizal A, A., Sitompul, Y. A., Dwitasari, R., Herawati, Putra, H., Susanti, S., & Rita. (2020). Strategi Pemulihan Industri Jasa Logistik Pasca Pandemi Covid-19. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 18(2), 71–82. <https://doi.org/10.25104/mtm.v18i2.1724>
- Yuwono, E. A. (2019). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Pertumbuhan Laba (Studi Empiris Pada Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2015-2017. <http://dspace.uui.ac.id/123456789/44232>

WEBPAGE:

- BPS.(2023). Transportasi dan Perdagangan. Bada Pusat Statistik. <https://www.bps.go.id/indicator/11/65/1/-seri-2010-pdb-seri-2010.html>
- Ekon. (2022). Dorong Evaluasi dan Perbaikan Sistem Logistik Nasional, Kemenko Perekonomian Kembangkan Metodologi Perhitungan Biaya Logistik Nasional. Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia. <https://www.ekon.go.id/publikasi/detail/4671/dorong-evaluasi-dan-perbaikan-sistem-logistik-nasional-kemenko-perekonomian-kembangkan-metodologi-perhitungan-biaya-logistik-nasional>
- IDX.(2023). Laporan Keuangan dan Tahunan. Indonesia Stock Exchang. <https://www.idx.co.id/id/Perusahaan-Tercatat/Laporan-Kuangan-dan-Tahunan/>
- Jayani, D. H. (2020). Pendapatan Pasar Logistik Diperkirakan Tembus US\$ 300,3 Pada 2024. Databoks. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/10/02/pendapatan-pasar-logistik-diperkirakan-tembus-us-3003-miliar-pada-2024>
- Mayasari, S. (2020). Ini penyebab biaya pengiriman barang keluar negeri mengalami peningkatan hingga 40%. ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA (ALI). https://www.ali.web.id/web2/news_detail.php?id=1867
- Rizaty, M. A. (2022). META: Prospek E-Commerce Indonesia Masih Positif Pada 2022. DataIndonesia.Id. <https://dataindonesia.id/digital/detail/meta-prospek-ecommerce-indonesia-masih-positif-pada-2022>

LAMPIRAN

Lampiran 1
Hasil Perhitungan ROA

Kode Perusahaan	Tahun	Laba Bersih Tahun Berjalan	Total Aset	ROA
BPTR	2018	Rp 14,431,335,188	Rp 548,878,317,131.00	0.0263
	2019	Rp 8,108,255,688	Rp 536,133,980,207.00	0.0151
	2020	Rp 3,116,278,755	Rp 536,303,219,831.00	0.0058
	2021	Rp 11,394,308,741	Rp 816,739,145,113.00	0.0140
	2022	Rp 18,111,128,222	Rp 1,243,695,808,964.00	0.0146
NELLY	2018	Rp 52,706,695,105	Rp 474,345,474,753.00	0.1111
	2019	Rp 52,308,257,677	Rp 527,467,886,738.00	0.0992
	2020	Rp 43,908,458,385	Rp 568,048,326,214.00	0.0773
	2021	Rp 51,377,147,797	Rp 552,781,459,611.00	0.0929
	2022	Rp 126,339,890,729	Rp 653,425,820,330.00	0.1934
AKSI	2018	Rp 26,414,936,853	Rp 275,005,973,287.00	0.0961
	2019	Rp 4,166,768,381	Rp 285,177,567,739.00	0.0146
	2020	Rp 3,017,800,150	Rp 298,261,244,290.00	0.0101
	2021	Rp 24,160,668,230	Rp 275,990,708,661.00	0.0875
	2022	Rp 46,809,308,033	Rp 366,151,031,018.00	0.1278
ASSA	2018	Rp 143,508,652,753	Rp 4,062,536,132,739.00	0.0353
	2019	Rp 110,402,454,046	Rp 4,849,223,630,042.00	0.0228
	2020	Rp 87,147,720,192	Rp 5,170,895,098,267.00	0.0169
	2021	Rp 142,627,862,504	Rp 6,031,946,733,670.00	0.0236
	2022	Rp 103,020,487,343	Rp 7,268,436,910,723.00	0.0142
SDMU	2018	-Rp 26,357,167,724	Rp 217,821,047,351.00	-0.1210
	2019	-Rp 36,289,342,808	Rp 217,821,047,351.00	-0.1666
	2020	-Rp 42,444,652,986	Rp 177,182,837,855.00	-0.2396
	2021	-Rp 9,430,957,578	Rp 169,199,466,266.00	-0.0557
	2022	Rp 3,062,226,427	Rp 152,312,552,325.00	0.0201
LRNA	2018	-Rp 29,874,068,816	Rp 312,059,443,277	-0.0957
	2019	-Rp 6,857,140,631	Rp 302,636,796,677	-0.0227
	2020	-Rp 43,027,059,389	Rp 270,508,602,770	-0.1591
	2021	-Rp 26,466,832,753	Rp 239,333,983,354	-0.1106
	2022	-Rp 21,311,924,827	Rp 224,704,254,718	-0.0948

