

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Seiring dengan perkembangan tatanan perekonomian global dalam ranah sistem ekonomi pasar bebas, perusahaan-perusahaan kini semakin giat untuk terus meningkatkan daya saing mereka. Tidak terkecuali untuk subsektor transportasi dan logistik yang memiliki peranan penting di dalam kehidupan masyarakat. Indonesia, sebagai negara kepulauan, sangat bergantung pada layanan transportasi untuk menghubungkan berbagai wilayah dan menjadikan transportasi sebagai elemen krusial dalam mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat dan pembangunan ekonomi negara secara keseluruhan (A. N. Sari et al., 2020). Logistik juga menjadi peran utama yang mendukung pergerakan manufaktur dan marketing. Dikarenakan prosesnya ini, maka logistik sangat erat kaitannya dengan transportasi.

Pemanfaatan sumber daya dalam perusahaan transportasi dan logistik berkontribusi pada mobilitas manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya, dengan bantuan kendaraan yang dioperasikan baik oleh tenaga manusia maupun mesin. Berbagai jenis angkutan transportasi digunakan, termasuk darat, laut, dan udara, yang semuanya memiliki peran penting dalam menghubungkan berbagai wilayah seperti daerah bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran, dan daerah pemukiman. Oleh karena itu, Indonesia memerlukan investasi besar dalam infrastruktur karena luasnya wilayah negara ini.

Dewasa ini, banyak perusahaan yang diklasifikasikan sebagai perusahaan transportasi, meskipun sebenarnya mereka adalah perusahaan teknologi yang menyediakan aplikasi untuk memenuhi kebutuhan transportasi konsumennya. Kehadiran perusahaan-perusahaan semacam ini menjadi ancaman baru bagi perusahaan transportasi tradisional yang sudah lama beroperasi, dan memaksa mereka untuk mengejar ketertinggalan dan menyeimbangkan posisinya dengan persaingan baru. Namun, untuk tetap bertahan dalam persaingan ini, diperlukan investasi yang cukup besar.

Berbagai perkembangan ini membuka potensi bisnis yang luas, memungkinkan peningkatan permintaan konsumen yang signifikan, dan menarik minat investor untuk berpartisipasi dalam industri ini. Situasi ini mendorong sektor transportasi dan logistik untuk terus berinovasi guna menyajikan layanan terbaik yang diberikan kepada masyarakat, dengan harapan dapat meningkatkan laba perusahaan. Laba yang dihasilkan oleh perusahaan tentunya sangat penting, dikarenakan dengan adanya laba maka perusahaan dapat mencapai kesuksesan serta keberhasilan dalam dunia persaingan. Perubahan laba yang terjadi dalam presentase kenaikan laba perusahaan disebut dengan pertumbuhan laba.

Pertumbuhan laba menurut (Al-Vionita & Asyik, 2020) dalam (Amanda & Erinos, 2023) dapat diinterpretasikan sebagai indikator untuk menilai keberhasilan kinerja suatu perusahaan, yang digunakan sebagai ukuran untuk mengukur penurunan atau peningkatan persentase laba perusahaan. Dengan melakukan analisis ini, kita dapat memahami seberapa besar pertumbuhannya, apakah

mengalami peningkatan atau penurunan, yang akan tercermin dalam laporan keuangan perusahaan.

Menurut (Hamidah, 2019) beberapa elemen yang memengaruhi pertumbuhan laba melibatkan hal-hal berikut:

1. Jumlah laba yang tetap dan ditanam kembali oleh perusahaan.
2. Rasio keuangan.
3. Tingkat inflasi.

Salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba dalam penelitian ini adalah rasio lancar (CR). *Current Ratio* atau Rasio Lancar menurut (Malik et al., 2023) adalah rasio yang digunakan untuk mengevaluasi kemampuan suatu perusahaan dalam menyelesaikan kewajiban jangka pendek atau utang yang akan segera jatuh tempo, dengan menggunakan aset lancar yang tersedia. Selain itu, tingkat CR yang tinggi juga mencerminkan keadaan positif perusahaan, dimana menunjukkan bahwa perusahaan tersebut memiliki jumlah uang kas yang lebih besar dibandingkan dengan tingkat kebutuhannya.

