

**PENGARUH LEVERAGE, MODAL KERJA, LIKUIDITAS  
DAN PERTUMBUHAN PERUSAHAAN TERHADAP  
PROFITABILITAS PADA SUB SEKTOR  
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR  
DI BEI TAHUN 2017-2021**

**OLEH**  
**MOHAMAD ZULHAM RUSDIN**  
**E21.19.022**

**SKRIPSI**

untuk memenuhi salah satu syarat ujian  
Guna memperoleh gelar Sarjana



**PROGRAM SARJANA**  
**UNIVERSITAS IHSAN GORONTALO**  
**GORONTALO**  
**2023**

## HALAMAN PENGESAHAN

### **PENGARUH LEVERAGE, MODAL KERJA, LIKUIDITAS DAN PERTUMBUHAN PERUSAHAAN TERHADAP PROFITABILITAS PADA SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2017-2021**

**OLEH :**

**MOHAMAD ZULHAM RUSDIN**

**E.21.19.022**

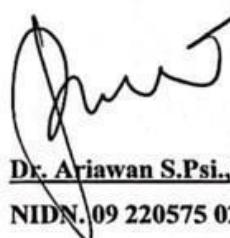
### **SKRIPSI**

Untuk memenuhi salah satu syarat ujian  
guna memperoleh gelar sarjana  
dan telah disetujui oleh tim pembimbing pada  
tanggal

Gorontalo, ..... 2023

**Menyetujui,**

#### **Pembimbing I**



Dr. Ariawan S.Psi.,SE.,MM  
NIDN. 09 220575 02

#### **Pembimbing II**



Eka Zahra Solikahan SE.,MM  
NIDN. 09 220185 01

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH **LEVERAGE, MODAL KERJA, LIKUIDITAS DAN  
PERTUMBUHAN PERUSAHAAN TERHADAP  
PROFITABILITAS PADA SUB SEKTOR  
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR  
DI BEI TAHUN 2017-2021**

OLEH :

MOHAMAD ZULHAM RUSDIN

NIM :

E2119022

Diperiksa Oleh Dewan Penguji Strata Satu (S1)

Universitas Ichsan Gorontalo

1. Muhamad Fuad Alamsyah, SE.,M.Sc : .....
2. Muh. Sabir M., SE.,M.Si : .....
3. Pemy Christiaan, SE.,M.Si : .....
4. Eka Zahra Solikahan, SE.,MM : .....
5. Dr. Ariawan,S.Psi.,SE.,MM : .....

Mengetahui,



## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya ( Skripsi ) ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik ( Sarjana ) baik di Universitas Ichsan Gorontalo maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah di publikasikan orang lain, kecuali secara tertulis 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 ketidak benaran 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 ini.

Gorontalo, .....2022

Yang membuat pernyataan



Mohamad Zulham Rusdin

NIM, E2119022

## **MOTTO**

**“ Hatiku tenang karena mengetahui bahwa apa yang  
melewatkanku tidak akan pernah menjadi takdirku, dan apa  
yang di takdirkan untukku tidak akan pernah melewatkanku”**  
**(Umar bin Khattab)**

**“Kita boleh saja kecewa dengan apa yang telah terjadi, tetapi  
jangan pernah kehilangan harapan untuk masa depan yang lebih  
baik.”**  
**(Bambang pamungkas)**

Alhamdulilah, saya mengucapkan rasa syukur kepada Allah SWT karena atas berkat Rahmat dan Hidayah-nya saya dapat menyelesaikan tugas akhir skripsi ini. Terlepasnya tugas akhir ini tidak terlepas dari bantuan, bimbingan serta arahan dari berbagai pihak, terutama kepada pembimbing 1 bapak Dr. Ariawan, SE.,S.Psi.,MM dan pembimbing 2 Ibu Eka Zahra Solikahan, SE., MM sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan. Tidak ada kata yang mampu mengungkapkan rasa terima kasih dan penghargaan yang teristimewa kepada kedua orang tua saya terkhusus Alm. Bapak saya ( Herman Rusdin) dan juga Ibu saya Yusrin Lahamutu serta Bapak sambung saya Ramdan Mohamad, yang segenap jiwa mendidik, membimbing dan mendoakan yang tiada henti-hentinya

untuk anaknya dalam setiap langkah. Serta saudara saya tercinta Syafranti Rusdin, Rahmat F. Mohamad, Putri F. Mohamad yang telah memberikan doa dan motivasi kepada saya untuk menyelesaikan skripsi ini.

Melalui kesempatan ini pula saya mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Seluruh dosen dan staff manajemen yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat. Sehingga pada akhirnya saya dapat melangkah sejauh ini.
2. Bapak Muhamad Fuad Alamsyah, SE., M.Sc Bapak Muh. Sabir M, SE.,M.Si dan Ibu Pemy Christiaan, SE., M.Si selaku penguji I, II, dan III. Terima kasih atas kritikan dan sarannya demi kesempurnaan skripsi ini.
3. Ayah dan Ibu (Alm. Herman Rusdin ) Yusrin Lahamutu dan Ayah Sambung Ramdhan Mohamad. Yang segenap jiwa selalu mendidik dan mendoakan anak-anaknya dalam setiap langkah.
4. Oma tercinta Hasna Mamonto yang selalu mendoakan dan memotivasi dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Teman-teman Manajemen Reguler Sore A, suka duka tangis dan tawa telah kita lewati Bersama-sama, semoga kekeluargaan kita akan tetap terjalin selamanya.
6. Sahabat-sahabat Rahasia Hua : Dea Ananda Pakaya, Brad Tasiam, Mohamad Zulkifli Naue, Siti Nur Annisa Katili, Fadhila Elnora Mohamad,

Reza A. Suma, Nurul Aulia Ichsan, Sri Devi Saraswaty Usman, Sulhadawiya Kadir, Amelia Rahma Hamzah, Syahrul Mardjoen. Terima kasih yang tak terhingga untuk kebersamaannya selama ini selalu memotivasi dan memberikan hua-hua yang terbaru.

7. Sahabat-sahabat Goroho Epe odo usu : Muh. Nasir S. Laupe, Ninda Pratamasari A. Bahtiar, Anggun Oktaviany Kau, Anggun Musa, Randy Igirisa, Muh. Taufik Rauf, Sri Devy Wahyuni Ahmad, Nurul Aulia Ichsan, Putri Rafika Thalib, Pazriyah Zakaria, yang selalu Bersama dan saling support selama ini.
8. Teman-teman seiya sekata: Anwar Saputra, Ayu Mustapa, Rafliyanto Uno, Putri Rafika, Nurul Fadhiela Olii, Indah Gani, Defriyani Suga, Bahtiar Mayulu, Randy Igirisa, Jul Rizky Yusuf.
9. Keluarga besarku yang selalu mendoakan dan memotivasi untuk keberhasilanku.

## KATA PENGANTAR

Rasa syukur yang dalam penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa Allah SWT, karena atas berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan Hasil Penelitian ini dengan judul, **“Pengaruh Leverage, Modal Kerja, Likuiditas dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas pada Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI”**, sesuai dengan yang direncanakan. Hasil Penelitian ini dibuat untuk memenuhi salah satu syarat untuk mengikuti ujian skripsi.

Dalam menyusun Hasil Penelitian ini, penulis mengalami berbagai kesulitan dan hambatan, namun berkat rahmat dan petunjuk dari Allah SWT serta dukungan dan sumbangsih pemikiran serta dorongan dari kedua orangtua yang penulis rasakan ini atas jasa-jasa yang diberikan secara tulus, ikhlas dalam usaha mencari kesempurnaan dan manfaat dari Hasil Penelitian, maka semua kesulitan dan hambatan tersebut dapat teratasi. Melalui kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih yang tulus kepada Bapak Muhammad Ichsan Gaffar, SE.,M.Si, selaku Ketua Yayasan Pengembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (YPIPT) Ichsan Gorontalo, Bapak Dr. Abdul Gaffar Latjoke, M.Si, selaku Rektor Universitas Ichsan Gorontalo, Bapak Dr. Musafir, SE.,M.Si, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Ichsan Gorontalo, Bapak Syamsul, SE., MM selaku Ketua Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Ichsan Gorontalo, Bapak Dr. Ariawan

S.Psi.,SE.,MM selaku dosen Pembimbing I, dan Ibu Eka Zahra Solikahan SE., MM selaku dosen Pembimbing II, Bapak dan Ibu Dosen yang telah mendidik dan membimbing penulis dalam mengerjakan Hasil Penelitian ini. Tak lupa pula rasa ucapan tak terhingga untuk kedua orangtua, saudara serta rekan mahasiswa terutama Jurusan Manajemen yang telah memberikan dorongan, motivasi, dan bimbingan sehingga Hasil Penelitian ini dapat diselesaikan dengan sebaik-baiknya. Rasa ucapan terima kasih juga kepada diri sendiri yang telah bersusah payah percaya pada diri sendiri, bersusah payah untuk tidak menyerah sampai detik ini dan terima kasih atas kekuatan, ide dan ambisinya.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati, penulis berharap semoga bantuan, bimbingan dan arahan yang telah diberikan oleh berbagai pihak akan memperoleh imbalan yang setimpal dari Allah SWT, Aamiin.

Gorontalo, Mei 2023

Penulis

## ***ABSTRACT***

***MOHAMAD ZULHAM RUSDIN. E2119022. THE EFFECT OF LEVERAGE, WORKING CAPITAL, LIQUIDITY, AND COMPANY GROWTH ON PROFITABILITY IN THE TRANSPORTATION SUB-SECTOR COMPANIES LISTED ON THE INDONESIAN STOCK EXCHANGE***

*This study aims to find whether there is an effect of leverage, working capital, liquidity, and company growth on profitability. The population used is the transportation sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The sampling technique is purposive sampling with a total sample of 30 companies during the 2017-2021 period. The data analysis technique employs panel data regression analysis with a combination of time series and cross-section data using EViews software. The results of this study indicate that leverage affects profitability, working capital has no effect on profitability, liquidity affects profitability, and company growth has no effect on profitability.*

*Keywords: leverage, working capital, liquidity, company growth, profitability*

## ABSTRAK

### MOHAMAD ZULHAM RUSDIN. E2119022. PENGARUH *LEVERAGE*, MODAL KERJA, LIKUIDITAS, DAN PERTUMBUHAN PERUSAHAAN TERHADAP PROFITABILITAS PADA SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh *leverage*, modal kerja, likuiditas dan pertumbuhan perusahaan terhadap profitabilitas. Populasi yang digunakan adalah perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Teknik pengambilan sampel yaitu *Purposive Sampling* dengan total sampel sebanyak 30 perusahaan selama periode 2017-2021. Teknik analisis data menggunakan analisis regresi data panel kombinasi dari data *time series* dan *cross section* dengan menggunakan *Software Eviews*. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa *Leverage* berpengaruh terhadap profitabilitas, modal kerja tidak berpengaruh terhadap profitabilitas, likuiditas berpengaruh terhadap profitabilitas, dan pertumbuhan perusahaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

Kata kunci: *leverage*, modal kerja, likuiditas, pertumbuhan perusahaan, profitabilitas

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	16
1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian .....	17
1.3.1 Maksud Penelitian.....	17
1.3.2 Tujuan Penelitian .....	17
1.4 Manfaat Penelitian.....	18
1.4.1 Manfaat Teoritis.....	18
1.4.2 Manfaat Praktis .....	18
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN, DAN HIPOTESIS .....</b>	<b>19</b>
2.1 Kajian Pustaka .....	19
2.1.1 <i>Leverage</i> .....	19
2.1.2 Modal Kerja .....	25
2.1.3 Likuiditas .....	29
2.1.4 Pertumbuhan Perusahaan .....	34
2.1.5 Profitabilitas.....	38
2.1.6 Hubungan Antar Variabel.....	44
2.1.7 Penelitian Terdahulu .....	47

2.2 Kerangka Pemikiran .....	49
2.3 Hipotesis .....	50
<b>BAB III OBYEK DAN METODE PENELITIAN .....</b>	<b>52</b>
3.1 Objek Penelitian .....	52
3.2 Metode Penelitian .....	52
3.2.1 Operasionalisasi Variabel Penelitian .....	52
3.2.2 Populasi dan Sampel .....	54
3.2.3 Jenis dan Sumber Data .....	59
3.2.4 Teknik Pengumpulan Data .....	60
3.2.5 Metode Analisis Data .....	60
3.2.6 Jadwal Penelitian .....	69
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHSAN .....</b>	<b>70</b>
4.1 Deskripsi Objek Penelitian .....	70
4.1.1 PT. Adi Sarana Armada Tbk .....	70
4.1.2 BPT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk .....	71
4.1.3 PT. Blue Bird Tbk .....	71
4.1.4 PT Berlian Laju Tanker Tbk .....	72
4.1.5 PT. Buana Listya Tama. Tbk .....	73
4.1.6 PT. Cardig Aero Service Tbk .....	74
4.1.7 PT. AirAsia Indonesia Tbk .....	75
4.1.8 PT. Garuda Indonesia (persero) Tbk .....	76
4.1.9 Humpus Intermodal Transportasi Tbk .....	77
4.1.10 Indonesia Air Transport & Infrastruktur Tbk .....	78
4.1.11 PT. Tanah Laut Tbk .....	79
4.1.12 PT. ICTSI Jasa Prima Tbk .....	80
4.1.13 PT. Logindo Samudramakmur Tbk .....	81
4.1.14 PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk .....	82
4.1.15 Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk .....	83
4.1.16 Mitra Internasional Resource .....	84

4.1.17 PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk .....	85
4.1.18 PT Indo Straits Tbk.....	86
4.1.19 PT Rig Tenders Indonesia Tbk .....	87
4.1.20 PT. Steady Safe Tbk .....	87
4.1.21 PT Sidomulyo Selaras Tbk .....	89
4.1.22 PT Samudera Indonesia Tbk.....	90
4.1.23 PT. Soechi Lines Tbk.....	91
4.1.24 PT. Sillo Maritime Perdana Tbk .....	92
4.1.25 PT. Express Trasindo Utama Tbk.....	93
4.1.26 PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk .....	94
4.1.27 PT. Trans Power Maritime Tbk .....	95
4.1.28 PT. Transportasi Indonesia .....	96
4.1.29 PT. Wintermar Offshore Marine Tbk .....	97
4.1.30 PT. Zebra Nusantara Tbk.....	98
4.2 Deskripsi Variabel Penelitian .....	99
4.2.1 <i>Leverage</i> .....	100
4.2.2 Modal Kerja .....	103
4.2.3 Likuiditas .....	106
4.2.4 Pertumbuhan Perusahaan .....	108
4.2.5 Profitabilitas.....	111
4.3 Statistik Deskriptif Variabel .....	113
4.4 Analisis Inferensial.....	115
4.4.1 Perumusan Model Regresi Eviews .....	115
4.4.2 Pemilihan model regresi Eviews.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.5 Hasil Uji Asumsi Klasik .....	119
4.5.1 Hasil Uji Normalitas Data.....	119
4.5.2 Hasil Uji Multikolinieritas .....	120
4.5.3 Hasil Uji Heterokedastisitas.....	121
4.5.4 Hasil Uji Autokorelasi .....	122
4.5.5 Uji Kelayakan Model.....	123
4.6 Pengujian Hipotesis .....	124

4.6.1 Hasil Pengujian Parameter Parsial (Uji-t).....	124
4.6.2 Hasil Uji Parameter Simultan (Uji-F).....	127
4.7 Pembahasan .....	128
4.7.1 Pengaruh <i>Leverage</i> terhadap Profitabilitas .....	128
4.7.2 Pengaruh Modal Kerja terhadap Profitabilitas.....	130
4.7.3 Pengaruh Likuiditas terhadap Profitabilitas.....	132
4.7.4 Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan terhadap Profitabilitas .....	135
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>138</b>
5.1 Kesimpulan.....	138
5.1.1 Saran .....	138
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>140</b>