Lampiran 2
Hasil Perhitungan CR

Kode Perusahaan	Tahun	Aset Lancar	Liabilitas Lancar	CR
BPTR	2018	Rp 47,317,148,338.00	Rp 155,864,998,470.00	0.3036
	2019	Rp 40,277,548,078.00	Rp 165,747,918,407.00	0.2430
	2020	Rp 32,947,871,930.00	Rp 150,765,896,036.00	0.2185
	2021	Rp 51,176,784,882.00	Rp 159,848,739,818.00	0.3202
	2022	Rp 93,436,162,188.00	Rp 239,880,153,930.00	0.3895
NELLY	2018	Rp 142,043,543,822.00	Rp 23,526,300,566.00	6.0376
	2019	Rp 134,012,941,477.00	Rp 23,179,545,509.00	5.7815
	2020	Rp 146,335,988,563.00	Rp 21,765,155,172.00	6.7234
	2021	Rp 99,707,098,594.00	Rp 25,913,588,162.00	3.8477
	2022	Rp 145,600,441,681.00	Rp 35,759,386,027.00	4.0717
AKSI	2018	Rp 96,565,714,379.00	Rp 65,453,742,020.00	1.4753
	2019	Rp 148,724,982,545.00	Rp 99,631,561,298.00	1.4927
	2020	Rp 165,109,516,135.00	Rp 114,959,432,645.00	1.4362
	2021	Rp 150,043,015,990.00	Rp 83,977,625,835.00	1.7867
	2022	Rp 178,893,247,612.00	Rp 118,788,125,755.00	1.5060
ASSA	2018	Rp 536,760,828,132.00	Rp 1,150,241,108,007.00	0.4667
	2019	Rp 652,506,417,924.00	Rp 1,240,237,695,433.00	0.5261
	2020	Rp 627,688,164,688.00	Rp 1,436,932,364,028.00	0.4368
	2021	Rp 1,061,788,861,867.00	Rp 1,182,732,810,012.00	0.8977
	2022	Rp 1,545,235,102,845.00	Rp 1,792,267,563,348.00	0.8622
SDMU	2018	Rp 87,698,959,097.00	Rp 84,374,199,166.00	1.0394
	2019	Rp 64,816,994,246.00	Rp 111,678,713,109.00	0.5804
	2020	Rp 42,602,225,466.00	Rp 141,011,386,027.00	0.3021
	2021	Rp 45,210,701,607.00	Rp 156,558,710,680.00	0.2888
	2022	Rp 38,060,513,446.00	Rp 32,038,221,267.00	1.1880
LRNA	2018	Rp 33,278,321,166	Rp 20,166,061,081	1.6502
	2019	Rp 37,973,876,818	Rp 16,654,963,274	2.2800
	2020	Rp 19,404,955,562	Rp 24,273,678,406	0.7994
	2021	Rp 19,325,367,668	Rp 19,204,829,670	1.0063
	2022	Rp 17,677,040,107	Rp 23,685,508,054	0.7463