Faktor lain yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba selain rasio lancar adalah rasio hutang (DER). *Debt to Equity Ratio* atau Rasio Hutang merupakan salah satu kunci rasio keuangan dalam evaluasi kondisi suatu perusahaan yang membandingkan jumlah hutang dengan ekuitas dalam suatu perusahaan. Rasio Hutang digunakan untuk menilai posisi keuangan perusahaan, keberhasilannya dalam mencapai keseimbangan antara ekuitas dan hutang sangat penting. Semakin tinggi nilai DER mengindikasikan bahwa total ekuitas perusahaan semakin besar,

yang sejalan dengan peningkatan penggunaan utang sebagai sumber pendanaan dan ketergantungan yang lebih besar pada sumber dana eksternal. Ketergantungan yang tinggi pada pihak luar dapat meningkatkan risiko dan beban yang harus ditanggung oleh kreditur, sehingga dapat mengurangi minat dari kreditur atau investor untuk menginvestasikan modal dalam perusahaan tersebut (Sugeng, 2017).

Kemudian, faktor lain yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba selain rasio lancar dan rasio hutang adalah rasio perputaran total aset (TATO). Menurut (Prima & Ismawati, 2019) *Total Assets Turnover* atau Rasio Perputaran Total Aset merupakan salah satu rasio aktivitas yang mengindikasikan efisiensi penggunaan total aset perusahaan dalam mencapai volume penjualan tertentu. Semakin tinggi nilai TATO, menandakan penggunaan aset secara lebih efisien dalam menghasilkan pendapatan atau penjualan.

Beberapa bukti empiris mengenai pengaruh Rasio Lancar (CR) terhadap Pertumbuhan Laba tentunya menunjukkan hasil yang berbeda-beda. Menurut (Hajering & Muslim, 2022) Rasio Lancar (CR) secara parsial berpengaruh positif terhadap Pertumbuhan Laba, karena rasio lancar memberikan gambaran tentang kondisi likuiditas sebuah perusahaan. Apabila CR tinggi, menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kemampuan yang lebih besar untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan aset lancar, sehingga mengurangi risiko gagal bayar dan meningkatkan keyakinan dari investor maupun kreditur. Hal ini dapat memberikan dampak positif bagi efisiensi operasional dan pertumbuhan laba, karena perusahaan yang likuid biasanya memiliki fleksibilitas finansial untuk memanfaatkan peluang bisnis yang dapat mengarah pada peningkatan laba.

Penelitian yang berbeda dilakukan oleh (Aisyah & Widhiastuti, 2021) yang menjelaskan bahwa Rasio Lancar (CR) berpengaruh negatif terhadap Pertumbuhan Laba. mereka menyatakan bahwa rasio ini mungkin tidak selalu menunjukkan seberapa efektif perusahaan menggunakan aset lancarnya. rasio lancar yang tinggi bisa menandakan bahwa perusahaan menyimpan terlalu banyak aset lancar yang tidak dikelola dengan baik, dan bisa menjadi indikasi kurangnya investasi atau manajemen yang kurang efisien. Hal ini menandakan bahwa perusahaan memiliki kelebihan stok atau terlalu banyak piutang, yang dapat merugikan aliran kas dan akhirnya mempengaruhi pertumbuhan laba. Oleh karena itu, faktor-faktor lain seperti manajemen yang efektif, struktur modal yang sehat, dan strategi bisnis yang tepat juga berperan dalam menentukan pertumbuhan laba, bukan hanya rasio lancar saja.

Selanjutnya, beberapa bukti empiris mengenai pengaruh Rasio Hutang (DER) terhadap Pertumbuhan Laba tentunya menunjukkan hasil yang berbeda-beda. Menurut (Damayanti & Erdkhadifa, 2023) Rasio Hutang (DER) secara parsial berpengaruh negatif terhadap Pertumbuhan Laba, karena rasio ini mungkin tidak selalu mencerminkan pengelolaan keuangan yang efisien. Perusahaan dengan tingkat rasio hutang yang tinggi bisa saja mengalami beban bunga dan biaya pinjaman yang besar, yang dapat mengurangi laba. Selain itu, faktor eksternal seperti kondisi pasar dan suku bunga dapat mempengaruhi pengaruh utang terhadap profitabilitas, yang membuat rasio ini kurang dapat diandalkan sebagai indikator pertumbuhan laba.

Penelitian yang berbeda dilakukan oleh (Simorangkir et al., 2021) yang menjelaskan bahwa Rasio Hutang (DER) berpengaruh positif terhadap Pertumbuhan Laba, karena rasio ini bisa menunjukkan seberapa jauh perusahaan memanfaatkan leverage keuangan untuk meningkatkan keuntungan. perusahaan dengan rasio hutang yang tinggi mungkin memiliki akses ke lebih banyak modal untuk mendanai ekspansi, yang pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan laba. Dengan memanfaatkan utang untuk mendukung investasi dan memperluas operasi, perusahaan bisa meraih tingkat pengembalian yang lebih tinggi dibandingkan jika hanya menggunakan modal ekuitas. Oleh sebab itu, rasio hutang bisa menjadi indikator yang bermanfaat untuk memahami strategi keuangan perusahaan dan kaitannya dengan pertumbuhan laba.