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 4. 1 Hasil Statistik Deskriptif.....	114
Tabel 4. 2 Hasil Uji Chow.....	117
Tabel 4. 3 Hasil Uji Hausman .....	118
Tabel 4. 4 Hasil Uji Normalitas Data.....	120
Tabel 4. 5 Hasil Uji Multikolinieritas .....	121
Tabel 4. 6 Hasil Uji Heterokedastisitas.....	122
Tabel 4. 7 Hasil Uji Autokorelasi .....	123
Tabel 4. 8 Hasil Uji $R^2$ .....	124
Tabel 4. 9 Hasil Uji-t.....	125
Tabel 4. 10 Hasil Uji-f .....	127

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pemikiran .....	50
Gambar 3. 1 Model Diagram Jalur.....	61
Gambar 4. 1 <i>Debt to Equity Ratio</i> .....	101
Gambar 4. 2 <i>Working Capital Turn Over</i> .....	104
Gambar 4. 3 <i>Current ratio</i> .....	107
Gambar 4. 4 <i>Asset Growth</i> .....	110
Gambar 4. 5 <i>Return On Asset</i> .....	112

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Perhitungan <i>leverage</i> menggunakan rumus <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) .....	151
Lampiran 2 Perhitungan Modal Kerja menggunakan rumus <i>Working Capital Turn Over</i> (WCTO) .....	156
Lampiran 3 perhitungan likuiditas menggunakan rumus <i>Current Ratio</i> (CR) ...	161
Lampiran 4 Perhitungan pertumbuhan perusahaan menggunakan rumus <i>Asset Growth</i> .....	166
Lampiran 5 Perhitungan profitabilitas mebggunaan rumus <i>Return On Asset</i> (ROA).....	171
Lampiran 6 Hasil Olahan Data.....	177
Lampiran 7 Hasil Statistik Deskriptif .....	181
Lampiran 8 Hasil Uji Asumsi Klasik .....	182
Lampiran 9 Hasil Pengujian Hipotesis.....	184
Lampiran 10 Tabel t .....	185
Lampiran 11 Tabel f .....	186
Lampiran 12 Tabel DW .....	187
Lampiran 13 Abstrak.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Perusahaan saat ini dihadapkan dengan kompetisi yang sangat kuat untuk dapat bertahan global. Perusahaan dalam mempertahankan persaingan dituntut untuk memiliki keunggulan yang lebih kompetitif dari perusahaan lainnya. Perusahaan tidak hanya dituntut untuk menghasilkan jasa yang bermutu bagi konsumen, akan tetapi perusahaan juga harus dituntut untuk mengelola keuangannya dengan baik. Kebijakan keuangan perusahaan harus bisa menjamin keberlangsungan keuangan perusahaan untuk prospek masa yang akan datang. Bagi perusahaan, peningkatan profitabilitas akan menguntungkan.

Perusahaan juga merupakan suatu daya tarik bagi investor sehingga apabila sebuah perusahaan memiliki profitabilitas yang tinggi, investor cenderung berinvestasi pada perusahaan tersebut. Setiap perusahaan akan berharap profitabilitas perusahaannya akan terus meningkat tetapi pada kenyataannya banyak perusahaan yang profitabilitasnya cenderung tidak stabil. (Tantono dan Candraewi 2019). Kebanyakan perusahaan saat ini memiliki tujuan yang sama yaitu menghasilkan laba. Tanpa adanya laba, perusahaan tidak dapat memenuhi tujuan lainnya yaitu pertumbuhan yang terus menerus agar perusahaannya bisa terus hidup. Laba yang menjadi tujuan utama perusahaan yang di peroleh dari penjual barang dan jasa. Semakin besar penjualan barang dan jasa, maka laba yang akan dihasilkan oleh perusahaan juga semakin besar. Profitabilitas dapat

dijadikan suatu gambaran bagaimana perusahaan dalam pencapaian tujuannya (Nurdiana 2018).

Profitabilitas merupakan kemampuan Perusahaan untuk menghasilkan keuntungan selama periode waktu tertentu. Profitabilitas adalah sebuah keuntungan yang di dapatkan perusahaan dari kegiatan bisnis yang dilakukan. Profitabilitas didapatkan setelah perusahaan melakukan kegiatan bisnis yang telah di rencanakan dalam satu periode tertentu dan itu adalah tujuan utamanya. Menurut (Fahmi 2018) Profitabilitas digunakan untuk mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan yang ditujukan oleh besar kecilnya tingkat keuntungan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi. Semakin baik Profitabilitas maka semakin baik menggambarkan kemampuan tingginya perolehan keuntungan perusahaan.

Menurut Sari, Susila, dan Telagawathi (2020) Profitabilitas adalah kunci utama dalam mengetahui pertumbuhan dan perkembangan perusahaan, dimana profitabilitas sendiri akan memberikan gambaran secara umum tentang kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan (laba). Profitabilitas perusahaan dapat dilihat dari laporan keuangan di neraca dan laporan laba rugi. Hasil yang ditunjukkan dari kedua Kinerja keuangan yang mengalami fluktuasi dapat disebabkan oleh kondisi keuangan suatu perusahaan yang tidak stabil. Sehingga dengan memiliki kinerja keuangan yang buruk, suatu perusahaan akan menjadi pertimbangan utama bagi calon investor (Anggraini dan Cahyono 2021).

Profitabilitas dapat dipengaruhi oleh *Leverage* menurut (Shella dan Sudjiman 2019) *Leverage* mempengaruhi profitabilitas, yang menunjukkan bahwa

suatu perusahaan. Mereka yang menggunakan modal utang untuk membiayai kekayaannya dapat meningkatkan profitabilitas perusahaan.

*Leverage* dapat diartikan sebagai hutang yang digunakan untuk pembiayaan asset perusahaan, *Leverage* juga digunakan sebagai metrik untuk mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai, dan digunakan untuk mengukur perusahaan dalam suatu pembiayaan. Menurut Pratiwi dan Ardini (2019) *Leverage* adalah derajat kemampuan perusahaan dalam menggunakan aset atau aset yang digunakan untuk menambah modal guna menghasilkan keuntungan perusahaan yang tinggi sehingga berdampak pada peningkatan profitabilitas perusahaan. *Leverage* juga diklasifikasikan menjadi dua jenis, yaitu *Leverage* operasional dan *Leverage* keuangan. *Leverage* juga mengukur seberapa besar pembelanjaan perusahaan dibandingkan pembelanjaan yang disediakan oleh kreditur mendanai total aktiva perusahaan. Semakin Besar *Leverage* maka dana yang disediakan oleh perusahaan dalam membiayai investasi perusahaan semakin kecil.

*Leverage* digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang. Penggunaan hutang yang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam kategori extreme *Leverage* yaitu perusahaan terjebak dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang tersebut (Fahmi 2018). Karena itu sebaiknya perusahaan harus menyeimbangkan berapa utang yang layak diambil dan dari mana sumber-sumber yang dapat dipakai untuk membayar utang. Menurut Harahap (2018) *Leverage* merupakan kemampuan perusahaan dalam menggunakan aktiva dan

dana yang mempunyai beban tetap dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan untuk memaksimalkan kekayaan milik perusahaan.

Beberapa penelitian terdahulu yang menjelaskan hubungan antara profitabilitas dan *leverage* adalah Penelitian yang dilakukan oleh (Muhiddin 2019). Hasil penelitian ini didukung oleh (Hutomo 2019), (I G. A Komang 2022), (Rahmah 2021), (Yunanda dan Hutagalung 2020), (Febriani 2020) yang menemukan *Leverage* berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh (Afiezan et al. 2020) yang menyatakan bahwa *Leverage* tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Hal ini terjadi karena kenaikan atau penurunan tingkat hutang (*Leverage*) tidak terlalu besar sehingga tidak terlalu berdampak terhadap profitabilitas perusahaan.

Faktor lain yang mempengaruhi profitabilitas yaitu modal kerja. menurut Yunanda dan Hutagalung (2020) modal kerja mempengaruhi profitabilitas yang menunjukkan bahwa Modal kerja memberikan pengaruh bagi pendapatan laba atau profitabilitas hal ini dikarenakan modal kerja merupakan bagian dari pembelalanjaan jangka pendek perusahaan yang sejalan dengan tujuan jangka pendek perusahaan untuk meningkatkan profitabilitas.

Modal kerja adalah semua aset lancar perusahaan yang digunakan untuk menjalankan usaha perusahaan sebagai investasi atau untuk mendanai operasi perusahaan sehari-hari. Jenis aktiva lancar atau aktiva jangka pendek Kas, bank, surat berharga, piutang, persediaan dan aktiva lancar lainnya. Modal kerja adalah investasi sebuah perusahaan pada aktiva-aktiva jangka pendek kas, sekuritas, persediaan dan piutang. Perusahaan menempatkan modal kerja dalam pada sisi

yang bersifat *profitable*. *Profitable* artinya penempatan keputusan dengan melihat prospek keuntungan yang akan terus mengalami kenaikan secara sistematis dan *sustainable* (berkelanjutan) (Fahmi 2018). Adapun menurut Wijaya dan Tjun (2017) Modal kerja adalah Jumlah dana yang tertanam dalam bentuk aktiva lancar yang terus menerus berputar dengan tujuan menghasilkan pendapatan. Modal kerja meningkat seiring dengan meningkatnya pendapatan. Hal ini menunjukkan bahwa jika perusahaan menginginkan Modal kerja meningkat, perusahaan harus meningkatkan jumlah pendapatannya.

Menurut Agustyawati (2019) Modal kerja adalah aset lancar dikurangi kewajiban lancar atau dana yang harus tersedia untuk mendanai operasi perusahaan sehari-hari, misalnya untuk membayar gaji karyawan, membeli bahan baku, melunasi hutang dan sebagainya. Dana yang dialokasikan diharapkan dapat diperoleh kembali dari penjualan produk dalam waktu yang tidak terlalu lama (dalam satu tahun atau kurang dari satu tahun). Dengan demikian, sumber dana tersebut akan bergilir pada setiap periode selama keberadaan perusahaan

Beberapa penelitian terdahulu yang menjelaskan hubungan antara profitabilitas dan modal kerja adalah Penelitian yang dilakukan oleh (Sompie., Murni, dan Uhing 2018) yang menemukan modal kerja berpengaruh terhadap profitabilitas karena dapat menghasilkan laba yang besar melalui jasa yang dimiliki perusahaan. Hasil ini didukung oleh penelitian (Agustyawati 2019), (Anggiyani 2020), (APW dan Indah 2020), (Maming 2018), (Yani dan Lidya 2019) yang menyatakan modal kerja berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh (Anggraini

dan Cahyono 2021), (Pratiwi dan Ardini 2019) (Lutfi 2020) yang menyatakan bahwa modal kerja tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

Likuiditas juga mempengaruhi profitabilitas. menurut Sari, Susila, dan Telagawathi (2020) likuiditas mempengaruhi profitabilitas yang menunjukan bahwa Apabila suatu perusahaan hanya terfokus mengejar keuntungan dan tidak memperhatikan likuiditas maka akan mengakibatkan perusahaan kurang mampu untuk membayar kewajibannya sewaktu- waktu. Likuiditas yang tinggi berpeluang menimbulkan dana-dana yang menganggur yang sebenarnya dapat digunakan untuk berinvestasi yang dapat menguntungkan perusahaan. Berdasarkan teori sinyal, tingkat likuiditas yang naik menandakan perusahaan mampu untuk membayar kewajiban jangka pendeknya pada saat jatuh tempo. Artinya, sinyal yang diberikan perusahaan kepada investor adalah sinyal positif, sehingga likuiditas yang meningkat maka profitabilitas juga akan meningkat.

Likuiditas adalah ukuran perusahaan dalam menentukan dan memenuhi seluruh kewajiban perusahaan yang harus dilunasi dalam jangka waktu yang singkat, likuiditas juga digunakan untuk menentukan posisi keuangan atau kekayaan perusahaan. Menurut (Fahmi 2018) Ini menyatakan bahwa likuiditas adalah kemampuan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu. Sedangkan Menurut Simamora dan Rina Dameria (2020) Likuiditas adalah kemampuan perusahaan untuk membayar hutang jangka pendek. Jika dalam jangka pendek perusahaan tidak dapat mengelola perusahaan, maka keadaan perusahaan akan semakin sulit dalam jangka panjang. Kemampuan

perusahaan dengan likuiditas tinggi akan berhubungan dengan pengungkapan sosial yang tinggi.

Menurut Suryani dan Djawoto (2021) likuiditas merupakan kemampuan dari perusahaan atau seseorang dalam memenuhi hutang atau kewajibannya yang harus dibayar segera menggunakan harta lancar. Tingkat likuiditas perusahaan yang semakin tinggi maka posisi perusahaan akan semakin baik di mata kreditur karena perusahaan dianggap bisa membayar kewajibannya kepada kreditur secara tepat waktu. Likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar yang dimiliki perusahaan. Suatu perusahaan yang mempertahankan kelangsungan kegiatan usaha yaitu dengan melunasi kewajiban financial sala satunya Likuiditas (herlina 2019)

Beberapa penelitian terdahulu yang menjelaskan hubungan antara profitabilitas dan likuiditas adalah Penelitian yang dilakukan oleh Evadine (2020), Ummah dan Efendi (2022) yang menyatakan likuiditas yang naik menandakan perusahaan mampu untuk membayar kewajiban jangka pendeknya pada saat jatuh tempo. Hasil ini didukung oleh (Afriyani dan Jumria 2020, (Muthohharoh 2021), (Sembiring 2020), (Ummah dan Efendi 2022), (Virgadinda Anindita 2019) yang menemukan likuiditas berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh (Anissa 2019), (Hutabarat et al. 2021) yang menyatakan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

Faktor selanjutnya yang mempengaruhi profitabilitas yaitu Pertumbuhan Perusahaan menurut Kalesaran, Mangantar, dan Tulung (2020) pertumbuhan perusahaan mempengaruhi profitabilitas yang menunjukkan bahwa semakin tinggi pertumbuhan perusahaan maka kinerja keuangan akan semakin besar dan korelasi ini menunjukkan bahwa perusahaan yang sedang bertumbuh akan memperhatikan kinerja keuangannya.

Pertumbuhan perusahaan digunakan untuk mengukur tingkat kinerja keuangan dalam suatu perusahaan dan juga pertumbuhan perusahaan mampu menciptakan profitabilitas yang tinggi apabila level pertumbuhan tinggi. Menurut Jayanti (2018) Pertumbuhan dinyatakan sebagai pertumbuhan total aset dimana pertumbuhan aset masa lalu akan menggambarkan tingkat profitabilitas yang akan datang dan pertumbuhan yang akan datang. Tingkat pertumbuhan perusahaan akan menunjukkan seberapa banyak perusahaan akan menggunakan hutang sebagai sumber pembiayaan. Pertumbuhan perusahaan adalah dampak atas arus dana perusahaan dari perubahan operasional yang disebabkan oleh pertumbuhan dan penurunan volume usaha.

Menurut Andayani, Siregar, dan Tarigan (2020) Pertumbuhan perusahaan adalah salah satu metrik yang digunakan untuk menggambarkan persentase laba yang dihasilkan perusahaan setiap tahunnya. Pertumbuhan perusahaan sangat diharapkan baik oleh orang luar maupun orang dalam, karena pertumbuhan yang baik dapat menjelaskan dan memberikan gambaran tentang prospek perusahaan ke depan. penanggalan. Bisnis yang sedang dalam fase pertumbuhan membutuhkan dana yang besar sehingga cenderung menekan sebagian besar pendapatannya.

