

PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO* DAN *TOTAL ASSET TURNOVER* TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2020-2024

(Skripsi)

Oleh

**Ibnu Awaludin
1916051035**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

ABSTRAK

PENGARUH CURRENT RATIO, DEBT TO EQUITY RATIO DAN TOTAL ASSET TURNOVER TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2020-2024

Oleh

Ibnu Awaludin

Perusahaan sektor transportasi dan logistik mengalami fluktuasi kinerja keuangan selama periode 2020-2024 akibat dampak pandemi *Covid-19* dan proses pemulihan ekonomi, sehingga diperlukan analisis terhadap faktor-faktor yang memengaruhi kinerja keuangan perusahaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* terhadap kinerja keuangan yang diproksikan dengan *return on assets* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode analisis regresi data panel. Sampel penelitian terdiri dari 22 perusahaan yang dipilih menggunakan teknik purposive sampling dari total populasi 37 perusahaan, dengan jumlah observasi sebanyak 110 data selama periode pengamatan 2020-2024 berdasarkan laporan keuangan tahunan perusahaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *current ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *return on assets*, *debt to equity ratio* juga tidak berpengaruh signifikan terhadap *return on assets*, sedangkan *total asset turnover* berpengaruh signifikan dengan arah negatif terhadap *return on assets*. Secara simultan, *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan. Kesimpulan penelitian ini menunjukkan bahwa efektivitas penggunaan aset menjadi faktor paling dominan dalam memengaruhi kinerja keuangan dibandingkan likuiditas dan struktur modal pada perusahaan transportasi dan logistik. Saran yang diberikan adalah perusahaan perlu meningkatkan efisiensi penggunaan aset dan pengendalian biaya operasional, serta bagi penelitian selanjutnya disarankan menambahkan variabel lain seperti ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, atau arus kas operasi agar hasil penelitian lebih komprehensif.

Kata kunci: *Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Asset Turnover, Return On Assets, Kinerja Keuangan.*

ABSTRACT

THE EFFECT OF CURRENT RATIO, DEBT TO EQUITY RATIO AND TOTAL ASSET TURNOVER ON FINANCIAL PERFORMANCE AT TRANSPORTATION AND LOGISTICS SECTOR LISTED ON THE IDX IN THE 2020-2024 PERIOD

By

Ibnu Awaludin

Transportation and logistics companies experienced fluctuations in financial performance during the 2020-2024 period due to the impact of the Covid-19 pandemic and the economic recovery process, thus requiring an analysis of the factors influencing company financial performance. This study aims to analyze the effect of the current ratio, debt to equity ratio, and total asset turnover on financial performance, as proxied by return on assets, in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the 2020-2024 period. This study uses a quantitative approach with a panel data regression analysis method. The research sample consisted of 22 companies selected using a purposive sampling technique from a total population of 37 companies, with a total of 110 observations during the 2020-2024 observation period based on the companies' annual financial reports. The results show that the current ratio does not significantly affect return on assets, the debt to equity ratio also does not significantly affect return on assets, while total asset turnover has a significant negative effect on return on assets. Simultaneously, the current ratio, debt to equity ratio, and total asset turnover have a significant effect on company financial performance. The conclusion of this study indicates that asset utilization effectiveness is the most dominant factor influencing financial performance, compared to liquidity and capital structure, in transportation and logistics companies. The recommendations are that companies need to improve asset utilization efficiency and control operational costs. Further research is recommended to include other variables such as company size, sales growth, or operating cash flow for more comprehensive results.

Keywords: Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Asset Turnover, Return On Assets, Financial Performance.

PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO* DAN *TOTAL ASSET TURNOVER* TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2020-2024

Oleh

Ibnu Awaludin

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA ILMU ADMINISTRASI BISNIS**

Pada

**Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

Judul Skripsi

: PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO* DAN *TOTAL ASSET TURNOVER* TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2020-2024

Nama Mahasiswa : **Ibnu Awaludin**

Nomor Pokok Mahasiswa : 1916051035

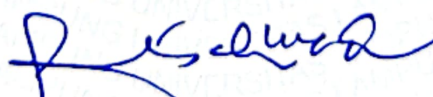
Jurusan : Ilmu Administrasi Bisnis

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. K. Bagus Wardianto, S Sos., M. AB.
NIP. 198001172003121002

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis


Dr. Ahmad Rifa'i, S.Sos., M.Si.
NIP. 197502042000121001

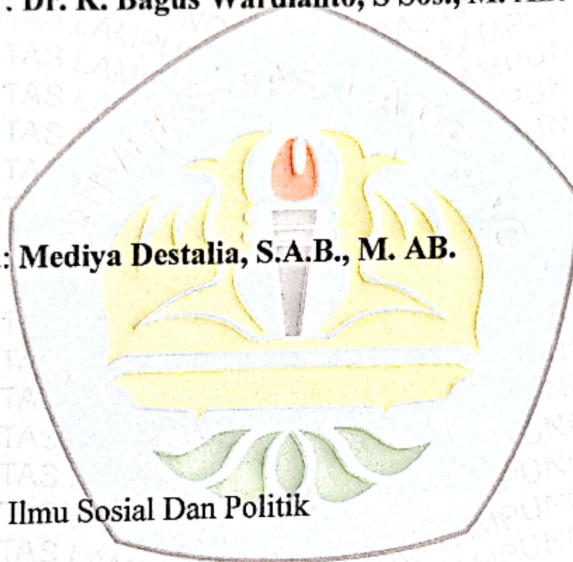
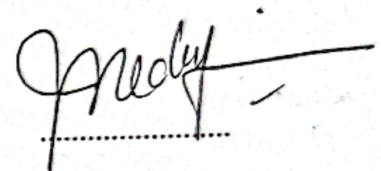
MENGESAHKAN

1. Komisi Penguji


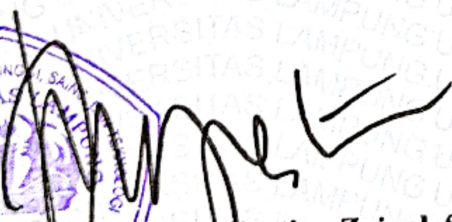
Ketua : Dr. K. Bagus Wardianto, S Sos., M. AB.



Penguji Utama: Mediya Destalia, S.A.B., M. AB.



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik



Prof. Dr. Anna Gustina Zainal, S.Sos., M.Si.
NIP. 197608212000032001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 17 Juni 2026

PERNYATAAN KEASILIAN SKRIPSI

Dengan ini saya mengatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, skripsi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Komisi Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bandar Lampung, 19 Juni 2026
Yang membuat pernyataan,



Ibnu Awaludin
NPM. 1916051035

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Ibnu Awaludin lahir di Jerukgiling, Kecamatan Kaliwungu, pada tanggal 22 Desember 2000 sebagai anak Pertama dari pasangan Bapak Komari dan Ibu Paryatun. Penulis mempunyai satu adik perempuan yang bernama Zahra Amelia. Tumbuh di tengah kesederhanaan dan kehangatan masyarakat menjadi fondasi awal dalam membentuk karakter, kedisiplinan, serta menumbuhkan keberanian untuk bermimpi melampaui batas.

Latar belakang pendidikan yang telah ditempuh oleh penulis yaitu menyelesaikan pendidikan dasar di MIM Way Bungur dan pada tahun 2007-2013. Kemudian melanjutkan pendidikan menengah pertama di SMP Negeri 289 Jakarta pada tahun 2013-2016. Setelah itu penulis melanjutkan pendidikan menengah atas di SMA 92 Jakarta pada tahun 2016-2019. Kemudian pada tahun 2019, penulis melanjutkan pendidikan sebagai mahasiswa Strata satu (S1) Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN).

Selama masa studi, penulis aktif dalam kegiatan akademik dan organisasi mahasiswa. Penulis aktif sebagai anggota Himpunan Mahasiswa Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Kelurahan Cipinang Besar Selatan, Jatinegara dan setelahnya masih di tahun yang sama, penulis melaksanakan Praktik Kerja Lapangan (PKL) di KAP Iwan Siswandi sebagai Junior Auditor.

MOTTO

“Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Maka, setiap luka, perjalanan, dan kegagalan adalah bagian dari cara Allah menuntun manusia menjadi lebih kuat.”

(QS. Al-Insyirah: 5–6)

“Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai kemampuannya. Karena itu, setiap proses yang berat bukan akhir dari perjalanan, melainkan bukti bahwa diri ini masih mampu bertahan dan tumbuh.”

(QS. Al-Baqarah: 286)

“Tidak semua langkah maju terasa mudah, sebab terkadang hidup membuat kita mundur lebih jauh agar belajar berdiri lebih kuat.”

(Olivia Rodrigo)

“Selama masih ada cinta, harapan, dan keyakinan, setiap perjalanan hidup akan selalu menemukan maknanya sendiri.”

(The Beatles)

“Dari perjalanan yang panjang, kehilangan, dan keberanian untuk tetap bertahan, seseorang belajar menemukan arti pulang dan menjadi lebih kuat.”

(Red Hot Chili Peppers)

“Never Lose Your Flame”

(Issues)

“Kebebasan sejati adalah berani memilih jalan sendiri, memperjuangkan mimpi, dan tetap setia pada orang-orang yang dipercaya.”

(Monkey D. Luffy)

PERSEMBAHAN

Bismillahirrahmanirrahim

Alhamdulillah Rabbil 'Alamin

Dengan mengucapkan puji dan syukur kepada Allah SWT atas segala rahmat, nikmat, dan kemudahan yang telah diberikan, karya sederhana ini saya persembahkan kepada orang-orang yang sangat berarti dalam hidup saya:

Kepada kedua orang tua tercinta, yang selalu menjadi sumber doa, kasih sayang, semangat, dan kekuatan dalam setiap langkah hidup saya. Terima kasih atas segala pengorbanan, kesabaran, nasihat, serta dukungan yang tidak pernah berhenti mengiringi perjalanan saya hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

Kepada adik dan keluarga tercinta, terima kasih atas doa, perhatian, dukungan, dan semangat yang selalu diberikan. Kehadiran kalian menjadi bagian penting yang menguatkan saya dalam menghadapi setiap proses, baik dalam masa sulit maupun dalam pencapaian yang membahagiakan.

Kepada teman-teman dan sahabatku, terima kasih atas kebersamaan, bantuan, canda tawa, dan dukungan yang telah diberikan selama masa perkuliahan. Terima kasih telah menjadi tempat berbagi cerita, keluh kesah, serta semangat dalam menyelesaikan perjalanan akademik ini.

Kepada dosen pembimbing dan dosen penguji, saya mengucapkan terima kasih atas ilmu, arahan, masukan, kritik, dan bimbingan yang sangat berarti dalam penyusunan skripsi ini. Segala nasihat dan pembelajaran yang diberikan menjadi bekal berharga bagi saya untuk terus memperbaiki diri.

Kepada almamater tercinta, **Universitas Lampung** tempat saya belajar, tumbuh, dan berproses. Semoga ilmu dan pengalaman yang saya peroleh selama menempuh pendidikan di kampus ini dapat menjadi bekal untuk memberikan manfaat bagi diri sendiri, keluarga, masyarakat, bangsa, dan negara.

Dengan penuh rasa syukur, karya ini saya persembahkan sebagai bentuk terima kasih atas setiap doa, dukungan, dan kasih sayang yang telah mengiringi perjalanan saya hingga sampai pada titik ini.

SANWACANA

uji syukur peneliti panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat, karunia, dan pertolongan-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Pengaruh Current Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turnover terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024.” Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana pada Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung.

Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, dukungan, doa, serta arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

Ibu Prof. Dr. Anna Gustina Zainal, S.Sos., M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, yang telah memberikan dukungan dan fasilitas akademik selama peneliti menempuh pendidikan di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.

Bapak Prof. Dr. Noverman Duardji, M.Si., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kerja Sama Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, yang telah memberikan arahan dan dukungan dalam penyelenggaraan kegiatan akademik di lingkungan fakultas.

Bapak Dr. Arif Sugiono, S.Sos., M.Si., selaku Wakil Dekan Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, yang telah memberikan dukungan dalam kelancaran administrasi dan fasilitas perkuliahan.

Bapak Robi Cahyadi Kurniawan, S.IP., M.A., selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, yang telah memberikan dukungan dalam kegiatan kemahasiswaan dan pengembangan mahasiswa.

Bapak Dr. Ahmad Rifa'i, S.Sos., M.Si., selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, yang telah

memberikan arahan, dukungan, dan kesempatan kepada peneliti untuk menyelesaikan studi di Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis.

Bapak Prasetya Nugeraha, S.A.B., M.Si., selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, yang telah membantu dan memberikan dukungan dalam proses akademik maupun administrasi selama masa studi.

Bapak Dr. K. Bagus Wardianto, S.Sos., M.AB., selaku Dosen Pembimbing Utama, yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membimbing peneliti dengan penuh kesabaran. Terima kasih atas arahan, masukan, nasihat, serta ilmu yang diberikan selama proses penyusunan skripsi ini. Semoga Bapak senantiasa diberikan kesehatan, keberkahan, dan perlindungan oleh Allah SWT.

Ibu Mediya Destalia, S.A.B., M.AB., selaku Dosen Penguji Utama, yang telah memberikan kritik, saran, arahan, dan masukan yang sangat berarti dalam penyempurnaan skripsi ini. Setiap masukan yang diberikan menjadi pembelajaran berharga bagi peneliti dalam memperbaiki kualitas penelitian ini.

Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, yang telah memberikan ilmu, pengalaman, dan pembelajaran berharga selama peneliti menempuh pendidikan. Semoga ilmu yang diberikan menjadi amal jariyah dan bermanfaat bagi peneliti di masa depan.

Seluruh staf dan karyawan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, khususnya di lingkungan Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis, yang telah membantu peneliti dalam proses administrasi akademik selama masa perkuliahan hingga penyusunan skripsi ini.

Kedua orang tua tercinta, yang selalu menjadi sumber doa, kasih sayang, semangat, dan kekuatan bagi peneliti. Terima kasih atas segala pengorbanan, dukungan, kesabaran, dan nasihat yang tidak pernah berhenti diberikan. Doa dan cinta yang tulus dari orang tua menjadi alasan terbesar bagi peneliti untuk terus berjuang hingga sampai pada tahap ini.

Teman-teman dan sahabat peneliti, yang telah menemani perjalanan selama masa perkuliahan, memberikan bantuan, semangat, canda tawa, serta menjadi tempat berbagi cerita dalam suka maupun duka. Terima kasih atas kebersamaan dan dukungan yang telah diberikan selama ini.

Rekan-rekan mahasiswa Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis Universitas Lampung, yang telah menjadi bagian dari perjalanan akademik peneliti. Terima kasih atas kebersamaan, kerja sama, dan pengalaman berharga selama masa studi.

Almamater tercinta, Universitas Lampung, tempat peneliti belajar, tumbuh, dan berproses. Semoga ilmu dan pengalaman yang diperoleh selama menempuh pendidikan di Universitas Lampung dapat menjadi bekal yang bermanfaat bagi peneliti, keluarga, masyarakat, bangsa, dan negara.

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki kekurangan dan keterbatasan. Oleh karena itu, peneliti mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan karya ilmiah ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca, akademisi, peneliti selanjutnya, serta pihak-pihak yang berkepentingan dalam bidang keuangan perusahaan, khususnya pada sektor transportasi dan logistik.

