

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Hasil Penelitian

##### 4.1.1 Deskriptif Objek Penelitian

Objek yang digunakan dalam penelitian ini adalah Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023. Penelitian ini melihat apakah *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada seluruh perusahaan di Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yaitu terdapat 17 perusahaan.

Berikut 17 perusahaan dalam Subsektor Transportasi yang menjadi objek dalam penelitian ini sebagai berikut:

**Tabel 4.1**  
**Sampel Perusahaan Pada Subsektor Transportasi yang**  
**Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023**

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	BIRD	PT Blue Bird Tbk
2	BPTR	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk
3	HELI	PT Jaya Trishindo Tbk
4	IPCM	PT Jasa Armada Indonesia Tbk
5	JAYA	PT Armada Berjaya Trans Tbk
6	KJEN	PT Krida Jaringan Nusantara Tbk
7	LRNA	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk
8	MIRA	Mitra International Resources Tbk
9	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
10	PORT	PT Nusantara Pelabuhan Handal Tbk
11	PURA	PT Putra Rajawali Kencana Tbk

**Tabel 4.1**  
**Sampel Perusahaan Pada Subsektor Transportasi yang Terdaftar di**  
**Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023 (lanjutan)**

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
12	SAFE	Steady Safe Tbk
13	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk
14	TMAS	PT Temas Tbk
15	TRJA	PT Transkon Jaya Tbk
16	TRUK	PT Guna Timur Raya Tbk
17	WEHA	PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk

Sumber: www.idx.co.id

### 1.1.2 Analisis Deskriptif Variabel Penelitian

#### 4.1.2.1 Analisis Deskriptif *Return On Assets*

Variabel terikat (Y) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Return On Assets*. *Return On Assets* merupakan rasio yang memperlihatkan hasil dari jumlah aktiva yang digunakan oleh perusahaan.

Berikut adalah tabel *Return On Assets*, yang diperoleh dari hasil perhitungan laba bersih setelah bunga dan pajak dengan total aktiva pada masing-masing perusahaan pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020 sampai dengan 2023.

**Tabel 4.2**  
***Return On Assets* Subsektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek**  
**Indonesia Periode 2020-2023**

No	Kode Perusahaan	2020	2021	2022	2023	Jumlah	Rata-Rata
1	BIRD	-2,25%	0,13%	5,28%	6,11%	9,27%	2,32%
2	BPTR	0,58%	1,40%	1,46%	1,78%	5,21%	1,30%
3	HELI	1,97%	1,14%	-37,96%	0,32%	-34,52%	-8,63%

**Tabel 4.2**  
***Return On Assets* Subsektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek**  
**Indonesia Periode 2020-2023 (lanjutan)**

No	Kode Perusahaan	2020	2021	2022	2023	Jumlah	Rata-Rata
4	IPCM	5,70%	9,57%	10,12%	10,36%	35,74%	8,94%

5	JAYA	3,68%	4,67%	3,30%	6,14%	17,78%	4,45%
6	KJEN	-2,30%	-2,66%	-0,14%	0,03%	-5,06%	-1,27%
7	LRNA	-15,91%	-11,06%	-9,48%	-0,22%	-36,67%	-9,17%
8	MIRA	-5,75%	-4,38%	-11,70%	-4,19%	-26,01%	-6,50%
9	NELY	7,74%	9,30%	19,34%	27,61%	63,99%	16,00%
10	PORT	-3,17%	-4,47%	0,93%	3,80%	-2,91%	-0,73%
11	PURA	1,49%	1,71%	1,14%	0,72%	5,07%	1,27%
12	SAFE	-5,46%	0,27%	3,79%	8,29%	6,88%	1,72%
13	SDMU	-24,43%	-5,76%	1,87%	21,44%	-6,88%	-1,72%
14	TMAS	1,36%	15,84%	34,89%	20,03%	72,12%	18,03%
15	TRJA	6,33%	7,12%	4,18%	1,35%	18,97%	4,74%
16	TRUK	-10,73%	-6,42%	-6,02%	-5,30%	-28,47%	-7,12%
17	WEHA	-15,21%	-4,33%	6,84%	9,02%	-3,68%	-0,92%
JUMLAH		-56,35%	12,06%	27,83%	107,30%	90,84%	22,71%
RATA-RATA		-3,31%	0,71%	1,64%	6,31%	5,35%	1,34%

Sumber: Bursa Efek Indonesia 2024 (data diolah)

Dari tabel diatas maka dapat dilihat bahwa, rata-rata *Return On Assets* mengalami kenaikan setiap tahunnya. *Return On Assets* pada tahun 2020 adalah sebesar -3,31%, artinya setiap Rp 1 total aset berkontribusi menghasilkan Rp -0,0331 laba bersih. Pada tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 0,71% artinya setiap Rp 1 total aset berkontribusi menghasilkan Rp 0,0071 laba bersih. Pada tahun 2022 mengalami kenaikan sebesar 1,64% artinya setiap Rp 1 total aset berkontribusi menghasilkan Rp 0,0164 laba bersih. Kemudian pada tahun 2023 mengalami peningkatan sebesar 6,31% artinya setiap Rp 1 total aset berkontribusi menghasilkan Rp 0,0631 laba bersih.

Peningkatan nilai *Return On Assets* menjadi pertanda baik bagi Subsektor Transportasi, tetapi harus diperhatikan untuk menjaga nilai *Return On Assets* sesuai standar industri. Nilai *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi berada pada 0,0134 atau 1,34 %. Secara keseluruhan Perusahaan Subsektor Transportasi dalam kondisi kurang

baik karena memiliki hasil pengukuran yang rendah. Rendahnya rasio ini disebabkan margin laba yang rendah.

#### 4.1.2.2 Analisis Deskriptif *Current Ratio*

Variabel bebas (X1) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Current Ratio*. *Current Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang akan segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia.

Berikut adalah tabel *Current Ratio*, yang diperoleh dari hasil perhitungan aktiva lancar dengan utang lancar pada masing-masing perusahaan pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023.