Pertumbuhan adalah perubahan total aset, yaitu berupa peningkatan atau Penurunan yang dialami perusahaan selama periode tertentu (satu tahun) dengan menghitung persentase kenaikan atau penurunan aktiva. Studi ini mengukur pertumbuhan perusahaan keluar proporsi perubahan aktiva untuk membandingkan peningkatan atau penurunan total aktiva perusahaan. (Dede Suharna dan Silviyanti 2019) Pertumbuhan perusahaan sangat diharapkan oleh pihak internal dan pihak perusahaan eksternal, karena pertumbuhan yang baik memberikan gambaran tentang Perspektif yang dimiliki perusahaan di masa depan.

Beberapa penelitian terdahulu yang menjelaskan hubungan antara profitabilitas dan Pertumbuhan Perusahaan adalah Penelitian yang dilakukan oleh (Hutabarat et al. 2021) Pertumbuhan perusahaan menggambarkan bahwa pertumbuhan aktiva berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan. Hasil penelitian ini didukung oleh (Andayani, Siregar, dan Tarigan 2020), (Angelika dan Sari 2020) (Dede dan Silviyanti 2019), (Hutabarat et al. 2021), (Rahmah dan Bagaskoro 2021) yang menemukan Pertumbuhan Perusahaan berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh (Jayanti 2018), (Kalesaran, Mangantar, dan Tulung 2020), (Setiawati 2022) yang menyatakan bahwa Pertumbuhan Perusahaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021. Hal ini dikarenakan perusahaan transportasi merupakan perusahaan jasa yang berperan penting dalam dunia usaha, yang

digunakan sebagai layanan jasa untuk jalur alternatif berpindahnya manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain.

Perusahaan ini merupakan penggerak kegiatan ekonomi di Indonesia. Tetapi yang terjadi pada sub sektor ini adalah kondisi keuangan yang sangat terpuruk dibandingkan dengan sub sektor lainnya, dikarenakan pada tahun 2022 Produk domestik Bruto (PDB) mengalami penurunan yang sangat memprihatinkan yaitu -0,64%, sebelumnya pada tahun 2021 mampu memberikan peningkatan PDB sebesar 0,27% (Konsultanku.co.id). Hal ini diperkuat dengan survei yang dilakukan Asosiasi Emiten Indonesia (AEI) bahwa lebih dari 50 emiten mengalami kesulitan arus kas dan pendapatan menurun akibat pandemi virus corona (Covid-19), emiten tersebut terdiri dari beberapa sub sektor, salah satunya sub sektor sektor transportasi.

Sub sektor transportasi ini terdiri dari 3 industri yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Sejak terjadinya covid-19 di Indonesia tahun 2020 sampai 2021 telah mengakibatkan penurunan laba bagi perusahaan. Pembatasan sosial berskala besar (PSBB) membuat perusahaan berhenti produksi/jasa untuk sementara waktu sampai dengan batas waktu yang ditentukan oleh pemerintah. Disamping itu, perusahaan jasa seperti bidang transportasi ikut merasakan dampak yang signifikan. Hal ini menyebabkan penurunan pendapatan yang berdampak langsung pada perolehan laba dan arus kas operasional.

Data yang diperoleh dari laporan keuangan bahwa sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami kerugian dan arus kas operasional yang fluktuasi. Untuk memberikan gambaran tentang kondisi suatu

perusahaan maka dibawah ini disajikan uraian perkembangan laba/rugi perusahaan transportasi dari tahun 2017-2021 sebagai berikut :

**Tabel 1. 1 Data Laba/Rugi perusahaan Transportasi**  
**Tahun 2017-2021 yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia**

<b>LABA/RUGI</b>						
<b>TAHUN</b>						
<b>NO</b>	<b>KODE</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>1</b>	<b>ASSA</b>	103.308.394.513	142.242.410.935	91.614.940.880	63.896.421.980	159.581.031.996
<b>2</b>	<b>BBRM</b>	-598.916.801.595	-125.626.635.867	-69.918.029.333	-174.252.264.863	10.498.398.988
<b>3</b>	<b>BIRD</b>	427.495.000.000	460.273.000.000	315.622.000.000	-163.183.000.000	8.720.000.000
<b>4</b>	<b>BLTA</b>	-135.563.915.977	84.624.141.456	-13.606.520.629	-12.744.668.110	91.947.992.884
<b>5</b>	<b>BULL</b>	174.755.364.389	231.769.172.394	362.930.511.316	588.958.700.023	-3.601.549.793.723
<b>6</b>	<b>CASS</b>	323.071.667.000	157.941.000.000	-4.478.000.000	-60.425.000.000	142.135.000.000
<b>7</b>	<b>CMPP</b>	-512.961.280.383	-907.024.833.708	-157.368.618.806	-2.754.589.873.561	2.337.876.178.035
<b>8</b>	<b>GIAA</b>	-3.328.153.451.894	-3.569.898.350.018	100.719.177.599	-38.627.059.691.013	-65.100.282.764.588
<b>9</b>	<b>IATA</b>	-105.528.202.049	-113.035.609.863	-77.561.111.970	-99.999.456.895	-7.178.522.309
<b>10</b>	<b>HITS</b>	156.027.793.729	195.609.469.073	204.973.308.991	114.038.939.141	-201.347.520.599
<b>11</b>	<b>INDX</b>	-57.755.332.932	-55.222.449.938	955.455.678	49.272.550	-1.049.325.947
<b>12</b>	<b>KARW</b>	37.850.031.635	11.342.596.156	-8.724.285.738	1.080.859.976	-9.175.869.695
<b>13</b>	<b>LEAD</b>	-314.686.531.122	-707.795.745.995	-133.299.383.237	-41.991.911.521	-41.407.210.584
<b>14</b>	<b>LRNA</b>	-38.483.410.461	-29.874.068.816	-6.857.140.631	-43.027.059.389	-26.466.832.753
<b>15</b>	<b>MBSS</b>	-138.958.266.421	-261.225.394.648	28.201.273.028	-233.573.964.156	189.374.073.166
<b>16</b>	<b>MIRA</b>	-20.051.493.787	591.476.541	-3.222.370.200	-18.218.177.373	-13.195.658.734
<b>17</b>	<b>NELY</b>	24.270.494.120	52.752.666.735	52.344.151.967	43.944.061.538	51.407.237.669
<b>18</b>	<b>PTIS</b>	-32.921.506.035	1.861.516.596	3.434.886.007	62.199.240	1.932.184.791
<b>19</b>	<b>RIGS</b>	-75.082.905.809	-219.601.017.006	-133.049.478.915	19.534.679.113	-74.984.163.735
<b>20</b>	<b>SAFE</b>	-8.006.809.034	-20.514.021.932	9.207.473.993	-17.589.816.912	792.053.209
<b>21</b>	<b>SDMU</b>	-37.800.386.197	-26.296.422.302	-36.224.089.028	-43.293.065.964	-9.741.992.566
<b>22</b>	<b>SOCI</b>	335.871.112.163	209.126.683.571	145.806.905.044	425.455.939.409	84.726.611.118
<b>23</b>	<b>SMDR</b>	179.938.722.836	115.629.028.107	-939.194.156.014	-36.197.837.008	2.169.130.896.042
<b>24</b>	<b>TAXI</b>	-492.102.310.000	-836.820.231.000	-276.072.942.000	-53.221.960.000	188.614.656.000
<b>25</b>	<b>TMAS</b>	53.358.287.358	34.819.000.000	100.615.000.000	52.214.000.000	697.621.000.000
<b>26</b>	<b>TPMA</b>	76.093.019.608	118.633.198.410	128.504.270.953	32.520.330.290	61.751.930.312
<b>27</b>	<b>WEHA</b>	50.424.676.796	3.190.724.918	4.518.959.735	-33.601.480.667	- 9.622.676.055
		-621.666. 095.934	-562.369.413.588	-262.684.440.982	-232.909.143.484	2.029.070.870
<b>29</b>	<b>ZBRA</b>	375.515.650	-470.555.320	-994.291.194	-1.628.409.985	26.141.997.711
<b>30</b>	<b>SHIP</b>	204.520.758.045	225.484.382.054	304.555.166.921	356.313.092.289	322.889.781.245
<b>JUMLAH</b>		<b>-4.371.277.861.788</b>	<b>-5.389.884.283.055</b>	<b>-269.251.376.565</b>	<b>-40.949.438.285.352</b>	<b>-62.548.832.237.252</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>-145.709.262.060</b>	<b>-179.662.809.435</b>	<b>-8.975.045.886</b>	<b>-1.364.981.276.178</b>	<b>-2.084.961.074.575</b>

sumber : laporan keuangan 2017-2021 ( sumber : Bursa Efek Indonesia)

Berdasarkan tabel 1.1 di atas dapat dilihat bahwa rata-rata profitabilitas perusahaan transportasi pada tahun 2017 sampai dengan 2021 mengalami penurunan yang cukup besar. Sehingga dapat dikatakan laba/rugi yang diperoleh selama periode penelitian mengalami kerugian. Karena perusahaan banyak mengalami kerugian sehingga berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan.

Rata-rata pada tahun 2017 dan 2018 mengalami penurunan. Pada tahun 2017 indonesia dilemahkan oleh adanya pertumbuhan ekonomi yang masih melambat, berdampak pada sulitnya untuk mempertahankan stabilitas ekonomi seperti inflasi yang tinggi dan melemahnya harga saham, stabilitas sistem keuangan seperti tidak berfungsi secara efisien pengalokasian dana tidak akan berjalan dengan baik sehingga bisa menghambat pertumbuhan ekonomi, sehingga struktur ekonomi dikatakan tidak sehat. Dalam hal ini pemerintah pada 2017 meningkatkan stimulasi kebijakan fiskal guna mendorong pertumbuhan ekonomi dengan tetap menjaga kesinambungan fiskal, memobilisasi pendapatan dengan tetap mendukung iklim investasi, serta mendorong efisiensi dan inovasi pembiayaan (bi.go.id).

Selain itu munculnya perkembangan teknologi seperti yang diketahui bahwa awal tahun 2018 indonesia telah meresmikan transportasi online dimana itu lebih memudahkan masyarakat mobilitas, berpindah dari satu tempat ke tempat lain untuk aktivitas kehidupan sehari-hari. Ini menjadi hambatan bagi perusahaan transportasi konvensional yang terdaftar di BEI untuk beroperasi dan menjadi salah satu pemicu turunnya profit. Berdasarkan penelitian Muhamad amir (2020) hadirnya transportasi online mengakibatkan penurunan profitabilitas perusahaan

dari 82% turun hingga 36,87%. Hal ini didukung oleh direktur pemeringkat efek indonesia bahwa sektor transportasi adalah salah satu peringkat perusahaan yang hutangnya menjadi perhatian karena masalah ini. (bisnis.com). faktor lain penurunan profitabilitas sektor transportasi pada 2 tahun terakhir karena kasus Covid-19 di indonesia adanya kebijakan pemerintah pembatasan pemberlakuan kegiatan masyarakat (PPKM) di tambah lagi pembatasan sosial berskala besar (PSBB) menjadikan sektor transportasi terhambat dalam beroperasi sehingga ini berdampak pada internal perusahaan. Akibat dari kondisi perekonomian sub sektor transportasi yang terjadi pada 5 tahun terakhir dampaknya ada pada *leverage* perusahaan karena kegiatan operasional yang tidak berjalan lancar mengakibatkan pendapatan perusahaan lemah dan mengindikasikan bahwa beberapa perusahaan tidak dapat membayar hutang.

*Leverage* yang tinggi mengakibatkan perusahaan semakin sulit dalam memenuhi kewajiban perusahaan. Sehingga dapat dilihat kemampuan perusahaan dalam menghasilkan profitabilitas atau laba itu sangat kecil. Jika laba/rugi yang diperoleh perusahaan lebih cenderung negatif diatas dari 2 tahun selama periode pengamatan dapat menyebabkan keuangan perusahaan dalam keadaan tidak sehat atau tidak ada pendapatan. Jika laba/rugi terus negatif maka modal kerja pun terus negatif. Akibat dari modal kerja yang negatif maka perusahaan dianggap tidak likuid karena dinilai tidak mampu membiayai kewajiban jangka pendeknya. Sama halnya dengan likuiditas dimana perusahaan tidak mampu membayar utang jangka pendek. Likuiditas yang tinggi menunjukan kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendeknya kecil, hal ini disebabkan rata-rata perusahaan

sub sektor transportasi mengalami kerugian. Sehingga kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendeknya rendah.

Penyebab lain terjadinya kerugian pada perusahaan yaitu hutang yang meningkat, data yang diperoleh dari laporan keuangan perusahaan mengalami peningkatan hutang selama 5 tahun dalam periode pengamatan. karena total hutang lebih besar di bandingkan dengan asset lancar sehingga menyebabkan penurunan nilai yang mempengaruhi modal kerja dan profitabilitas perusahaan. Meningkatnya hutang jika tidak diikuti dengan meningkatnya laba maka akan membahayakan kondisi keuangan dan perusahaan berpotensi mengalami kerugian yang tinggi.

Kerugian yang diperoleh sektor transportasi menunjukan pertumbuhan perusahaan dalam kondisi tidak baik hal ini disebabkan oleh pandemi virus corona (Covid-19), sejak munculnya wabah covid-19 yang melanda negara Indonesia sangat berdampak negatif sehingga mengakibatkan penurunan laba bagi seluruh perusahaan pada umumnya. Pembatasan sosial berskala besar (PSBB) membuat perusahaan berhenti produksi/jasa untuk sementara waktu sampai dengan batas waktu yang ditentukan oleh pemerintah. Hal tersebut menyebabkan penurunan pendapatan yang berdampak langsung pada perolehan laba. Disamping itu, perusahaan jasa seperti bidang transportasi ikut merasakan dampak yang signifikan karena mengalami kesulitan arus kas dan pendapatan yang mengalami penurunan yang dapat dilihat dalam laporan keuangan perusahaan. Kondisi tersebut menyebabkan pertumbuhan perusahaan transportasi di Negara Indonesia menjadi kurang baik.

Berdasarkan fenomena yang terjadi pada sub sektor transportasi dan hasil penelitian terdahulu yang berbeda-beda membuat peneliti tertarik melakukan penelitian lebih lanjut pada perusahaan sub sektor transportasi. “Pengaruh *Leverage*, Modal Kerja, Likuiditas, dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas Pada Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021.”

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Seberapa besar pengaruh *Leverage*, Modal Kerja, Likuiditas dan Pertumbuhan Perusahaan secara Simultan terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021?.
2. Seberapa besar pengaruh *Leverage* secara parsial terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021?
3. Seberapa besar pengaruh Modal Kerja secara parsial terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021?Seberapa besar pengaruh Likuiditas secara parsial terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021?

4. Seberapa besar pengaruh Pertumbuhan Perusahaan secara parsial terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021?

### **1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian**

#### **1.3.1 Maksud Penelitian**

Maksud dalam penelitian ini untuk mengetahui pengaruh *Leverage* (X1), Modal Kerja (X2), Likuiditas (X3) dan Pertumbuhan Perusahaan (X4) terhadap Profitabilitas (Y) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.

#### **1.3.2 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Leverage*, Modal Kerja, Likuiditas dan Pertumbuhan Perusahaan terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.
2. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Leverage* terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.
3. Untuk mengetahui besarnya pengaruh Modal Kerja terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.