Bandar Lampung, 18 Juni 2026

Peneliti,

Ibnu Awaludin

NPM 1916051035

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR RUMUS	vi
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	12
1.3 Tujuan Penelitian.....	12
1.4 Manfaat Penelitian	13
II. TINJAUAN PUSTAKA	15
2.1 Landasan Teori.....	15
2.1.1 <i>Signaling Theory</i>	15
2.1.2 Kinerja Keuangan.....	15
2.1.3 <i>Return On Assets</i>	16
2.1.4 <i>Current Ratio</i>	17
2.1.5 <i>Debt to Equity Ratio</i>	18
2.1.6 <i>Total Asset Turnover</i>	20
2.2 Penelitian Terdahulu	23
2.3 Model Penelitian	31
2.4 Kerangka Pemikiran	31
2.4.1 Pengaruh <i>Current Ratio</i> Terhadap Kinerja Keuangan.....	32
2.4.2 Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> Terhadap Tingkat Kinerja Keuangan..	33
2.4.3 Pengaruh <i>Total Asset Turnover</i> Terhadap Tingkat Kinerja Keuangan..	34
2.5 Pengembangan Hipotesis.....	38
III. METODE PENELITIAN	40
3.1 Jenis Penelitian.....	40

3.2 PoUpulasi dan Sampel.....	40
3.3 Jenis dan Sumber Data	42
3.4 Teknik Pengumpulan data.....	43
3.5 Definisi Operasional Variabel.....	44
3.5.1 Variabel Bebas.....	45
3.5.2 Variabel Terikat	46
3.6 Metode Analisis Data	47
3.6.1 Analisis Statistik Deskriptif.....	47
3.6.2 Penguji Kelayakan Model.....	47
3.6.3 Uji Asumsi Klasik	48
3.7 Analisis Regresi Berganda.....	49
3.8 Uji Hipotesis	50
3.8.1 Uji t (<i>t test</i>).....	51
3.8.2 Uji Koefisien Determinasi (R^2).....	52
3.8.3 Uji Simultan	53
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	55
4.1 Deskripsi Objek Penelitian	55
4.2 Hasil Analisis Data.....	56
4.2.1 Hasil Uji Statistik Deskriptif.....	56
4.2.2 Analisis Pemilihan Model.....	61
4.2.3 Uji Asumsi Klasik	64
4.2.4 Hasil Analisis Regresi.....	65
4.2.5 Hasil Pengujian Hipotesis.....	68
4.3 Pembahasan	71
4.3.1 Pengaruh <i>Current ratio</i> (CR) terhadap Tingkat Kinerja Keuangan	71
4.3.2 Pengaruh <i>Debt to equity ratio</i> (DER) terhadap Tingkat Kinerja Keuangan.....	73
4.3.3 Pengaruh <i>Total asset turnover</i> (TATO) terhadap Tingkat Kinerja Keuangan.....	75
4.3.4 Pengaruh <i>Current ratio</i> (CR), <i>Debt to equity ratio</i> (DER), <i>Total asset turnover</i> (TATO) terhadap Kinerja Keuangan.....	77
4.4 Keterbatasan Penelitian	78

V. KESIMPULAN DAN SARAN	80
5.1 Kesimpulan.....	80
5.2 Saran.....	82
LAMPIRAN	86

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Gambaran Empiris	4
Tabel 2 Mapping Jurnal.....	23
Tabel 3 mapping berdasarkan kerangka penelitian.....	30
Tabel 4 Daftar Populasi dan Sampel.....	41
Tabel 5 Daftar Sampel Perusahaan	42
Tabel 6 Definisi Operasional	44
Tabel 7 Hasil Uji Statistik Deskriptif.....	56
Tabel 8 Hasil Uji <i>Chow</i>	62
Tabel 9 Hasil Uji <i>Hausman</i>	63
Tabel 10 Hasil Uji Multikolinearitas.....	65
Tabel 11 Hasil Analisis Regresi	66
Tabel 12 Hasil Uji Parsial (<i>t test</i>).....	68
Tabel 13 Hasil Uji (<i>F test</i>)	69
Tabel 14 Hasil Koefisien Determinasi	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Model Penelitian.....	31
Gambar 2 Kerangka Penelitian.....	37

DAFTAR RUMUS

Rumus 1 <i>Current Ratio</i>	45
Rumus 2 <i>Debt to Equity Ratio</i>	45
Rumus 3 <i>Total Assets Turnover</i>	46
Rumus 4 <i>Return On Assets</i>	46
Rumus 5 Persamaan Regresi Linier Berganda	49
Rumus 6 Uji Parsial (<i>t test</i>)	51
Rumus 7 Koefisien Determinasi (R^2).....	52
Rumus 8 Adjusted R^2	53
Rumus 9 Uji Simultan (<i>F test</i>).....	54

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perusahaan pada sektor transportasi dan logistik memiliki peran strategis dalam mendukung aktivitas perekonomian karena sektor ini menjadi penghubung utama dalam distribusi barang, mobilitas masyarakat, perdagangan, dan rantai pasok nasional. Dalam konteks Indonesia, sektor transportasi dan logistik tidak hanya berfungsi sebagai penyedia jasa perpindahan barang dan manusia, tetapi juga menjadi infrastruktur ekonomi yang menentukan kelancaran aktivitas industri lain. Sektor ini berkaitan erat dengan perdagangan, *e-commerce*, manufaktur, ekspor-impor, serta aktivitas konsumsi masyarakat. Oleh karena itu, kondisi keuangan perusahaan transportasi dan logistik menjadi aspek penting untuk diteliti karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menjaga stabilitas operasional, mengelola aset, memenuhi kewajiban, serta menghasilkan laba di tengah perubahan lingkungan ekonomi yang dinamis (Kasmir, 2022). Penelitian mengenai kinerja keuangan pada sektor ini menjadi semakin penting karena periode 2020-2024 merupakan fase yang sangat menentukan, yaitu mencakup masa tekanan pandemi *Covid-19*, pemulihan ekonomi, pertumbuhan *e-commerce*, serta peningkatan kebutuhan distribusi barang dan jasa (Badan Pusat Statistik, 2025).

Kinerja keuangan merupakan gambaran mengenai tingkat keberhasilan perusahaan dalam mengelola sumber daya keuangannya untuk mencapai tujuan perusahaan. Kinerja keuangan dapat dilihat dari kemampuan perusahaan menghasilkan laba, menjaga likuiditas, mengendalikan struktur utang, serta menggunakan aset secara efektif. Dalam penelitian ini, kinerja keuangan dipahami sebagai variabel dependen yang dapat diprosikan dengan *Return on assets* (ROA), karena ROA menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari seluruh aset yang dimiliki. Semakin tinggi ROA, semakin efektif perusahaan dalam memanfaatkan asetnya untuk menghasilkan keuntungan. Kinerja keuangan penting diteliti karena menjadi

dasar penilaian bagi manajemen, investor, kreditur, dan pemangku kepentingan lain dalam mengambil keputusan ekonomi. Investor menggunakan kinerja keuangan sebagai sinyal untuk menilai prospek perusahaan, sedangkan kreditur menggunakannya sebagai dasar untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban. Hal ini sejalan dengan pandangan Maliki dan Ruhiat (2020) bahwa analisis rasio keuangan memiliki hubungan erat dengan penilaian kinerja perusahaan, serta dengan temuan Mutmainnah *et al.* (2024) yang menegaskan bahwa kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik dapat diukur melalui rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas.

Kinerja keuangan penting untuk diteliti karena menjadi salah satu indikator utama dalam menilai sejauh mana perusahaan mampu mengelola sumber daya, menghasilkan laba, memenuhi kewajiban, serta menjaga keberlangsungan usahanya. Dalam perspektif signaling theory, Ross (1977) menyatakan bahwa ketika manajemen memiliki informasi internal yang lebih besar dibandingkan pihak eksternal, keputusan keuangan dan kondisi perusahaan dapat menjadi sinyal bagi pasar. Dalam konteks ini, kinerja keuangan yang baik dapat memberikan sinyal positif kepada investor, kreditur, dan pemangku kepentingan lainnya mengenai prospek, stabilitas, serta kemampuan perusahaan dalam menjalankan kegiatan usahanya. Sebaliknya, kinerja keuangan yang menurun dapat menjadi sinyal adanya permasalahan dalam pengelolaan keuangan, efisiensi operasional, atau strategi bisnis perusahaan.

Secara teoritis, kinerja keuangan penting diteliti karena berkaitan dengan teori sinyal. Teori sinyal menjelaskan bahwa informasi keuangan yang dipublikasikan perusahaan melalui laporan keuangan dapat menjadi sinyal bagi pihak eksternal mengenai kondisi dan prospek perusahaan. Rasio keuangan yang baik memberikan sinyal positif bahwa perusahaan berada dalam kondisi sehat, mampu mengelola aset, serta memiliki kemampuan menghasilkan laba. Sebaliknya, rasio keuangan yang buruk dapat menjadi sinyal negatif mengenai risiko likuiditas, beban utang, atau rendahnya efisiensi operasional. Tresnawati dan Winansih (2024) menjelaskan bahwa laporan keuangan menjadi dasar untuk membaca kinerja perusahaan melalui rasio likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas. Dengan demikian, penelitian mengenai kinerja keuangan tidak hanya penting secara praktis, tetapi

juga secara teoritis karena memperkuat pemahaman mengenai bagaimana informasi rasio keuangan dapat menjelaskan kualitas kinerja perusahaan. Namun, kajian yang secara khusus menguji pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* terhadap kinerja keuangan sektor transportasi dan logistik periode 2020-2024 masih perlu diperkuat, terutama karena periode tersebut mencerminkan perubahan kondisi ekonomi yang ekstrem dan berkelanjutan.

Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa informasi keuangan memiliki peran penting dalam pengambilan keputusan ekonomi. Ball dan Brown (1968) membuktikan bahwa informasi laba akuntansi memiliki keterkaitan dengan nilai pasar perusahaan, sehingga laporan keuangan tidak hanya berfungsi sebagai dokumen administratif, tetapi juga sebagai sumber informasi yang relevan bagi investor. Temuan tersebut memperkuat alasan bahwa kinerja keuangan perlu diteliti karena angka-angka dalam laporan keuangan dapat mencerminkan kondisi perusahaan dan memengaruhi penilaian pihak eksternal terhadap prospek perusahaan.

Selain berkaitan dengan penilaian pasar, penelitian terdahulu juga menunjukkan bahwa rasio keuangan dapat digunakan untuk menilai risiko dan keberlangsungan perusahaan. Beaver (1966) menjelaskan bahwa rasio keuangan dapat digunakan sebagai prediktor kegagalan perusahaan, sedangkan Altman (1968) mengembangkan model prediksi kebangkrutan dengan menggunakan kombinasi beberapa rasio keuangan. Ohlson (1980) kemudian memperkuat penelitian tersebut dengan pendekatan probabilistik dalam memprediksi kebangkrutan. Temuan-temuan ini menunjukkan bahwa analisis kinerja keuangan penting dilakukan karena dapat memberikan gambaran mengenai kekuatan, kelemahan, serta potensi risiko keuangan perusahaan.

Berdasarkan teori dan hasil penelitian terdahulu tersebut, kinerja keuangan menjadi penting untuk diteliti karena mampu memberikan gambaran objektif mengenai keberhasilan perusahaan dalam mengelola aset, memperoleh laba, menjaga likuiditas, mengendalikan utang, dan mempertahankan kelangsungan usaha. Penelitian mengenai kinerja keuangan juga dapat membantu menjelaskan apakah strategi dan kebijakan yang dijalankan perusahaan telah memberikan hasil yang

efektif atau justru menunjukkan adanya permasalahan dalam pengelolaan keuangan. Dengan demikian, kinerja keuangan layak dijadikan fokus penelitian karena memiliki dasar teoritis yang kuat serta didukung oleh berbagai penelitian terdahulu yang menempatkan informasi keuangan sebagai dasar penting dalam pengambilan keputusan ekonomi.

Secara empiris, kinerja keuangan sektor transportasi dan logistik penting diteliti karena sektor ini mengalami fluktuasi yang cukup besar selama dan setelah pandemi *Covid-19*. Pada awal pandemi, pembatasan mobilitas masyarakat dan penurunan aktivitas ekonomi berdampak pada pendapatan perusahaan transportasi. Namun, di sisi lain, pertumbuhan *e-commerce* meningkatkan kebutuhan layanan logistik dan pengiriman barang. Kondisi ini menyebabkan sektor transportasi dan logistik memiliki dinamika yang kompleks: sebagian perusahaan mengalami tekanan keuangan, sementara perusahaan lain berpeluang tumbuh karena meningkatnya kebutuhan distribusi barang. Tresnawati dan Winansih (2024) menemukan bahwa pandemi berdampak terhadap kondisi keuangan perusahaan transportasi dan logistik, terutama melalui perubahan likuiditas, *leverage*, profitabilitas, dan aktivitas perusahaan. Pintania *et al.* (2026) juga menunjukkan bahwa kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik selama 2014-2024 mengalami fluktuasi signifikan, khususnya pada masa pandemi dan pemulihan ekonomi. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa periode 2020-2024 relevan untuk dikaji karena mencerminkan fase krisis dan pemulihan yang dapat memperlihatkan ketahanan keuangan perusahaan secara lebih jelas.

berikut memberikan gambaran empiris yang mendukung pentingnya penelitian ini:

Tabel 1 Gambaran Empiris

Fenomena Empiris	Implikasi terhadap Penelitian
Pandemi <i>Covid-19</i> menyebabkan pembatasan mobilitas dan gangguan operasional pada sektor transportasi dan logistik.	Kinerja keuangan perlu dianalisis karena perusahaan menghadapi tekanan pendapatan, likuiditas, dan struktur utang.
Periode 2022-2024 menunjukkan fase pemulihan seiring meningkatnya mobilitas dan aktivitas ekonomi.	Perlu dikaji apakah rasio keuangan mampu menjelaskan perbaikan atau penurunan kinerja keuangan.

Fenomena Empiris	Implikasi terhadap Penelitian
Beberapa penelitian menunjukkan TATO perusahaan transportasi dan logistik masih berada di bawah standar industri.	Efisiensi pemanfaatan aset menjadi isu penting yang perlu diuji terhadap kinerja keuangan.
Sektor transportasi dan logistik memiliki sensitivitas tinggi terhadap kondisi makroekonomi, biaya operasional, dan perubahan permintaan.	Penelitian pada periode 2020-2024 dapat memberikan gambaran lebih aktual mengenai faktor yang memengaruhi kinerja keuangan.

Sumber: Data diolah 2026

Kinerja keuangan dipengaruhi oleh berbagai faktor, baik faktor internal maupun eksternal. Faktor internal mencakup kemampuan perusahaan mengelola aset lancar, struktur modal, tingkat utang, efisiensi penggunaan aset, profitabilitas, dan strategi operasional. Faktor eksternal mencakup kondisi ekonomi, kebijakan pemerintah, harga bahan bakar, inflasi, tingkat suku bunga, perkembangan infrastruktur, serta perubahan permintaan pasar. Dalam perspektif rasio keuangan, faktor yang sering digunakan untuk menjelaskan kinerja keuangan meliputi rasio likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas. Penelitian Akbar dan Syahyuni (2025) menekankan bahwa rasio likuiditas dan solvabilitas dapat digunakan untuk menilai kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik. Rahmawati dan Rajagukguk (2026) menunjukkan bahwa likuiditas, profitabilitas, dan solvabilitas secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Sementara itu, Said *et al.* (2025) menggunakan pendekatan *DuPont Analysis* dengan rasio NPM, TATO, ROA, ROE, dan PER untuk menilai kinerja perusahaan transportasi dan logistik. Dengan demikian, *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* layak digunakan sebagai variabel independen karena ketiganya mewakili tiga dimensi penting, yaitu likuiditas, struktur modal, dan efisiensi penggunaan aset.

Current ratio merupakan rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar. Rasio ini dihitung dengan membandingkan aset lancar terhadap kewajiban lancar. Dalam sektor transportasi dan logistik, *current ratio* menjadi penting karena perusahaan membutuhkan modal kerja yang cukup untuk membiayai kegiatan operasional harian, seperti biaya bahan bakar, perawatan armada, gaji tenaga kerja, biaya pelabuhan, biaya distribusi, dan biaya administrasi. *Current ratio* yang memadai menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kemampuan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek tanpa mengganggu kegiatan operasional. Secara teoritis, *current ratio* dapat memengaruhi kinerja keuangan karena likuiditas yang baik memberikan fleksibilitas bagi perusahaan untuk menjalankan aktivitas operasional secara stabil. Dalam kerangka teori sinyal, *current ratio* yang sehat dapat memberikan sinyal positif kepada investor dan

kreditur bahwa perusahaan memiliki kemampuan membayar kewajiban jangka pendek. Namun, *current ratio* yang terlalu tinggi juga dapat menunjukkan adanya aset lancar yang tidak produktif, sehingga tidak selalu meningkatkan profitabilitas.

Penelitian terdahulu menunjukkan hasil yang belum konsisten mengenai pengaruh *current ratio* terhadap kinerja keuangan. Zildanis *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return on assets* pada perusahaan transportasi dan logistik periode 2020-2024. Santoso *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap ROA. Rahmawati *et al.* (2025) juga menunjukkan bahwa *current ratio* tidak berpengaruh terhadap ROA, sedangkan Septiana dan Sidharta (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional perusahaan logistik. Di sisi lain, Ghaisani dan Takarini (2022) menemukan bahwa likuiditas berpengaruh negatif signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi dan logistik. Perbedaan hasil ini menunjukkan adanya *research gap* yang perlu dikaji lebih lanjut, khususnya dengan periode 2020-2024 yang lebih aktual dan mencerminkan kondisi pemulihan pascapandemi.