**Tabel 4.3**  
***Current Ratio* Subsektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023**

No	Kode Perusahaan	2020	2021	2022	2023	Jumlah	Rata-Rata
1	BIRD	194%	242%	152%	171%	759%	190%
2	BPTR	22%	32%	39%	67%	160%	40%
3	HELI	110%	103%	49%	31%	293%	73%
4	IPCM	281%	320%	315%	324%	1240%	310%
5	JAYA	171%	786%	443%	169%	1569%	392%
6	KJEN	215%	280%	245%	240%	980%	245%
7	LRNA	80%	101%	75%	85%	340%	85%
8	MIRA	117%	110%	46%	72%	345%	86%
9	NELY	672%	385%	407%	267%	1731%	433%
10	PORT	113%	140%	182%	176%	612%	153%
11	PURA	322%	306%	158%	153%	940%	235%
12	SAFE	11%	8%	14%	10%	44%	11%
13	SDMU	30%	29%	119%	42%	220%	55%
14	TMAS	45%	114%	176%	222%	557%	139%
15	TRJA	60%	89%	98%	56%	303%	76%

16	TRUK	66%	65%	82%	117%	330%	82%
17	WEHA	37%	42%	154%	290%	523%	131%
JUMLAH		2548%	3151%	2754%	2492%	10945%	2736%
RATA-RATA		150%	185%	162%	147%	644%	161%

Sumber: Bursa Efek Indonesia 2024 (data diolah)

Berdasarkan tabel *Current Ratio* diatas dapat diketahui bahwa, *Current Ratio* pada masing-masing perusahaan pada subsektor Transportasi mengalami penurunan dan kenaikan. Hal tersebut dapat dilihat dari rata-rata *Current Ratio* pada tahun 2020 adalah sebesar 150%, artinya setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,5 aset lancar. Pada tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 185%, artinya setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,85 aset lancar. Pada tahun 2022 mengalami penurunan sebesar 162%, artinya setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,62 aset lancar. Kemudian pada tahun 2023 mengalami penurunan sebesar 147%, artinya setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,47 aset lancar.

Nilai *Current Ratio* pada subsektor Transportasi sebesar 161%, berarti setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,61 aset lancar yang dimiliki perusahaan. Hal ini berlaku untuk semua yang dianalisis, dimana aset lancar yang menjamin utang lancar bergantung dari besarnya presentase *Current Ratio* yang dimiliki perusahaan.

Peningkatan tertinggi terjadi pada tahun 2021 yaitu sebesar 1,85 (185%). Meningkatnya *Current Ratio* ini disebabkan oleh aktiva lancar yang dimiliki perusahaan cukup tinggi. Tingginya aktiva lancar perusahaan dipengaruhi oleh peningkatan pada persediaan dan perolehan biaya dibayar dimuka dari pelanggan. Selain itu penurunan dari utang lancar perusahaan dan mampu meminimalisir pinjaman-pinjamannya

kepada kreditor, hal ini menjadi faktor lain dari peningkatan *Current Ratio*.

Kemudian terjadi penurunan terendah terjadi pada tahun 2023 sebesar 1,47 (147%). Penurunan *Current Ratio* terjadi karena pada tahun 2023 aktiva lancar yang dimiliki pada subsektor Transportasi meningkat, peningkatan aktiva lancar terjadi karena jumlah perolehan kas, piutang dan persediaan perusahaan pada subsektor Transportasi lebih besar bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya dan diikuti dengan utang lancar yang ikut meningkat.

#### 4.1.2.3 Analisis Deskriptif *Debt To Equity Ratio*

Variabel bebas (X2) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Debt To Equity Ratio*. *Debt To Equity Ratio* merupakan rasio perbandingan antara jumlah utang terhadap ekuitas perusahaan.

Berikut ini adalah tabel *Debt To Equity Ratio*, hasil dari perhitungan total utang dengan total ekuitas pada masing-masing perusahaan pada subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023.

**Tabel 4.4**  
***Debt To Equity Ratio* Subsektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023**

No	Kode Perusahaan	2020	2021	2022	2023	Jumlah	Rata-Rata
1	BIRD	39%	28%	29%	35%	130%	33%
2	BPTR	139%	234%	366%	205%	944%	236%
3	HELI	154%	114%	313%	268%	849%	212%
4	IPCM	29%	23%	24%	23%	100%	25%
5	JAYA	23%	11%	12%	37%	83%	21%
6	KJEN	14%	11%	9%	7%	42%	10%
7	LRNA	24%	25%	32%	17%	98%	24%
8	MIRA	47%	48%	55%	50%	201%	50%

9	NELY	14%	12%	12%	14%	52%	13%
10	PORT	150%	123%	99%	76%	448%	112%

**Tabel 4.4**

***Debt To Equity Ratio* Subsektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023**

No	Kode Perusahaan	2020	2021	2022	2023	Jumlah	Rata-Rata
11	PURA	10%	9%	15%	16%	51%	13%
12	SAFE	-567%	-538%	-569%	-721%	-2394%	-599%
13	SDMU	2190%	-9030%	4165%	307%	-2368%	-592%
14	TMAS	217%	163%	98%	58%	535%	134%
15	TRJA	117%	101%	149%	207%	574%	144%
16	TRUK	36%	31%	30%	28%	125%	31%
17	WEHA	87%	105%	48%	54%	295%	74%
JUMLAH		2723%	-8530%	4888%	681%	-237%	-59%
RATA-RATA		160%	-502%	288%	40%	-14%	-3,5%

Sumber: Bursa Efek Indonesia 2024 (data diolah)

Berdasarkan tabel *Debt To Equity Ratio* diatas maka dapat disimpulkan bahwa, *Debt To Equity Ratio* dari masing-masing perusahaan pada subsektor Transportasi mengalami penurunan dan kenaikan. Hal ini dapat dilihat dari rata-rata *Debt To Equity Ratio* pada tahun 2020 sebesar 160%, artinya setiap Rp 1 utang dijamin oleh Rp 1,6 modal. Pada tahun 2021 *Debt To Equity Ratio* mengalami penurunan sebesar -502%, artinya setiap Rp 1 utang dijamin oleh Rp -5,02 modal. Pada tahun 2022 *Debt To Equity Ratio* mengalami peningkatan sebesar 288%, artinya setiap Rp 1 utang dijamin oleh Rp 2,88 modal. Kemudian pada tahun 2023 *Debt To Equity Ratio* mengalami penurunan sebesar 40%, artinya setiap Rp 1 utang dijamin oleh Rp 0,4 modal.