Beberapa bukti empiris mengenai pengaruh Rasio Perputaran Total Aset (TATO) terhadap Pertumbuhan Laba juga menunjukkan hasil yang berbeda-beda. Menurut (Nasution & Sitorus, 2022) menyimpulkan bahwa Rasio Perputaran Total Aset (TATO) berpengaruh positif terhadap Pertumbuhan Laba. Jika rasio perputaran total aset tinggi, itu berarti perusahaan efektif dalam memanfaatkan aset untuk menghasilkan pendapatan, yang dapat meningkatkan pertumbuhan laba. efisiensi ini bisa menjadi tanda manajemen yang baik, strategi operasi yang efektif, dan aliran pendapatan yang stabil.

Penelitian yang berbeda dilakukan oleh (Damayanti & Erdkhadifa, 2023), yang menjelaskan bahwa Rasio Perputaran Total Aset (TATO) berpengaruh negatif terhadap Pertumbuhan Laba karena walaupun rasio ini menunjukkan efisiensi dalam penggunaan aset, hal itu mungkin tidak selalu berkaitan langsung dengan

profitabilitas. Perusahaan dengan tingkat TATO yang tinggi bisa saja berada di industri dengan margin keuntungan yang rendah, sehingga meskipun pendapatannya besar, keuntungannya tetap relatif kecil. Selain itu, faktor eksternal seperti kondisi ekonomi, persaingan pasar, dan biaya operasional dapat berdampak signifikan pada pertumbuhan laba, sehingga rasio perputaran total aset tidak selalu memberikan gambaran yang akurat tentang pertumbuhan laba.

Temuan penelitian lain mengenai pengaruh dari antar variabel bebas, yaitu pengaruh Rasio Lancar (CR) terhadap Rasio Hutang (DER) yang dilakukan oleh (Purba et al., 2020) menjelaskan bahwa Rasio Lancar (CR) berpengaruh positif terhadap Rasio Hutang (DER) dikarenakan perusahaan memilih untuk menggunakan hutang tambahan untuk mendanai ekspansi atau proyek lainnya. Dalam beberapa kasus, perusahaan mungkin menggunakan hutang tambahan sebagai strategi untuk pertumbuhan, yang pada akhirnya dapat menyebabkan peningkatan rasio hutang meskipun rasio lancar tinggi.

Sedangkan penelitian (Zulkarnain, 2020) menyatakan bahwa Rasio Lancar (CR) berpengaruh negatif terhadap Rasio Hutang (DER). Hal ini mungkin terjadi karena perusahaan dengan rasio lancar tinggi memiliki lebih banyak aset lancar dibandingkan dengan kewajiban jangka pendeknya, serta mengurangi kebutuhan akan hutang tambahan. Dengan likuiditas yang tinggi, perusahaan memiliki kemampuan finansial yang lebih baik untuk memenuhi kewajiban tanpa bergantung pada pinjaman tambahan. Oleh karena itu, semakin tinggi rasio lancar, semakin rendah kemungkinan perusahaan menggunakan hutang tambahan, yang pada gilirannya dapat menyebabkan penurunan rasio hutang.

Selain itu, terdapat penelitian lain mengenai Rasio Perputaran Total Aset (TATO) terhadap Rasio Hutang (DER). (Fitria & Yuniati, 2020) menyatakan bahwa Rasio Perputaran Total Aset (TATO) berpengaruh positif terhadap Rasio Hutang (DER), karena efisiensi yang lebih tinggi dalam penggunaan aset mungkin mendorong perusahaan untuk meningkatkan pendapatannya. Namun, untuk memperluas operasi atau mendanai proyek baru yang dihasilkan dari efisiensi tersebut, perusahaan mungkin perlu bergantung lebih banyak pada hutang. Dengan kata lain, meskipun TATO yang tinggi menunjukkan penggunaan aset yang efisien, hal ini juga dapat mendorong perusahaan untuk mendapatkan lebih banyak hutang guna mendukung pertumbuhan atau investasi tambahan. Akibatnya, hal ini dapat meningkatkan rasio hutang mereka.