Lampiran 3
Hasil Perhitungan NPM

Kode Perusahaan	Tahun	Lab Bersih Tahun Berjalan		Penjualan		NPM
BPTR	2018	Rp	14,431,335,188	Rp	132,167,476,386.00	0.1092
	2019	Rp	8,108,255,688	Rp	162,596,163,771.00	0.0499
	2020	Rp	3,116,278,755	Rp	162,257,365,449.00	0.0192
	2021	Rp	11,394,308,741	Rp	212,042,439,331.00	0.0537
	2022	Rp	18,111,128,222	Rp	333,909,938,076.00	0.0542
NELLY	2018	Rp	52,706,695,105	Rp	236,020,877,647.00	0.2233
	2019	Rp	52,308,257,677	Rp	250,170,826,551.00	0.2091
	2020	Rp	43,908,458,385	Rp	230,662,117,776.00	0.1904
	2021	Rp	51,377,147,797	Rp	199,312,722,588.00	0.2578
	2022	Rp	126,339,890,729	Rp	309,603,262,557.00	0.4081
AKSI	2018	Rp	26,414,936,853	Rp	319,106,290,160.00	0.0828
	2019	Rp	4,166,768,381	Rp	474,271,493,696.00	0.0088
	2020	Rp	3,017,800,150	Rp	521,617,491,481.00	0.0058
	2021	Rp	24,160,668,230	Rp	479,636,030,718.00	0.0504
	2022	Rp	46,809,308,033	Rp	484,127,494,223.00	0.0967
ASSA	2018	Rp	143,508,652,753	Rp	1,862,945,638,339.00	0.0770
	2019	Rp	110,402,454,046	Rp	2,329,565,792,542.00	0.0474
	2020	Rp	87,147,720,192	Rp	3,037,359,367,967.00	0.0287
	2021	Rp	142,627,862,504	Rp	5,088,094,179,374.00	0.0280
	2022	Rp	103,020,487,343	Rp	5,870,093,882,006.00	0.0176
SDMU	2018	-Rp	26,357,167,724	Rp	102,990,754,237.00	-0.2559
	2019	-Rp	36,289,342,808	Rp	106,273,588,474.00	-0.3415
	2020	-Rp	42,444,652,986	Rp	89,009,501,417.00	-0.4769
	2021	-Rp	9,430,957,578	Rp	82,622,335,649.00	-0.1141
	2022	Rp	3,062,226,427	Rp	86,372,396,655.00	0.0355
LRNA	2018	-Rp	29,874,068,816	Rp	102,242,420,595	-0.2922
	2019	-Rp	6,857,140,631	Rp	124,579,469,969	-0.0550
	2020	-Rp	43,027,059,389	Rp	65,046,772,361	-0.6615
	2021	-Rp	26,466,832,753	Rp	70,200,908,124	-0.3770
	2022	-Rp	21,311,924,827	Rp	93,102,920,936	-0.2289