*Debt To Equity Ratio* pada subsektor Transportasi mengalami peningkatan pada tahun 2022, ini terjadi karena meningkatnya total utang perusahaan. Meningkatnya total utang dengan peningkatan jumlah

ekuitas perusahaan tidak sebanding. Besarnya ekuitas yang menjadi jaminan utang lebih sedikit bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. *Total Debt To Equity Ratio* tertinggi terjadi pada tahun 2022 dengan presentase yang mencapai angka 288%. Sedangkan *Debt To Equity Ratio* terendah terjadi pada tahun 2021 dengan presentase -502%.

#### 4.1.2.4 Analisis Deskriptif *Total Assets Turnover*

Variabel bebas (X3) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Total Assets Turnover*. *Total Assets Turnover* merupakan ukuran perputaran semua aktiva dengan membandingkan antara penjualan dengan total aktiva. Berikut adalah tabel *Total Assets Turnover*, hasil dari perhitungan penjualan dengan total aktiva dari masing-masing perusahaan pada subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023.

**Tabel 4.5**  
***Total Assets Turnover* Subsektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023**

No	Kode Perusahaan	2020	2021	2022	2023	Jumlah	Rata-Rata
1	BIRD	0,28	0,34	0,52	0,58	1,72	0,43
2	BPTR	0,30	0,26	0,27	0,29	1,12	0,28
3	HELI	0,43	0,21	0,20	0,34	1,17	0,29
4	IPCM	0,49	0,57	0,66	0,75	2,48	0,62
5	JAYA	0,80	0,59	0,60	0,51	2,50	0,63
6	KJEN	0,18	0,12	0,12	0,12	0,54	0,14
7	LRNA	0,24	0,29	0,41	0,26	1,21	0,30
8	MIRA	0,27	0,28	0,32	0,32	1,19	0,30
9	NELY	0,41	0,36	0,47	0,63	1,87	0,47
10	PORT	0,58	0,71	0,69	0,66	2,64	0,66



11	PURA	0,21	0,25	0,22	0,33	1,01	0,25
12	SAFE	0,45	0,54	0,94	1,02	2,94	0,74
13	SDMU	0,50	0,49	0,57	0,62	2,17	0,54
14	TMAS	0,70	0,77	1,20	1,06	3,72	0,93
15	TRJA	0,66	0,62	0,55	0,55	2,39	0,60
16	TRUK	0,50	0,52	0,55	0,66	2,22	0,56
17	WEHA	0,32	0,42	0,63	0,76	2,13	0,53
JUMLAH		7,32	7,34	8,92	9,46	33,04	8,27
RATA-RATA		0,43	0,43	0,52	0,56	1,94	0,48

Sumber: Bursa Efek Indonesia (data diolah)

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa, *Total Assets Turnover* pada masing-masing subsektor Transportasi mengalami peningkatan. Hal ini dapat dilihat dari rata-rata *Total Assets Turnover* pada tahun 2020 dan 2021 sebesar 0,43 kali, artinya setiap Rp 1 total aktiva dapat menghasilkan Rp 0,43 penjualan. Kemudian pada tahun 2022 mengalami peningkatan yaitu sebesar 0,52 kali, artinya setiap Rp 1 total aktiva dapat menghasilkan Rp 0,52 penjualan. Pada tahun 2023 kembali mengalami kenaikan yaitu sebesar 0,56 kali, artinya setiap Rp 1 total aktiva dapat menghasilkan Rp 0,56 penjualan.

Nilai *Total Assets Turnover* pada Subsektor Transportasi sebesar 0,48 kali, artinya setiap Rp 1 total aktiva dapat menghasilkan Rp 0,48 penjualan.

Peningkatan *Total Assets Turnover* tertinggi terjadi pada tahun 2023 sebesar 0,56 kali. Peningkatan ini terjadi karena aktiva yang dimiliki perusahaan cukup tinggi. Tingginya aktiva dikarenakan perusahaan mampu meningkatkan penjualan. Kemudian terjadi nilai *Total Assets Turnover* terendah pada tahun 2020 dan 2021 sebesar 0,43 kali. Penurunan *Total Assets Turnover* terjadi karena pada tahun 2020 dan 2021 penjualan yang dimiliki perusahaan cukup rendah. Rendahnya

penjualan dikarenakan perusahaan tidak menggunakan aset secara efisien dalam meningkatkan penjualan.

## 4.2 Analisis Statistik

### 4.2.1 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis deskriptif dari data yang diambil pada penelitian ini adalah dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2023 yaitu sebanyak 68 data pengamatan. Deskriptif variabel dalam statistik deskriptif yang digunakan dalam penelitian ini adalah nilai *mean*, nilai maksimum, nilai minimum, dan standar deviasi dari satu variabel dependen yaitu *Return On Assets* dan tiga variabel independen yaitu *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover*.

Statistik deskriptif merupakan statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Berikut adalah distribusi statistik deskriptif antara lain sebagai berikut:

**Tabel 4.6**  
**Hasil Statistik Deskriptif**  
**Descriptive Statistics**

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR	68	.08	7.86	1.6094	1.46580
DER	68	-90.30	41.65	-.0351	12.57625
TATO	68	.12	1.20	.4859	.23048
ROA	68	-.38	.35	.0135	.10633
Valid N (listwise)	68				

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat bahwa selama pengamatan variabel *Return On Assets* yang merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan hasil (*Return*) atas jumlah aktiva yang digunakan perusahaan menunjukkan nilai

rata-rata sebesar 0,0135 dengan standar deviasi sebesar 0,10633. Nilai terkecil dari *Return On Assets* sebesar -0,38. Sedangkan nilai tertinggi *Return On Assets* sebesar 0,35.

*Current Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan apakah perusahaan tersebut mampu membayar kewajiban jangka pendeknya. Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa, rata-rata *Current Ratio* sebesar 1,69094 dengan standar deviasi sebesar 1,46580. Nilai terkecil dari *Current Ratio* sebesar 0,08 dan nilai tertinggi *Current Ratio* sebesar 7,86.