Sedangkan (William, 2022) menyatakan bahwa Rasio Perputaran Total Aset (TATO) berpengaruh negatif terhadap Rasio Hutang (DER) karena perusahaan yang mampu memperoleh pendapatan yang lebih tinggi dari aset yang dimilikinya tanpa harus meningkatkan tingkat hutangnya akan memiliki tingkat rasio hutang yang rendah. Dengan kata lain, TATO yang tinggi menunjukkan efisiensi dalam pemanfaatan aset untuk menghasilkan pendapatan, yang dapat mengurangi kebutuhan untuk menggunakan hutang tambahan.

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) sektor transportasi dan logistik sangat berperan penting dalam perekonomian Indonesia mengingat pada tahun 2022, subsektor transportasi diprediksi akan memiliki kontribusi sebesar Rp 130,4 triliun atau tumbuh sebesar 0,71% terhadap PDB Indonesia. Subsektor logistik, yang meliputi pengangkutan, pengelolaan pergudangan, dan freight forwarding,

diprediksi akan memiliki kontribusi sebesar Rp 127,2 triliun atau berkontraksi 5,54% terhadap PDB Indonesia pada tahun 2022. Meskipun subsektor logistik mengalami kontraksi, secara keseluruhan sektor transportasi dan logistik tetap memiliki prospek yang cerah dan menjadi salah satu sektor penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk meneliti subsektor transportasi dan logistik.

Berikut ini dapat dilihat pada Tabel 1.1 perkembangan dari nilai Pertumbuhan Laba, Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER), Dan Rasio Perputaran Total Aset (TATO) pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.

Tabel 1. 1 Data Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER), Rasio Perputaran Total Aset (TATO) dan Pertumbuhan Laba Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2018-2022

No	Nama Perusahaan	Tahun	CR (%)	KET	DER (%)	KET	TATO (X)	KET	PL (%)	KET
			↑		↓		↑		↑	
1	PT. Adi Sarana Armada Tbk (ASSA)	2018	46,67		256,86		0,46		37,69	
		2019	52,61	↑	262,38	↑	0,48	↑	-35,59	↓
		2020	43,68	↓	259,26	↓	0,59	↑	-30,26	↑
		2021	89,77	↑	241,66	↓	0,84	↑	149,75	↑
		2022	86,22	↓	194,17	↓	0,81	↓	-97,68	↓
2	PT. Blue Bird Tbk (BIRD)	2018	174,28		32,10		0,61		-1,65	
		2019	124,59	↓	37,28	↑	0,55	↓	-33,37	↓
		2020	194,04	↑	38,54	↑	0,28	↓	-161,04	↓
		2021	241,84	↑	28,18	↓	0,34	↑	-92,89	↑
		2022	151,91	↓	28,83	↓	0,52	↑	-23,14	↓
3		2018	16,39		-454,67		1,49		76,82	

No	Nama Perusahaan	Tahun	CR (%)	KET	DER (%)	KET	TATO (X)	KET	PL (%)	KET
			↑		↓		↑		↑	
	PT. Air Asia Indonesia Tbk (CMPP)	2019	47,62	↑	1192,78	↑	2,57	↑	-82,65	↓
		2020	3,48	↓	-310,55	↓	0,26	↓	1650,41	↑
		2021	2,51	↓	-198,91	↑	0,12	↓	-14,86	↓
		2022	3,86	↑	-178,60	↑	0,71	↑	-29,78	↓
4	PT. Garuda Indonesia Tbk (GIAA)	2018	103,13		651,73		1,04		7,26	
		2019	115,13	↑	664,82	↑	1,03	↓	-80,53	↓
		2020	66,63	↓	-655,32	↓	0,14	↓	5457,10	↑
		2021	43,73	↓	-217,72	↑	0,19	↑	68,54	↓
		2022	47,66	↑	-506,16	↓	0,34	↑	-189,52	↓
5	PT. Buana Lintas Lautan Tbk (BULL)	2018	132,43		70,25		0,26		32,63	
		2019	153,78	↑	94,65	↑	0,18	↓	42,76	↑
		2020	100,10	↓	136,55	↑	0,23	↑	54,43	↑
		2021	38,64	↓	441,45	↑	0,30	↑	-804,86	↓
		2022	65,70	↑	216,47	↓	0,30	↑	-118,79	↑
6	PT. TEMAS Tbk (TMAS)	2018	43,00		165,33		0,59		-77,47	
		2019	52,84	↑	176,05	↑	0,55	↓	-99,16	↓
		2020	45,43	↓	216,86	↑	0,51	↓	5150,66	↑
		2021	114,17	↑	162,75	↓	0,58	↑	11641,71	↑
		2022	127,77	↑	97,88	↓	0,83	↑	70,30	↓

Sumber: www.idx.co.id, data diolah (2024)

Keterangan:

↑ = Mengalami Kenaikan

↓ = Mengalami Penurunan

= Gap Empiris X₁ terhadap Y

= Gap Empiris X₂ terhadap Y

= Gap Empiris X₃ terhadap Y

Berdasarkan Tabel 1.1, dapat dilihat perbandingan Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER), Rasio Perputaran Total Aset (TATO) dan Pertumbuhan Laba mengalami fluktuasi (naik-turun) di setiap tahunnya. Dari fenomena tersebut, terlihat adanya data yang tidak sesuai dengan teori yang ada. Dengan kata lain,

terdapat ketidaksesuaian antara teori dan fakta yang terjadi di Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

Pada tahun 2019, dapat dilihat bahwa nilai rasio lancar (CR) di setiap perusahaan terus meningkat, namun di tahun yang sama terjadi penurunan laba yang signifikan. Menurut artikel yang dilansir (www.bisnisnews.id, 2019) pada tahun tersebut terjadi pertumbuhan nilai sektor transportasi dan logistik Indonesia yang didorong oleh berbagai faktor, seperti peningkatan permintaan domestik dan ekspor, serta investasi infrastruktur yang terus meningkat yang tentunya dapat menghasilkan lebih banyak kas dan aset lancar perusahaan.

Kemudian, Wakil Ketua Kamar Dagang dan Industri (Kadin) bidang transportasi, Carmelita Hartato, mengidentifikasi berbagai hambatan dalam sektor transportasi dan logistik yang berkontribusi terhadap penurunan laba ini. Faktor yang dapat mempengaruhi penurunan laba ini anatara lain dikarenakan oleh suku bunga atau *interest rate* yang masih tinggi, serta terbatasnya penggunaan kapal dalam negeri dan luar negeri akibat kebijakan internasional (www.bisnitempo.co, 2019).

Selain itu, Menurut Carmelita Hartato, industri transportasi dan logistik ini juga terkendala oleh perlambatan ekonomi global yang mempengaruhi perdagangan internasional. Tantangan lainnya datang dari tingginya biaya logistik nasional yang jauh lebih mahal dibandingkan dengan negara-negara Asia lainnya, yang disebabkan oleh pembangunan infrastruktur logistik yang belum optimal di

Indonesia. Rendahnya peringkat kinerja infrastruktur logistik Indonesia dibandingkan dengan negara lain menjadi bukti dari permasalahan ini. Walaupun sektor ini diproyeksikan untuk terus tumbuh, kinerjanya ke depan kemungkinan akan menjadi lebih sulit. Ketidakstabilan global akibat perang dagang juga memperparah situasi dan berpotensi berdampak buruk pada perekonomian domestik Indonesia (www.bisnis.tempo.co, 2019).

Pada tahun 2020, dapat dilihat bahwa rasio lancar (CR) di setiap perusahaan terus mengalami penurunan karena pada tahun tersebut menjadi tahun yang penuh gejolak bagi industri transportasi dan logistik di seluruh dunia, termasuk Indonesia. Pandemi Covid-19 membawa disrupsi signifikan pada rantai pasokan global, pembatasan mobilitas, dan penurunan permintaan secara keseluruhan (kontan.co.id, 2020).

Kemudian, pertumbuhan laba sektor transportasi dan logistik pada tahun yang sama meningkat cukup signifikan. Fenomena ini tentunya cukup mengejutkan, mengingat banyak sektor di tahun 2020 mengalami penurunan laba yang signifikan akan tetapi sektor transportasi dan logistik menunjukkan ketangguhan dan kemampuannya untuk beradaptasi dengan situasi baru serta terus berupaya mengoptimalkan langkah-langkah pemulihan kinerja di tengah pandemi Covid-19.

Hal ini dapat dibuktikan dengan meningkatnya pertumbuhan laba PT. ASSA dikarenakan adanya peningkatan pendapatan sebesar 68% *year-on-year*. Seperti yang dilansir oleh (market.bisnis.com, 2021) peningkatan pendapatan ini

disebabkan oleh beberapa faktor termasuk ekspansi bisnis yang dilakukan oleh PT ASSA. Selain itu, peningkatan pendapatan ini terjadi karena PT ASSA terus mengembangkan berbagai inisiatif baru yang mengarah ke sharing economy dan bisnis berbasis teknologi diseluruh pilar bisnis ASSA. Hal ini termasuk persiapan lelang kendaraan secara online, pengembangan aplikasi ShareCar, dan penguatan Caroline sebagai platform jual beli mobil secara online.