4. Untuk mengetahui besarnya pengaruh Likuiditas terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.
5. Untuk mengetahui besarnya pengaruh Pertumbuhan terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Secara teoritis, diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan khususnya kepada peneliti selanjutnya yang akan meneliti judul terkait penelitian ini.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

1. Memberikan manfaat bagi pihak perusahaan agar dapat menjalankan perusahaan sesuai prosedur sehingga dapat memperoleh keuntungan atau profitabilitas.
2. Dapat mendorong kepada investor agar melakukan investasi kepada perusahaan yang kinerja sesuaia yang diharapkan.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN, DAN HIPOTESIS**

#### **2.1 Kajian Pustaka**

##### **2.1.1 *Leverage***

###### **2.1.1.1 Pengertian *Leverage***

Fahmi (2018) *Leverage* digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang. Penggunaan hutang yang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam kategori *extreme Leverage* yaitu perusahaan terjebak dalam dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang tersebut. Karena itu sebaiknya perusahaan harus menyeimbangkan berapa utang yang layak diambil dan dari mana sumber-sumber yang dapat dipakai untuk membayar utang. Sedangkan Menurut (Anggraini dan Cahyono 2021), ada beberapa keuntungan untuk mengetahui rasio ini, antara lain dapat menilai kemampuan posisi keuangan perusahaan untuk memenuhi kewajiban kepada para pihak dalam hal lain, penilaian kemampuan perusahaan untuk memenuhi komitmen yang kuat, mengetahui keseimbangan antara nilai aset, khususnya aset tetap dengan modal, dan buat keputusan tentang penggunaan sumber pendanaan di masa depan.

Menurut Harahap (2018) *Leverage* merupakan kemampuan perusahaan dalam menggunakan aktiva dan dana yang mempunyai beban tetap dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan untuk memaksimalkan kekayaan milik perusahaan. *Leverage* merupakan rasio yang menggambarkan hubungan antara

utang perusahaan terhadap modal ataupun *asset* perusahaan. Nilai *Leverage* yang tinggi akan menyebabkan penurunan laba, sehingga perusahaan tidak bisa melunasi pembayaran utangnya selain itu untuk kesejahteraan pemegang saham. Untuk penggunaan tersebut perusahaan harus menutupi biaya tetap atau membayar beban tetap (Mery 2017)

Pratiwi dan Ardini (2019) *Leverage* adalah derajat kemampuan perusahaan dalam menggunakan aset atau aset yang digunakan untuk menambah modal guna menghasilkan keuntungan perusahaan yang tinggi sehingga berdampak pada peningkatan profitabilitas perusahaan. *Leverage* juga diklasifikasikan menjadi dua jenis, yaitu *Leverage* operasional dan *Leverage* keuangan. *Leverage* juga mengukur seberapa besar pembelanjaan perusahaan dibandingkan pembelanjaan yang disediakan oleh kreditur mendanai total aktiva perusahaan. Semakin Besar *Leverage* maka dana yang disediakan oleh perusahaan dalam membiayai investasi perusahaan semakin kecil.

Berdasarkan pengertian di atas *Leverage* dapat diartikan sebagai hutang yang digunakan untuk pemberian asset perusahaan, *Leverage* juga digunakan sebagai metrik untuk mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai, dan digunakan untuk mengukur perusahaan dalam suatu pemberian.

#### **2.1.1.2 Tujuan dan Manfaat *Leverage***

Menggunakan *leverage* yang baik akan memberikan banyak keuntungan bagi perusahaan untuk menghadapi setiap peluang yang muncul, namun semua pedoman tersebut bergantung pada tujuan perusahaan secara keseluruhan. Berikut

adalah beberapa tujuan perusahaan menggunakan *leverage* menurut (Kasmir 2016:153)

1. Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya (kreditor);
2. Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga);
3. Untuk menilai keseimbangan antara nilai aset khususnya aset tetap dengan modal.
4. Untuk menilai seberapa besar aset perusahaan dibiayai oleh hutang;
5. Untuk menilai seberapa besar pengaruh hutang perusahaan terhadap pengelolaan aset;
6. Untuk menilai atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan hutang jangka panjang;
7. Untuk menilai berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih, terdapat sekian kalinya modal sendiri yang dimiliki.

Selain itu Manfaat *Leverage* Menurut (Kasmir 2016:154)

1. Untuk menganalisis kemampuan posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.
2. Untuk menganalisis kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
3. Untuk menganalisis keseimbangan antara nilai aset khususnya aset tetap dengan modal
4. Untuk menganalisis seberapa besar aset perusahaan dibiayai hutang

5. Untuk menganalisis seberapa besar hutang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aset
6. Untuk menganalisis atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang
7. Untuk menganalisis berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih ada terdapat sekian kalinya modal sendiri.

#### 2.1.1.3 Pengukuran *Leverage*

*Leverage* adalah ukuran seberapa banyak perusahaan dibiayai oleh utang. Menggunakan utang yang terlalu tinggi akan merugikan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam kategori *high leverage (extreme debt)* yaitu, perusahaan terjebak dalam Utangnya tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang. Karena Perusahaan harus menyeimbangkan berapa banyak utang yang layak diambil dan dari sumber apa yang dapat digunakan untuk melunasi hutang (Fahmi 2018)

- a. *Debt to Asset Ratio* (DAR), Menurut Kasmir rasio ini menunjukkan seberapa besar dari keseluruhan aktiva perusahaan yang dibelanjai oleh hutang atau seberapa besar proporsi antara kewajiban yang dimiliki dengan kekayaan yang dimiliki. Adapun standar yang sudah ditetapkan untuk *Debt to Asset Ratio* yaitu 35% rumus yang digunakan untuk menghitung *Debt to Asset Ratio* sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio (DAR)} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aktiva}}$$

Sumber : Andayani (2020), Putri dan Kusumawati (2020), Wandri dan Dewi (2019)

b. *Debt to Equity Ratio (DER)*

Merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi hutang terhadap modal. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara total hutang dengan modal. Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan. (Fahmi 2018) Standar industri Debt to Equity Ratio adalah 66%. Adapun indikator untuk menghitung *Debt to Equity Ratio* yaitu:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Sumber: Arifin, Sarita, dan Madi (2018), Prastika dan Candradewi (2019) Sari, Diah Manda, Emilia Gustini et al. (2020)

c. *Time Interest Earned Ratio*

Adalah rasio kelipatan Bunga yang dihasilkan menunjukkan sejauh mana atau berapa kali kemampuan perusahaan dalam membayar bunga. Kemampuan perusahaan disini diukur dari jumlah laba sebelum bunga dan pajak. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara laba sebelum bunga dan pajak dengan besarnya beban bunga yang harus dibayarkan. Standar industri *time interest earned ratio* adalah sebesar 10 kali.

$$\text{TIE} = \frac{\text{Laba Sebelum Bunga dan Pajak}}{\text{Beban Bunga}}$$

Sumber: (Arsita 2021)

*d. Long-Term Debt to Total Capitalization*

*Long-Term Debt to Total Capitalization* Juga dikenal sebagai hutang jangka panjang/total kapitalisasi. Utang jangka panjang merupakan sumber dana pinjaman yang berasal dari utang jangka panjang seperti obligasi dan sejenisnya. Standar industri *Long term debt* yaitu 10%. Dengan rumus :

$$= \frac{\text{Long - Term Debt}}{\text{Long - Term Debt} + \text{Ekuitas pemegang saham}}$$

Sumber: (Arsita 2021)

*e. Fixed Charge Coverage*

*Fixed Charge Coverage* Juga dikenal sebagai rasio penutupan beban tetap. Rasio biaya perolehan tetap adalah ukuran yang lebih luas dari kemampuan entitas untuk memenuhi biaya tetap dibandingkan dengan rasio kelipatan pembayaran bunga karena termasuk pembayaran biaya bunga tetap yang menjadi subjek sewa. Standar industry *Fixed charge coverage* yaitu 10 kali.

$$= \frac{\text{Laba Usaha} + \text{Beban Bunga}}{\text{Beban bunga} + \text{Beban sewa}}$$

Sumber: (Fahmi 2018:76)

Dalam penelitian ini, peneliti memilih Debt to Equity Ratio (DER) untuk menghitung rasio leverage, karena rasio ini berguna untuk mengetahui

seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai dari utang. DER merupakan metode untuk mengukur risiko bisnis suatu perusahaan yang dapat mempengaruhi sebuah keputusan baik bagi perusahaan maupun investor. Selain itu, DER biasa digunakan dalam laporan keuangan publikasi perusahaan yang go public.

### **2.1.2 Modal Kerja**

#### **2.1.2.1 Pengertian Modal Kerja**

Menurut Irfani (2020) Modal kerja ini digunakan untuk upah pekerja manual, upah karyawan, membeli bahan baku, membayar makanan dan biaya lain yang berguna untuk membiayai operasi perusahaan. Modal kerja adalah modal yang selalu berputar seiring dengan dinamika aktivitas. kegiatan bisnis perusahaan, modal kerja efektif atau tidak digunakan oleh perusahaan Ini dapat diukur dengan tingkat *turnover* selama kode tertentu. Semakin cepat perputaran Modal kerja akan berdampak pada periode komitmen modal kerja yang lebih pendek dalam setiap periode operasi perusahaan dan semakin efisien jumlah modal kerja diperlukan oleh perusahaan pada kapasitas operasi yang ada. Ada tiga konsep atau definisi. Sedangkan (Yani dan Martha 2019) modal kerja adalah total aset lancar digunakan untuk pembiayaan jangka panjang biaya pendek atau operasional perusahaan selama periode akuntansi untuk menghasilkan pendapatan utama sesuai dengan tujuan utama Pendirian perusahaan.

Menurut Sari dan Ghofirin (2018) Modal kerja adalah sejumlah dana termasuk modal kerja, untuk menghasilkan pendapatan dana tersebut selalu dibalik dengan tujuan menghasilkan pendapatan. Mengingat pentingnya modal kerja sebagai motor penggerak dalam sistem keuangan perusahaan. Modal kerja

adalah perbedaan antara total aset lancar dan kewajiban lancar. Setiap perusahaan yang melakukan kegiatan operasionalnya sangat membutuhkan modal kerja. Modal kerja yang dikeluarkan perseroan diharapkan dapat menghasilkan laba yang tinggi. melalui produk yang dimiliki oleh perusahaan. Sedangkan (Agustyawati 2019) Modal kerja adalah aset lancar dikurangi kewajiban lancar atau dana yang harus tersedia untuk mendanai operasi perusahaan sehari-hari, misalnya untuk membayar gaji karyawan, membeli bahan baku, melunasi hutang dan sebagainya. Dana yang dialokasikan diharapkan dapat diperoleh kembali dari penjualan produk dalam waktu yang tidak terlalu lama (dalam satu tahun atau kurang dari satu tahun). Dengan demikian, sumber dana tersebut akan bergilir pada setiap periode selama keberadaan perusahaan

Menurut (David Yanto Daniel 2020) Modal kerja diperlukan oleh setiap bisnis untuk mendanai operasi sehari-hari, misalnya: untuk menyediakan meningkatkan pembelian bahan baku, dana gaji pegawai, dll, dengan uang atau dana yang dikeluarkan diharapkan dapat kembali ke perusahaan dalam waktu singkat melalui penjualan hasil produksinya. Adapun (Wijaya dan Tjun 2017) Modal kerja adalah Jumlah dana yang tertanam dalam bentuk aktiva lancar yang terus menerus berputar dengan tujuan menghasilkan pendapatan. Modal kerja meningkat seiring dengan meningkatnya pendapatan. Hal ini menunjukkan bahwa jika perusahaan menginginkan Modal kerja meningkat, perusahaan harus meningkatkan jumlah pendapatannya.

Berdasarkan pengertian di atas Modal kerja adalah semua aset lancar perusahaan yang digunakan untuk menjalankan usaha perusahaan sebagai

investasi atau untuk mendanai operasi perusahaan sehari-hari. Jenis aktiva lancar atau aktiva jangka pendek Kas, bank, surat berharga, piutang, persediaan dan aktiva lancar lainnya.

### **2.1.2.2 Jenis-Jenis Modal Kerja**

Modal kerja dalam suatu perusahaan dapat digolongkan berdasarkan kebutuhan akan modal kerja itu sendiri. (Ginting 2018) Berikut merupakan dua penggolongannya:

a. **Modal Kerja Permanen (*Permanent Working Capital*)**

Modal kerja, yang harus selalu ada dalam perusahaan agar dapat berfungsi dengan baik dalam suatu periode akuntansi. Modal kerja permanen dibagi menjadi dua yaitu, yang pertama modal kerja utama (*primary working capital*) adalah jumlah minimal modal kerja yang harus ada dalam perusahaan untuk menjamin kelangsungan operasinya. Kedua, modal kerja normal, yaitu sejumlah modal kerja yang digunakan untuk dapat melakukan kegiatan produksi dengan kapasitas penuh normal. kapasitas normal memiliki arti fleksibel tergantung kondisi Perusahaannya.

b. **Modal Kerja Variabel (*Variable Working Capital*)**.

modal kerja apa momen yang dibutuhkan akan dengan keramaian ganti akun perubahan keadaan menjadi satu Periode. Modal kerja variabel dapat dibagi menjadi tiga Seni, modal kerja pertama musiman (pekerjaan musiman modal), ini adalah jumlah modal jumlah pekerjaan yang berubah karena perubahan Musim; kedua siklus modal kerja (modal kerja siklis) yaitu jumlah modal kerja ubah ukuran disebabkan oleh perubahan

permintaan produk; dan ketiga modal operasi darurat Modal kerja, yaitu modal Usaha yang berubah besarnya yang bukan penyebabnya sudah diketahui (misalnya kebakaran, banjir, gempa bumi, pemogokan buruh, dll).

#### **2.1.2.3 Pengukuran Modal Kerja**

##### **a. *Net Working Capital ( Modal kerja bersih)***

Modal kerja bersih adalah selisih antara aktiva lancar dan kewajiban lancar. Semakin tinggi modal kerja bersih perusahaan, semakin mudah bagi perusahaan untuk bertemu dengan mereka kewajiban lancar dari penjualan asset. Modal kerja bersih juga merupakan bagian dari pembiayaan jangka panjang Perusahaan yang dapat berguna untuk membiayai siklus operasi perusahaan setelah perusahaan mendanai investasi jangka panjangnya dalam aset tetap.(Eliana et al. 2019) Standar Industri *Working Capital to Asset Ratio* adalah 16% hingga 21% sudah dikatakan baik.

$$\text{Modal Kerja} = \text{Aktiva lancar} - \text{Utang lancar}$$

sumber : Lutfi, Simangunsong, dan Nuryani (2020), W. I. Sari, Noryani, dan Lutfi (2021)

##### **b. *Working capital turnover ( Perputaran Modal Kerja)***

Untuk mengevaluasi dan mengukur efektivitas modal kerja di Perusahaan dapat diukur dengan rasio penjualan modal kerja. Rasio ini menunjukkan seberapa sering dana dalam modal kerja berputar dalam suatu periode. Semakin cepat perputaran modal Bekerja, maka masa perputaran modal kerja menjadi lebih

pendek. Ini menarik dengan benar Perusahaan lebih efisien karena dapat mengelola modal kerjanya dengan baik (Kartikasari 2021), (Muslimah dan Syarief 2020) Standar rata-rata industri untuk working capital turnover (WCTO) adalah 6 kali perputaran modal kerja dalam setahun

$$\text{Perputaran Modal Kerja} = \frac{\text{Pendapatan}}{\text{aktiva lancar} - \text{utang lancar}}$$

Sumber : Hutomo, Lestari, dan Mukmin (2019), Maming (2018)

Dalam penelitian ini peneliti memilih pengukuran *Working Capital Turn Over* sebagai alat untuk menghitung modal kerja. Karena WCTO bertujuan untuk mengoptimalkan pemakaian aktiva lancar yang berkaitan dengan penambahan penjualan serta keuntungan perusahaan. Selain itu, dapat menjaga nilai mata uang

### 2.1.3 Likuiditas

#### 2.1.3.1 Pengertian Likuiditas

Menurut (Munawir 2017) Likuiditas adalah sebuah indicator mengenai kemampuan perusahaan dalam membayar seluruh kewajiban *financial* jangka pendek pada saat jatuh tempo dengan aktiva lancar yang ada. Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan yang harus dibayar, atau kewajiban perusahaan dalam memenuhinya saat ditagih. Sedangkan (Fatmawati dan Rihardjo 2017) Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek Likuiditas merupakan rasio yang menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek.