*Debt To Equity Ratio* merupakan rasio yang membandingkan antara total utang dengan total ekuitas dan bertujuan untuk mengetahui seberapa besar modal perusahaan mampu dijadikan jaminan utang dan seberapa besar jumlah dana yang disediakan peminjam kepada pemilik perusahaan. Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa, nilai rata-rata *Debt To Equity Ratio* sebesar -0,0351 dengan nilai standar deviasi sebesar 12,57625. Nilai terkecil *Debt To Equity Ratio* sebesar -90,30 dan nilai tertinggi *Debt To Equity Ratio* sebesar 41,65.

*Total Assets Turnover* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki oleh perusahaan dan mengukur berapa jumlah penjualan yang diperoleh dari tiap rupiah aktiva. Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa, nilai rata-rata *Total Assets Turnover* sebesar 0,4859 dengan nilai standar deviasi sebesar 0,23048. Nilai terkecil *Total Assets Turnover* sebesar 0,12 dan nilai tertinggi *Total Assets Turnover* sebesar 1,20.

### **1.2.2 Analisis Asumsi Klasik**

Pengujian asumsi klasik diperlukan sebelum dilakukan pengujian hipotesis. Secara sederhana pengujian asumsi klasik bertujuan untuk mengetahui

apakah model regresi dalam penelitian ini model yang baik atau tidak. Ada beberapa pengujian asumsi klasik yang dilakukan yakni sebagai berikut:

#### 4.2.2.1 Uji Normalitas

Uji ini digunakan untuk mengetahui dan menilai sebaran data sebuah model regresi variabel independen atau residual memiliki distribusi normal atau tidak. Uji Normalitas yang digunakan pada penelitian ini adalah Uji *Kolmogorov-Smirnov* yaitu sebagai berikut:

**Tabel 4.7**  
**Hasil Uji Kolmogorov Simirnov**

#### **One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

Sumber:			Unstandardized Residual
Hasil	N		68
Pengolah	Normal	Mean	.0000000
an Data	Parameters <sup>a,b</sup>	Std. Deviation	.08122758
	Most	Absolute	.083
	Extreme	Positive	.080
	Differences	Negative	-.083
	Test Statistic		.083
	Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 <sup>c,d</sup>

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

d

asarkan tabel hasil uji normalitas diketahui nilai signifikansi  $0,200 > 0,05$ . Hal ini dapat dinyatakan bahwa, nilai residual berdistribusi normal sehingga memenuhi kriteria asumsi normalitas.

#### 4.2.2.2 Uji Multikolinearitas

Uji yang dilakukan untuk memastikan apakah didalam sebuah model regresi adanya interkolerasi atau kolinearitas antar variabel bebas, dengan dasar pengambilan keputusan sebagi berikut:

1. Jika nilai  $VIF < 10$  atau nilai  $Tolerance > 0,10$ , maka artinya tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi.
2. Jika nilai  $VIF > 10$  atau nilai  $Tolerance < 0,10$ , maka artinya terjadi multikolinearitas dalam model regresi. Berikut adalah hasil dari uji multikolinearitas antara lain:

**Tabel 4.8**  
**Hasil Uji Multikolinearitas**

Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	-.148	.026		-5.676	.000		
CR	.025	.007	.351	3.667	.001	.996	1.004
DER	-.000	.001	-.002	-.024	.981	.996	1.004
TATO	.248	.044	.536	5.617	.000	.999	1.001

a. Dependent Variable: ROA

Sumber: Pengolahan Hasil Data

Berdasarkan pada tabel diatas, maka dapat diketahui bahwa nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) untuk Variabel *Current Ratio* (X1) sebesar 1,004, variabel *Debt To Equity Ratio* (X2) sebesar 1,004, dan variabel *Total Assets Turnover* (X3) sebesar 1,001. Hal ini menunjukkan bahwa, masing-masing variabel yang diuji nilai VIF lebih kecil dari 10.

Demikian pula dengan nilai *tolerance* pada variabel *Current Ratio* (X1) sebesar 0,996, variabel *Debt To Equity Ratio* (X2) sebesar 0,996, dan variabel *Total Assets Turnover* (X3) sebesar 0,999. Hal ini berarti bahwa masing-masing variabel yang diuji nilai *tolerance* lebih besar dari 0,10.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa, tidak ada gejala multikolinearitas antara variabel independen yang diindikasikan dari

nilai *tolerance* setiap variabel independen lebih besar dari 0,10 dan nilai VIF lebih kecil dari 10.

#### 4.2.2.3 Uji Heterokedastisitas

Uji Heterokedastisitas dilakukan untuk menguji apakah dalam model regresi linear terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Bentuk dari pengujian heterokedastisitas dalam penelitian ini menggunakan metode *Uji Glejser*. Untuk mendeteksi dapat dilihat dari nilai signifikan absolut masing-masing variabel, yaitu sebagai berikut:

1. Jika nilai  $\text{Sig} > 0,05$  maka dapat dinyatakan bahwa model regresi tidak terjadi heteroskedastisitas
2. Jika nilai  $\text{Sig} < 0,05$  maka dapat dinyatakan bahwa model regresi terjadi heteroskedastisitas.

Berikut merupakan hasil dari pengujian heterokedastisitas dengan metode *Uji Glejser* antara lain:

**Tabel 4.9**  
**Hasil Uji Heterokedastisitas**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	.056	.018		3.185	.002
CR	-.001	.005	-.018	-.142	.888
DER	.000	.001	.099	.792	.431
TATO	.008	.030	.033	.268	.789

a. Dependent Variable: ABS\_RES  
Sumber: Hasil Pengolaha Data

Berdasarkan pada tabel diatas, maka dapat diketahui bahwa nilai signifikansi untuk variabel *Current Ratio* (X1) sebesar 0,888, variabel *Debt To Equity Ratio* (X2) sebesar 0,431, dan variabel *Total Assets*

*Turnover* (X3) sebesar 0,789. Hal ini menunjukkan bahwa, masing-masing variabel yang diuji nilai signifikansi absolut lebih besar dari 0,05 maka dapat dinyatakan bahwa model regresi tidak terjadi heterokedastisitas.