Debt to equity ratio merupakan rasio solvabilitas atau *leverage* yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dan total ekuitas perusahaan. Rasio ini menunjukkan sejauh mana perusahaan menggunakan pendanaan dari utang dibandingkan modal sendiri. Dalam sektor transportasi dan logistik, DER menjadi penting karena perusahaan umumnya membutuhkan investasi besar pada armada, gudang, peralatan operasional, teknologi, serta infrastruktur pendukung. Penggunaan utang dapat membantu perusahaan memperluas kapasitas usaha, tetapi juga meningkatkan risiko keuangan apabila beban utang tidak diimbangi dengan kemampuan menghasilkan laba. Secara teoritis, DER dapat memengaruhi kinerja keuangan karena struktur modal menentukan beban bunga, risiko likuiditas, serta kemampuan perusahaan menjaga stabilitas keuangan. Dalam teori sinyal, DER yang terkendali dapat memberikan sinyal bahwa perusahaan memiliki struktur modal yang sehat, sedangkan DER yang terlalu tinggi dapat menjadi sinyal risiko bagi investor dan kreditur

Hasil penelitian terdahulu mengenai pengaruh DER terhadap kinerja keuangan juga menunjukkan perbedaan. Putri dan Siregar (2026) menemukan bahwa DER tidak berpengaruh terhadap ROA pada perusahaan sektor transportasi dan logistik. Zildanis *et al.* (2025) juga menunjukkan bahwa DER secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA. Namun, Maliki dan Ruhiat (2020) menemukan bahwa rasio utang seperti *Debt to Assets Ratio* dan *Debt to equity ratio* berpengaruh signifikan terhadap perubahan ROE. Candy dan Sisca (2023) meneliti *financial ratio*, *financial distress*, dan *performance* pada perusahaan transportasi Indonesia, tetapi menemukan bahwa *financial distress* tidak memediasi pengaruh rasio keuangan terhadap kinerja. Dalam konteks internasional, Ayoush *et al.* (2021)

menemukan bahwa *leverage* memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap profitabilitas perusahaan industri, sedangkan Daruwala (2023) menemukan bahwa *financial leverage* memiliki pengaruh negatif terhadap profitabilitas perusahaan semen global. Perbedaan hasil tersebut menegaskan perlunya penelitian lanjutan mengenai DER terhadap kinerja keuangan pada sektor transportasi dan logistik Indonesia, terutama pada periode 2020-2024 ketika banyak perusahaan menghadapi tekanan utang akibat pandemi dan pemulihan ekonomi.

Total asset turnover merupakan rasio aktivitas yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan seluruh aset untuk menghasilkan penjualan. Rasio ini dihitung dengan membandingkan penjualan dengan total aset. Dalam sektor transportasi dan logistik, TATO sangat penting karena perusahaan memiliki aset operasional yang besar, seperti kendaraan, kapal, pesawat, gudang, alat berat, sistem logistik, dan infrastruktur pendukung. Aset tersebut harus dimanfaatkan secara optimal agar mampu menghasilkan pendapatan. Semakin tinggi TATO, semakin efisien perusahaan dalam menggunakan aset untuk menciptakan penjualan. Secara teoritis, TATO dapat memengaruhi kinerja keuangan karena efisiensi penggunaan aset akan mendorong peningkatan pendapatan dan laba. Dalam pendekatan *DuPont*, TATO menjadi salah satu komponen penting yang menjelaskan ROA, karena ROA dipengaruhi oleh margin laba dan tingkat perputaran aset. Oleh sebab itu, perusahaan dengan TATO tinggi cenderung memiliki peluang lebih besar untuk menghasilkan ROA yang baik, sepanjang biaya operasional dapat dikendalikan.

Gap penelitian mengenai TATO juga terlihat dari hasil studi terdahulu. Said *et al.* (2025) menemukan bahwa rata-rata TATO perusahaan transportasi dan logistik berada di bawah standar industri, sehingga efisiensi penggunaan aset masih menjadi persoalan penting. Rahmawati *et al.* (2025) menemukan bahwa TATO tidak berpengaruh terhadap ROA, sedangkan Santoso *et al.* (2025) menemukan bahwa TATO berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA. Septiana dan Sidharta (2025) juga menyatakan bahwa TATO menggambarkan efisiensi penggunaan seluruh aset dalam menghasilkan penjualan dan berpengaruh terhadap kinerja operasional. Sementara itu, Alfiandi dan Supadmi (2025) menemukan bahwa rasio aktivitas yang diprosikan dengan *Total asset turnover* berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan laba pada sektor infrastruktur. Harahap dan Siregar (2025) menemukan bahwa beberapa rasio keuangan, termasuk TATO, secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba perusahaan transportasi dan logistik. Perbedaan hasil tersebut menunjukkan bahwa hubungan TATO dan kinerja keuangan belum final, sehingga perlu diuji kembali pada objek, periode, dan proksi kinerja yang berbeda.

Fokus penelitian ini adalah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024. Pemilihan sektor ini didasarkan pada beberapa alasan. Pertama, sektor transportasi dan logistik merupakan sektor strategis yang menopang mobilitas ekonomi nasional. Kedua, sektor ini mengalami tekanan besar selama pandemi *Covid-19*, tetapi juga mengalami peluang pertumbuhan melalui peningkatan layanan logistik dan *e-commerce*. Ketiga, perusahaan yang terdaftar di BEI memiliki laporan keuangan yang dapat diakses secara publik, sehingga memungkinkan analisis kuantitatif yang objektif. Keempat, periode 2020-2024 mencerminkan masa yang penting karena mencakup fase krisis, adaptasi, pemulihan, dan stabilisasi. Menurut Tresnawati dan Winansih (2024), perusahaan transportasi dan logistik mengalami perubahan struktur keuangan selama pandemi, termasuk peningkatan ketergantungan pada utang dan perubahan efisiensi aktivitas. Pintania *et al.* (2026) juga menunjukkan bahwa perusahaan dengan likuiditas yang sehat, *leverage* terkendali, dan efisiensi biaya yang baik cenderung lebih cepat pulih setelah pandemi. Hal ini memperkuat urgensi penelitian mengenai pengaruh *current ratio*, *Debt to equity ratio*, dan *Total asset turnover* terhadap kinerja keuangan pada sektor ini.

Dalam penelitian ini, hubungan antara rasio keuangan dan kinerja keuangan dapat dijelaskan melalui *signaling theory* atau *teori sinyal*. Teori sinyal menjelaskan bahwa informasi keuangan yang dipublikasikan perusahaan melalui laporan keuangan dapat menjadi sinyal bagi investor, kreditur, dan pihak eksternal dalam menilai kondisi serta prospek perusahaan (Brigham & Houston, 2011). Laporan keuangan yang menunjukkan rasio keuangan yang baik dapat memberikan sinyal positif bahwa perusahaan memiliki kondisi keuangan yang sehat, sedangkan rasio keuangan yang kurang baik dapat menjadi sinyal negatif mengenai risiko likuiditas, struktur utang, efisiensi aset, dan kemampuan perusahaan menghasilkan laba (Tresnawati & Winansih, 2024). Oleh karena itu, penggunaan rasio keuangan dalam penelitian ini menjadi relevan karena *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* dapat digunakan sebagai indikator untuk membaca kondisi keuangan perusahaan secara lebih terukur (Kasmir, 2022).

Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa rasio keuangan memiliki peran penting dalam menjelaskan kinerja keuangan perusahaan. Maliki dan Ruhiat (2020) menyatakan bahwa analisis rasio keuangan dapat digunakan untuk menilai hubungan antara kondisi keuangan perusahaan dan kinerja perusahaan. Mutmainnah *et al.* (2024) menegaskan bahwa kinerja keuangan perusahaan

transportasi dan logistik dapat diukur melalui rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas. Akbar dan Syahyuni (2025) juga menjelaskan bahwa rasio likuiditas dan solvabilitas dapat digunakan untuk menilai kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik. Dengan demikian, penelitian ini menggunakan *current ratio* sebagai rasio likuiditas, *debt to equity ratio* sebagai rasio solvabilitas, dan *total asset turnover* sebagai rasio aktivitas untuk menjelaskan kinerja keuangan yang diprosikan dengan *return on assets*.

Current ratio digunakan dalam penelitian ini karena rasio tersebut menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar yang dimiliki (Kasmir, 2022). Pada perusahaan sektor transportasi dan logistik, *current ratio* penting karena perusahaan membutuhkan ketersediaan aset lancar untuk mendukung kegiatan operasional seperti biaya bahan bakar, perawatan armada, biaya tenaga kerja, dan biaya distribusi (Septiana & Sidharta, 2025). Zildanis *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh signifikan terhadap *return on assets* pada perusahaan transportasi dan logistik periode 2020-2024. Namun, Rahmawati *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* tidak berpengaruh terhadap *return on assets*. Perbedaan hasil tersebut menunjukkan bahwa pengaruh *current ratio* terhadap kinerja keuangan masih belum konsisten, sehingga perlu diuji kembali dalam penelitian ini.

Debt to equity ratio digunakan karena rasio ini menggambarkan struktur pendanaan perusahaan melalui perbandingan antara total utang dan total ekuitas (Kasmir, 2022). Dalam perspektif teori sinyal, *debt to equity ratio* dapat memberikan informasi mengenai tingkat risiko keuangan perusahaan kepada investor dan kreditur (Brigham & Houston, 2011). Pada sektor transportasi dan logistik, *debt to equity ratio* menjadi penting karena perusahaan dalam sektor ini umumnya membutuhkan pendanaan besar untuk armada, gudang, teknologi operasional, dan infrastruktur pendukung (Oztemiz *et al.*, 2025). Putri dan Siregar (2026) menemukan bahwa *debt to equity ratio* tidak berpengaruh terhadap *return on assets* pada perusahaan transportasi dan logistik. Akan tetapi, Maliki dan Ruhiat (2020) menemukan bahwa rasio utang, termasuk *debt to equity ratio*, berpengaruh terhadap perubahan *return on equity*. Perbedaan temuan tersebut menunjukkan bahwa

hubungan antara struktur utang dan kinerja keuangan masih perlu dikaji lebih lanjut.

Total asset turnover digunakan dalam penelitian ini karena rasio tersebut menunjukkan efektivitas perusahaan dalam memanfaatkan seluruh aset untuk menghasilkan penjualan (Kasmir, 2022). Rasio ini relevan pada sektor transportasi dan logistik karena sektor tersebut memiliki karakteristik padat aset, seperti kendaraan, kapal, gudang, alat bongkar muat, dan fasilitas distribusi (Said *et al.*, 2025). Santoso *et al.* (2025) menemukan bahwa total asset turnover berpengaruh positif dan signifikan terhadap return on assets. Namun, Rahmawati *et al.* (2025) menemukan bahwa total asset turnover tidak berpengaruh terhadap return on assets. Selain itu, Alfiandi dan Supadmi (2025) menemukan bahwa *total asset turnover* berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan laba. Perbedaan hasil penelitian terdahulu tersebut menunjukkan bahwa pengaruh total asset turnover terhadap kinerja keuangan belum bersifat final dan masih perlu diuji kembali pada objek, periode, dan indikator yang berbeda.

Berdasarkan teori sinyal dan hasil penelitian terdahulu, penelitian ini memiliki dasar teoritis dan empiris yang kuat untuk menguji pengaruh current ratio, debt to equity ratio, dan total asset turnover terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik. Secara teoritis, ketiga rasio tersebut dapat dipahami sebagai sinyal keuangan yang mencerminkan kemampuan likuiditas, struktur pendanaan, dan efisiensi penggunaan aset perusahaan (Brigham & Houston, 2011). Secara empiris, hasil penelitian terdahulu masih menunjukkan perbedaan temuan, baik signifikan, tidak signifikan, positif, maupun negatif, sehingga menimbulkan research gap yang perlu diteliti lebih lanjut (Zildanis *et al.*, 2025; Rahmawati *et al.*, 2025; Santoso *et al.*, 2025; Putri & Siregar, 2026). Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk memberikan bukti empiris terbaru mengenai pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* terhadap kinerja keuangan yang diprosikan dengan *return on assets* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.

Selain penelitian di Indonesia, studi internasional juga memperlihatkan bahwa analisis rasio keuangan relevan untuk sektor transportasi dan logistik. Akdamar dan

Kızılgöl (2024) meneliti rasio keuangan perusahaan maritim global dan menunjukkan bahwa rasio profitabilitas menjadi sumber utama perbedaan kinerja perusahaan. Jang dan Ahn (2021) menunjukkan bahwa struktur keuangan memengaruhi kinerja manajemen pada industri logistik Korea. Oztemiz *et al.* (2025) menekankan pentingnya pengukuran kinerja keuangan perusahaan logistik dengan pendekatan multi-kriteria karena sektor ini memiliki karakteristik operasional dan risiko yang kompleks. Alsulami (2025) juga menunjukkan bahwa rasio likuiditas dan utang penting dalam menilai kinerja perusahaan penerbangan. Syahputra dan Ningsih (2024) menemukan bahwa profitabilitas, likuiditas, dan aktivitas secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan manufaktur. Sambuaga *et al.* (2026) menunjukkan bahwa kinerja keuangan, khususnya ROE, berpengaruh terhadap pertumbuhan laba perusahaan manufaktur ASEAN. Karno (2024) menunjukkan bahwa *current ratio* dan *Net Profit Margin* berpengaruh terhadap pertumbuhan laba, tetapi ROA dan TATO tidak berpengaruh. Muslichah (2020) menegaskan bahwa kinerja keuangan juga memiliki peran penting dalam meningkatkan nilai perusahaan. Berbagai temuan tersebut menunjukkan bahwa rasio keuangan merupakan instrumen penting untuk membaca kinerja perusahaan, tetapi hasilnya masih bervariasi menurut sektor, periode, dan indikator yang digunakan.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian dengan judul **“Pengaruh *Current ratio*, *Debt to equity ratio* dan *Total asset turnover* terhadap Kinerja Keuangan pada Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024”** memiliki urgensi teoritis dan empiris. Secara teoritis, penelitian ini memperkuat teori sinyal dan pendekatan analisis rasio keuangan dalam menjelaskan kinerja keuangan perusahaan. Secara empiris, penelitian ini mengisi kesenjangan penelitian terdahulu yang menunjukkan hasil tidak konsisten mengenai pengaruh *current ratio*, *Debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* terhadap *return on asset* atau kinerja keuangan. Secara praktis, penelitian ini dapat memberikan masukan bagi manajemen perusahaan dalam memperbaiki pengelolaan likuiditas, struktur modal, dan efisiensi aset. Bagi investor, penelitian ini dapat menjadi dasar dalam menilai kualitas perusahaan transportasi dan logistik melalui indikator keuangan yang relevan. Dengan demikian, penelitian ini penting dilakukan karena sektor

transportasi dan logistik merupakan sektor yang strategis, sensitif terhadap perubahan ekonomi, serta membutuhkan pengelolaan keuangan yang sehat untuk menjaga keberlanjutan usaha pada masa pemulihan dan pertumbuhan ekonomi.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah *current ratio* secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024?
2. Apakah *debt to equity ratio* secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024?
3. Apakah *total asset turnover* secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024?
4. Apakah *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *current ratio* terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *debt to equity ratio* terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *total asset turnover* terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.
4. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* secara simultan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini, antara lain sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang keuangan. Penelitian ini juga diharapkan dapat memperkaya kajian empiris mengenai penerapan teori sinyal (*signaling theory*) dalam menjelaskan pengaruh variabel keuangan dan non-keuangan, seperti *current ratio* (CR), *debt to equity ratio* (DER), dan *total asset turnover* (TATO), terhadap kinerja keuangan atau *return on asset* (ROA)

2. Manfaat Praktis

- a Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan masukan bagi perusahaan sektor transportasi dan logistik mengenai pentingnya pengelolaan likuiditas, struktur modal, dan efisiensi penggunaan aset dalam meningkatkan kinerja keuangan. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan manajerial untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan.

- b Bagi Manajer

Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi bagi manajemen perusahaan dalam mengelola aset lancar, penggunaan utang, serta pemanfaatan aset perusahaan secara optimal. Dengan demikian, manajer dapat merumuskan strategi yang tepat untuk meningkatkan kinerja keuangan dan menjaga keberlanjutan usaha perusahaan.

c Bagi Investor

Penelitian ini dapat memberikan informasi yang berguna bagi investor dalam menilai kondisi keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik. Rasio *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan investasi serta dalam menilai prospek perusahaan di masa mendatang.

d Bagi Kreditur

Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi kreditur dalam mengevaluasi kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangannya. Informasi mengenai tingkat likuiditas, struktur modal, dan efisiensi penggunaan aset dapat membantu kreditur dalam menentukan kebijakan pemberian kredit kepada perusahaan.

e Bagi Akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi dan memperkaya kajian ilmiah di bidang Manajemen Keuangan, khususnya yang berkaitan dengan pengaruh rasio likuiditas, solvabilitas, dan aktivitas terhadap kinerja keuangan perusahaan. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan acuan bagi peneliti selanjutnya yang ingin mengembangkan penelitian pada sektor atau variabel yang berbeda.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 *Signaling Theory*

Signaling theory Teori sinyal menguraikan pandangan mengenai manajemen dengan perkembangan perusahaan pada waktu mendatang, dimana akan mempengaruhi respon calon investor dengan perusahaan (Brigham & Houston, 2011). Sinyal yang dimaksud berwujud informasi yang mengungkapkan upaya tata kelola demi mengabdikan animo pemilik. Informasi demikian ditafsirkan sebagai indikator krusial dalam kacamata investor sekaligus pelaku bisnis untuk mengekstraksi keputusan investasi. Perusahaan yang sudah memberikan informasi kepada investor akan diinterpretasikan sekaligus diidentifikasi sebagai sinyal positif atau sebaliknya Sinyal positif berkualitas baik mampu diterjemahkan sebagai berita baik (*good news*), sementara sinyal negatif

2.1.2 Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan merupakan gambaran mengenai kemampuan perusahaan dalam mengelola sumber daya ekonomi untuk mencapai tujuan usaha. Kinerja keuangan dapat dilihat dari kemampuan perusahaan menghasilkan laba, memenuhi kewajiban, mengendalikan biaya, serta memanfaatkan aset secara efektif. Dalam penelitian ini, kinerja keuangan diposisikan sebagai variabel Y karena menjadi indikator utama yang ingin dijelaskan melalui *current ratio*, *Debt to equity ratio*, dan *Total asset turnover*. Putri dan Siregar (2026) menggunakan *Return on assets* sebagai indikator kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik. Zildanis *et al.* (2025) juga menggunakan *Return on assets* untuk menilai kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik periode 2020-2024.