Menurut Febriani (2020) Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendeknya. likuiditas yaitu rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuid suatu perusahaan. Likuiditas menunjukkan sejauh mana aset lancar menutupi kewajiban lancar. Semakin besar rasio aktiva lancar dan kewajiban lancar, maka semakin tinggi kemampuan perusahaan untuk menutupi kewajiban jangka pendeknya.

Suryani dan Djawoto (2021) likuiditas merupakan kemampuan dari perusahaan atau seseorang dalam memenuhi hutang atau kewajibannya yang harus dibayar segera menggunakan harta lancar. Tingkat likuiditas perusahaan yang semakin tinggi maka posisi perusahaan akan semakin baik di mata kreditur karena perusahaan dianggap bisa membayar kewajibannya kepada kreditur secara tepat waktu.

Likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar yang dimiliki perusahaan. Suatu perusahaan yang mempertahankan kelangsungan kegiatan usaha yaitu dengan melunasi kewajiban *financial* salah satunya Likuiditas (herlina 2019)

Menurut Simamora dan Rina Dameria (2020) Likuiditas adalah kemampuan perusahaan untuk membayar hutang jangka pendek. Jika dalam jangka pendek perusahaan tidak dapat mengelola perusahaan, maka keadaan perusahaan akan semakin sulit dalam jangka panjang. Kemampuan perusahaan dengan likuiditas tinggi akan berhubungan dengan pengungkapan sosial yang tinggi. Sedangkan (Dewi dan Dana 2017) Masalah likuiditas Kebijakan

manajemen dalam pembentukan aset lancar, khususnya uang tunai dan aset yang dapat dipasarkan Sekuritas yang dikendalikan oleh perusahaan.

Dari penjelasan di atas Intinya likuiditas adalah ukuran perusahaan dalam menentukan dan memenuhi seluruh kewajiban perusahaan yang harus dilunasi dalam jangka waktu yang singkat, likuiditas juga digunakan untuk menentukan posisi keuangan atau kekayaan perusahaan, likuiditas juga digunakan dalam mengelolah modal kerja.

#### **2.1.3.2 Tujuan dan Manfaat Likuiditas**

Perhitungan likuiditas memberikan cukup banyak manfaat bagi berbagai pihak yang berkepentingan terhadap perusahaan. Pihak yang paling berkepentingan adalah pemilik perusahaan dan manajemen perusahaan guna menilai kemampuan perusahaan. Selain itu, adapula tujuan dari perhitungan rasio likuiditas.

Tujuan dan manfaat rasio likuiditas menurut (Kasmir 2017:132)

1. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih. Artinya, kemampuan untuk membayar kewajiban yang sudah waktunya dibayar sesuai jadwal batas waktu yang telah ditetapkan.
2. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiv lancar secara keseluruhan.
3. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayarkewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan persediaan atau

piutang. Dalam hal ini aktiva lancar dikurangi persediaan dan utang yang dianggap likuiditasnya lebih rendah.

4. Untuk mengukur dan membandingkan antara jumlah persediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan.
5. Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
6. Sebagai alat perencanaan kedepan, terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang.
7. Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya untuk beberapa periode.
8. Untuk melihat kelemahanya yang dimiliki perusahaan, dari masing-masing komponen yang di aktiva lancar dan utang lancar.
9. Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen untuk memperbaiki kinerjanya, dengan melihat rasio likuiditas yang ada pada saat ini.

### **2.1.3.3 Pengukuran Likuiditas**

Rasio likuiditas mengukur kemampuan perusahaan untuk: Komitmen jangka pendek. Rasio ini penting karena keberanian saat membayar Tanggung jawab dapat menyebabkan kebangkrutan perusahaan,

#### **a. *Cash Ratio***

*Cash ratio* adalah hasil dari perbandingan antara kas perusahaan (termasuk surat berharga dan deposito) dengan total hutang lancar. Rasio ini merupakan kemampuan kas perusahaan dalam memenuhi kewajiban lancarnya tanpa harus mengubah aktiva lancar bukan kas (Piutang dagang dan persediaan)

menjadi kas. Adapun standar industry untuk *cash ratio* adalah 50%. Rumus perhitungan *Cash Ratio* adalah sebagai berikut

$$\text{Cash Ratio} = \frac{\text{Kas} + \text{Surat Berharga atau setara kas}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Sumber : (Masyitah E & Kahar H 2018)

**b. *Current Ratio***

Jenis rasio ini adalah yang paling mudah dihitung dibandingkan dengan metrik likuiditas lain yang disebutkan di atas. Rasio ini digunakan untuk menentukan kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek dengan aset lancar. Adapun standar industry untuk *current ratio* adalah 200%. Rumus perhitungan *current ratio* adalah sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Utang Lancar}}$$

Sumber : Anissa (2019) Arifin, Sarita, dan Madi (2018), Prastika dan Candradewi (2019), W. I. Sari, Noryani, dan Lutfi (2021)

**c. *Quick Ratio***

*Quick Ratio* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajibannya dengan aktiva lancar sebagai kurangnya persediaan karena dianggap tidak likud. Semakin tinggi *Quick Ratio* maka perusahaan akan cepat memenuhi kewajiban jangka pendeknya karena tidak adanya persediaan perusahaan dapat memenuhi kewajiban jangka pendek dan

perusahaan dapat memaksimalkan laba. Adapun standar industry *Quick ratio* adalah 150% Rumus perhitungan *Quick Ratio* adalah sebagai berikut:

$$\text{Quick Ratio} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Utang Lancar}}$$

Sumber : Rahayu dan Hari (2016)

Pada penelitian ini peneliti menggunakan current ratio sebagai alat untuk menghitung likuiditas. Karena *Current ratio* dapat memberikan arahan apakah perusahaan mengalami masalah atau tidak untuk melunasi kewajiban lancarnya dengan menggunakan kas yang tersedia, dan asset lancar lainnya yang menjadi kas. *Current ratio* juga membantu manajemen untuk merancang bagaimana strategi arus kas berikutnya untuk mengatasi masalah likuiditas perusahaan.

#### **2.1.4 Pertumbuhan Perusahaan**

##### **2.1.4.1 Pengertian Pertumbuhan Perusahaan**

Menurut Dede Suharna dan Silviyanti (2019) Pertumbuhan adalah perubahan total aset, yaitu berupa peningkatan atau Penurunan yang dialami perusahaan selama periode tertentu (satu tahun) dengan menghitung persentase kenaikan atau penurunan aktiva. Studi ini mengukur pertumbuhan perusahaan keluar proporsi perubahan aktiva untuk membandingkan peningkatan atau penurunan total aktiva perusahaan.

Menurut Andayani, Siregar, dan Tarigan (2020) Pertumbuhan perusahaan adalah salah satu metrik yang digunakan untuk menggambarkan persentase laba yang dihasilkan perusahaan setiap tahunnya. Pertumbuhan perusahaan sangat

diharapkan baik oleh orang luar maupun orang dalam, karena pertumbuhan yang baik dapat menjelaskan dan memberikan gambaran tentang prospek perusahaan ke depan. Bisnis yang sedang dalam fase pertumbuhan membutuhkan dana yang besar sehingga cenderung menekan sebagian besar pendapatannya.

Menurut Jayanti (2018) Pertumbuhan dinyatakan sebagai pertumbuhan kekayaan total, dimana pertumbuhan aset masa lalu akan mencerminkan tingkat profitabilitas dan pertumbuhan masa depan. Tingkat pertumbuhan perusahaan akan menunjukkan seberapa besar perusahaan akan menggunakan utang sebagai sumber pendanaan. Pertumbuhan usaha merupakan dampak aliran dana usaha dari perubahan operasional yang disebabkan oleh pertumbuhan dan penurunan volume usaha.

Pertumbuhan bisnis adalah Menambah atau mengurangi total aset perusahaan atau kemampuan untuk meningkatkan ukuran perusahaan. Persentase perubahan kekayaan pada tahun tertentu dari tahun sebelumnya merupakan perhitungan pertumbuhan bisnis. (Angelika dan Sari 2020)

Pertumbuhan perusahaan (pertumbuhan) Hal ini menjadi salah satu pertimbangan dari Investor dalam investasi. Karena pertumbuhan ini, investor dapat melihat tingkat kinerja keuangan sebuah perusahaan. Perusahaan dengan level Pertumbuhan yang tinggi berarti, Kemampuan untuk menciptakan profitabilitas tinggi juga di masa depan (Munsaidah, Andini dan Supriyanto, 2016)

Kesimpulannya Pertumbuhan perusahaan yang pada intinya digunakan untuk mengukur tingkat kinerja keuangan dalam suatu perusahaan dan juga

pertumbuhan perusahaan mampu menciptakan profitabilitas yang tinggi apabila level pertumbuhan tinggi.

#### **2.1.4.2 Jenis-Jenis Pertumbuhan Perusahaan**

Tujuan perusahaan adalah untuk menghasilkan keuntungan. Selain menghasilkan keuntungan, penting bagi manajemen untuk berhati-hati dalam meningkatkan pertumbuhan perusahaan sehingga menjadi lebih baik dan lebih besar.

1) Pertumbuhan penjualan.

Pertumbuhan penjualan menunjukkan sejauh mana perusahaan dapat meningkatkan penjualannya dibandingkan dengan total penjualan secara keseluruhan.

2) Pertumbuhan laba bersih.

Pertumbuhan laba bersih menunjukkan sejauh mana perusahaan dapat meningkatkan kemampuannya untuk memperoleh keuntungan bersih dibandingkan dengan total keuntungan secara keseluruhan.

3) Pertumbuhan pendapatan per saham.

Pertumbuhan pendapatan per saham menunjukkan sejauh mana perusahaan dapat meningkatkan kemampuannya untuk memperoleh pendapatan atau laba per lembar saham dibandingkan dengan total laba per saham secara keseluruhan.

4) Pertumbuhan dividen per saham.

Pertumbuhan dividen per saham menunjukkan sejauh mana perusahaan dapat meningkatkan kemampuannya untuk memperoleh dividen saham dibandingkan dengan total dividen per saham secara keseluruhan.

#### **2.1.4.3 Pengukuran Pertumbuhan Perusahaan**

##### **A. Asset Growth**

Menurut (Indraswari dan Mimba 2017) pertumbuhan perusahaan tercermin dalam pertumbuhan pendapatan perusahaan. Pertumbuhan asset dihitung sebagai persentase perubahan asset pada tahun tertentu dan tahun sebelumnya. Pertumbuhan asset menunjukkan asset yang digunakan untuk aktivitas operasional perusahaan. Semakin besar asset yang dimiliki diharapkan semakin besar hasil operasional yang dihasilkan perusahaan.

Standar rata-rata industri pengukuran perusahaan 33% maka untuk mengukur tingkat pertumbuhan asset adalah dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Pertumbuhan Perusahaan} = \frac{\text{Total asset Sekarang} - \text{Total Asset Tahun Lalu}}{\text{Total Asset Tahun Lalu}}$$

Sumber : Andayani (2020), Jayanti (2018), Kalesaran, Mangantar, dan Tulung (2020) Wandri dan Dewi (2019)

##### **B. Net Sales Growth ratio**

Menurut Jayanti (2018) Pertumbuhan penjualan menggambarkan akualisasi keberhasilan investasi perusahaan pada periode sebelumnya yang dijadikan sebagai estimasi pertumbuhan dimasa yang akan datang.

Pertumbuhan penjualan juga digunakan menjadi indikator permintaan daya saing perusahaan. Pesatnya pertumbuhan suatu perusahaan akan mempengaruhi kapasitas dalam mempertahankan keuntungan serta berbagai kesempatan pada masa depan. pertumbuhan penjualan merupakan salah satu kriteria penting dari penerimaan pasar suatu perusahaan, dimana penghasilan yang diperoleh atas penjualan barang atau jasa dalam periode tertentu, dapat digunakan untuk mengukur tingkat pertumbuhan penjualan.

Standar rata-rata industri pengukuran pertumbuhan penjualan 30% dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Net Sales Growth Ratio} = \frac{\text{Net Sales } n - \text{Net Sales } n - 1}{\text{Net Sales } n - 1}$$

Sumber: (Jayanti 2018)

Pertumbuhan perusahaan diukur dengan *Asset Growth* karena untuk mencari perubahan total asset. Dimana untuk menunjukkan aktiva yang digunakan dalam operasional perusahaan. Rasio Growth juga mengambarkan kemampuan perusahaan dalam mempertahankan posisi ekonominya dari tahun ke tahun.

## 2.1.5 Profitabilitas

### 2.1.5.1 Pengertian Profitabilitas

Profitabilitas adalah tolak ukur sejauh mana perusahaan memperoleh profit dari hasil penjualan dan investasi perusahaan. Sedangkan ( ni made riska meilan Sari, Susila, dan Telagawathi 2020) Profitabilitas adalah kunci utama dalam mengetahui pertumbuhan dan perkembangan perusahaan, dimana

profitabilitas sendiri akan memberikan gambaran secara umum tentang kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan (laba).

Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan pada periode tertentu, laba merupakan salah satu kinerja perusahaan. Ketika perusahaan dimana memiliki laba yang tinggi maka kinerja perusahaan dikatakan baik, dan sebaliknya jika laba menurun maka kinerja perusahaan buruk. (Fatmawati dan Rihardjo 2017)

Profitabilitas menurut Johan dan Septariani (2021) adalah usaha yang dilakukan perusahaan untuk memberikan keuntungan pada tahun buku tertentu. Rasio ini mencerminkan upaya yang digunakan untuk memberikan keuntungan bagi perusahaan, sehingga dapat menarik investor untuk menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut. Hal ini dikarenakan jika nilai profitabilitas yang tinggi akan meningkatkan keinginan investor terhadap harga saham perusahaan.

Rasio profitabilitas mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan yang ditujukan oleh besar kecilnya tingkat keuntungan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi. Semakin baik rasio profitabilitas maka semakin baik menggambarkan kemampuan tingginya perolehan keuntungan perusahaan (Fahmi 2018)

Profitabilitas menurut Tantono dan Candradewi (2019) perusahaan juga menjadi daya tarik bagi investor, sehingga investor cenderung menanamkan modalnya pada perusahaan ini ketika mereka berpikir bahwa suatu perusahaan memiliki profitabilitas yang tinggi. Setiap perusahaan pasti berharap profitabilitas

perusahaannya terus meningkat, namun pada kenyataannya masih banyak perusahaan yang profitabilitasnya cenderung tidak stabil.

Yang pada intinya profitabilitas adalah sebuah keuntungan yang didapatkan perusahaan dari kegiatan bisnis yang dilakukan. Profitabilitas didapatkan setelah perusahaan melakukan kegiatan bisnis yang telah direncanakan dalam satu periode tertentu dan itu adalah tujuan utamanya.