#### 4.2.2.4 Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode  $t$  dengan kesalahan pengganggu pada periode  $t-1$  (sebelumnya). Untuk mendeteksi ada atau tidaknya autokorelasi dapat dilakukan dengan cara uji *Durbin-Waston* (DW test). Pengambilan keputusan uji *durbin-watson* sebagai berikut:

1. Jika  $d < d_L$  atau  $d > 4 - d_L$  maka hipotesis ditolak ada autokorelasi).
2. Jika  $d_U < d < 4 - d_U$  maka hipotesis diterima (tidak ada autokorelasi).
3. Jika  $d_L < d < d_U$  atau  $4 - d_U < d < 4 - d_L$ , artinya tidak ada kesimpulan.

Berikut merupakan hasil dari pengujian Autokorelasi dengan cara uji *Durbin-Waston* (DW test) antara lain:

**Tabel 4.10**  
**Hasil Uji Autokorelasi**  
**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.645 <sup>a</sup>	.416	.389	.08311	2.143

a. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER

b. Dependent Variable: ROA

Sumber: Hasil Pengolaha Data

Berdasarkan pada tabel diatas maka dapat diketahui pengambilan keputusan uji *durbin-watson* sebagai berikut:

$$n = 68$$

$$d = 2,143$$

$$dU = 1,7335$$

$$dL = 1,4853$$

$$4 - dL = 2,5147$$

$$4 - dU = 2,2665$$

$$\begin{aligned} \text{Hasil} &= dU < d < 4 - dU \\ &= 1,7335 < 2,143 < 2,2665 \end{aligned}$$

Maka dapat diambil keputusan bahwa Uji Autokorelasi yaitu hipotesis dapat diterima karena tidak terdapat autokorelasi dalam model regresi.

#### 4.2.3 Analisis Regresi Linear Berganda

Dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi linear berganda, karena penelitian ini memiliki lebih dari satu variabel independen dan satu variabel dependen. Regresi berganda digunakan untuk menguji hipotesis. Metode regresi berganda menghubungkan antara satu variabel dependen dengan variabel independen dalam suatu model prediktif tunggal. Dimana rumus pengujiannya adalah:

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \varepsilon$$

Model persamaan regresi yang baik adalah yang memenuhi persyaratan asumsi klasik, antara lain semua data berdistribusi normal, model harus bebas dari gejala multikolenieritas, terbebas dari heteroskedastisitas dan tidak terdapat autokorelasi. Berikut adalah hasil dari pengolahan data menggunakan SPSS versi 23.00 :

**Tabel 4.11**



### Hasil Uji Regresi Linear Berganda Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-.14769	.026		-5.676	.000
CR	.02545	.007	.351	3.667	.001
DER	-.00002	.001	-.002	-.024	.981
TATO	.24751	.044	.536	5.617	.000

a. Dependent Variable: ROA

Sumber: Hasil Pengolaha Data

Berdasarkan pada tabel diatas maka dapat diketahui model persamaan regresinya adalah sebagai berikut:

Konstanta = -0,14769

*Current Ratio* = 0,02545

*Debt To Equity Ratio* = -0,00002

*Total Assets Turnover* = 0,24751

Kemudian hasil tersebut tersebut dimasukkan ke dalam persamaan regresi linear berganda sehingga diketahui persamaan berikut:

$$Y = -0,14769 + 0,02545 - 0,00002 + 0,24751 + \varepsilon$$

Keterangan:

1. Nilai konstanta sebesar -0,14769 dengan arah hubungan negatif menunjukkan bahwa, variabel independen yaitu *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* dalam keadaan konstan atau tidak mengalami perubahan maka *Return On Assets* akan dipengaruhi oleh variabel lain sebesar -0,14769.
2.  $\beta_1$  sebesar 0,02545 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa setiap perubahan variabel *Current Ratio*, sebesar satu satuan *Current Ratio* akan mengakibatkan perubahan yang positif pada *Return On Assets* sebesar 0,02545 satuan dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap

konstan. Dengan demikian *Current Ratio* yang bernilai positif mengakibatkan tambah satu satuan *Current Ratio*, akan mempengaruhi bertambahnya nilai *Return On Assets* sebesar 0,02545 satuan.

3.  $\beta_2$  sebesar -0,00002 dengan arah hubungan negatif menunjukkan bahwa setiap perubahan variabel *Debt To Equity Ratio*, sebesar satu satuan *Debt To Equity Ratio* akan mengakibatkan perubahan yang negatif pada *Return On Assets* sebesar -0,00002 satuan dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Dengan demikian *Debt To Equity Ratio* yang bernilai negatif mengakibatkan turun satu satuan *Debt To Equity Ratio*, akan mempengaruhi berkurangnya nilai *Return On Assets* sebesar -0,00002 satuan.
4.  $\beta_3$  sebesar 0,24751 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa setiap perubahan variabel *Total Assets Turnover*, sebesar satu satuan *Total Assets Turnover* akan mengakibatkan perubahan yang positif pada *Return On Assets* sebesar 0,24751 satuan dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Dengan demikian *Total Assets Turnover* yang bernilai positif mengakibatkan tambah satu satuan *Total Assets Turnover*, akan mempengaruhi bertambahnya nilai *Return On Assets* sebesar 0,24751 satuan.

#### **4.2.4 Uji Hipotesis**

Hipotesis merupakan jawaban sementara dari suatu pernyataan atau permasalahan dalam penelitian. Kebenaran hipotesis perlu di uji secara empiris agar data yang telah dikumpulkan dapat menjawab atau menolak hipotesis yang telah diajukan. Hasil hipotesis dalam penelitian ini dijabarkan sebagai berikut:

#### 4.2.4.1 Uji Secara Parsial (Uji-t)

Uji statistik t dilakukan untuk menguji apakah variabel independen (X) secara individual memiliki hubungan yang signifikan atau tidak terhadap variabel dependen (Y).