2.1.3 Return On Assets

Return on assets atau ROA merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba berdasarkan total aset yang dimiliki. ROA menjadi indikator penting karena tidak hanya menunjukkan besarnya laba, tetapi juga memperlihatkan efektivitas perusahaan dalam menggunakan aset untuk menghasilkan keuntungan. Rahmawati *et al.* (2025) menjelaskan bahwa ROA dapat digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba dari aset yang dikelola. Santoso *et al.* (2025) juga menempatkan ROA sebagai indikator utama dalam menilai kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik.

Pada sektor transportasi dan logistik, ROA relevan digunakan karena sektor ini memiliki karakteristik padat aset. Perusahaan transportasi dan logistik membutuhkan kendaraan, gudang, alat angkut, fasilitas distribusi, serta sistem operasional yang mendukung aktivitas bisnis. Said *et al.* (2025) menjelaskan bahwa kinerja perusahaan transportasi dan logistik dapat dianalisis melalui pendekatan *DuPont* yang melibatkan rasio profitabilitas dan perputaran aset. Pintania *et al.* (2026) menunjukkan bahwa kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik mengalami fluktuasi, terutama pada masa pandemi dan fase pemulihan ekonomi.

Kinerja keuangan penting bagi manajemen karena dapat digunakan sebagai dasar evaluasi terhadap strategi perusahaan. Candy dan Sisca (2023) menjelaskan bahwa analisis kondisi keuangan dapat membantu perusahaan mengidentifikasi faktor yang memengaruhi kinerja dan potensi *financial distress*. Kinerja keuangan juga penting bagi investor karena menjadi dasar dalam menilai prospek perusahaan. Muslichah (2020) menunjukkan bahwa kinerja keuangan memiliki hubungan penting dengan nilai perusahaan. Bagi kreditur, kinerja keuangan dapat digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban. Ayoush *et al.* (2021) menekankan bahwa likuiditas, *leverage*, dan solvabilitas merupakan aspek yang dapat digunakan untuk melihat kemampuan perusahaan dalam menjaga profitabilitas.

Secara teoritis, penelitian ini dapat dikaitkan dengan teori sinyal. Teori sinyal menjelaskan bahwa informasi keuangan yang dipublikasikan perusahaan dapat memberikan tanda atau sinyal kepada pihak eksternal mengenai kondisi

perusahaan. Tresnawati dan Winansih (2024) menjelaskan bahwa laporan keuangan dapat memberikan informasi mengenai kondisi perusahaan melalui rasio likuiditas, *leverage*, profitabilitas, dan aktivitas. Dalam konteks ini, rasio keuangan yang baik dapat memberikan sinyal positif bahwa perusahaan memiliki kondisi keuangan yang sehat. Sebaliknya, rasio keuangan yang buruk dapat menjadi sinyal adanya risiko keuangan atau lemahnya kinerja perusahaan.

Sektor transportasi dan logistik menjadi objek yang penting untuk diteliti karena sektor ini mengalami dinamika besar selama pandemi *Covid-19*. Indiraswari dan Rahmayanti (2022) menemukan bahwa terdapat perbedaan pada rasio profitabilitas perusahaan transportasi sebelum dan sesudah pandemi *Covid-19*. Dewi *et al.* (2023) juga menunjukkan bahwa performa perusahaan sektor transportasi dan logistik mengalami perubahan pada periode sebelum pandemi, saat pandemi, dan setelah pelonggaran pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat (PPKM). Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa sektor transportasi dan logistik sangat sensitif terhadap perubahan mobilitas masyarakat dan kebijakan pemerintah.

Selain mengalami tekanan akibat pandemi, sektor transportasi dan logistik juga memperoleh peluang dari pertumbuhan *e-commerce* dan kebutuhan distribusi barang. Ghaisani dan Takarini (2022) menjelaskan bahwa perkembangan perusahaan transportasi dan logistik salah satunya didorong oleh kontribusi sektor *e-commerce*. Septiana dan Sidharta (2025) menyatakan bahwa perkembangan industri logistik di Indonesia sejalan dengan peningkatan perdagangan, *e-commerce*, dan digitalisasi rantai pasok. Oleh karena itu, sektor ini memiliki dua sisi yang menarik untuk diteliti, yaitu tekanan operasional akibat krisis dan peluang pertumbuhan akibat perubahan pola distribusi.

2.1.4 Current Ratio

Variabel X pertama dalam penelitian ini adalah *current ratio*. *Current ratio* merupakan rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek dengan aset lancar. Akbar dan Syahyuni (2025) menggunakan rasio likuiditas sebagai salah satu variabel untuk menilai kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik. Zildanis *et al.* (2025) menjelaskan bahwa *current ratio* menunjukkan kemampuan perusahaan dalam

membayar kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar. Semakin baik *current ratio*, semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban lancarnya.

Current ratio dapat memengaruhi kinerja keuangan karena likuiditas yang baik dapat menjaga kelancaran aktivitas operasional perusahaan. Dalam sektor transportasi dan logistik, likuiditas penting karena perusahaan membutuhkan dana lancar untuk bahan bakar, perawatan armada, gaji karyawan, sewa gudang, dan biaya distribusi. Alsulami (2025) menjelaskan bahwa rasio likuiditas dapat memengaruhi kinerja keuangan perusahaan penerbangan karena perusahaan membutuhkan kemampuan membayar kewajiban jangka pendek. Pada perusahaan logistik, Septiana dan Sidharta (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional

Meskipun demikian, *current ratio* yang terlalu tinggi tidak selalu menunjukkan kondisi yang baik. *Current ratio* yang terlalu tinggi dapat menandakan bahwa perusahaan memiliki aset lancar yang belum dimanfaatkan secara produktif. Ghaisani dan Takarini (2022) menemukan bahwa likuiditas berpengaruh negatif signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi dan logistik. Temuan tersebut menunjukkan bahwa likuiditas yang tinggi tidak selalu sejalan dengan peningkatan laba apabila aset lancar tidak dikelola secara efektif.

Hasil penelitian mengenai pengaruh *current ratio* terhadap kinerja keuangan masih menunjukkan perbedaan. Zildanis *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh signifikan terhadap ROA pada perusahaan transportasi dan logistik periode 2020-2024. Santoso *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap ROA. Rahmawati *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* tidak berpengaruh terhadap ROA. Perbedaan temuan tersebut menunjukkan bahwa hubungan *current ratio* terhadap kinerja keuangan masih perlu diuji kembali pada objek dan periode penelitian yang relevan.

2.1.5 Debt to Equity Ratio

Variabel X kedua dalam penelitian ini adalah *Debt to equity ratio*. *Debt to equity ratio* merupakan rasio solvabilitas yang mengukur perbandingan antara total utang

dan total ekuitas perusahaan. Putri dan Siregar (2026) menggunakan *Debt to equity ratio* sebagai salah satu variabel untuk menjelaskan *Return on assets* pada perusahaan transportasi dan logistik. Zildanis *et al.* (2025) juga menggunakan *Debt to equity ratio* untuk melihat pengaruh struktur utang terhadap ROA. Rasio ini menunjukkan sejauh mana perusahaan menggunakan utang dalam membiayai kegiatan operasional dan investasinya.

Debt to equity ratio penting pada sektor transportasi dan logistik karena sektor ini membutuhkan investasi besar. Perusahaan transportasi dan logistik membutuhkan armada, gudang, teknologi, dan fasilitas distribusi yang membutuhkan pendanaan besar. Oztemiz *et al.* (2025) menjelaskan bahwa perusahaan logistik memiliki kebutuhan pengelolaan keuangan yang kompleks karena sektor ini berkaitan dengan biaya distribusi, efisiensi operasional, dan daya saing. Penggunaan utang dapat membantu perusahaan memperluas kapasitas usaha, tetapi utang yang terlalu besar dapat meningkatkan risiko keuangan.

Secara teoritis, *Debt to equity ratio* dapat memengaruhi kinerja keuangan karena struktur modal menentukan beban keuangan perusahaan. Daruwala (2023) menjelaskan bahwa *leverage* dapat memengaruhi profitabilitas karena penggunaan utang menimbulkan konsekuensi terhadap biaya keuangan perusahaan. Ayoush *et al.* (2021) menemukan bahwa *leverage* memiliki pengaruh negatif terhadap profitabilitas perusahaan industri. Hal ini menunjukkan bahwa utang yang tinggi dapat menekan profitabilitas apabila tidak diikuti dengan penggunaan dana yang produktif.

Penelitian terdahulu mengenai *Debt to equity ratio* juga menunjukkan hasil yang belum konsisten. Putri dan Siregar (2026) menemukan bahwa *Debt to equity ratio* tidak berpengaruh terhadap ROA pada perusahaan transportasi dan logistik. Zildanis *et al.* (2025) juga menemukan bahwa *Debt to equity ratio* secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA. Namun, Maliki dan Ruhiat (2020) menemukan bahwa *Debt to equity ratio* berpengaruh signifikan terhadap perubahan *Return on Equity*. Perbedaan hasil tersebut menunjukkan adanya celah penelitian mengenai pengaruh struktur utang terhadap kinerja keuangan.

2.1.6 Total Asset Turnover

Variabel X ketiga dalam penelitian ini adalah *Total asset turnover*. *Total asset turnover* merupakan rasio aktivitas yang digunakan untuk mengukur efektivitas penggunaan total aset dalam menghasilkan penjualan. Said *et al.* (2025) menggunakan *Total asset turnover* dalam pendekatan *DuPont* untuk menilai kinerja perusahaan sektor transportasi dan logistik. Santoso *et al.* (2025) menjelaskan bahwa *Total asset turnover* menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan aset untuk menghasilkan pendapatan. Semakin tinggi *Total asset turnover*, semakin efektif perusahaan dalam menggunakan asetnya.

Total asset turnover relevan digunakan dalam sektor transportasi dan logistik karena sektor ini memiliki aset operasional yang besar. Armada transportasi, gudang, alat bongkar muat, dan fasilitas distribusi harus digunakan secara optimal agar dapat menghasilkan pendapatan. Pintania *et al.* (2026) menunjukkan bahwa pengelolaan likuiditas, struktur utang, dan efisiensi operasional menjadi faktor penting dalam menjaga stabilitas kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik. Dengan demikian, kemampuan perusahaan memanfaatkan aset menjadi bagian penting dalam menjelaskan kinerja keuangan.

Secara teoritis, *Total asset turnover* dapat memengaruhi ROA karena ROA berkaitan dengan kemampuan aset menghasilkan laba. Dalam pendekatan *DuPont*, ROA dapat dipahami melalui hubungan antara margin laba dan perputaran aset. Dewi *et al.* (2023) menggunakan analisis *DuPont* untuk melihat performa perusahaan sektor transportasi dan logistik berdasarkan NPM, TATO, ROI, dan ROE. Apabila perusahaan mampu meningkatkan perputaran aset, maka perusahaan berpotensi meningkatkan kinerja keuangannya melalui peningkatan pendapatan.

Hasil penelitian mengenai *Total asset turnover* masih menunjukkan gap. Santoso *et al.* (2025) menemukan bahwa *Total asset turnover* berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA. Rahmawati *et al.* (2025) menemukan bahwa *Total asset turnover* tidak berpengaruh terhadap ROA. Harahap dan Siregar (2025) menemukan bahwa rasio aktivitas tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba perusahaan transportasi dan logistik. Alfiandi dan Supadmi

(2024) menemukan bahwa *Total asset turnover* berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan laba pada sektor infrastruktur.

Selain ketiga variabel utama tersebut, penelitian terdahulu menunjukkan bahwa rasio keuangan secara umum memiliki hubungan dengan kinerja keuangan dan pertumbuhan laba. Husien dan Takarini (2025) menemukan bahwa perubahan rasio likuiditas, profitabilitas, *leverage*, dan aktivitas berpengaruh terhadap perubahan laba perusahaan transportasi. Isnandar *et al.* (2023) menemukan bahwa *Debt to Asset Ratio*, *Total asset turnover*, dan ROA berpengaruh terhadap pertumbuhan laba perusahaan transportasi dan logistik. Karno (2024) menemukan bahwa *current ratio* dan *Net Profit Margin* berpengaruh terhadap pertumbuhan laba perusahaan jasa komunikasi. Hasil-hasil tersebut menunjukkan bahwa rasio keuangan dapat digunakan sebagai alat analisis, tetapi pengaruhnya dapat berbeda pada setiap sektor.

Penelitian pada sektor lain juga memperkuat pentingnya rasio keuangan dalam menjelaskan kinerja perusahaan. Syahputra dan Ningsih (2024) menemukan bahwa profitabilitas dan likuiditas berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan manufaktur. Sambuaga *et al.* (2026) menemukan bahwa *Return on Equity* berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba perusahaan manufaktur ASEAN. Muslichah (2020) menunjukkan bahwa kinerja keuangan memiliki peran penting dalam hubungan antara pengungkapan lingkungan, sosial, dan nilai perusahaan. Temuan-temuan tersebut memperlihatkan bahwa kinerja keuangan memiliki peran penting tidak hanya dalam penilaian internal, tetapi juga dalam persepsi pasar dan nilai perusahaan.

Kajian internasional juga menunjukkan bahwa analisis rasio keuangan relevan dalam sektor transportasi, logistik, maritim, dan penerbangan. Jang dan Ahn (2021) menemukan bahwa struktur keuangan memengaruhi kinerja manajemen pada industri logistik Korea. Akdamar dan Kızılgöl (2024) menemukan bahwa rasio profitabilitas menjadi sumber utama perbedaan kinerja pada perusahaan industri maritim. Oztemiz *et al.* (2025) menekankan bahwa pengukuran kinerja keuangan perusahaan logistik perlu dilakukan secara komprehensif karena sektor logistik memiliki risiko operasional dan keuangan yang kompleks. Alsulami (2025)

menunjukkan bahwa rasio likuiditas dan utang penting dalam menilai kinerja perusahaan penerbangan.

Berdasarkan uraian tersebut, *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* dapat dipahami sebagai variabel yang memiliki hubungan konseptual dengan kinerja keuangan. *Current ratio* menggambarkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek. *Debt to equity ratio* menggambarkan struktur pendanaan dan tingkat risiko utang. *Total asset turnover* menggambarkan efektivitas penggunaan aset dalam menghasilkan penjualan. Ketiga variabel tersebut berkaitan dengan kemampuan perusahaan menjaga stabilitas keuangan, mengelola risiko, dan meningkatkan efisiensi aset.

Dengan demikian, penelitian ini menjadi relevan karena hasil penelitian terdahulu masih menunjukkan perbedaan. Perbedaan hasil penelitian terlihat pada pengaruh *current ratio* terhadap ROA, pengaruh *Debt to equity ratio* terhadap ROA, serta pengaruh *Total asset turnover* terhadap ROA. Perbedaan tersebut menjadi dasar perlunya penelitian lanjutan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024. Periode tersebut penting karena mencerminkan kondisi krisis, pemulihan, dan stabilisasi setelah pandemi *Covid-19*. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih jelas mengenai bagaimana likuiditas, struktur modal, dan efisiensi aset memengaruhi kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia.