### **2.1.5.2 Tujuan dan Mafaat Profitabilitas**

Menurut Kasmir (2012:197-198), tujuan penggunaan rasio profitabilitas pada umumnya bagi perusahaan, yaitu:

1. Untuk mengukur atau menghitung laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode tertentu.
2. Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
3. Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
4. Untuk menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
5. Untuk mengukur produktivitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.
6. Untuk mengukur produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

Sedangkan manfaat yang diberikan dengan mengetahui rasio profitabilitas adalah:

1. Pengetahuan tentang jumlah keuntungan yang telah dibuat perusahaan dalam suatu periode.

2. Pengetahuan tentang situasi pendapatan perusahaan di tahun sebelumnya dengan tahun berjalan.
3. Ketahui evolusi keuntungan dari waktu ke waktu. Ketahui jumlah laba bersih setelah pajak dengan modal Anda sendiri.
4. Pengetahuan tentang produktivitas semua dana perusahaan yang telah menggunakan utang dan ekuitas.

#### **2.1.5.3 Pengukuran Profitabilitas**

Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan pada tingkat modal, asset dan penjualan. Berikut ini pengukuran Profitabilitas adalah sebagai berikut:

##### **A. Return on Assets (ROA)**

*Return in asset (ROA)* merupakan salah satu alat ukur profitabilitas yang diprosikan untuk mengetahui kinerja perusahaan dalam menghasilkan keuntungan selama periode tertentu dan memberikan gambaran tentang tingkat efektifitas manajemen dalam menjalankan kegiatan operasinya. ROA juga dikenal sebagai ROI (Return On Investment). Rasio ini melihat sejauh mana investasi yang telah ditanamkan mampu memberikan pengembalian keuntungan seperti yang diharapkan. Standar industry ROA menurut Kasmir (2015:196) sebesar 30%. Adapun indikator untuk mencari *return on asset* (ROA) adalah sebagai berikut:

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$$

Sumber: (Lutfi, Simangunsong, dan Nuryani 2020), (Putri and Kusumawati 2020), (Wandri dan Dewi 2019) ( Sari dan Dwirandra 2019)

### **B. Return on Equity (ROE)**

ROE merupakan salah satu rasio pengukuran yang digunakan untuk mengukur sejauh mana kemampuan ekuitas suatu perusahaan memanfaatkan keahliannya untuk menghasilkan laba, sehingga efektivitas kinerja perusahaan dalam memanfaatkan aset dan modal yang dimiliki perusahaan akan terlihat. Menurut kasmir (2016:208) standar industri untuk ROE sebesar 40%. Adapun indikator untuk mencari *return on equity* (ROE) adalah:

$$ROE = \frac{Laba\ setelah\ pajak}{Modal\ Sendiri}$$

Sumber :(Johan dan Septiani 2020)

### **C. Gross Profit Margin**

*Gross Profit Margin* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur efisiensi pengendalian harga pokok (biaya produksi) dan mengidentifikasi kemampuan perusahaan untuk memproduksi secara efisien. *Gross Profit Margin* menggambarkan laba kotor yang dapat dicapai setiap rupiah penjualan. Standar industry *Gross Profit Margin* adalah 24,90%. Adapun indikator untuk mencari *Gross Profit Margin* yaitu:

$$GPM = \frac{PENJUALAN\ BERSIH - HPP}{PENJUALAN\ BERSIH}$$

Sumber: ( noni listia Sari dan Hikmah 2020), (Sarirati dan Choirinnisa 2020)

#### D. Net Profit Margin

*Net Profit Margin* adalah rasio antara laba bersih (Net Profit) yaitu penjualan setelah dikurangi dengan semua expense. *Net Profit Margin* merupakan rasio yang dipakai untuk mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba setelah pajak dari setiap rupiah penjualan. Standar industri untuk NPM menurut Kasmir (2015:196) sebesar 20%. Adapun indicator untuk mencari *Net Profit Margin* (NPM) adalah:

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{Laba setelah pajak}}{\text{Penjualan}}$$

Sumber :(Amalia, Riana, dan Endang 2018)

#### E. Operating Profit Margin

*Operating Profit Margin* adalah rasio yang mencerminkan pure profit yang diterima dari setiap rupiah atas penjualan yang dilakukan. *Operating Profit Margin* merupakan rasio yang menggambarkan semua beban operasional perusahaan serta HPP nya. OPM merupakan perbandingan antara laba usaha dengan penjualan. Standar industry untuk *Operating Profit Margin* sebesar 10,8%. Adapun indicator untuk mencari *Operating Profit Margin* yaitu

$$\text{OPM} = \frac{\text{PENJUALAN BERSIH} - \text{HPP} - \text{BIAYA}}{\text{PENJUALAN BERSIH}}$$

Sumber :(Indah 2018), (Sadewo dan Sitohang 2019)

Dalam penelitian ini, rasio yang digunakan untuk menghitung profitabilitas adalah ROA karena dapat mengetahui seberapa besar efektivitas perusahaan dalam memperoleh laba dengan menggunakan aktiva yang dimiliki. Semakin besar ROA yang diperoleh sebuah perusahaan maka semakin efisiensi penggunaan aktiva sehingga akan memperbesar laba atau keuntungan perusahaan.

### **2.1.6 Hubungan Antar Variabel**

#### **2.1.6.1 Hubungan Antara *Leverage* terhadap Profitabilitas**

*Leverage* atau struktur utang mencerminkan besarnya jumlah Penggunaan modal hutang oleh perusahaan untuk mendanai kegiatan operasional. *Leverage* diperhitungkan menguntungkan jika laba yang dihasilkan lebih besar dari biaya tetap yang dikeluarkan. Penggunaan hutang oleh perusahaan dapat memperkecil pajak dan memperbesar laba operasi yang tersedia bagi investor. Sesuai dengan *Signaling Theory* penggunaan hutang perusahaan merupakan sinyal yang diberikan manager kepada investor bahwa perusahaan memiliki prospek yang baik. Menurut (Suryaningsih 2017) penggunaan hutang dalam bentuk investasi digunakan untuk menanggung aktiva perusahaan yang diharapkan dapat meningkatkan profitabilitas. Sama halnya Penelitian milik (Muhiddin dan Triastuti 2019) dan (A. E. Pratiwi and Ardini 2019) yang menjelaskan leverage berpengaruh terhadap profit.

#### **2.1.6.2 Hubungan Modal Kerja terhadap Profitabilitas**

Modal kerja dalam suatu perusahaan harus dikelola dengan baik. Modal kerja harus tersedia dalam jumlah yang cukup harus mampu mendanai biaya

operasional perusahaan setiap hari. Dengan modal kerja yang cukup menguntungkan bagi perusahaan. Karena disamping memungkinkan bagi Perusahaan untuk beroperasi secara ekonomis dan efisien dan tidak mendapatkan kesulitan keuangan. Memiliki modal kerja yang cukup lebih baik daripada modal kerja yang berlebihan karena modal kerja yang berlebihan ditampilkan bahwa perusahaan tidak dapat menggunakan dana yang tersedia dengan baik sehingga menjadi tidak produktif. Ini akan berdampak terhadap profitabilitas. Ketika tingkat perputaran modal kerja tinggi, profitabilitas juga tinggi karena penjualan yang tinggi juga meningkatkan laba. Sesuai dengan *Packing Order Theory* bahwa perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang tinggi memiliki modal kerja yang besar untuk mendanai biaya operasional. Menurut (I G. A Komang dan Ni Luh Putu 2022) modal kerja sangat berpengaruh terhadap profitabilitas suatu perusahaan apabila perusahaan mengalokasikan modal kerja secara efektif dan efisien. Uraian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Sompie., Murni, dan Uhing 2018). yang menjelaskan modal kerja berpengaruh terhadap profitabilitas .

#### **2.1.6.3 Hubungan Likuiditas terhadap Profitabilitas**

Likuiditas perusahaan yang tinggi mengindikasikan bahwa perusahaan akan menghindari pembayaran hutang jangka pendeknya. Semakin likuid aset lancar, atau semakin baik tingkat likuiditas aset lancar yang dimiliki perusahaan, maka semakin tinggi rasio profitabilitas perusahaan. Berdasarkan teori sinyal, tingkat likuiditas yang naik menandakan perusahaan mampu untuk membayar kewajiban jangka pendeknya pada saat jatuh tempo. Artinya, sinyal yang

diberikan perusahaan kepada investor adalah sinyal positif, sehingga likuiditas yang meningkat maka profitabilitas juga akan meningkat (Afriyani dan Jumria 2020) likuiditas dan profitabilitas mempunyai hubungan hal ini disebabkan oleh likuiditas yang terdiri dari kewajiban lancar dan aktiva lancar merupakan bagian modal yang beredar dalam jangka waktu pendek perusahaan digunakan sebagai aktivitas perusahaan untuk dapat menghasilkan laba. Deskripsi ini sesuai dengan penelitian Evadine (2020), Ummah dan Efendi (2022) yang menjelaskan Likuiditas berpengaruh terhadap profitabilitas.

#### **2.1.6.4 Hubungan Pertumbuhan Perusahaan terhadap Profitabilitas**

Perusahaan dengan pertumbuhan perusahaan yang positif akan Meningkatkan profitabilitas perusahaan tersebut melalui pertumbuhan asset. Pertumbuhan asset akan meningkatkan profitabilitas perusahaan karena Dengan pertumbuhan asset, Growth mempengaruhi profitabilitas, melalui aset yang dimiliki sehingga berpengaruh terhadap produktivitas dan efisiensi perusahaan yang pada akhirnya berpengaruh pada profitabilitas. Teori *signaling* dapat digunakan untuk meggambarkan adanya hubungan antara pertumbuhan perusahaan dengan profitabilitas yaitu dengan melihat adanya peningkatan asset dari tahun sekarang dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Menurut (Triyani, Mahmudi, dan Rosyid 2018) pertumbuhan perusahaan mempengaruhi profitabilitas melalui asset yang dimiliki perusahaan sehingga berpengaruh terhadap produktivitas dan efisiensi perusahaan yang pada akhirnya berpengaruh terhadap profitabilitas. Sesuai dengan penelitian milik (Angelika dan Sari 2020), (Hutabarat et al. 2021) yang menjelaskan pertumbuhan perusahaan berpengaruh terhadap profitabilitas.

### 2.1.7 Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dilakukan oleh Komang dan Ni Luh Putu (2022) Tata kelola keuangan harus bisa diolah dengan baik oleh perusahaan agar dapat menjamin keberlangsungan usaha perusahaan dengan cara memaksimalkan keuntungan yang diperoleh melalui peningkatan profitabilitas perusahaan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh leverage, liquidity, modal kerja dan pertumbuhan terhadap profitabilitas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa leverage, liquidity, dan pertumbuhan perusahaan berpengaruh secara positif terhadap profitabilitas. Sedangkan modal kerja tidak berpengaruh terhadap profitabilitas, sehingga disarankan bagi manajemen perusahaan untuk memperhatikan faktor modal kerja perusahaan dan memperhatikan tingginya biaya operasional dan beban-beban yaitu (beban penjualan dan beban administrasi umum) yang harus dibayar oleh perusahaan agar tidak mengurangi profitabilitas yang diperoleh perusahaan.

Penelitian yang dilakukan oleh Rahmah dan Bagaskoro (2021) Penelitian untuk menguji secara empiris pengaruh Likuiditas, *Leverage*, dan Pertumbuhan Perusahaan terhadap Profitabilitas Perusahaan Manufaktur Sektor *Food and Beverages* yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2019. Penelitian dilakukan pada makanan dan minuman perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019. Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah metode purposive sampling. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Likuiditas, Leverage, dan Pertumbuhan Perusahaan secara simultan Mempengaruhi Profitabilitas. Secara Parsial Likuiditas berpengaruh positif dan

signifikan terhadap Profitabilitas. Sedangkan Leverage berpengaruh negatif namun tidak signifikan terhadap Profitabilitas. Dan pertumbuhan perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Profitabilitas.

Penelitian yang dilakukan oleh APW dan Indah (2020) Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh modal kerja dan likuiditas terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor telekomunikasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia tahun 2014-2018. Pengambilan sampel menggunakan metode purposive sampling yang kemudian didapat 5 perusahaan yang sesuai untuk menjadi sampel dalam penelitian ini. Berdasarkan hasil pengujian hipotesis yang telah dilakukan, modal kerja dan likuiditas berpengaruh positif dan signifikan terhadap profitabilitas

Penelitian yang dilakukan oleh Anggraini dan Cahyono (2021) Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui pengaruh modal kerja, likuiditas, leverage dan aktivitas terhadap profitabilitas perusahaan makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) yang dilakukan selama 4 tahun yaitu dari tahun 2015 sampai tahun 2018. Rasio Modal kerja diukur dengan working capital turnover, rasio likuiditas diukur dengan current ratio, leverage diukur dengan debt to equity ratio, dan rasio aktivitas diukur dengan total asset turnover, sedangkan profitabilitas diukur dengan return on equity. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Berdasarkan pengujian hipotesis menunjukkan bahwa modal kerja berpengaruh tidak signifikan terhadap profitabilitas, likuiditas berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas, leverage berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas, aktivitas berpengaruh tidak signifikan terhadap profitabilitas pada

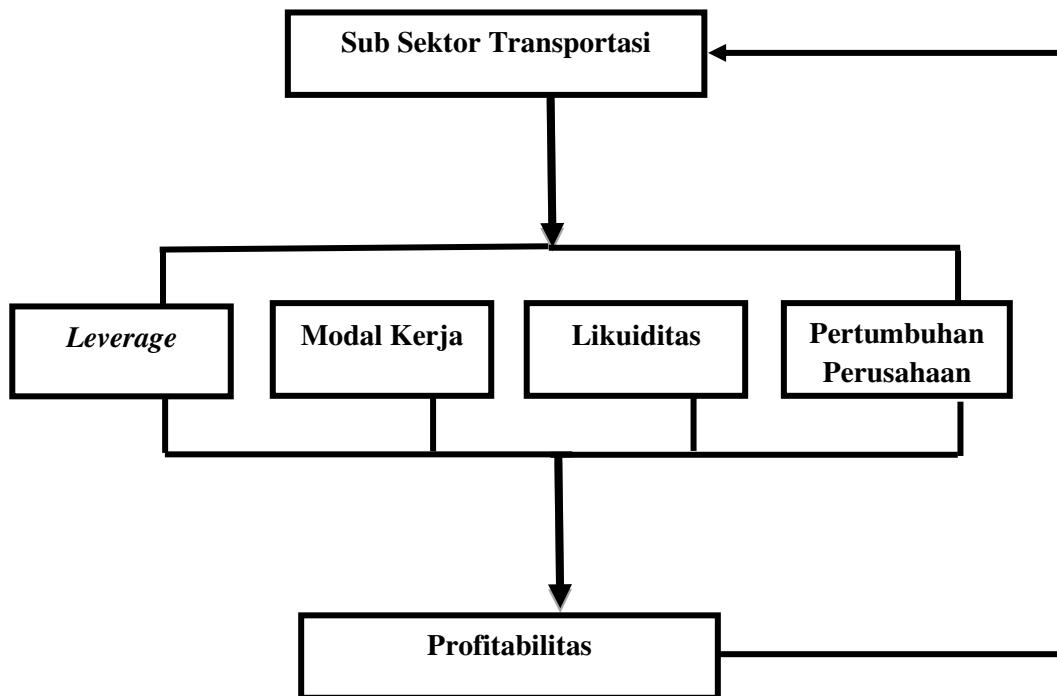
perusahaan makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2018.

## **2.2 Kerangka Pemikiran**

Umumnya perusahaan akan berusaha untuk meningkatkan potensi yang dimilikinya, tetapi yang terjadi di masa pandemi covid-19 banyak perusahaan yang mengalami penurunan pendapatan sehingga berdampak pada kondisi ekonomi. Seperti yang terjadi pada sub sektor transportasi merupakan perusahaan yang sangat terpuruk kondisi keuangan, dapat dilihat dari produk domestik bruto (PDB) mengalami penurunan yang sangat signifikan karena orang-orang cenderung menghindar untuk berpergian jauh, oleh karena itu pengguna alat transportasi sangat sedikit sehingga berdampak pada perlambatan ekonomi.