Untuk penyederhanaan uji statistik t menggunakan pengolahan data SPSS *for windows* versi 23.00 maka dapat diperoleh hasil uji t sebagai berikut:

**Tabel 4.12**  
**Hasil Uji-t (Parsial)**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model	Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
	Beta			Zero-order	Partial	Part
1 (Constant)		-5.676	.000			
CR	.351	3.667	.001	.359	.417	.350
DER	-.002	-.024	.981	.010	-.003	-.002
TATO	.536	5.617	.000	.542	.575	.536

a. Dependent Variable: ROA  
Sumber: Hasil Pengolahan Data

Untuk kriteria Uji t dilakukan pada tingkat  $\alpha = 0,05$  dengan derajat kebebasan (df) = n-k atau  $68 - 4 = 64$ , diperoleh ttabel sebesar 1,99773.

Hasil pengujian statistik t pada tabel diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

##### 1. Pengaruh *Current Ratio* Terhadap *Return On Assets*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Current Ratio* secara individual mempunyai hubungan signifikan atau tidak terhadap *Return On Assets*. Berdasarkan pada tabel diatas diperoleh thitung untuk variabel *Current Ratio* sebesar 3,667 dan ttabel

dengan  $\alpha = 5\%$  diketahui sebesar 1,99773, artinya nilai thitung > ttabel.

Selanjutnya terlihat pula nilai probabilitas t yakni sig adalah 0,001 sedangkan taraf signifikan  $\alpha$  yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig  $0,001 < 0,05$ , artinya Hipotesis H1 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

## 2. Pengaruh *Debt To Equity Ratio* Terhadap *Return On Assets*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Debt To Equity Ratio* secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Assets*. Berdasarkan pada tabel diatas diperoleh thitung untuk variabel *Debt To Equity Ratio* sebesar -0,024 dan ttabel dengan  $\alpha = 5\%$  diketahui 1,99773 artinya nilai thitung < ttabel.

Selanjutnya terlihat pula nilai probabilitas t yakni sig adalah 0,981 sedangkan taraf signifikan  $\alpha$  yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig  $0,981 > 0,05$ , artinya Hipotesis H2 ditolak . Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Debt To Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

## 3. Pengaruh *Total Assets Turnover* Terhadap *Return On Assets*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Total Assets Turnover* secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Assets*. Berdasarkan pada tabel diatas

diperoleh thitung untuk variabel *Total Assets Turnover* sebesar 5,617 dan ttabel dengan  $\alpha = 5\%$  diketahui sebesar 1,99773, artinya nilai thitung > ttabel.

Selanjutnya terlihat pula nilai probabilitas t yakni sig adalah 0,000 sedangkan taraf signifikan  $\alpha$  yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig  $0,000 < 0,05$ , artinya Hipotesis H3 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

#### 4. Kontribusi Tiap Variabel

Kontribusi tiap-tiap variabel dihitung dengan rumus  $\beta \times \text{zero-order}$ . Dengan kontribusi tiap-tiap variabel yaitu:

$$\text{Current Ratio} = 0,351 \times 0,359 = 0,126$$

$$\text{Debt To Equity Ratio} = -0,002 \times 0,010 = -0,000$$

$$\text{Total Assets Turnover} = 0,536 \times 0,542 = 0,291$$

Kontribusi paling berpengaruh yaitu variabel *Total Assets Turnover* sebesar 0,290512 atau 29,1 %. Kontribusi paling kecil yaitu variabel *Debt To Equity Ratio* sebesar -0,000 atau -0,00 %.

#### 4.2.4.2 Uji Secara Simultan Signifikan (Uji-F)

Uji F menunjukkan apakah semua variabel independen (bebas) dimasukkan dalam model yang memiliki pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen (terikat). Untuk pengujiannya dilihat dari nilai *Return On Assets* (p value) yang terdapat pada tabel Anova nilai F dari *output*.

Berikut adalah hasil pengolahan data dengan program SPSS versi 23.00, maka diperoleh hasil uji F sebagai berikut:

**Tabel 4.13**  
**Hasil Uji-F (Simultan)**  
**ANOVA<sup>a</sup>**

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.315	3	.105	15.225	.000 <sup>b</sup>
Residual	.442	64	.007		
Total	.758	67			

a. Dependent Variable: ROA

b. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER

Sumber: Hasil Pengolaha Data

Untuk menguji hipotesis statistik diatas, maka dilakukan uji F pada tingkat  $\alpha = 5\%$ . Nilai Fhitung untuk  $n = 68$  adalah sebagai berikut:

$$dF \text{ Pembilang (N1)} = k - 1 = 4 - 1 = 3$$

$$dF \text{ Penyebut (N2)} = n - k = 68 - 4 = 64$$

$$F_{\text{hitung}} = 15,225 \text{ dan } F_{\text{tabel}} = 2,75$$

Berdasarkan dari hasil ANOVA (*Analysis Of Variance*) pada tabel diatas diperoleh Fhitung sebesar 15,225 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,000. Jika  $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$  maka didapat pengaruh yang signifikan antara X1, X2, dan X3 terhadap Y, demikian juga sebaliknya jika  $F_{\text{hitung}} < F_{\text{tabel}}$  maka tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara X1, X2, dan X3 terhadap Y. Dalam hal ini Fhitung (15,225) > Ftabel (2,75).

Kemudian nilai signifikansi (0,000) < nilai probabilitas (0,05), artinya Hipotesis H4 diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

#### 4.2.5 Uji Koefisien Determinasi ( $R_2$ )

Koefisien determinasi ( $R_2$ ) berguna untuk memprediksi dan melihat seberapa besar kontribusi pengaruh yang diberikan variabel independen secara simultan terhadap variabel dependen dengan mengkuadratkan koefisien yang ditemukan. Koefisien ini disebut juga koefisien penentu, dikarenakan varians yang terjadi pada variabel dependen dapat dijelaskan melalui varians yang terjadi pada variabel independen. Koefisien determinasi dapat dilihat melalui nilai *R-square* ( $R_2$ ) pada tabel *Model Summary*, untuk mengetahui sejauh mana kontribusi atau presentase pengaruh *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets* maka dapat diketahui melalui uji determinasi sebagai berikut:

**Tabel 4.14**  
**Hasil Uji Koefisien Determinasi (Uji-D)**  
**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.645 <sup>a</sup>	.416	.389	.08311

a. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER

Sumber: Hasil Pengolaha Data

Berdasarkan pada tabel diatas dapat diketahui bahwa, Nilai *Adjust R Square* ( $R_2$ ) atau koefisien-koefisien adalah 0,389. Angka ini mengidentifikasi bahwa *Return On Assets* (variabel dependen) mampu dijelaskan *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* (variabel independen) sebesar 38,9%. Sedangkan selebihnya 61,1% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini seperti *Debt To Assets Ratio*, Net Profit Margin dan rasio aktivitas lainnya.