PT. Garuda Indonesia Tbk (GIAA) juga mencatat peningkatan laba yang cukup signifikan pada tahun 2020 dibandingkan tahun sebelumnya. Menurut Direktur Utama Garuda, Irfan Setiাপutra, menyatakan bahwa perusahaan terus berupaya mengoptimalkan kinerja di tengah tekanan akibat pandemi Covid-19. Salah satu langkah yang dilakukan adalah menyelaraskan strategi dengan momentum pertumbuhan sektor ekspor nasional, dengan memaksimalkan pangsa pasar angkutan logistik. Langkah ini sesuai dengan proyeksi pertumbuhan sektor ekspor nasional yang diperkirakan terus meningkat. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa trafik ekspor Indonesia terus meningkat, tentunya memberikan peluang bagi Garuda untuk mengoptimalkan lini bisnis penunjang, mengingat perusahaan ini juga berfokus pada bisnis kargo dan charter. Bisnis kargo menunjukkan pertumbuhan yang signifikan, dengan angkutan kargo udara mencapai 99% dari performa pra-pandemi pada akhir tahun 2020 (www.cnbcindonesia.com, 2021).

Kemudian di tahun yang sama PT. Buana Lintas Lautan Tbk (BULL) mencatat peningkatan laba yang signifikan dari tahun ke tahun. Menurut Krisnanto Tedjaprawira, Sekretaris Perusahaan PT. Buana Lintas Lautan, laba bersih pada

tahun 2020 meningkat hingga 3,5 kali lipat dibandingkan tahun sebelumnya. Pertumbuhan laba ini dipicu oleh peningkatan pendapatan yang terjadi karena penambahan 3 kapal besar baru oleh BULL. Dengan demikian, total armada perusahaan menjadi 33 kapal dengan total kapasitas sebesar 2,3 juta DWT. Selain itu, kinerja BULL juga didukung oleh dampak positif dari pandemi Covid-19. Krisnanto mengungkapkan bahwa pandemi ini meningkatkan permintaan tambahan untuk kapal tanker minyak secara signifikan, yang juga mengakibatkan peningkatan tarif kapal tanker internasional (www.bisnis.com, 2020).

Selanjutnya PT Temas Tbk (TMAS) pada tahun 2020 mengalami pertumbuhan laba yang signifikan ditengah adanya pandemi Covid-19. Lonjakan laba tersebut disebabkan oleh peningkatan pendapatan perusahaan dan laba dari pelepasan aset tetap PT Temas Tbk. Menurut Direktur TMAS, Harry Haryanto, peningkatan pendapatan tersebut terjadi karena peningkatan volume penjualan sekitar 12 persen dan kenaikan tarif pengangkutan kapal domestik sebesar 5 persen. Sebagian besar pendapatan perusahaan masih berasal dari operasional kapal, mencapai 80 persen, sementara sisanya berasal dari jasa penyewaan kontainer dan penjualan lainnya (www.liputan6.com, 2021).

Pada tahun 2022, terdapat tren penurunan yang mencolok dalam rasio hutang (DER) di setiap perusahaan serta rasio perputaran total aset (TATO) mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Hal ini terjadi dikarenakan pada tahun 2022 menjadi tahun pemulihan dan transformasi bagi industri transportasi dan logistik di Indonesia. Dimana pada tahun tersebut sektor logistik dan transportasi di Indonesia mengalami pertumbuhan, yang didorong oleh beberapa

faktor, seperti meningkatnya aktivitas *e-commerce*, dan investasi pemerintah dalam infrastruktur (www.bisnis.com, 2022)

Kemudian, pada tahun 2022 terjadi penurunan laba yang signifikan di berbagai perusahaan subsektor transportasi dan logistik. Fenomena ini disebabkan oleh faktor-faktor lain yang berkontribusi pada penurunan pertumbuhan laba perusahaan. Salah satu faktor yang mengakibatkan terjadinya penurunan laba ini disebabkan oleh meningkatnya harga avtur (*aviation turbine*). Kenaikan avtur ini dipicu oleh beberapa faktor, seperti meningkatnya permintaan global, gangguan pasokan akibat perang di Ukraina, dan fluktuasi nilai tukar rupiah. Kenaikan avtur ini tentunya dapat meningkatkan biaya operasional maskapai penerbangan, yang mengakibatkan penurunan laba atau bahkan kerugian (www.cnbcindonesia.com, 2022).

Faktor lain yang menyebabkan penurunan laba ini karena melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar AS dan anjloknya harga batu bara global. Anjloknya harga energi batu bara disebabkan oleh produksi batu bara yang melonjak dan permintaan batu bara ke pasar global terus menurun yang berimbas pada penurunan pengiriman di sektor transportasi dan logistik. Kedua peristiwa ini tentu saja membawa dampak yang signifikan pada berbagai sektor, termasuk industri transportasi dan logistik yang mengakibatkan meningkatnya biaya operasional perusahaan, mengganggu rantai pasokan dan menekan daya saing perusahaan (www.cnbcindonesia.com, 2023).