2.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2 Mapping Jurnal

No .	Judul Penelitian	Variabel	Urgensi Penelitian	Pengukuran Variabel	Metode Penelitian	Sampel	Hasil Penelitian	Teori Pendukung
1	Analisis Pengaruh <i>Current ratio</i> dan <i>Debt to equity ratio</i> terhadap <i>Return on assets</i> pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024	Variabel independen: <i>Current ratio</i> (X1) dan <i>Debt to equity ratio</i> (X2). Variabel dependen: <i>Return on assets</i> (Y).	Penelitian ini penting karena sektor transportasi dan logistik mengalami perubahan kondisi keuangan selama periode 2020-2024, terutama akibat pandemi dan pemulihan pascapandemi. <i>Current ratio</i> menunjukkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek, DER menunjukkan struktur pendanaan melalui utang dan modal, sedangkan ROA menunjukkan	$Current\ ratio = \frac{Aset\ Lancar}{Hutang\ Lancar}$. $Debt\ to\ equity\ ratio = \frac{Total\ Hutang}{Modal\ Sendiri}$. $Return\ on\ assets = \frac{Laba\ Bersih}{Total\ Aset}$. Data diukur menggunakan laporan keuangan perusahaan periode 2020-2024.	Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Data yang digunakan adalah data sekunder dari laporan keuangan perusahaan. Analisis dilakukan melalui statistik deskriptif, uji asumsi klasik, uji hipotesis, dan analisis	Populasi penelitian adalah 37 perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Sampel penelitian berjumlah 10 perusahaan, dipilih dengan teknik <i>purposive sampling</i> berdasarkan kriteria yang ditetapkan peneliti.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>Current ratio</i> berpengaruh positif signifikan terhadap ROA dengan nilai t hitung $3,594 > 2,010$ dan signifikansi $0,001 < 0,05$. <i>Debt to equity ratio</i> tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA dengan nilai t hitung $0,491 < 2,010$ dan	Teori/konsep pendukung yang digunakan mencakup rasio likuiditas, rasio solvabilitas, dan rasio profitabilitas. <i>Current ratio</i> didukung oleh konsep Kasmir (2019), DER didukung oleh konsep Siregar <i>et al.</i> (2024) dan Mujabir (2020), ROA didukung oleh konsep <i>East and</i>

No .	Judul Penelitian	Variabel	Urgensi Penelitian	Pengukuran Variabel	Metode Penelitian	Sampel	Hasil Penelitian	Teori Pendukung
			kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aset. Oleh karena itu, penelitian ini diperlukan untuk mengetahui apakah likuiditas dan struktur modal berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan.		regresi linear berganda.		signifikansi $0,626 > 0,05$. Secara simultan, CR dan DER berpengaruh signifikan terhadap ROA dengan nilai F hitung $6,753 > 3,195$ dan signifikansi $0,003 < 0,05$.	<i>Management</i> (2023) serta Lestari <i>et al.</i> (2024), sedangkan metode kuantitatif didukung oleh Mertha Jaya (2020).
2	<i>Analysis Return on assets in Transportation and Logistics Sector Companies on the Indonesia Stock Exchange</i>	Variabel independen: <i>Current ratio</i> (CR), <i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR), dan <i>Total asset turnover</i> (TAT). Variabel dependen: <i>Return on assets</i> (ROA).	Penelitian ini penting karena sektor transportasi dan logistik memiliki peran besar dalam pertumbuhan ekonomi, terutama setelah perkembangan <i>e-commerce</i> dan pemulihan pascapandemi. Penurunan laba	CR diukur dari aset lancar dibanding kewajiban lancar. DAR diukur dari total utang dibanding total aset. TAT diukur dari penjualan dibanding total aset. ROA diukur dari laba bersih	Metode kuantitatif dengan analisis regresi linear berganda. Pengujian dilakukan menggunakan SPSS 25, meliputi uji asumsi klasik, uji F, dan uji t.	Populasi awal 32 perusahaan selama 6 tahun. Sampel akhir berjumlah 13 perusahaan atau 78 data observasi periode 2017-2022 dengan teknik <i>purposive sampling</i> .	Secara simultan, CR, DAR, dan TAT berpengaruh terhadap ROA. Secara parsial, hanya DAR yang berpengaruh terhadap ROA, sedangkan CR dan TAT	Teori rasio keuangan, meliputi rasio likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas. Penelitian juga didukung konsep ROA sebagai ukuran kemampuan perusahaan

No .	Judul Penelitian	Variabel	Urgensi Penelitian	Pengukuran Variabel	Metode Penelitian	Sampel	Hasil Penelitian	Teori Pendukung
			pada 2019-2020 dan peningkatan kembali pada 2021-2022 menunjukkan perlunya analisis rasio keuangan terhadap ROA.	dibanding total aset.			tidak berpengaruh. Model menjelaskan pengaruh sebesar 94,5%.	menghasilkan laba dari aset.
3	<i>Financial Ratio Analysis to Predict Profit Changes in Transportation Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX)</i>	Variabel independen: perubahan rasio likuiditas, profitabilitas, <i>leverage</i> , aktivitas, dan pasar. Variabel dependen: perubahan laba.	Urgensi penelitian terletak pada kondisi sektor transportasi selama pandemi <i>COVID-19</i> . Pembatasan mobilitas menekan kinerja transportasi, tetapi layanan logistik dan pengiriman barang meningkat. Kondisi ini membuat prediksi perubahan laba melalui rasio keuangan menjadi penting.	Rasio likuiditas diproksikan dengan <i>Current ratio</i> . Profitabilitas diproksikan dengan ROA/ROE. <i>Leverage</i> diproksikan dengan rasio utang. Aktivitas diproksikan dengan rasio perputaran aset. Rasio pasar diproksikan dengan PER. Perubahan laba digunakan	Penelitian kuantitatif dengan regresi logistik menggunakan SPSS. Metode ini digunakan karena variabel dependen berbentuk kategori perubahan laba.	Populasi perusahaan sektor transportasi di BEI periode 2019-2021. Dari 40 perusahaan, diperoleh 38 perusahaan sebagai sampel dengan total 114 data observasi.	Perubahan rasio likuiditas, profitabilitas, <i>leverage</i> , dan aktivitas berpengaruh terhadap perubahan laba. Rasio pasar tidak berpengaruh terhadap perubahan laba.	Teori sinyal dan teori <i>stakeholder</i> . Rasio keuangan dipandang sebagai sinyal bagi investor dan pihak berkepentingan dalam menilai prospek laba perusahaan.

No .	Judul Penelitian	Variabel	Urgensi Penelitian	Pengukuran Variabel	Metode Penelitian	Sampel	Hasil Penelitian	Teori Pendukung
				sebagai variabel dependen.				
4	<i>Financial Ratio, Distress, and Performance in Indonesian Transportation Companies</i>	Variabel independen: CR, DAR, DER, OCF, dan TATO. Variabel <i>intervening</i> : <i>financial distress</i> . Variabel dependen: <i>financial performance</i> /ROA.	Penelitian ini penting karena sektor transportasi dan logistik termasuk sektor dengan rata-rata DAR tertinggi. Tingginya utang meningkatkan risiko <i>financial distress</i> dan dapat memengaruhi kinerja keuangan perusahaan. Ya, utang memang sering datang seperti tamu tak diundang yang minta dilayani terus.	CR, DAR, DER, OCF, dan TATO digunakan sebagai rasio keuangan. <i>Financial distress</i> diukur menggunakan Altman Z-Score. Kinerja keuangan diukur menggunakan ROA.	Penelitian kuantitatif dengan analisis data panel. Data dianalisis menggunakan SPSS 26 dan <i>EViews 13</i> . Uji mediasi dilakukan dengan <i>Sobel test</i> .	Populasi perusahaan transportasi dan logistik di BEI periode 2017-2021. Sampel akhir berjumlah 21 perusahaan atau 105 observasi dengan <i>purposive sampling</i> .	CR dan DAR berpengaruh negatif signifikan terhadap <i>financial distress</i> . DER, OCF, dan TATO tidak berpengaruh signifikan terhadap <i>financial distress</i> . <i>Financial distress</i> tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA dan tidak memediasi hubungan rasio keuangan	Teori <i>financial distress</i> , Altman Z-Score, teori rasio keuangan, dan konsep kinerja keuangan berbasis ROA.

No .	Judul Penelitian	Variabel	Urgensi Penelitian	Pengukuran Variabel	Metode Penelitian	Sampel	Hasil Penelitian	Teori Pendukung
							terhadap kinerja keuangan.	
5	Pengaruh Rasio Likuiditas, Profitabilitas, dan Solvabilitas terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024	Variabel independen: rasio likuiditas/CR, rasio profitabilitas/NPM, dan rasio solvabilitas/DER. Variabel dependen: kinerja keuangan/ROA.	Penelitian ini penting untuk mengevaluasi kondisi keuangan perusahaan transportasi dan logistik pascapandemi. Sektor ini mulai pulih sejak 2021, tetapi pertumbuhannya masih berfluktuasi sampai 2024, sehingga perlu dianalisis melalui rasio keuangan utama.	CR = aktiva lancar/kewajiban lancar. NPM = laba bersih/penjualan bersih. DER = total utang/total ekuitas. ROA digunakan sebagai proksi kinerja keuangan.	Metode kuantitatif deskriptif dengan regresi data panel. Data diolah menggunakan <i>EViews 13</i> . Pengujian meliputi uji asumsi klasik, uji t, uji F, dan koefisien determinasi.	Populasi 37 perusahaan transportasi dan logistik di BEI periode 2020-2024. Sampel berjumlah 11 perusahaan atau 55 data observasi dengan <i>purposive sampling</i> .	CR tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA. NPM berpengaruh signifikan terhadap ROA. DER tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA. Secara simultan, CR, NPM, dan DER berpengaruh signifikan terhadap ROA. <i>Adjusted R-squared</i> sebesar 65%.	Teori rasio keuangan, yaitu rasio likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan kinerja keuangan. Didukung oleh konsep penelitian kuantitatif berbasis pengujian hipotesis.

No .	Judul Penelitian	Variabel	Urgensi Penelitian	Pengukuran Variabel	Metode Penelitian	Sampel	Hasil Penelitian	Teori Pendukung
6	<i>The Effect of Environmental, Social Disclosure, and Financial Performance on Firm Value</i>	Variabel independen: <i>Environmental Disclosure</i> (ED) dan <i>Social Disclosure</i> (SD). Variabel <i>intervening</i> : <i>Financial Performance</i> (FP). Variabel dependen: <i>Firm Value</i> (FV).	Penelitian ini penting karena isu keberlanjutan, CSR, dan pengungkapan sosial-lingkungan semakin menjadi perhatian investor dan <i>stakeholder</i> . Catatan kecil: jurnal ini tidak spesifik sektor transportasi/logistik, tetapi tetap relevan untuk tema kinerja keuangan dan nilai perusahaan.	FV diukur dengan Tobin's Q. ED diukur berdasarkan 34 item GRI 4.0. SD diukur berdasarkan 48 item GRI 4.0. FP diukur dengan ROA.	Penelitian kuantitatif dengan SEM berbasis variance, yaitu PLS-SEM. Analisis dilakukan untuk menguji pengaruh langsung dan tidak langsung melalui variabel mediasi.	Perusahaan yang mengikuti Indonesia <i>Sustainability Reporting Award</i> (ISRA) periode 2013-2016. Sampel berjumlah 15 perusahaan dengan total 60 observasi.	Pengaruh langsung ESD terhadap FV tidak signifikan. ESD berpengaruh positif signifikan terhadap FP. FP berpengaruh positif signifikan terhadap FV. FP memediasi pengaruh social dan <i>environmental performance</i> terhadap FV.	Teori legitimasi, teori <i>stakeholder</i> , dan teori sinyal. Ketiganya digunakan untuk menjelaskan hubungan antara pengungkapan sosial-lingkungan, kinerja keuangan, dan nilai perusahaan.
7	<i>Financial Analysis Effect on Management Performance</i>	Variabel dependen: ROA dan ROE.	Penelitian ini penting karena industri logistik Korea memiliki peran strategis	ROA = laba bersih/total aset. ROE = laba bersih/ekuitas. LEV =	Penelitian kuantitatif dengan analisis rasio keuangan	Sampel berjumlah 724 perusahaan logistik Korea periode 2008-	Faktor keuangan yang memengaruhi ROA dan	Teori struktur keuangan, analisis rasio keuangan, dan konsep kinerja

No .	Judul Penelitian	Variabel	Urgensi Penelitian	Pengukuran Variabel	Metode Penelitian	Sampel	Hasil Penelitian	Teori Pendukung
	<i>in the Korean Logistics Industry</i>	Variabel independen: ukuran perusahaan, pertumbuhan aset, <i>leverage/debt ratio</i> , <i>tangible asset ratio</i> , <i>advertising ratio</i> , <i>entertainment ratio</i> , R&D, dan usia perusahaan.	terhadap daya saing nasional. Namun, studi mengenai hubungan struktur keuangan dan kinerja manajemen pada industri logistik masih terbatas, terutama jika dibedakan menurut jenis bisnis logistik.	utang/total aset. <i>Current ratio</i> , <i>quick ratio</i> , <i>receivable turnover</i> , <i>total asset turnover</i> , <i>asset growth</i> , <i>sales growth</i> , <i>fixed asset ratio</i> , <i>advertising expense ratio</i> , dan variabel lain digunakan untuk membaca struktur keuangan perusahaan.	dan regresi data panel. Model yang digunakan meliputi OLS, <i>random effect</i> , <i>fixed effect</i> , dan Fama-MacBeth.	2018. Perusahaan diklasifikasikan ke dalam 12 jenis bisnis logistik.	ROE berbeda menurut jenis bisnis logistik. <i>Debt ratio</i> cenderung berdampak negatif terhadap kinerja, sedangkan pengaruh ukuran perusahaan, aset tetap, R&D, dan usia perusahaan berbeda antarjenis usaha.	manajemen berbasis ROA dan ROE. Penelitian juga menggunakan pendekatan klasifikasi bisnis logistik.

Sumber: Data diolah, 2026

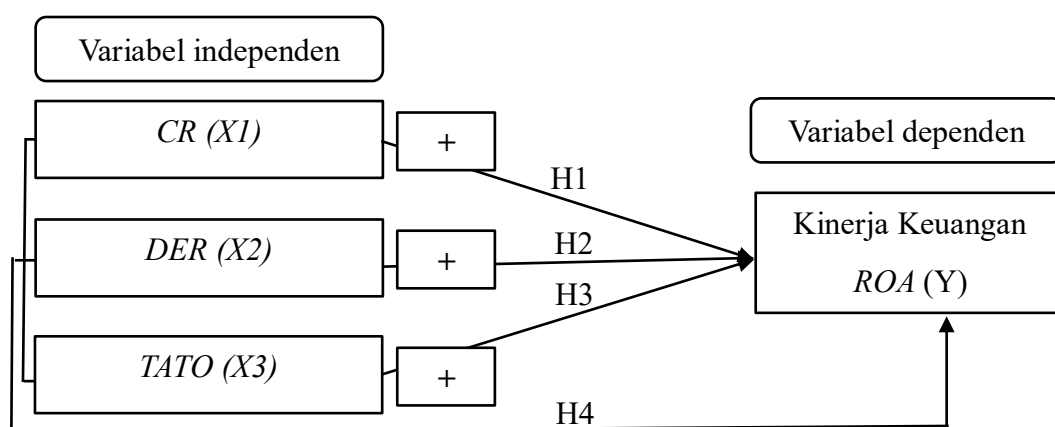
Tabel 3 mapping berdasarkan kerangka penelitian

No.	Penulis (Tahun)	X1	Sig +	Sig -	Tidak Sig	X2	Sig +	Sig -	Tidak Sig	X3	Sig +	Sig -	Tidak Sig
1	Zahra, Nurhadi, & Hadi (2026)	<i>Current ratio</i>	✓			<i>Debt to equitiy ratio</i>			✓	Tidak ada			
2	Anisa Rahmawati, Matsaany, & Alim (2025)	<i>Current ratio</i>			✓	<i>Debt to Asset Ratio</i>		✓		<i>Total asset turnover</i>			✓
3	Husien & Takarini (2025)	Likuiditas	✓			Profitabilitas	✓			<i>Leverage</i>	✓		
4	Candy & Veni Sisca (2023)	<i>Current ratio</i>		✓		<i>Debt to Asset Ratio</i>		✓		<i>Debt to equitiy ratio</i>			✓
5	Eka Rahmawati & Rajagukguk (2026)	Likuiditas / <i>Current ratio</i>			✓	Profitabilitas / <i>Net Profit Margin</i>	✓			Solvabilitas / <i>Debt to equitiy ratio</i>			✓
6	Muslichah (2020)	<i>Environmental Disclosure terhadap Firm Value</i>			✓	<i>Social Disclosure terhadap Firm Value</i>			✓	<i>Financial Performance terhadap Firm Value</i>	✓		
7	Jang & Ahn (2021)	<i>Size terhadap ROA</i>		✓		<i>Growth terhadap ROA</i>			✓	<i>Leverage terhadap ROA</i>		✓	

Sumber: Data diolah, 2026

2.3 Model Penelitian

Berdasarkan tinjauan pustaka diatas, maka dapat disajikan model penelitian untuk menggambarkan hubungan variabel independen terhadap variabel dependen dengan paradigma pemikiran yang menggambarkan hubungan tersebut adalah sebagai berikut:



Gambar 1 Model Penelitian

Sumber: Data diolah, 2026

2.4 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran dalam penelitian ini dibangun berdasarkan hubungan antara rasio keuangan dan kinerja keuangan perusahaan. Penelitian ini menempatkan kinerja keuangan sebagai variabel dependen yang diproksikan dengan *return on assets* atau *roa*, sedangkan variabel independen terdiri atas *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover*. Pemilihan ketiga variabel tersebut didasarkan pada pertimbangan bahwa kinerja keuangan perusahaan tidak hanya ditentukan oleh kemampuan menghasilkan laba, tetapi juga dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan menjaga likuiditas, mengelola struktur modal, dan menggunakan aset secara efisien. Maliki dan Ruhiat (2020) menjelaskan bahwa analisis rasio keuangan dapat digunakan untuk menilai keterkaitan antara kondisi keuangan dan kinerja perusahaan.