Industri transportasi merupakan industri transportasi tercepat dan lebih berkembang dibandingkan alat transportasi lainnya, bahkan untuk menggunakan alat transportasi ini butuh biaya yang lebih banyak dibandingkan alat transportasi lainnya, ternyata yang terjadi pada perusahaan ini mengalami kerugian dalam 5 tahun secara berturut-turut. Hal ini dikarenakan adanya penurunan pendapatan dan meningkatnya beban operasional sehingga berdampak pada laba negatif atau mengalami kerugian. Oleh karena itu perusahaan dapat memperhatikan kondisi keuangan agar tidak sampai ketahap yang lebih serius yaitu kebangkrutan. Perusahaan dapat melakukan perbandingan dengan menggunakan beberapa metode Sehingga perusahaan dapat mengetahui kondisi keuangan dengan baik dan tepat, khususnya pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Untuk lebih jelasnya akan digambarkan dalam sebuah alur kerangka pemikiran sebagai berikut:



**Gambar 2. 1 Kerangka Pemikiran**

### 2.3 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara untuk perumusan masalah penelitian, karena perumusan masalah disajikan dalam bentuk pertanyaan. Hipotesis disebut jawaban sementara karena jawaban yang diberikan baru berdasarkan teori. Jadi hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

H1 : *Leverage, Modal Kerja, Likuiditas, dan Pertumbuhan Perusahaan secara Simultan berpengaruh Positif dan Signifikan Terhadap Profitabilitas Pada Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.*

H2 : Leverage secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Profitabilitas pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

H3 :Modal Kerja secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Profitabilitas pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

H4 :Likuiditas secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Profitabilitas pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

H5 :Pertumbuhan Perusahaan secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Profitabilitas pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

## **BAB III**

### **OBYEK DAN METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Objek Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan kerangka pemikiran yang telah di terangkan pada bab sebelumnya maka yang menjadi objek penelitian ini adalah Pengaruh *Leverage*, Modal Kerja, Likuiditas dan Pertumbuhan Perusahaan pada Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

#### **3.2 Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah kuantitatif. penelitian ini menggunakan data sekunder, data sekunder yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung. Data yang dimaksud berupa data laporan keuangan yang telah dipublikasikan dari *idx.co.id*. populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2017-2021. Alat yang digunakan untuk mengolah data dalam penelitian ini adalah EVIEWS.

##### **3.2.1 Operasionalisasi Variabel Penelitian**

Untuk mengetahui data-data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka terlebih dahulu perlu mengoperasionalisasikan variable-variabel seperti diinventarisir dari latar belakang penelitian dan kerangka pemikiran dengan maksud untuk menentukan indikator-indikator variabel yang bersangkutan. Adapun variabel dalam penelitian ini adalah :

1. Variabel bebas (*Independent*) yaitu
  - a. *Leverage* adalah perbandingan antara total hutang dengan total aktiva. Dalam penelitian ini dihitung dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER).
  - b. Modal Kerja adalah jumlah Aktiva lancar di kurangi hutang lancar.
  - c. Likuiditas adalah perbandingan antara Aktiva lancar dengan hutang lancar. Dalam penelitian ini dihitung dengan menggunakan *Current Ratio*.
  - d. Pertumbuhan Perusahaan adalah perbandingan antara Total asset sekarang di kurangi total asset tahun lalu, di bagi total asset tahun lalu. Dalam penelitian ini dihitung menggunakan GROWTH.
2. Variabel tidak bebas (*Dependent*) yaitu Profitabilitas yang diukur melalui Laba Bersih di bagi dengan Total Aset. Dalam penelitian ini dihitung dengan menggunakan ROA.

**Tabel 3. 1 Operasionalisasi Variabel**

Variabel	Indikator	Skala
<i>Leverage</i> (X1) Sumber : (Arifin, Sarita, dan Madi 2018), (Prastika dan Candradewi 2019) (Sari, Diah Manda, Emilia Gustini et al. 2020)	$DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}}$	Rasio

Modal Kerja (X2) Sumber : Hutomo, Lestari, dan Mukmin (2019), Maming (2018)	$WCTO = \frac{Pendapatan}{aktiva lancar - utang lancar}$	Rasio
Likuiditas (X3) Sumber : Anissa (2019) Arifin, Sarita, dan Madi (2018), Prastika dan Candradewi (2019), W. I. Sari, Noryani, dan Lutfi (2021)	$CR = \frac{Aktiva Lancar}{Utang Lancar}$	Rasio
Pertumbuhan Perusahaan (X4) Sumber : Andayani (2020), Jayanti (2018), Kalesaran, Mangantar, dan Tulung (2020) Wandri dan Dewi (2019)	$GROWTH$ $\frac{\text{Total asset Sekarang} - \text{Total Asset Tahun Lalu}}{\text{Total Asset Tahun Lalu}}$	Rasio
Profitabilitas (Y) Sumber:(Lutfi, Simangunsong,dan Nuryani 2020), (Putri and Kusumawati 2020), (Wandri dan Dewi 2019) ( Sari dan Dwirandra 2019)	$ROA = \frac{Laba Bersih}{Total Aset}$	Rasio

### 3.2.2 Populasi dan Sampel

#### 3.2.2.1 Populasi

Populasi adalah domain generalisasi yang terdiri dari objek/subyek yang memiliki karakteristik dan sifat tertentu yang ditentukan oleh peneliti yang dipelajari dan menarik kesimpulan dari (Sugiyono 2018:72) Jadi populasi tidak hanya terdiri dari orang-orang, tetapi juga benda-benda dan benda-benda alam lainnya. Selain itu, populasi bukan hanya sekedar jumlah yang ada pada objek/subjek yang diteliti, tetapi mencakup semua ciri/sifat yang dimiliki oleh subjek dan objek tersebut. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh

perusahaan pada sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021 berjumlah 45 perusahaan sebagai mana berikut ini:

**Tabel 3. 2**  
**Jumlah Populasi Sub Sektor Transportasi yang terdaftar**

<b>No</b>	<b>Kode</b>	<b>Nama Perusahaan</b>	<b>Tanggal IPO</b>
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	12/11/2012
2	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk	09/01/2013
3	BIRD	PT Blue Bird Tbk	05/11/2014
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	26/03/1990
5	BPTR	PT Batavia Prosperindo rans Tbk	09/09/2018
6	BULL	PT Buana Lintas Lautan Tbk	23/05/2011
7	CANI	PT Capitol Nusantara Indonesia Tbk	16/01/2014
8	CASS	Cardig Aero Service Tbk	05/12/2011
9	CMPP	Airasia Indonesia Tbk	08/12/1994
10	DEAL	PT Dewata Freight international Tbk	11/11/2018
11	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	11/02/2011
12	HELI	PT Jaya Trishindo Tbk	27/03/2018
13	HITS	Hampus Intermoda Transportasi Tbk	15/12/1997
14	IATA	PT MNC Energy Investments Tbk	13/09/2006
15	INDX	Tanah Laut Tbk	17/05/2001
16	IPCM	PT Jasa Armada Indonesia Tbk	22/12/2017
17	JAYA	PT Armada Berjaya Trans Tbk	21/02/2019

18	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk	17/05/2001
19	KJEN	PT Krida Jaringan Nusantara Tbk	01/07/2019
20	LEAD	PT Logindo Samudramakmur Tbk	11/12/2013
21	LRNA	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk	15/05/2014
22	MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk	06/05/2011
23	MIRA	Mitra International Resources Tbk	30/01/1997
24	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	11/10/2012
25	PORT	PT Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	16/03/2017
26	PTIS	Indo Straits Tbk	12/07/2011
27	PURA	PT Putra Rajawali Kencana Tbk	22/01/2020
28	RIGS	Rig Tenders Tbk	05/03/1990
29	SAFE	Steady Safe Tbk	15/08/1994
30	SAPX	PT Satria Antaran Prima Tbk	03/10/2018
31	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	12/07/2011
32	SHIP	PT Sillo Maritime Perdana Tbk	16/06/2016
33	SMDR	Samudera Indonesia Tbk	05/12/1999
34	SOCI	PT Soechi Lines Tbk	03/12/2014
35	TAMU	PT Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	10/05/2017
36	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk	02/11/2012
37	TCPI	PT Transcoal Pacifik Tbk	06/07/2018
38	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	09/07/2003
39	TNCA	PT Trimuda Nuansa Citra Tbk	28/06/2018

40	TPMA	Trans Power Marine Tbk	20/02/2013
41	TRAM	Trada Alam Minera Tbk	10/09/2008
42	TRUK	PT Guna Timur Raya Tbk	23/05/2018
43	WEHA	PT Weha Transportasi Indonesia Tbk	03/05/2007
44	WINS	Wintermar OffShore Marine Tbk	29/11/2010
45	ZBRA	PT Zebra Nusantara Tbk	01/08/1991

*Sumber : Bursa Efek Indonesia, [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (2022)*

### 3.2.2.2 Sampel

Dalam hal ini, memperoleh sampel yang secara akurat mencerminkan karakteristik populasi tergantung pada dua faktor, yaitu metode pengambilan sampel dan ukuran sampel. Metode penarikan sampel dalam penelitian ini adalah *Purposive Sampling*. Menurut (Sugiyono 2018:76) bahwa *Purposive Sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Adapun kriteria yang ditentukan adalah :

1. Perusahaan pada sub sektor transportasi yang terdaftar Bursa Efek Indonesia
2. Listing di BEI selama Periode penelitian 2017– 2021
3. Memiliki Laporan keuangan Lengkap selama periode penelitian

Pertimbangan tersebut dilaksanakan agar penelitian ini lebih efisien, dan dapat mendapatkan hasil penelitian yang bisa mewakili seluruh populasi. Maka sampel yang dipilih dalam penelitian adalah sebanyak 30 Perusahaan, daftar sampel penelitian sebagai berikut :

**Tabel 3. 3 Jumlah Sampel Sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021**

NO	KODE PERUSAHAAN	NAMA PERUSAHAAN	TANGGA IPO
1	ASSA	Arpeni Pratama Ocean Line. Tbk	12 November 2012
2	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana. Tbk	9 Januari 2013
3	BIRD	Blue Bird. Tbk	5 November 2014
4	BLTA	Berlian Laju Tanker. Tbk	26 Maret 1990
5	BULL	Buana Listya Tama.Tbk	23 Mei 2011
6	CASS	Cardig Aero Services. Tbk	5 Desember 2011
7	CMPP	AirASia Indonesia Tbk	8 Desember 1994
8	GIAA	Garuda Indonesia (persero) Tbk	11 Februari 2011
9	HITS	Humpuss Intermodal Transportasi. Tbk	15 Desember 1997
10	IATA	Indonesia Air Transport & Infrastruktur. Tbk	13 September 2006
11	INDX	Tanah Laut. Tbk	17 Mei 2001
12	KARW	ICTSI Jasa Prima. Tbk	17 Mei 2001
13	LEAD	Logindo Sumaderamakmur. Tbk	11 Desember 2013
14	LRNA	Ekasari Lorena Transport	15 April 2014
15	MBSS	Mitra Bantera Segara Sejati. Tbk	30 Januari 1997
16	MIRA	Mitra Internasional Resource	30 Januari 1997
17	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri. Tbk	11 Oktober 2012

18	PTIS	Indo Straits. Bk	12 Juli 2011
19	RIGS	Rig Tenders Indonesi. Tbk	26 Maret 1990
20	SAFE	Steady Safe. Tbk	15 Agustus 1994
21	SDMU	Sidomulyo Selaras. Tbk	12 Juli 2011
22	SMDR	Samudera Indonesia. Tbk	5 Desember 1999
23	SOCI	Soechi Lines. Tbk	3 Desember 2014
24	SHIP	PT Sillo Maritime Perdana Tbk	16/06/2016
25	TAXI	Express Trasindo Utama. Tbk	2 November 2012
26	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas. Tbk	9 Juli 2003
27	TPMA	Trans Power Marine. Tbk	20 Februari 2013
28	WEHA	Transportasi Indonesia. Tbk	3 Mei 2007
29	WINS	Wintermar Offshore Marine. Tbk	29 November 2010
30	ZBRA	Zebra Nusantara. Tbk	1 Agustus 1991

*Sumber : Bursa Efek Indonesia, [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (2022)*

### **3.2.3 Jenis dan Sumber Data**

Dalam Penelitian ini, penulis menggunakan jenis data kuantitatif karena data yang diperoleh berupa angka dan rasio. Sedangkan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dimana data diperoleh dari Bursa Efek Indonesia berupa data Annual Report dan Laporan Keuangan perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021.

### **3.2.4 Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data-data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka peneliti menggunakan teknik dokumentasi. Dokumentasi adalah cara memperoleh data dengan mempelajari atau mencatat dari dokumen-dokumen dan arsip yang berhubungan dengan objek penelitian. Menurut Sugiyono (2013 : 240) dokumen bisa dalam bentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dalam penelitian ini data yang dikumpulkan dengan cara dokumentasi yakni mengambil data *Annual Report* dan Laporan Keuangan tahun 2017-2021 di website perusahaan penelitian dan [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)

### **3.2.5 Metode Analisis Data**

#### **1. Analisis Deskriptif Statistik**

Analisis deskriptif memberikan gambaran atau deskripsi suatu data atau pola pergerakan data untuk menjadikan data mudah dikelola sehingga hasilnya dapat ditafsirkan. Analisis ini yakni nilai rata-rata (mean), standar deviasi, varians, maksimum, minimum, sum, range, kurtosis dan skewness (Ghozali, 2005:19)

#### **2. Analisis Inferensial**

Metode analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi data panel dengan menggunakan software eviews. Sifat data menggunakan data panel adalah kombinasi dari data time series dan cross section. Model regresi data panel bertujuan untuk memprediksi parameter model regresi yaitu nilai intersep atau konstanta ( $\alpha$ ) dan slope atau koefisien regresi ( $\beta_i$ ). Penggunaan data panel dalam regresi akan menghasilkan intersep dan slope yang berbeda pada setiap perusahaan dan setiap periode waktu (Hidayat dan Sadewa 2020). Pada penelitian

ini akan dilakukan beberapa tahap analisis inferensial yaitu; perumusan model penelitian, pemilihan model regresi eviews, pengujian asumsi klasik, dan uji hipotesis.

a. Perumusan Model Penelitian

sebelum melakukan pemilihan model yang dikehendaki apakah menggunakan Common Effect, Fixed Effect, Random Effect. Maka terlebih dahulu merumuskan model penelitian.

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \epsilon$$

Dimana :

Y = Profitabilitas

$\alpha$  = konstanta

$\beta$  = koefisien

X1 = *Leverage*

X2 = Modal Kerja

X3 = Likuiditas

X4 = Pertumbuhan Perusahaan

$\epsilon$  = error

**b. Pemilihan Model Regresi Eviews**

Widarjono (2009) menyatakan terdapat beberapa metode yang biasa digunakan dalam mengestimasi model regresi dengan data panel, yaitu pooling least square (Common Effect), pendekatan efek tetap (Fixed Effect), pendekatan efek random (Random Effect).