Hal ini berarti, dalam penelitian ini pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen masih lemah. Kemudian *Standard Error of the Estimate* adalah sebesar 0,8311, artinya semakin besar angka ini akan membuat model regresi semakin tepat dalam memprediksi *Return On Assets*.

#### **4.3 Pembahasan**

Hasil penelitian ini adalah analisis mengenai hasil temuan penelitian terhadap kesesuaian teori, pendapatan, maupun penelitian terdahulu yang telah dikemukakan oleh hasil penelitian sebelumnya serta pola perilaku yang harus dilakukan untuk mengatasi hal-hal tersebut.

Berikut ini ada 3 bagian utama yang akan dibahas dalam analisis hasil temuan penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

##### **1.3.1 Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Assets***

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, menunjukkan nilai thitung yang lebih besar dari ttabel yaitu thitung (3,667) > ttabel (1,99773) dan nilai probabilitas t yaitu sig adalah 0,001 sedangkan taraf signifikan  $\alpha$  yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig 0,001 < 0,05 sehingga Hipotesis H1 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan nilai *Current Ratio* dapat diketahui bahwa, *Current Ratio* pada masing-masing perusahaan pada subsektor Transportasi mengalami penurunan dan kenaikan. Hal tersebut dapat dilihat dari rata-rata *Current Ratio* pada tahun 2020 adalah sebesar 150%, artinya setiap Rp 1 utang lancar dijamin



oleh Rp 1,5 aset lancar. Pada tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 185%, artinya setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,85 aset lancar. Pada tahun 2022 mengalami penurunan sebesar 162%, artinya setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,62 aset lancar. Kemudian pada tahun 2023 mengalami penurunan sebesar 147%, artinya setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,47 aset lancar.

Nilai *Current Ratio* pada subsektor Transportasi sebesar 161%, berarti setiap Rp 1 utang lancar dijamin oleh Rp 1,61 aset lancar yang dimiliki perusahaan. Hal ini berlaku untuk semua yang dianalisis, dimana aset lancar yang menjamin utang lancar bergantung dari besarnya presentase *Current Ratio* yang dimiliki perusahaan.

Peningkatan tertinggi terjadi pada tahun 2021 yaitu sebesar 1,85 (185%). Meningkatnya *Current Ratio* ini disebabkan oleh aktiva lancar yang dimiliki perusahaan cukup tinggi. Tingginya aktiva lancar perusahaan dipengaruhi oleh peningkatan pada persediaan dan perolehan biaya dibayar dimuka dari pelanggan. Selain itu penurunan dari utang lancar perusahaan dan mampu meminimalisir pinjaman-pinjamannya kepada kreditor, hal ini menjadi faktor lain dari peningkatan *Current Ratio*.

Kemudian terjadi penurunan terendah terjadi pada tahun 2023 sebesar 1,47 (147%). Penurunan *Current Ratio* terjadi karena pada tahun 2023 aktiva lancar yang dimiliki pada subsektor Transportasi meningkat, peningkatan aktiva lancar terjadi karena jumlah perolehan kas, piutang dan persediaan perusahaan pada subsektor Transportasi lebih besar bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya dan diikuti dengan utang lancar yang ikut meningkat.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa peningkatan *Current Ratio* yang diikuti dengan peningkatan *Return On Assets*. *Current Ratio* meningkat dikarenakan perusahaan mampu mengoptimalkan modal kerja untuk menjalankan kegiatan operasionalnya yang akan berdampak pada meningkatnya laba. Artinya setiap kenaikan *Current Ratio* maka akan diikuti dengan kenaikan *Return On Assets*, begitu juga sebaliknya apabila *Current Ratio* mengalami penurunan maka akan diikuti dengan penurunan nilai *Return On Assets*.

Hasil Penelitian ini sejalan dengan penelitian dari Tina Lestari Manik dan Eka Purnama Sari (2023) yang menyimpulkan bahwa, *Current Ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Assets* dan juga sejalan dengan penelitian dari Vidya Vidya Amalia Rismanty, Iriana Kusuma Dewi dan Ading Sunarto (2022) yang menyatakan bahwa, secara parsial *Current Ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Assets*.

### **1.3.2 Pengaruh *Debt To Equity Ratio* Terhadap *Return On Assets***

Hasil yang diperoleh mengenai pengaruh *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, menunjukkan nilai thitung yang lebih kecil dari ttabel yaitu thitung (-0,024) < ttabel (1,99773) dan nilai probabilitas t yakni sig adalah 0,981 sedangkan taraf signifikan  $\alpha$  yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig 0,981 > 0,05 sehingga Hipotesis H2 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Debt To Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan nilai *Debt To Equity Ratio* diatas maka dapat disimpulkan bahwa, *Debt To Equity Ratio* dari masing-masing perusahaan pada subsektor Transportasi mengalami penurunan dan kenaikan. Hal ini dapat dilihat dari rata-

rata *Debt To Equity Ratio* pada tahun 2020 sebesar 160%, artinya setiap Rp 1 utang dijamin oleh Rp 1,6 modal. Pada tahun 2021 *Debt To Equity Ratio* mengalami penurunan sebesar -502%, artinya setiap Rp 1 utang dijamin oleh Rp -5,02 modal. Pada tahun 2022 *Debt To Equity Ratio* mengalami peningkatan sebesar 288%, artinya setiap Rp 1 utang dijamin oleh Rp 2,88 modal. Kemudian pada tahun 2023 *Debt To Equity Ratio* mengalami penurunan sebesar 40%, artinya setiap Rp 1 utang dijamin oleh Rp 0,4 modal.