Secara konseptual, kinerja keuangan merupakan gambaran mengenai keberhasilan perusahaan dalam mengelola sumber daya ekonomi untuk mencapai tujuan perusahaan. Kinerja keuangan dapat menunjukkan apakah perusahaan mampu menghasilkan laba, menjaga stabilitas operasional, memenuhi kewajiban, serta menggunakan aset secara produktif. Dalam penelitian ini, kinerja keuangan diproksikan dengan roa karena rasio tersebut mampu menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari total aset yang digunakan. Mutmainnah *et al.* (2024) menggunakan rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik. Putri dan Siregar (2026) juga menggunakan roa sebagai ukuran kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di bursa efek indonesia.

2.4.1 Pengaruh *Current Ratio* Terhadap Kinerja Keuangan

Hubungan antara *current ratio* dan kinerja keuangan dapat dijelaskan melalui argumen bahwa perusahaan yang likuid memiliki fleksibilitas lebih besar dalam menjalankan kegiatan operasional. Perusahaan transportasi dan logistik membutuhkan dana lancar untuk membiayai bahan bakar, perawatan armada, biaya tenaga kerja, biaya distribusi, dan kebutuhan operasional lainnya. Likuiditas yang cukup dapat membantu perusahaan menghindari gangguan operasional akibat keterbatasan modal kerja. Septiana dan Sidharta (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh positif terhadap kinerja operasional perusahaan logistik. Alsulami (2025) juga menjelaskan bahwa rasio likuiditas penting dalam menilai kinerja keuangan perusahaan penerbangan.

Meskipun demikian, hubungan *current ratio* terhadap kinerja keuangan tidak selalu menunjukkan arah yang sama. *Current ratio* yang terlalu tinggi dapat mengindikasikan bahwa perusahaan memiliki aset lancar yang belum dimanfaatkan secara produktif. Dalam kondisi tersebut, likuiditas yang besar tidak selalu mendorong peningkatan laba. Ghaisani dan Takarini (2022) menemukan bahwa likuiditas berpengaruh negatif signifikan terhadap pertumbuhan laba perusahaan sektor transportasi dan logistik. Rahmawati *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* tidak berpengaruh terhadap ROA. Santoso *et al.* (2025) menemukan bahwa *current ratio* berpengaruh positif, tetapi tidak signifikan terhadap ROA.

H1: *Current Ratio* secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan (ROA) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.

2.4.2 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* Terhadap Tingkat Kinerja Keuangan

Variabel kedua dalam kerangka pemikiran ini adalah *debt to equity ratio*. Rasio ini menggambarkan perbandingan antara total utang dan total ekuitas perusahaan. Dalam perspektif teori sinyal, *debt to equity ratio* dapat memberikan informasi mengenai tingkat risiko keuangan dan struktur pendanaan perusahaan. Apabila rasio utang terlalu tinggi, investor dapat menangkap sinyal bahwa perusahaan memiliki risiko pembayaran kewajiban yang lebih besar. Sebaliknya, apabila utang dikelola secara proporsional, perusahaan dapat menggunakan dana eksternal untuk memperluas kapasitas usaha. Daruwala (2023) menjelaskan bahwa *leverage* berkaitan erat dengan profitabilitas karena penggunaan utang dapat memengaruhi biaya keuangan perusahaan.

Hubungan *debt to equity ratio* terhadap kinerja keuangan dapat dijelaskan melalui struktur modal. Perusahaan transportasi dan logistik umumnya membutuhkan investasi besar untuk pengadaan armada, gudang, teknologi, fasilitas distribusi, serta infrastruktur pendukung. Penggunaan utang dapat membantu perusahaan memperbesar kapasitas usaha, tetapi penggunaan utang yang berlebihan dapat meningkatkan beban bunga dan risiko gagal bayar. Ayoush *et al.* (2021) menemukan bahwa *leverage* memiliki pengaruh negatif terhadap profitabilitas perusahaan industri. Candy dan Sisca (2023) juga menekankan bahwa struktur keuangan yang tidak sehat dapat meningkatkan risiko *financial distress* dan memengaruhi kinerja perusahaan.

Penelitian terdahulu mengenai hubungan *debt to equity ratio* dan kinerja keuangan menunjukkan hasil yang belum konsisten. Putri dan Siregar (2026) menemukan bahwa *debt to equity ratio* tidak berpengaruh terhadap ROA pada perusahaan transportasi dan logistik. Zildanis *et al.* (2025) juga menemukan bahwa *debt to equity ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA. Namun, Maliki dan Ruhiat (2020) menemukan bahwa rasio utang, termasuk *debt to equity ratio*, berpengaruh terhadap perubahan *return on equity*. Perbedaan hasil tersebut menunjukkan bahwa

pengaruh struktur utang terhadap kinerja keuangan masih perlu diuji kembali, khususnya pada perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020-2024.

H2: *Debt to Equity Ratio* secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan (ROA) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.

2.4.3 Pengaruh *Total Asset Turnover* Terhadap Tingkat Kinerja Keuangan

Variabel ketiga dalam kerangka pemikiran ini adalah *total asset turnover*. Rasio ini menunjukkan efektivitas perusahaan dalam menggunakan total aset untuk menghasilkan penjualan. Dalam teori sinyal, *total asset turnover* dapat menjadi sinyal mengenai kemampuan manajemen dalam mengelola aset secara efisien. Semakin tinggi perputaran aset, semakin besar kemampuan perusahaan menghasilkan pendapatan dari aset yang dimiliki. Said *et al.* (2025) menggunakan *total asset turnover* dalam pendekatan *DuPont* untuk menilai kinerja perusahaan sektor transportasi dan logistik. Dewi *et al.* (2023) juga menggunakan rasio tersebut dalam analisis kinerja perusahaan transportasi dan logistik sebelum, saat, dan setelah pelonggaran ppkm.

Hubungan *total asset turnover* terhadap kinerja keuangan dapat dijelaskan melalui efisiensi aset. Perusahaan transportasi dan logistik memiliki aset besar seperti kendaraan, kapal, gudang, alat bongkar muat, serta sistem distribusi. Jika aset tersebut dapat digunakan secara maksimal, perusahaan dapat meningkatkan penjualan dan memperbaiki kinerja keuangan. Pintania *et al.* (2026) menunjukkan bahwa pengelolaan likuiditas, struktur utang, dan efisiensi operasional menjadi faktor penting dalam menjaga stabilitas kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik. Septiana dan Sidharta (2025) juga menjelaskan bahwa efisiensi pemanfaatan aset berhubungan dengan peningkatan kinerja operasional perusahaan logistik.

Hasil penelitian terdahulu mengenai *total asset turnover* juga belum sepenuhnya seragam. Santoso *et al.* (2025) menemukan bahwa *total asset turnover* berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA. Rahmawati *et al.* (2025) menemukan bahwa *total asset turnover* tidak berpengaruh terhadap ROA. Harahap dan Siregar (2025)

menemukan bahwa rasio keuangan, termasuk rasio aktivitas, tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba perusahaan transportasi dan logistik. Alfiandi dan Supadmi (2024) menemukan bahwa *total asset turnover* berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor infrastruktur.

H3: *Total Asset Turnover* secara parsial berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan (ROA) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.

Kerangka pemikiran penelitian ini juga diperkuat oleh hasil-hasil penelitian yang menempatkan rasio keuangan sebagai indikator penting dalam memprediksi kinerja keuangan atau pertumbuhan laba. Husien dan Takarini (2025) menemukan bahwa perubahan rasio likuiditas, profitabilitas, *leverage*, dan aktivitas dapat memengaruhi perubahan laba pada perusahaan transportasi. Isnandar *et al.* (2023) menemukan bahwa *debt to asset ratio*, *total asset turnover*, dan ROA berpengaruh terhadap pertumbuhan laba perusahaan transportasi dan logistik. Karno (2024) menemukan bahwa *current ratio* dan *Net Profit Margin* berpengaruh terhadap pertumbuhan laba perusahaan jasa komunikasi. Temuan ini memperkuat bahwa rasio keuangan dapat menjadi dasar untuk menjelaskan kinerja perusahaan.

Penelitian lintas sektor juga mendukung pentingnya rasio keuangan dalam menjelaskan kinerja perusahaan. Syahputra dan Ningsih (2024) menemukan bahwa profitabilitas dan likuiditas berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan manufaktur. Sambuaga *et al.* (2026) menemukan bahwa *return on equity* berpengaruh terhadap pertumbuhan laba perusahaan manufaktur di kawasan asean. Muslichah (2020) menunjukkan bahwa kinerja keuangan memiliki peran penting dalam hubungan antara pengungkapan lingkungan, sosial, dan nilai perusahaan. Temuan ini menunjukkan bahwa kinerja keuangan tidak hanya merepresentasikan kondisi internal perusahaan, tetapi juga berhubungan dengan persepsi pemangku kepentingan terhadap perusahaan.

Kajian internasional juga memberikan dukungan terhadap kerangka pemikiran penelitian ini. Jang dan Ahn (2021) menemukan bahwa struktur keuangan mempengaruhi kinerja manajemen pada industri logistik korea. Akdamar dan Kızılgöl (2024) menemukan bahwa rasio profitabilitas menjadi sumber utama

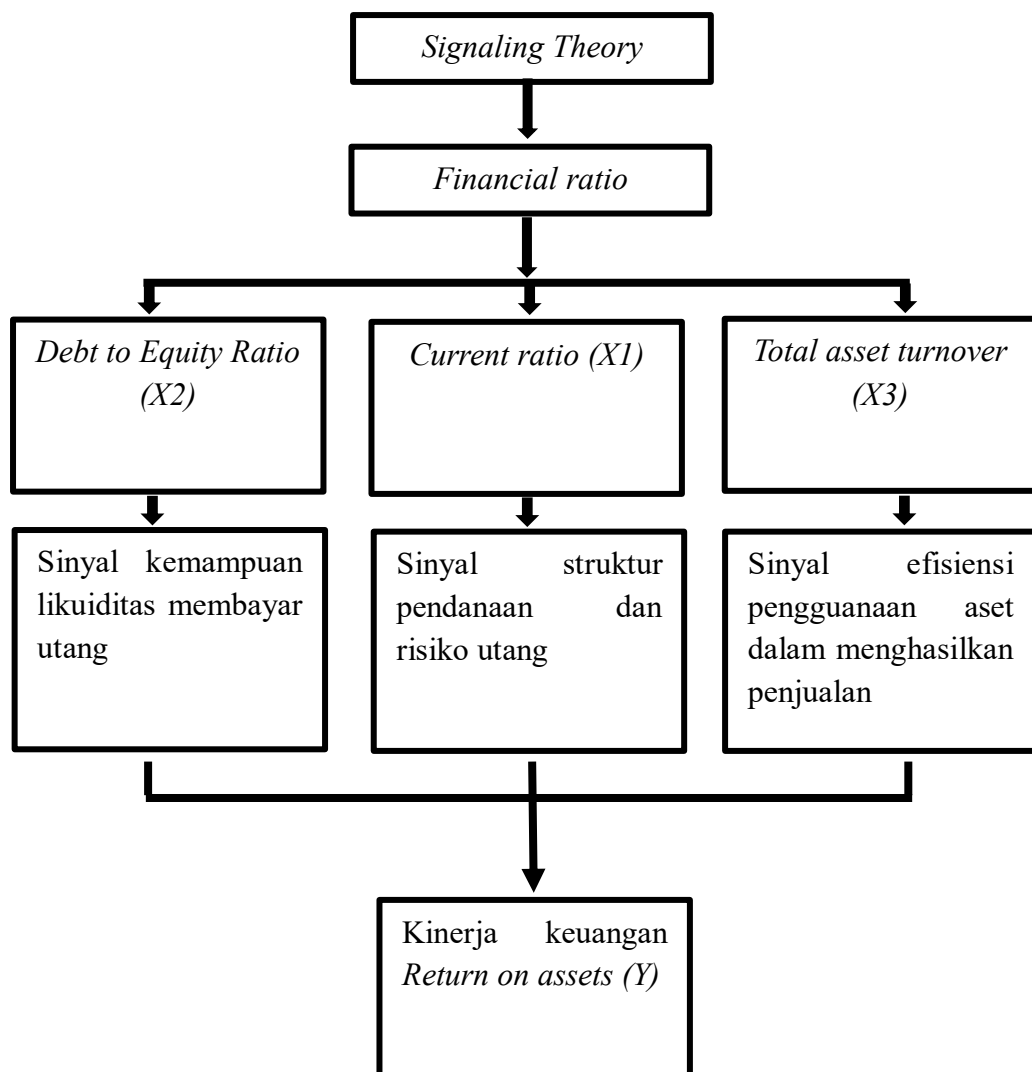
perbedaan kinerja perusahaan pada industri maritim. Oztemiz *et al.* (2025) menegaskan bahwa kinerja keuangan perusahaan logistik perlu dianalisis secara komprehensif karena sektor ini memiliki risiko operasional dan keuangan yang kompleks. Temuan tersebut memperkuat relevansi penelitian ini karena sektor transportasi dan logistik memiliki karakteristik yang menuntut pengelolaan keuangan secara hati-hati.

Berdasarkan uraian tersebut, hubungan antarvariabel dalam penelitian ini dapat dijelaskan melalui tiga jalur utama. Pertama, *current ratio* diduga berpengaruh terhadap kinerja keuangan karena kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek dapat menjaga kelancaran operasional. Kedua, *debt to equity ratio* diduga berpengaruh terhadap kinerja keuangan karena struktur utang dapat menentukan beban keuangan dan risiko perusahaan. Ketiga, *total asset turnover* diduga berpengaruh terhadap kinerja keuangan karena efektivitas penggunaan aset dapat menentukan kemampuan perusahaan menghasilkan penjualan dan laba. Rahmawati dan Rajagukguk (2026) menunjukkan bahwa rasio likuiditas, profitabilitas, dan solvabilitas secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik.

Dengan mengaitkan teori sinyal dan penelitian terdahulu, dapat dipahami bahwa rasio keuangan berfungsi sebagai informasi yang dapat ditafsirkan oleh pihak eksternal sebagai sinyal mengenai kondisi perusahaan. *Current ratio* memberikan sinyal mengenai kemampuan likuiditas. *Debt to equity ratio* memberikan sinyal mengenai struktur pendanaan dan risiko keuangan. *Total asset turnover* memberikan sinyal mengenai efisiensi penggunaan aset. Ketiga sinyal tersebut pada akhirnya dapat berhubungan dengan kinerja keuangan yang diproksikan dengan ROA. Apabila perusahaan mampu menjaga likuiditas, mengelola utang secara proporsional, dan menggunakan aset secara efisien, maka perusahaan berpeluang menghasilkan kinerja keuangan yang lebih baik.

Dengan demikian, kerangka pemikiran penelitian ini menempatkan kinerja keuangan sebagai hasil dari kemampuan perusahaan dalam mengelola aspek likuiditas, solvabilitas, dan aktivitas. Kerangka ini relevan untuk perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2020-2024

karena sektor tersebut mengalami tekanan dan peluang yang besar selama periode pandemi hingga pemulihan ekonomi. Indiraswari dan Rahmayanti (2022) menunjukkan bahwa pandemi menyebabkan perubahan kinerja keuangan perusahaan transportasi. Tresnawati dan Winansih (2024) juga menunjukkan bahwa pandemi memengaruhi kondisi keuangan perusahaan transportasi dan logistik. Oleh karena itu, penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan secara lebih mendalam bagaimana *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* memengaruhi kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik pada periode tersebut.



Gambar 2 Kerangka Penelitian

Sumber: Data diolah, 2026

Keterangan:

X1 = *Current ratio*

X2 = *Debt to equity ratio*

X3 = *Total asset turnover*

Y = Kinerja keuangan yang diproksikan dengan *return on assets*

2.5 Pengembangan Hipotesis

Hipotesis yang dapat diturunkan dari kerangka diatas adalah sebagai berikut:

H_{a1} : Apakah *current ratio* secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

H_{o1} : Apakah *current ratio* secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

H_{a2} : Apakah *debt to equity ratio* secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

H_{o2} : Apakah *debt to equity ratio* secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

H_{a3} : Apakah *total asset turnover* secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

H_{o3} : Apakah *total asset turnover* secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

H_{a4} : Apakah *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada

perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

H₀₄ : Apakah *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024.

III. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian asosiatif kausal. Pendekatan kuantitatif digunakan karena penelitian ini mengolah data numerik dari laporan keuangan perusahaan. Penelitian asosiatif kausal digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Menurut Sugiyono (2019), penelitian kuantitatif digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu, mengumpulkan data dengan instrumen penelitian, serta menganalisis data secara statistik untuk menguji hipotesis. Oleh karena itu, pendekatan ini sesuai untuk menguji pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* terhadap kinerja keuangan perusahaan. Penelitian ini menggunakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020-2024. Data tersebut dianalisis untuk melihat hubungan antara rasio likuiditas, solvabilitas, dan aktivitas terhadap kinerja keuangan perusahaan.

3.2 Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020-2024. Menurut Sugiyono (2019), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari, kemudian ditarik kesimpulannya. Dengan demikian, populasi dalam penelitian ini mencakup perusahaan sektor transportasi dan logistik yang mempublikasikan laporan keuangan selama periode penelitian.

Teknik pengambilan sampel menggunakan metode *purposive sampling*. Teknik ini dipilih karena tidak semua perusahaan dalam populasi memenuhi kriteria penelitian. *Purposive sampling* merupakan teknik penentuan sampel berdasarkan

pertimbangan atau kriteria tertentu yang sesuai dengan tujuan penelitian (Sugiyono, 2019).

Kriteria sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2020-2024.
2. Perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar secara berturut-turut di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2020-2024.
3. Perusahaan yang menerbitkan laporan keuangan tahunan secara lengkap selama periode 2020-2024.
4. Perusahaan tidak mengalami delisting selama periode penelitian.

Berdasarkan kriteria tersebut, perusahaan yang memenuhi syarat akan dijadikan sampel penelitian. Dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 4 Daftar Populasi dan Sampel

No	Keterangan	Jumlah
1.	Seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024	37
2.	Perusahaan transportasi dan logistik yang tidak terdaftar secara berturut-turut di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2020-2024.	(12)
3.	Perusahaan yang tidak menerbitkan laporan keuangan tahunan secara lengkap selama periode 2020-2024.	(3)
4.	Perusahaan yang mengalami delisting selama periode 2020-2024	(0)
5.	Tahun penelitian 2020-2024	5
6.	22 perusahaan × 5 tahun	110

Sumber: BEI, (data diolah, 2026)

Berdasarkan proses seleksi menggunakan metode purposive sampling, dari total 37 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024, diperoleh 22 perusahaan yang memenuhi seluruh kriteria penelitian. Selanjutnya, jumlah observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 110 data observasi yang diperoleh dari 22 perusahaan selama 5 tahun pengamatan. Dengan daftar perusahaan sebagai berikut:

Tabel 5 Daftar Sampel Perusahaan

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1.	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk
2.	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.
3.	BIRD	Blue Bird Tbk.
4.	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.
5.	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.
6.	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.
7.	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
8.	HELI	Jaya Trishindo Tbk.
9.	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk.
10.	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.
11.	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.
12.	MIRA	Mitra International Resources.
13.	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
14.	SAFE	Steady Safe Tbk.
15.	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk.
16.	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.
17.	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.
18.	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.
19.	TMAS	Temas Tbk.
20.	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.
21.	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.
22.	WEHA	Transportasi Indonesia Tbk.

Sumber: BEI, (data diolah, 2026)

3.3 Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung melalui dokumen, laporan, atau sumber resmi yang telah dipublikasikan. Data dalam penelitian ini diperoleh dari laporan keuangan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024. Sumber data berasal dari *website* resmi Bursa Efek Indonesia (BEI) melalui laman laporan keuangan dan tahunan perusahaan tercatat. BEI menyediakan halaman khusus untuk mengakses laporan keuangan dan laporan tahunan perusahaan tercatat, *website* resmi masing-masing perusahaan yang menjadi sampel penelitian, dan laporan tahunan dan laporan keuangan perusahaan periode 2020-2024. Data yang dikumpulkan meliputi informasi aset lancar, utang lancar, total utang, total ekuitas, penjualan atau pendapatan, total aset, laba bersih, dan data lain yang diperlukan untuk menghitung variabel penelitian.

3.4 Teknik Pengumpulan data

Teknik pengumpulan data merupakan metode yang digunakan peneliti untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian. Penelitian ini menggunakan teknik dokumentasi dan studi kepustakaan (*library research*). Data yang digunakan berupa data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024.

3.4.1 Dokumentasi

Metode dokumentasi dilakukan dengan mengumpulkan data berupa laporan keuangan tahunan (*annual report*) dan laporan keuangan audit perusahaan sektor transportasi dan logistik yang menjadi sampel penelitian. Data tersebut diperoleh melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia (BEI) dan situs resmi masing-masing perusahaan. Data yang dikumpulkan meliputi informasi mengenai total aset, aset lancar, kewajiban lancar, total utang, total ekuitas, penjualan, dan laba bersih yang diperlukan untuk menghitung variabel penelitian, yaitu *current ratio* (CR), *debt to equity ratio* (DER), *total asset turnover* (TATO), dan *return on assets* (ROA).

3.4.2 Studi Kepustakaan (*Library Research*)

Studi kepustakaan dilakukan dengan mengumpulkan berbagai referensi yang relevan dengan topik penelitian. Referensi tersebut berupa buku, jurnal ilmiah, artikel penelitian, skripsi, tesis, peraturan, dan sumber akademik lainnya yang berkaitan dengan kinerja keuangan, *current ratio*, *debt to equity ratio*, *total asset turnover*, teori sinyal (*signaling theory*), serta penelitian terdahulu yang mendukung penyusunan landasan teori dan pengembangan hipotesis penelitian. Studi kepustakaan juga digunakan untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai konsep-konsep yang digunakan dalam penelitian serta sebagai dasar dalam menganalisis hasil penelitian.

3.5 Definisi Operasional Variabel

Penelitian ini menggunakan dua jenis variabel, yaitu variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover*. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah kinerja keuangan yang diproksikan dengan *return on assets*. Menurut Fahmi (2018), rasio keuangan dapat digunakan untuk menilai kondisi keuangan perusahaan, termasuk kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban, mengelola struktur modal, menggunakan aset, dan menghasilkan laba. Rasio keuangan membantu peneliti membaca kondisi perusahaan secara lebih terukur, bukan sekadar menebak-nebak sambil berharap grafik terlihat cantik.

Tabel 6 Definisi Operasional

No.	Variabel	Definisi Operasional	Pengukuran	Skala
1.	<i>Current ratio</i> (X1)	Rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar yang dimiliki.	$CR = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$	Rasio
2.	<i>Debt to equity ratio</i> / DER (X2)	Rasio solvabilitas yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total ekuitas perusahaan.	$DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Ekuitas}} \times 100\%$	Rasio
3.	<i>Total asset turnover</i> / TATO (X3)	Rasio aktivitas yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan total aset untuk menghasilkan penjualan.	$TATO = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Total Aset}}$	Rasio
4.	Kinerja Keuangan/ ROA (Y)	Rasio profitabilitas yang menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari seluruh aset yang dimiliki.	$ROA = \frac{\text{Net Income}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$	Rasio

Sumber: data diolah, (2026)

3.5.1 Variabel Bebas

Menurut (Sugiyono, 2019) variabel independen atau yang biasa disebut variabel bebas merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab dari terjadinya variabel dependen (terikat). Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah *current ratio* (X1), *debt to equity ratio* (X2), dan *total assets turnover* (X3),

a. *Current ratio*

Current ratio adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar. Rasio ini menunjukkan tingkat likuiditas perusahaan. Semakin tinggi *Current ratio*, semakin besar kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban lancarnya.

Rumus *Current ratio* adalah:

$$CR = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

Rumus 1 *Current Ratio*

Current ratio digunakan sebagai variabel bebas pertama dalam penelitian ini. Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menjaga likuiditas operasionalnya.

b. *Debt to equity ratio*

Debt to equity ratio adalah rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dan total ekuitas perusahaan. Rasio ini menunjukkan sejauh mana perusahaan menggunakan utang sebagai sumber pembiayaan.

Rumus *Debt to equity ratio* adalah:

$$DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Ekuitas}} \times 100\%$$

Rumus 2 *Debt to Equity Ratio*

Semakin tinggi *Debt to equity ratio*, semakin besar ketergantungan perusahaan terhadap utang. Kondisi ini dapat meningkatkan risiko keuangan, terutama jika

perusahaan tidak mampu menghasilkan laba yang cukup untuk menutup kewajibannya.

c. *Total asset turnover*

Total asset turnover adalah rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan seluruh asetnya untuk menghasilkan penjualan atau pendapatan. Rasio ini menggambarkan tingkat efisiensi penggunaan aset perusahaan.

Rumus *Total asset turnover* adalah:

$$\text{TATO} = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Total Aset}}$$

Rumus 3 Total Assets Turnover

Semakin tinggi *Total asset turnover*, semakin efektif perusahaan dalam menggunakan asetnya untuk menghasilkan pendapatan.

3.5.2 Variabel Terikat

Variabel dependen atau yang biasa disebut variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat dari adanya variabel bebas (Sugiyono, 2019). Pada penelitian ini variabel dependen yang digunakan adalah kinerja keuangan (Y).

Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan dalam penelitian ini diproksikan dengan *Return on assets*. *Return on assets* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari total aset yang dimiliki.

Rumus *Return on assets* adalah:

$$\text{ROA} = \frac{\text{Net Income}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Rumus 4 Return On Assets

Return on assets dipilih karena rasio ini menunjukkan efektivitas perusahaan dalam mengelola aset untuk menghasilkan keuntungan. Semakin tinggi *Return on assets*, semakin baik kinerja keuangan perusahaan.

3.6 Metode Analisis Data

Metode analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis statistik dengan bantuan program pengolah data statistik EViews. Analisis data dilakukan untuk menguji pengaruh *Current ratio*, *Debt to equity ratio*, dan *Total asset turnover* terhadap kinerja keuangan. Menurut Ghazali (2018), analisis statistik digunakan untuk menguji hubungan antarvariabel dan mengukur kemampuan model dalam menjelaskan variasi variabel dependen. Dalam penelitian ini, metode analisis data meliputi analisis statistik deskriptif, analisis regresi berganda, pengujian kelayakan model, pengujian hipotesis, koefisien determinasi, uji simultan, dan uji parsial.

3.6.1 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran umum mengenai data penelitian. Statistik deskriptif menyajikan nilai minimum, maksimum, rata-rata, dan standar deviasi dari setiap variabel penelitian. Menurut Ghazali (2018), statistik deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan data melalui nilai rata-rata, standar deviasi, maksimum, minimum, dan ukuran statistik lainnya. Dalam penelitian ini, statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan kondisi *Current ratio*, *Debt to equity ratio*, *Total asset turnover*, dan *Return on assets* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2020-2024.

3.6.2 Pengujian Kelayakan Model

Pengujian kelayakan model dilakukan untuk menentukan model regresi data panel yang paling tepat digunakan dalam penelitian. Dalam analisis data panel terdapat tiga pendekatan model, yaitu *Common effect model* (CEM), *Fixed effect model* (FEM), dan *Random effect model* (REM). Untuk menentukan model yang paling sesuai, dilakukan pengujian melalui Uji *Chow* dan Uji *Hausman*.

3.6.2.1 Uji *Chow*

Uji *Chow* digunakan untuk menentukan model regresi data panel yang paling tepat antara *Common effect model* (CEM) dan *Fixed effect model* (FEM). Pengujian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan karakteristik antar perusahaan yang perlu diakomodasi dalam model penelitian.

Hipotesis yang digunakan dalam Uji *Chow* adalah:

- H_0 : Model yang tepat adalah *Common effect model* (CEM).
- H_1 : Model yang tepat adalah *Fixed effect model* (FEM).

3.6.2.2 Uji *Hausman*

Uji *Hausman* digunakan untuk menentukan model terbaik antara *Fixed effect model* (FEM) dan *Random effect model* (REM). Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui apakah efek individual dalam data panel berkorelasi dengan variabel independen yang digunakan dalam model.

Hipotesis yang digunakan dalam Uji *Hausman* adalah:

- H_0 : Model yang tepat adalah *Random effect model* (REM).
- H_1 : Model yang tepat adalah *Fixed effect model* (FEM).

Kriteria pengambilan keputusan adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai probabilitas (Prob.) $> 0,05$, maka H_0 diterima, sehingga model yang dipilih adalah *Random effect model* (REM).
2. Jika nilai probabilitas (Prob.) $< 0,05$, maka H_0 ditolak, sehingga model yang dipilih adalah *Fixed effect model* (FEM).

Model yang terpilih dari hasil pengujian tersebut selanjutnya digunakan sebagai model regresi data panel dalam penelitian.

3.6.3 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan untuk memastikan bahwa model regresi yang digunakan memenuhi asumsi-asumsi statistik sehingga menghasilkan estimasi yang tidak bias, konsisten, dan efisien. Dalam penelitian data panel, pengujian asumsi klasik yang digunakan adalah uji multikolinearitas.

3.6.3.1 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan atau korelasi yang tinggi antar variabel independen dalam model regresi. Model regresi yang baik seharusnya tidak menunjukkan adanya korelasi yang kuat di antara variabel independen karena dapat menyebabkan ketidakakuratan dalam mengestimasi pengaruh masing-masing variabel terhadap variabel dependen.

Dalam penelitian ini, uji multikolinearitas dilakukan dengan melihat nilai *Correlation Matrix* antar variabel independen. Variabel independen dalam penelitian ini terdiri dari *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Total Asset Turnover* (TATO).

Kriteria pengambilan keputusan adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai koefisien korelasi antar variabel independen $< 0,90$, maka tidak terjadi multikolinearitas.
2. Jika nilai koefisien korelasi antar variabel independen $> 0,90$, maka terjadi multikolinearitas dalam model regresi.

Apabila tidak ditemukan gejala multikolinearitas, maka variabel independen dapat digunakan secara bersama-sama dalam model regresi untuk menjelaskan pengaruhnya terhadap variabel dependen.

3.7 Analisis Regresi Berganda

Analisis regresi berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh lebih dari satu variabel bebas terhadap satu variabel terikat. Dalam penelitian ini, analisis regresi berganda digunakan untuk menguji pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan *total asset turnover* terhadap kinerja keuangan.

Model persamaan regresi berganda dalam penelitian ini adalah:

$$ROA = \alpha + \beta_1 CR + \beta_2 DER + \beta_3 TATO + e$$

Rumus 5 Persamaan Regresi Linier Berganda

Keterangan:

ROA = *Return on assets*

α = Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$ = Koefisien regresi

CR = *Current ratio*

DER = *Debt to equity ratio*

TATO = *Total asset turnover*

e = *Error*

Model ini digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel bebas memiliki pengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan.

3.8 Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan untuk mengetahui apakah *Current ratio*, *Debt to equity ratio*, dan *Total asset turnover* berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Pengujian dilakukan dengan tingkat signifikansi 5% atau 0,05.

Hipotesis dalam penelitian ini adalah:

H1 : *Current ratio* berpengaruh terhadap kinerja keuangan.

H2 : *Debt to equity ratio* berpengaruh terhadap kinerja keuangan.

H3 : *Total asset turnover* berpengaruh terhadap kinerja keuangan.

H4 : *Current ratio*, *Debt to equity ratio*, dan *Total asset turnover* secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan.

Kriteria pengambilan keputusan adalah sebagai berikut:

- Jika nilai signifikansi $< 0,05$, maka hipotesis diterima.
- Jika nilai signifikansi $> 0,05$, maka hipotesis ditolak.

3.8.1 Uji t (*t test*)

Uji t digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, uji t digunakan untuk menguji apakah *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Total Asset Turnover* (TATO) secara individu berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan yang diprosikan dengan *Return on Assets* (ROA).

Pengujian dilakukan dengan tingkat signifikansi (α) sebesar 5% atau 0,05. Keputusan pengujian dapat dilakukan dengan membandingkan nilai signifikansi (Sig.) dengan tingkat signifikansi yang ditetapkan, atau dengan membandingkan nilai t-hitung dengan t-tabel. Rumus uji t adalah sebagai berikut:

$$t = \frac{b_i}{SE(b_i)}$$

Rumus 6 Uji Parsial (*t test*)

Keterangan:

t = nilai t hitung

b_i = koefisien regresi variabel independen ke-i

$SE(b_i)$ = standar *error* dari koefisien regresi variabel independen ke-i

Hipotesis yang diuji adalah sebagai berikut:

1. Pengaruh *Current Ratio* terhadap Kinerja Keuangan
 H0₁: *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan (ROA).
 H1₁: *Current Ratio* berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan (ROA).
2. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap Kinerja Keuangan
 H0₂: *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan (ROA).
 H1₂: *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan (ROA).
3. Pengaruh *Total Asset Turnover* terhadap Kinerja Keuangan
 H0₃: *Total Asset Turnover* tidak berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan (ROA).
 H1₃: *Total Asset Turnover* berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan (ROA).