Lampiran 4

Hasil Perhitungan Pertumbuhan Laba

Kode Perusahaan	Tahun	Laba Bersih Tahun Berjalan		Laba Bersih Tahun Sebelumnya		Laba Bersih New	PL
BPTR	2018	Rp	14,431,335,188	Rp	92,667,644,271	-Rp 78,236,309,083	-0.8443
	2019	Rp	8,108,255,688	Rp	14,431,335,188	-Rp 6,323,079,500	-0.4381
	2020	Rp	3,116,278,755	Rp	8,108,255,688	-Rp 4,991,976,933	-0.6157
	2021	Rp	11,394,308,741	Rp	3,116,278,755	Rp 8,278,029,986	2.6564
	2022	Rp	18,111,128,222	Rp	11,394,308,741	Rp 6,716,819,481	0.5895
NELLY	2018	Rp	52,706,695,105	Rp	24,247,184,090	Rp 28,459,511,015	1.1737
	2019	Rp	52,308,257,677	Rp	52,706,695,105	-Rp 398,437,428	-0.0076
	2020	Rp	43,908,458,385	Rp	52,308,257,677	-Rp 8,399,799,292	-0.1606
	2021	Rp	51,377,147,797	Rp	43,908,458,385	Rp 7,468,689,412	0.1701
	2022	Rp	126,339,890,729	Rp	51,377,147,797	Rp 74,962,742,932	1.4591
AKSI	2018	Rp	26,414,936,853	Rp	14,736,271,826	Rp 11,678,665,027	0.7925
	2019	Rp	4,166,768,381	Rp	26,414,936,853	-Rp 22,248,168,472	-0.8423
	2020	Rp	3,017,800,150	Rp	4,166,768,381	-Rp 1,148,968,231	-0.2757
	2021	Rp	24,160,668,230	Rp	3,017,800,150	Rp 21,142,868,080	7.0061
	2022	Rp	46,809,308,033	Rp	24,160,668,230	Rp 22,648,639,803	0.9374
ASSA	2018	Rp	143,508,652,753	Rp	103,198,205,263	Rp 40,310,447,490	0.3906
	2019	Rp	110,402,454,046	Rp	143,508,652,753	-Rp 33,106,198,707	-0.2307
	2020	Rp	87,147,720,192	Rp	110,402,454,046	-Rp 23,254,733,854	-0.2106
	2021	Rp	142,627,862,504	Rp	87,147,720,192	Rp 55,480,142,312	0.6366
	2022	Rp	103,020,487,343	Rp	142,627,862,504	-Rp 39,607,375,161	-0.2777
SDMU	2018	-Rp	26,357,167,724	-Rp	37,494,784,262	Rp 11,137,616,538	-0.2970
	2019	-Rp	36,289,342,808	-Rp	26,357,167,724	-Rp 9,932,175,084	0.3768
	2020	-Rp	42,444,652,986	-Rp	36,289,342,808	-Rp 6,155,310,178	0.1696
	2021	-Rp	9,430,957,578	-Rp	42,444,652,986	Rp 33,013,695,408	-0.7778
	2022	Rp	3,062,226,427	-Rp	9,430,957,578	Rp 12,493,184,005	-1.3247
LRNA	2018	-Rp	29,874,068,816	-Rp	38,469,826,878	Rp 8,595,758,062	-0.2234
	2019	-Rp	6,857,140,631	-Rp	29,874,068,816	Rp 23,016,928,185	-0.7705
	2020	-Rp	43,027,059,389	-Rp	6,857,140,631	-Rp 36,169,918,758	5.2748
	2021	-Rp	26,466,832,753	-Rp	43,027,059,389	Rp 16,560,226,636	-0.3849
	2022	-Rp	21,311,924,827	-Rp	26,466,832,753	Rp 5,154,907,926	-0.1948

Lampiran
Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2018-2022

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan	Tanggal IPO
1	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	26 Mar 1990
2	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	11 Okt 2012
3	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	13 Jul 2001
4	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.	12 Nov 2012
5	BIRD	Blue Bird Tbk.	05 Nov 2014
6	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.	08 Des 1994
7	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	11 Feb 2011
8	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	15 Apr 2014
9	MIRA	Mitra International Resources	30 Jan 1997
10	MITI	Mitra Investindo Tbk.	16 Jul 1997
11	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.	12 Jul 2011
12	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	05 Jul 1999
13	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.	02 Nov 2012
14	TMAS	Temas Tbk.	09 Jul 2003
15	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	31 Mei 2007
16	HELI	Jaya Trishindo Tbk.	27 Mar 2018
17	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.	23 Mei 2018
18	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.	28 Jun 2018
19	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.	09 Jul 2018
20	SAPX	Satria Antarana Prima Tbk.	03 Okt 2018
21	DEAL	Dewata Freightinternational Tb	11 Nov 2018
22	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.	21 Feb 2019
23	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.	01 Jul 2019
24	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk.	29 Jan 2020
25	HAIS	Hasnur Internasional Shipping	01 Sep 2021
26	ELPI	Pelayaran Nasional Ekalya Purn	08 Agt 2022

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan	Tanggal IPO
27	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.	20 Jul 2020
28	TRJA	Transkon Jaya Tbk.	27 Agt 2020
29	SAFE	Steady Safe Tbk	15 Agt 1994
30	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk.	10 Des 2013
31	HATM	Habco Trans Maritima Tbk.	26 Jul 2022
32	RCCC	Utama Radar Cahaya Tbk.	02 Agt 2022