*Debt To Equity Ratio* pada subsektor Transportasi mengalami peningkatan pada tahun 2022, ini terjadi karena meningkatnya total utang perusahaan. Meningkatnya total utang dengan peningkatan jumlah ekuitas perusahaan tidak sebanding. Besarnya ekuitas yang menjadi jaminan utang lebih sedikit bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Total *Debt To Equity Ratio* tertinggi terjadi pada tahun 2022 dengan presentase yang mencapai angka 288%. Sedangkan *Debt To Equity Ratio* terendah terjadi pada tahun 2021 dengan presentase -502%.

Berdasarkan hasil diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah total kewajiban per perusahaan maupun per tahun lebih kecil dibandingkan dengan total modal yang dimiliki perusahaan, hal ini menunjukkan bahwa perusahaan banyak menggunakan modal untuk menutupi kewajibannya. Kemampuan perusahaan dapat dilihat dari bagaimana perusahaan tersebut dalam menggunakan modal untuk memenuhi kewajibannya.

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa setiap penurunan *Debt to Equity Ratio* tidak diikuti dengan penurunan *Return on Assets*, artinya setiap penurunan *Debt to Equity Ratio* berdampak baik bagi peningkatan *Return on*

*Assets*. Dalam hal ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu mengelola modal dengan baik sehingga dapat meningkatkan profitabilitas perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian dari Mislawati dan Eka Purnama Sari (2023) yang menyatakan bahwa *Debt To Equity Ratio* secara parsial tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Return On Assets* dan juga sejalan dengan penelitian Ega Reynando Gamara, Mawar Ratih Kusumawardani, dan Zulfia Rahmawati (2022) yang menyatakan bahwa *Debt To Equity Ratio* secara parsial tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets*.

### **1.3.3 Pengaruh *Total Assets Turnover* Terhadap *Return On Assets***

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, menunjukkan nilai thitung > ttabel yaitu thitung (5,617) > ttabel (1,99773) dan nilai probabilitas t yaitu sig adalah 0,000 sedangkan taraf signifikan  $\alpha$  yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig 0,000 < 0,05 sehingga Hipotesis H3 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan nilai *Total Assets Turnover* pada masing-masing subsektor Transportasi mengalami peningkatan. Hal ini dapat dilihat dari rata-rata *Total Assets Turnover* pada tahun 2020 dan 2021 sebesar 0,43 kali, artinya setiap Rp 1 total aktiva dapat menghasilkan Rp 0,43 penjualan. Kemudian pada tahun 2022 mengalami peningkatan yaitu sebesar 0,52 kali, artinya setiap Rp 1 total aktiva dapat menghasilkan Rp 0,52 penjualan. Pada tahun 2023 kembali mengalami

kenaikan yaitu sebesar 0,56 kali, artinya setiap Rp 1 total aktiva dapat menghasilkan Rp 0,56 penjualan.

Nilai *Total Assets Turnover* pada Subsektor Transportasi sebesar 0,48 kali, artinya setiap Rp 1 total aktiva dapat menghasilkan Rp 0,48 penjualan.

Peningkatan *Total Assets Turnover* tertinggi terjadi pada tahun 2023 sebesar 0,56 kali. Peningkatan ini terjadi karena aktiva yang dimiliki perusahaan cukup tinggi. Tingginya aktiva dikarenakan perusahaan mampu meningkatkan penjualan. Kemudian terjadi nilai *Total Assets Turnover* terendah pada tahun 2020 dan 2021 sebesar 0,43 kali. Penurunan *Total Assets Turnover* terjadi karena pada tahun 2020 dan 2021 penjualan yang dimiliki perusahaan cukup rendah. Rendahnya penjualan dikarenakan perusahaan tidak menggunakan aset secara efisien dalam meningkatkan penjualan.

Berdasarkan hasil diatas disimpulkan bahwa, variabel *Total Assets Turnover* dapat menjadi dasar untuk menentukan *Return On Assets* perusahaan. Semakin tinggi nilai *Total Assets Turnover* maka semakin meningkat nilai profitabilitas. Hal ini dikarenakan penggunaan aktiva secara efektif dapat meningkatkan penjualan karena biaya yang dikeluarkan juga diperhatikan, sehingga dapat memaksimalkan peningkatan keuntungan bagi perusahaan. Dalam hal ini besar kecilnya *Total Assets Turnover* dirasakan oleh perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian dari Adelina Anggraini Darminto dan Siti Rokhmi Fuadati (2020) menyatakan pada penelitian tersebut bahwa *Total Assets Turnover* secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Assets* dan juga sejalan dengan penelitian dari Dian Ramli dan Yusnaini (2022) menyatakan pada penelitian tersebut bahwa

*Total Assets Turnover* secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Assets*.

#### **1.3.4 Pengaruh *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets***

Berdasarkan dari hasil ANOVA (*Analysis Of Variance*) menunjukkan  $F_{hitung} (15,225) > F_{tabel} (2,75)$  dengan tingkat signifikansi  $(0,000) < \text{nilai probabilitas } (0,05)$ , sehingga hipotesis H4 diterima. Dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Apabila rasio lancar rendah dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar hutang. Namun, apabila hasil pengukuran rasio tinggi juga belum tentu kondisi perusahaan sedang baik dan tidak dapat menjamin akan dapat membayar hutang perusahaan yang sudah jatuh tempo karena proporsi atau distribusi aktiva lancar yang tidak menguntungkan. Perusahaan membutuhkan aktiva yang besar agar lebih mudah memperoleh pendukung dana dari pihak eksternal perusahaan. Sehingga perusahaan berjalan lancar diikuti dengan penjualan yang cukup baik dan menghasilkan laba yang tinggi untuk perusahaan.

Semakin tinggi rasio profitabilitas suatu perusahaan semakin tinggi pula nilai perusahaan, dengan begitu perusahaan akan mampu menarik minat para investor untuk berinvestasi dan bisa menambah laba perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Vidya Amalia Rismanty, Iriana Kusuma Dewi dan Ading Sunarto (2022) yang menyatakan bahwa, secara simultan *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* berpengaruh positif dan signifikan Terhadap *Return On*

*Assets* dan juga sejalan dengan penelitian dari Trisha Wanny dkk (2019) juga mengatakan secara simultan *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* berpengaruh terhadap *Return On Assets*.