Kriteria pengambilan keputusan dalam uji t adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikansi (Sig.) < 0,05, maka H0 ditolak dan Ha diterima, yang berarti variabel independen secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
2. Jika nilai signifikansi (Sig.) > 0,05, maka H0 diterima dan Ha ditolak, yang berarti variabel independen secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
3. Alternatif lainnya, jika nilai t-hitung > t-tabel maka H0 ditolak dan Ha diterima, sedangkan jika t-hitung < t-tabel maka H0 diterima dan Ha ditolak.

Melalui uji t ini dapat diketahui variabel mana yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.

3.8.2 Uji Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variasi variabel terikat. Nilai koefisien determinasi berada antara 0 sampai 1. Menurut Ghozali (2018), nilai koefisien determinasi yang kecil menunjukkan bahwa kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel terikat sangat terbatas. Sebaliknya, nilai yang mendekati 1 menunjukkan bahwa variabel bebas mampu memberikan informasi yang kuat dalam menjelaskan variabel terikat. Dalam penelitian ini, koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar *Current ratio*, *Debt to equity ratio*, dan *Total asset turnover* dapat menjelaskan variasi *Return on assets* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020-2024. Rumus uji F adalah sebagai berikut:

$$R^2 = \frac{SSR}{SST}$$

Rumus 7 Koefisien Determinasi (R²)

Keterangan:

R^2 = koefisien determinasi

SSR = total sum of squares atau jumlah kuadrat total

SST = total sum of squares atau jumlah kuadrat total

Nilai R^2 berada antara 0 sampai 1. Jika nilai R^2 mendekati 0, maka kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas. Sebaliknya, jika nilai R^2 mendekati 1, maka variabel independen semakin kuat dalam menjelaskan variabel dependen.

Dalam penelitian dengan lebih dari satu variabel independen, nilai yang juga dapat digunakan adalah Adjusted R^2 , karena nilai ini sudah disesuaikan dengan jumlah variabel independen dalam model. Rumus Adjusted R^2 adalah sebagai berikut:

$$Adjusted R^2 = 1 - \left(\frac{(1 - R^2)(n - 1)}{n - k - 1} \right)$$

Rumus 8 Adjusted R^2

Keterangan:

Adjusted R^2 = koefisien determinasi yang telah disesuaikan

R^2 = koefisien determinasi

n = jumlah sampel atau observasi

k = jumlah variabel independen

3.8.3 Uji Simultan

Uji simultan digunakan untuk mengetahui apakah seluruh variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat. Dalam penelitian ini, uji simultan digunakan untuk menguji pengaruh *Current ratio*, *Debt to equity ratio*,

dan *Total asset turnover* secara bersama-sama terhadap *Return on assets*. Rumus uji F adalah sebagai berikut:

$$F = \frac{R^2/k}{(1 - R^2)/(n - k - 1)}$$

Rumus 9 Uji Simultan (F test)

Keterangan:

F = nilai F hitung

R² = koefisien determinasi

k = jumlah variabel independen

n = jumlah sampel atau observasi

n-k-1 = derajat kebebasan residual

Dalam penelitian ini:

k = 3 karena variabel independennya terdiri atas CR, DER, dan TATO.

Kriteria pengujian uji simultan adalah sebagai berikut:

Jika nilai signifikansi < 0,05, maka Current ratio, Debt to equity ratio, dan Total asset turnover secara simultan berpengaruh terhadap Return on assets.

Jika nilai signifikansi > 0,05, maka Current ratio, Debt to equity ratio, dan Total asset turnover secara simultan tidak berpengaruh terhadap Return on assets.

Uji simultan penting dilakukan karena model penelitian tidak hanya melihat pengaruh masing-masing rasio secara terpisah, tetapi juga melihat pengaruh seluruh rasio secara bersama-sama terhadap kinerja keuangan.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pengaruh *Current ratio* (CR), *Debt to equity ratio* (DER), dan *Total asset turnover* (TATO) terhadap kinerja keuangan yang diproksikan dengan *Return on assets* (ROA) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut.

1. *Current ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik. Hal ini ditunjukkan oleh nilai probabilitas CR sebesar 0,9078, lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05. Dengan demikian, hipotesis pertama ditolak. Hasil ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek belum tentu mampu meningkatkan ROA. Likuiditas yang tinggi tidak selalu mencerminkan penggunaan aset lancar yang produktif, sehingga keberadaan aset lancar belum tentu langsung berdampak pada peningkatan laba perusahaan.
2. *Debt to equity ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik. Hal ini dibuktikan dengan nilai probabilitas DER sebesar 0,9790, lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, hipotesis kedua ditolak. Hasil ini menunjukkan bahwa besar kecilnya penggunaan utang dibandingkan ekuitas belum menjadi faktor utama yang menentukan peningkatan ROA pada perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode penelitian. Penggunaan utang dapat menjadi sumber pendanaan, tetapi tidak selalu menghasilkan peningkatan laba apabila tidak diikuti dengan pengelolaan operasional yang efektif.
3. *Total asset turnover* (TATO) berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, namun dengan arah pengaruh negatif. Hal ini ditunjukkan oleh nilai probabilitas TATO sebesar 0,0020, lebih kecil dari 0,05, dengan koefisien sebesar -0,130558.

Dengan demikian, hipotesis ketiga diterima, tetapi arah pengaruhnya negatif. Artinya, peningkatan perputaran aset pada perusahaan sektor transportasi dan logistik tidak selalu diikuti dengan peningkatan ROA. Kondisi ini dapat terjadi karena sektor transportasi dan logistik merupakan sektor padat aset dan padat biaya, sehingga peningkatan pendapatan dari penggunaan aset belum tentu mampu menutupi beban operasional, biaya bahan bakar, perawatan armada, tenaga kerja, dan biaya distribusi.

4. *Current ratio*, *Debt to equity ratio*, dan *Total asset turnover* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan. Hal ini ditunjukkan oleh nilai F-statistic sebesar 3,232271 dengan nilai probabilitas 0,025304, lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian, hipotesis keempat diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa meskipun secara parsial hanya TATO yang berpengaruh signifikan, ketiga variabel tersebut secara bersama-sama tetap memiliki hubungan dalam menjelaskan perubahan kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik.
5. Nilai *Adjusted R-squared* sebesar 0,057882 menunjukkan bahwa variabel CR, DER, dan TATO hanya mampu menjelaskan variasi kinerja keuangan sebesar 5,78%, sedangkan sisanya sebesar 94,22% dijelaskan oleh faktor lain di luar model penelitian ini. Faktor lain tersebut dapat berupa *Net Profit Margin*, ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, biaya operasional, harga bahan bakar, struktur aset, efisiensi biaya, kondisi makroekonomi, serta faktor eksternal lain yang memengaruhi sektor transportasi dan logistik.

Dengan demikian, secara umum dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020-2024 tidak hanya ditentukan oleh likuiditas dan struktur modal, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh efektivitas penggunaan aset serta kemampuan perusahaan dalam mengendalikan biaya operasional. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan perlu memperhatikan efisiensi aset dan pengendalian biaya agar peningkatan aktivitas usaha benar-benar dapat berdampak pada peningkatan profitabilitas.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, saran yang dapat diberikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Bagi perusahaan sektor transportasi dan logistik, manajemen perlu mengelola aset secara lebih efisien agar penggunaan armada, gudang, fasilitas distribusi, dan aset operasional lainnya mampu memberikan kontribusi nyata terhadap peningkatan laba. Peningkatan perputaran aset sebaiknya diikuti dengan pengendalian biaya operasional agar pendapatan yang diperoleh tidak habis untuk menutup beban usaha.
2. Perusahaan perlu menjaga tingkat likuiditas pada posisi yang wajar. *Current ratio* yang tinggi memang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek, tetapi aset lancar yang terlalu besar dan tidak produktif dapat mengurangi efektivitas perusahaan dalam menghasilkan laba.
3. Perusahaan perlu mengelola struktur utang secara hati-hati. Penggunaan utang sebaiknya diarahkan pada kegiatan produktif yang dapat meningkatkan pendapatan dan profitabilitas, bukan hanya untuk menutup kebutuhan operasional jangka pendek.
4. Bagi investor, hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bahwa penilaian terhadap perusahaan sektor transportasi dan logistik tidak cukup hanya melihat CR, DER, dan TATO. Investor juga perlu memperhatikan rasio profitabilitas lainnya, efisiensi biaya, prospek industri, kemampuan perusahaan mengelola aset, serta kondisi ekonomi yang memengaruhi sektor transportasi dan logistik.
5. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk menambahkan variabel lain seperti *Net Profit Margin*, *firm size*, *sales growth*, *operating cost*, *Debt to Asset Ratio*, *Return on Equity*, atau faktor makroekonomi agar kemampuan model dalam menjelaskan kinerja keuangan menjadi lebih kuat. Penelitian selanjutnya juga dapat memperluas periode penelitian atau membandingkan sektor transportasi dan logistik dengan sektor lain agar hasil penelitian lebih komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, A. L., & Syahyuni, D. (2025). Pengaruh rasio likuiditas dan rasio solvabilitas terhadap kinerja keuangan: Studi kasus pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2023. *Jurnal Ekonomi Manajemen Akuntansi*, 31(1), 168-176. <https://doi.org/10.59725/ema.v31i1.194>
- Akdamar, E., & Kızılgöl, Ö. (2024). Analysing the financial ratios of the companies in the maritime industry with multivariate statistical techniques. *Scientific Journal of Maritime Research (Pomorstvo)*, 38(2), 308-321. <https://doi.org/10.31217/p.38.2.11>
- Alfiandi, R., & Supadmi, N. L. (2024). The effect of financial ratio on profit growth in infrastructure sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange. *International Journal of Economics, Commerce, and Management*, 2(1), 88-107. <https://doi.org/10.62951/ijecm.v2i1.365>
- Alsulami, F. (2025). Evaluating financial performance of airline companies through liquidity and debt ratios: *An accounting approach*. *Risks*, 13(4), 63. <https://doi.org/10.3390/risks13040063>
- Ayoush, M. D., Toumeh, A. A., & Shabaneh, K. I. (2021). Liquidity, leverage, and solvency: What affects profitability of industrial enterprises the most? *Investment Management and Financial Innovations*, 18(3), 249-259. [https://doi.org/10.21511/imfi.18\(3\).2021.22](https://doi.org/10.21511/imfi.18(3).2021.22)
- Candy, C., & Sisca, V. (2023). Financial ratio, distress, and performance in Indonesian transportation companies. *Almana: Jurnal Manajemen dan Bisnis*, 7(3), 517-528. <https://doi.org/10.36555/almana.v7i3.2246>
- Daruwala, Z. (2023). Influence of financial leverage on corporate profitability: Does it really matter? *International Journal of Economics and Financial Issues*, 13(4), 37-46. <https://doi.org/10.32479/ijefi.14461>
- Dewi, A., Hidayat, R. A., & Lailiyah, E. H. (2023). Kinerja keuangan sektor transportasi dan logistik di tahun 2022. *Jurnal Akuntansi Keuangan dan Bisnis*, 16(2), 334-342. <https://doi.org/10.35143/jakb.v16i2.6202>
- 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/10.37481/sjr.v5i4.562>
- Harahap, W. F., & Siregar, Q. R. (2025). Pengaruh rasio keuangan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang

- terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Bursa: Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 4(3), 121-132. <https://doi.org/10.59086/jeb.v4i3.755>
- Husien, F., & Takarini, N. (2025). Financial ratio analysis to predict profit changes in transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX). *International Journal of Economics*, 4(2), 1427-1438. <https://doi.org/10.55299/ijec.v4i2.1652>
- Indiraswari, S. D., & Rahmayanti, N. P. (2022). Analisis perbedaan kinerja keuangan perusahaan transportasi di BEI sebelum dan sesudah pandemi Covid-19. *Al-Kalam: Jurnal Komunikasi, Bisnis dan Manajemen*, 9(1), 21-36. <https://doi.org/10.31602/al-kalam.v9i1.5109>
- Isnandar, I., Mira, M., & Rayyani, W. O. (2023). The effect of financial ratio in predicting profit growth in transportation and logistics sector companies. *Proceeding Medan International Conference Economics and Business*, 1, 616-628. <https://doi.org/10.30596/miceb.v1i0.167>
- Jang, S. W., & Ahn, W. C. (2021). Financial analysis effect on management performance in the Korean logistics industry. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 37(3), 245-252. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2021.06.003>
- Karno. (2024). Pengaruh rasio keuangan terhadap pertumbuhan laba perusahaan jasa komunikasi dengan ukuran perusahaan sebagai moderasi. *Riset & Jurnal Akuntansi*, 8(1), 861-872. <https://doi.org/10.33395/owner.v8i1.1832>
- Maliki, A., & Ruhiat. (2020). Analisis rasio keuangan dan kaitannya dengan kinerja keuangan perusahaan. *International Journal Administration, Business & Organization*, 1(2), 38-48. <https://doi.org/10.61242/ijabo.20.36>
- Muslichah. (2020). The effect of environmental, social disclosure, and financial performance on firm value. *Jurnal Akuntansi dan Auditing Indonesia*, 24(1), 22-32. <https://doi.org/10.20885/jaai.vol24.iss1.art3>
- Mutmainnah, A., Sahade, & Idrus, M. (2024). Analisis rasio keuangan untuk mengukur kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *JUSTIAN: Jurnal Sistem Informasi Akuntansi*, 5(1), 1-13. <https://doi.org/10.31294/justian.v5i1.2430>
- Oztemiz, H. H., Vatansever, K., & Bayraktar, T. (2025). Sustainable financial performance analysis of logistics companies listed on Borsa Istanbul: *An integrated multi-criteria decision-making approach*. *Sustainability*, 17(20), 9243. <https://doi.org/10.3390/su17209243>
- Pintania, R., Mukhzarudfa, & Olimsar, F. (2026). Financial performance analysis of transportation and logistics sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange using a financial ratio approach in 2014-2024. *Jurnal Ilmiah Global Education*, 7(2), 1180-1185. <https://doi.org/10.55681/jige.v7i2.6002>
- Putri, A., & Siregar, H. S. (2026). Pengaruh *debt to equity ratio*, *debt to asset ratio*, dan *current ratio* terhadap *return on asset* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Journal of*

Science and Social Research, 9(2), 2005-2012.
<https://doi.org/10.54314/68swav31>

- Rahmawati, A., Matsaany, B., & Alim, K. (2025). Analysis *return on assets* in transportation and logistics sector companies on the Indonesia Stock Exchange. *International Journal of Economics and Management Research*, 4(1), 350-357. <https://doi.org/10.55606/ijemr.v4i1.305>
- Rahmawati, E., & Rajagukguk, P. (2026). Pengaruh rasio likuiditas, profitabilitas, dan solvabilitas terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024. *Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi*, 6(1), 28-42. <https://doi.org/10.51903/jupea.v6i1.5397>
- Said, F. N. R., Musa, M. I., Anwar, A., Amin, A. M., & Aslam, A. P. (2025). Analisis kinerja keuangan perusahaan pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2019-2023. *Trending: Jurnal Ekonomi, Akuntansi dan Manajemen*, 3(2), 62-79. <https://doi.org/10.30640/trending.v3i2.3916>
- Sambuaga, E. A., Kurniawan, B., Putri, S. E., & Devi, M. M. M. (2026). Financial performance and profit growth in ASEAN manufacturing firms. *Jurnal Bina Akuntansi*, 13(1), 192-199. <https://doi.org/10.52859/jba.v13i1.917>
- Santoso, M. N., Handayani, W., Haryanto, A. E. P., & Fauzi, I. N. (2025). Pengaruh CR dan TATO terhadap ROA pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 5(1), 585-593. <https://doi.org/10.31004/innovative.v5i1.17418>
- Septiana, Y., & Sidharta, T. K. (2025). The effect of financial ratios on the operational performance of logistics companies in PT The Eternal Universe of Sentosa. *Jurnal Ekonomi, Manajemen, Akuntansi dan Keuangan*, 6(3), 1-11. <https://doi.org/10.53697/emak.v6i3.2788>
- Syahputra, D., & Ningsih, S. (2024). Analysis of financial performance in manufacturing companies using financial ratios. *International Journal of Economics*, 3(1), 327-336. <https://doi.org/10.55299/ijec.v3i1.797>
- Tresnawati, R., & Winansih, W. (2024). Comparative ratio analysis of financial performance between transportation and logistics sub-sector companies registered on the BEI before and during the *Covid-19* pandemic. *Indonesian Interdisciplinary Journal of Sharia Economics*, 7(3), 4951-4981. <https://doi.org/10.31538/ijse.v7i3.5241>
- Zildanis, Z., Nurhadi, N., & Hadi, S. S. (2025). Analisis pengaruh *current ratio* dan *debt to equity ratio* terhadap *return on assets* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020-2024. *Jurnal Manajemen Ekonomi dan Akuntansi*, 2(2), 479-483. <https://doi.org/10.63921/jmaeka.v2i2.174>