Kemudian, turunnya pertumbuhan laba ini disebabkan oleh kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) yang terjadi beberapa kali di sepanjang tahun. Hal ini berdampak pada peningkatan biaya operasional perusahaan, terutama untuk sektor transportasi dan logistik. Seperti yang dilansir (www.cnbcindonesia.com, 2023) kenaikan harga BBM memicu kenaikan biaya logistik dan transportasi, yang pada akhirnya berdampak pada biaya produksi dan distribusi barang. Hal ini tentunya membebani perusahaan dan menekan margin keuntungan mereka. Selain itu, kenaikan harga BBM juga dapat memicu inflasi, yang menyebabkan penurunan daya beli masyarakat. Penurunan daya beli ini dapat berakibat pada penurunan permintaan produk, yang pada akhirnya berdampak pada laba perusahaan.

Berdasarkan permasalahan diatas, adanya ketidaksesuaian hasil penelitian dengan teori dan hasil penelitian terdahulu yang tidak konsisten pada sektor perusahaan yang berbeda, serta untuk memperkuat teori dan hasil penelitian sebelumnya maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam terkait **“Pengaruh Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER), dan Rasio Perputaran Total Aset (TATO), terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Subsektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018- 2022”**.

1.2. Identifikasi dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

1. Pada tahun 2019, rasio lancar (CR) di setiap perusahaan meningkat karena adanya pertumbuhan sektor transportasi dan logistik, yang didorong oleh peningkatan permintaan domestik, ekspor, dan investasi infrastruktur.

Namun, terjadi penurunan laba yang signifikan karena adanya hambatan-hambatan seperti tingginya suku bunga, terbatasnya penggunaan kapal, perlambatan ekonomi global, serta tingginya biaya logistik nasional yang tidak proporsional dengan kinerja infrastruktur.

2. Pada tahun 2020, rasio lancar (CR) di setiap perusahaan terus mengalami penurunan karena gejolak yang disebabkan pandemi Covid-19 dan berdampak pada rantai pasokan global serta penurunan permintaan. Namun, terjadi pertumbuhan laba yang signifikan, karena sektor transportasi dan logistik menunjukkan ketangguhan dan dapat menyesuaikan diri dengan situasi baru dengan mengoptimalkan langkah-langkah pemulihan kinerja di tengah pandemi Covid-19.
3. Pada tahun 2022, rasio hutang (DER) mengalami penurunan yang signifikan dan rasio perputaran total aset (TATO) mengalami peningkatan di setiap perusahaan. Hal ini disebabkan oleh faktor-faktor seperti pemulihan dan transformasi industri, meningkatnya aktivitas *e-commerce*, dan investasi pemerintah dalam infrastruktur. Namun, terjadi penurunan laba yang signifikan karena sejumlah faktor, antara lain meningkatnya harga avtur, melemahnya nilai tukar rupiah, anjloknya harga batu bara global, dan kenaikan harga bahan bakar minyak yang berdampak pada biaya operasional perusahaan, mengurangi margin keuntungan, serta menekan daya beli masyarakat.
4. Berdasarkan fenomena yang terjadi, adanya ketidak konsistenan pengaruh arah pergerakan naik turunnya variabel rasio lancar (CR), rasio hutang

(DER), dan rasio perputaran total aset (TATO) terhadap arah pergerakan naik turunnya pertumbuhan laba yang menyebabkan ketidaksesuaian teori dengan fakta yang terjadi dilapangan pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2022.

1.2.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan di atas dapat dirumuskan permasalahan-permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana perkembangan Rasio Lancar (CR) pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022?
2. Bagaimana perkembangan Rasio Hutang (DER) pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022?
3. Bagaimana perkembangan Rasio Perputaran Total Aset (TATO) pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022?
4. Bagaimana perkembangan Pertumbuhan Laba pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022?
5. Seberapa besar pengaruh Rasio Lancar (CR) terhadap Rasio Hutang (DER) secara parsial pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022?

6. Seberapa besar pengaruh Rasio Perputaran Total Aset (TATO) terhadap Rasio Hutang (DER) secara parsial pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022?
7. Seberapa besar pengaruh Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER), dan Rasio Perputaran Total Aset (TATO) terhadap Pertumbuhan Laba secara parsial dan simultan pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022?

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk memperoleh data dan informasi serta mengetahui seberapa besar pengaruh Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER), Dan Rasio Perputaran Total Aset (TATO), terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018- 2022.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Berdasarkan paparan dalam latar belakang penelitian serta melihat rumusan masalah yang ada, maka tujuan yang ingin dicapai penulis melalui penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui perkembangan Rasio Lancar (CR) pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

2. Untuk mengetahui perkembangan Rasio Hutang (DER) pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
3. Untuk mengetahui perkembangan Rasio Perputaran Total Aset (TATO) pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
4. Untuk mengetahui perkembangan Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
5. Untuk mengetahui besarnya pengaruh Rasio Lancar (CR) terhadap Rasio Hutang (DER) secara parsial pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022.
6. Untuk mengetahui besarnya pengaruh Rasio Perputaran Total Aset (TATO) terhadap Rasio Hutang (DER) secara parsial pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018 – 2022.
7. Untuk mengetahui besarnya pengaruh Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER), dan Rasio Perputaran Total Aset (TATO) terhadap Pertumbuhan Laba secara parsial dan simultan pada perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

1.4. Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Praktis

1. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai tambahan informasi yang berguna bagi perusahaan dalam mengeluarkan kebijakan keuangan sehingga untuk perkembangan selanjutnya menjadi semakin baik.

2. Bagi Investor

Diharapkan dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam penembalian keputusan untuk berinvestasi.

1.4.2 Kegunaan Akademis

Adapun kegunaan penelitian ini adalah dapat bermanfaat secara akademis sebagai berikut :

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman secara teoritis lebih mendalam mengenai pengaruh Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER) dan Rasio Perputaran Total Aset (TATO) terhadap pertumbuhan laba serta mengetahui aplikasinya di kehidupan nyata sehingga dapat menjadi tambahan pengetahuan yang bermanfaat.

2. Bagi Peneliti Lain

Hasil penelitian dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian lebih lanjut mengenai kajian yang sama, yaitu Rasio Lancar (CR), Rasio Hutang (DER) dan Rasio Perputaran Total Aset (TATO) terhadap pertumbuhan laba.

1.5. Lokasi dan Waktu Penelitian

1.5.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan terhadap 6 perusahaan dalam subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2018-2022. Untuk mengumpulkan data dan informasi yang diperlukan dalam penyusunan penelitian ini, penulis melakukan penelitian yang berkaitan dengan data laporan keuangan perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2018-2022. Lokasi perusahaan yang menjadi fokus penelitian ini mencakup:

Tabel 1. 2 Lokasi Penelitian

No	Nama Perusahaan	Alamat Perusahaan
1	PT. Adi Sarana Armada Tbk	Graha Kirana Lt. 6 Jl. Yos Sudarso No. 88 Jakarta Utara 14350, Indonesia
2	PT. Blue Bird Tbk	Jl. Bojong Indah Raya No. 6A Kelurahan Rawa Buaya, Kecamatan Cengkareng Jakarta Barat 11740, Indonesia
3	PT. Air Asia Indonesia Tbk	Jl. Marsekal Suryadarma M1 No. 1, Kel. Selapanjang Jaya, Kec. Neglasari, Kota Tangerang Banten 15127
4	PT. Garuda Indonesia Tbk	Garuda Indonesia Building Jl. Kebon Sirih No.46 Jakarta 10110, Indonesia
5	PT. Buana Lintas Lautan Tbk	Jl. Mega Kuningan Timur Blok C.6 Kav.12A Kawasan Mega Kuningan Jakarta Selatan 12950, Indonesia
6	PT Temas Tbk	Jl. Yos Sudarso (By Pass) Kav. 33, Sunter Jaya, Jakarta 14350, Indonesia

Sumber: data diolah, 2024

Adapun yang dilakukan penulis dalam pengambilan data tersebut yaitu dengan mengakses situs resmi Bursa Efek Indonesia yaitu www.idx.co.id dan www.sahamok.com.

1.5.2 Waktu Penelitian

Berikut merupakan rincian jadwal penelitian sebagai berikut:

Tabel 1. 3 Waktu Penelitian

No	Kegiatan Penelitian	Maret				April				Mei				Juni				Juli				Agustus			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Persiapan Judul			■	■																				
2	Pengajuan Judul					■																			
3	Melakukan Penelitian					■	■																		
4	Mencari Data						■	■																	
5	Membuat Proposal							■	■	■	■	■	■												
6	Seminar												■												
7	Revisi Proposal Penelitian													■											
8	Pengolahan Data													■	■	■	■								
9	Penyusunan Draft Hasil Penelitian																	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Sidang																							■	■

Sumber: data diolah, 2024