- 1) Model common effect tidak dapat membedakan varians antara silang tempat dan titik waktu karena memiliki intercept yang tetap, dan bukan bervariasi secara random dan model ini mengasumsikan bahwa perilaku data antar perusahaan adalah sama dalam berbagai kurun waktu (Widarjono, 2009).
- 2) Model fixed effect adalah model dengan intercept berbeda-beda untuk setiap subjek (cross section), tetapi *slope* setiap subjek tidak berubah seiring waktu (Gujarati 2012). Model fixed effect mengasumsikan bahwa intercept adalah berbeda setiap subjek sedangkan slope tetap sama antar subjek.
- 3) Random effect mengestimasi data panel yang variabel residual diduga memiliki hubungan antar waktu dan antar subjek (Widarjono, 2009). Metode analisis data panel dengan model random effect harus memenuhi persyaratan yaitu jumlah cross section harus lebih besar daripada jumlah variabel penelitian.

Penentuan model terbaik antara common effect, fixed effect, dan random effect menggunakan tiga uji teknik estimasi model. Tiga uji teknik ini digunakan dalam regresi data panel untuk memperoleh model yang tepat dalam mengestimasi regresi data panel. Tiga uji yang digunakan, pertama Chow test

digunakan untuk memilih antara model common effect atau fixed effect. Kedua, Hausman test digunakan untuk memilih antara model fixed effect atau random effect dan ketiga, lagrange multiplier untuk memilih model random effect atau common effect (Widarjono 2007 ; 258). Penggunaan ketiga pengujian tersebut dalam pemilihan model terbaik regresi data panel ditunjukkan sebagai berikut :

- a) *Chow Test* ; Chow test merupakan uji untuk membandingkan model common effect dengan fixed effect yang paling tepat digunakan dalam mengestimasi data panel (Widarjono, 2009:220). Pengambilan keputusan dilakukan jika:
  - 1)  $H_0$  : Model CEM yang dipilih jika ( $Prob > 0,05$ ).
  - 2)  $H_1$  : Model FEM yang dipilih jika ( $Prob < 0,05$ )
- b) *Hausman Test* ; Pengujian ini membandingkan model fixed effect dengan random effect dalam menentukan model yang terbaik untuk digunakan sebagai model regresi data panel (Gujarati, 2012). Pengambilan keputusan dilakukan jika:
  - 1)  $H_0$  : Model REM yang dipilih ( $Prob > 0,05$ )
  - 2)  $H_1$  : Model FEM yang dipilih ( $Prob < 0,05$ )
- c) *Lagrange Multiplier Test*; Pengujian ini membandingkan apakah model random effect lebih baik daripada common effect. Pengambilan keputusan dilakukan jika:
  - 1)  $H_0$  : Model CEM dipilih ( $Prob > 0,05$ )
  - 2)  $H_1$  : Model REM dipilih ( $Prob < 0,05$ )

Namun tidak selamanya ketiga uji tersebut dilakukan, jika peneliti menangkap adanya perbedaan intersep yang terjadi antar perusahaan maka model common effect diabaikan sehingga hanya dilakukan uji hausman. Pemilihan model fixed effect atau random effect juga dapat dilakukan dengan mempertimbangkan jumlah waktu dan individu pada penelitian. Menurut Nachrowi dan Hardius (2006;318), beberapa ahli ekonometrika telah membuktikan secara matematis, dimana dikatakan bahwa:

1. Jika data panel yang dimiliki mempunyai jumlah waktu (T) lebih besar dibanding jumlah individu (N) maka disarankan untuk menggunakan model fixed effect.
2. Jika data panel yang dimiliki mempunyai jumlah waktu (T) lebih kecil dibanding jumlah individu (N) maka disarankan untuk menggunakan model random effect.

**c. Pengujian Asumsi Klasik**

Pengujian asumsi klasik dilakukan agar hasil analisis regresi memenuhi kriteria BLUE (best linier unbiased estimator). Uji asumsi klasik terdiri dari uji normalitas data, uji multikolinearitas dan uji heteroskedastisitas.

**a) Uji Normalitas**

Uji normalitas dilakukan untuk menguji apakah suatu model regresi, variabel independen dan variabel dependen atau bahkan keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak normal. Jika variabel tidak berdistribusi normal maka uji statistik akan mengalami

penurunan. Uji normalitas dapat dilakukan dengan uji kolmogorov-Smirnov, dengan pedoman pengambilan keputusan (Wibowo, 2012:65; Ghazali, 2005:156) sebagai berikut :

- 1) Nilai signifikansi kurang dari 0,05 (sig.  $< 0,05$ ), data residual tidak terdistribusi secara normal; dan
- 2) Nilai signifikansi lebih dari 0,05 (sig.  $> 0,05$ ), data residual terdistribusi secara normal.

**b) Uji Multikolineritas**

Uji multikolineritas yaitu menjelaskan adanya hubungan linear yang sempurna atau pasti antara beberapa variabel atau semua variabel independen dari model regresi. Konsekuensi dari multikolineritas yaitu standard error menjadi lebih lebar, t hitung menjadi tidak signifikan secara statistik, dan koefisien determinasi tinggi (Gujarati & Porter, 2013). Menurut Widarjono (2007:114) pengambilan keputusan metode korelasi berpasangan dilakukan jika:

- 1) Nilai korelasi dari masing-masing variabel bebas  $< 0,85$  maka tidak terjadi masalah multikolineritas.
- 2) Nilai korelasi dari masing-masing variabel bebas  $> 0,85$  maka terjadi masalah multikolineritas.

**c) Uji Heterokedastisitas**

Heteroskedastisitas terjadi pada data cross section yang biasanya berkaitan dengan populasi pada waktu tertentu. Konsekuensi

dari heteroskedastisitas yaitu pengujian t dan F tidak dapat diandalkan yang mengakibatkan pengujian hipotesis menjadi tidak handal dan kesimpulan menjadi salah (Gujarati & Porter, 2013).

Pengujian asumsi ini dilakukan dengan menggunakan uji korelasi Rank-Spearman. Pengujian dilakukan dengan meregresikan nilai absolute dari residual sebagai variabel dependen terhadap semua variabel independent. Selanjutnya membandingkan signifikansi dari uji tersebut terhadap  $\alpha$  sebesar 5%. Jika signifikansi lebih besar dari 5% (sig.  $> 5\%$ ), berarti tidak mengandung heteroskedastisitas atau tidak terdapat hubungan antara nilai residual dengan variabel independent. Sebaliknya, jika signifikansi lebih kecil dari 5% (sig.  $< 5\%$ ) maka terdapat heteroskedastisitas (Ghozali, 2005:134).

#### **d) Uji Autokorelasi**

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui apakah dalam suatu model regresi linear terdapat korelasi antara penganggu pada periode t dengan kesalahan pada periode t-1 (Ghozali 2018). Alat analisis yang digunakan dalam pengujian autokorelasi pada penelitian ini adalah uji Durbin-Watson Statistic. Kriteria dalam pengujian Durbin Watson yaitu (Ghozali 2018).

1. Jika nilai DW (Durbin Watson) diantara batas atas atau upper bound (du) dan (4 - du), maka koefisien autokorelasi sama dengan nol artinya tidak ada autokorelasi.

2. Jika nilai DW lebih rendah dari batas bawah lower bound (dL), maka koefisien autokorelasi lebih besar dari nol artinya ada autokorelasi positif.
3. Jika nilai DW lebih besar daripada (4 - dL) dan lebih kecil dari 4, maka koefisien autokorelasi lebih kecil dari nol, artinya autokorelasi negatif.

**e) Uji Kelayakan Model**

Uji Kelayakan model dilakukan untuk mengidentifikasi model regresi yang terbentuk layak atau tidak untuk menjelaskan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Uji kelayakan model dengan menggunakan adjusted R\_Squared. Uji koefisien determinasi (R2) digunakan untuk menjelaskan seberapa besar proporsi variasi variabel dependen dapat dijelaskan oleh variabel independen (Widarjono, 2009:275). Pengujian ini pada intinya mengukur seberapa jauh variabel independen menerangkan variasi variabel dependen. Menurut Kuncoro (2011) nilai koefisien determinasi (R2) berkisar diantara nol dan satu ( $0 < R^2 < 1$ ). Nilai R2 yang kecil atau mendekati nol artinya kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas. Nilai R2 yang besar atau mendekati satu artinya variabel independen mampu memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan dalam menjelaskan perubahan variabel dependen.

**f) Uji Hipotesis**

Pengujian hipotesis menggunakan standar alpha 0,05 dan Uji tstatistic, yang dilakukan untuk mengetahui pengaruh signifikansi setiap variabel independen terhadap variabel dependen. Menurut Kuncoro (2011) rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

Hipotesis dalam pengujian t-statistic adalah :

$H_0$  : secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen

$H_1$  : secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen Jika probabilitas nilai thitung  $> 0,05$  maka  $H_0$  diterima atau menolak  $H_1$ , sebaliknya jika probabilitas nilai thitung  $< 0,05$  maka  $H_0$  ditolak atau menerima  $H_1$ . Tingkat signifikansi yang digunakan dalam pengujian ini sebesar 5%. Pengujian t-statistic juga dapat dilakukan dengan membandingkan nilai statistik t dengan titik kritis menurut tabel (Widarjono, 2009).

**3.2.6****Jadwal Penelitian**

<b>Kegiatan</b>	<b>Tahun 2022</b>					
	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agu
Usulan Judul						
Bimbingan proposal						
Ujian Proposal						
Revisi						

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHSAN**

#### **4.1 Deskripsi Objek Penelitian**

##### **4.1.1 PT. Adi Sarana Armada Tbk**

###### **1. Sejarah Singkat Perusahaan**

PT. Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) adalah perusahaan jasa transportasi di Indonesia yang menyediakan penyewaan mobil untuk perorangan dan perusahaan, transporter logistik, dan layanan manajemen pengemudi, Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 2003. Visi perusahaan adalah menjadi perusahaan penyedia jasa transportasi koprasи & logistic terintegrasi dan lelang kendaraan yang terbaik, Misi perusahaan adalah mendedikasikan diri untuk memberikan layanan terbaik dengan komitmen untuk meraih pencapaian tertinggi dalam kualitas pelayanan terhadap pelanggan, hubungan antar karyawan & nilai pemegang saham. Prusahaan ini berlokasi di Gedung Graha Kirana Lt. 6, Jl. Yos Sudarso No. 88, Sunter, Jakarta Utara 14350 – Indonesia.

###### **2. Visi – Misi Perusahaan**

**Visi :** Menjadi perusahaan jasa terbaik dalam bidang mobilitas, logistik, serta ekosistem lelang mobil.

**Misi :** Mendedikasikan diri untuk memberikan layanan terbaik dengan komitmen untuk meraih pencapaian tertinggi dalam kualitas pelayanan terhadap pelanggan, hubungan antar karyawan & nilai pemegang saham.

#### **4.1.2 BPT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk**

##### **1. Sejarah Singkat Perusahaan**

PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM) bergerak dalam bidang penyewaan kapal tunda, tongkang dan kapal pendukung lepas pantai. Perusahaan melalui PT. Marcopolo Indonesia, pemegang saham mayoritas, merupakan bagian dari Grup Marco Polo yang tergabung di Singapura. Visi adalah menjadi penyedia jasa transportasi dan logistik perairan yang terkemuka. Misi yaitu menjadi yang terbaik dalam hal pelayanan, berkaitan dengan kualitas dan kepuasan pelanggan. Perusahaan berlokasi di TCC Batavia Tower One, 8th Floor, Suite 08-09 Jl. K.H. Mas Mansyur Kav. 126 Central Jakarta DKI Jakarta 10220.

##### **2. Visi – Misi Perusahaan**

**Visi :** Menjadi penyedia jasa transportasi dan logistik perairan yang terkemuka

**Misi :** Menjadi yang terbaik dalam hal pelayanan, berkaitan dengan kualitas dan kepuasan pelanggan

#### **4.1.3 PT. Blue Bird Tbk**

##### **1. Sejarah Singkat Perusahaan**

PT. Blue Bird Tbk (BIRD) bergerak di bidang transportasi taksi, merupakan bagian dari Blue Bird Group. Memulai kegiatan komersialnya pada tahun 2001. Visi perusahaan adalah menjadi perusahaan yang mampu bertahan dan mengedepankan kualitas untuk memastikan kesejahteraan yang berkelanjutan bagi para stakeholder, Misi perusahaan adalah tercapainya kepuasan pelanggan, dan mengembangkan serta mempertahankan diri sebagai pemimpin pasar di setiap

kategori yang dimasuki. Dalam transportasi darat, kita menyediakan laying yang handal dan berkualitas tinggi dengan penggunaan sumber daya yang efisien dan kita melakukannya sebagai satu tim yang utuh. Perusahaan ini berlokasi di Jl. Bojong Indah Raya No.6, Kelurahan Rawabuaya, Kecamatan Cengkareng, Jakarta Barat 11740.

## **2. Visi – Misi Perusahaan**

**Visi** : Menjadi perusahaan kuat dan dapat diandalkan yang mengutamakan kualitas untuk terus memastikan kesejahteraan untuk komunitas.

**Misi** : Misi kami adalah meraih kepuasan pelanggan dan bertumbuh dan mempertahankan perusahaan kami sebagai pemimpin pangsa pasar di setiap kategori yang kami jalani. Pada transportasi darat, kami telah membuktikan keandalan dan kualitas tinggi dengan penggunaan yang efisien pada sumber, dan kami melakukannya sebagai tim.

### **4.1.4 PT Berlian Laju Tanker Tbk**

#### **1. Sejarah Singkat Perusahaan**

PT. Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) bergerak di bidang jasa pelayaran untuk transportasi barang cair di Asia, Eropa dan Amerika. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1981. Visi perusahaan adalah Menjadi Perusahaan Pengiriman Multinasional pilihan dalam perdagangan domestik dan internasional dengan lapangan kerja yang baik dan sumber daya kompetitif untuk memberikan layanan yang ditingkatkan. Misi perusahaan adalah untuk melayani kepentingan publik, serta kebutuhan pelanggan kami dengan mencegah hilangnya

nyawa, korban laut, dan polusi lingkungan. Perusahaan ini berlokasi di Wisma BSG, Lt.10 Jl. Abdul Muis No. 40. Jakarta

## **2. Visi – Misi Perusahaan**

**Visi:** Untuk menjadi Perusahaan Pelayaran Multinasional terkemuka baik dalam pengangkutan di dalam negeri maupun internasional dengan memberdayakan sumber daya yang berkualitas dan memiliki keunggulan bersaing agar dapat memberikan layanan yang berkualitas tinggi.

Misi: Untuk melayani kepentingan publik dan kebutuhan pelanggan dengan melakukan pencegahan kehilangan jiwa, kecelakaan, dan pencemaran lingkungan.

### **4.1.5 PT.Buana Listya Tama. Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT Buana Lintas Lautan Tbk (BULL) adalah perusahaan tanker minyak dan gas terbesar di Indonesia yang berdiri sejak tanggal 12 Mei 2005 untuk memenuhi kebutuhan akan layanan pengangkutan minyak dan gas di pasar domestik dan internasional. Selama bertahun-tahun, BULL telah membuktikan keahliannya, tidak hanya di pasar yang kuat tetapi juga saat pasar sedang lemah. Dengan pengalaman manajemen lebih dari tiga dekade dalam menyewakan kapal ke klien domestik dan internasional, BULL telah menerapkan standar pelayaran internasional ke dalam perairan domestik. Perseroan memulai usahanya dengan tanker minyak dan gas, yang dirancang dan digunakan untuk mengangkut minyak mentah dan produk minyak, serta produk gas seperti LPG (Liquefied Petroleum Gas). BULL menjadi perusahaan pelayaran domestik pertama yang memiliki dan mengoperasikan VLGC (Very Large Gas Carrier) di Indonesia. BULL secara resmi mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2011 untuk menekankan kekuatan perusahaan dalam mengembangkan kesempatan-kesempatan yang ada. Untuk

memperkuat visi dan misinya, pada tahun 2018 Perseroan melakukan penggantian logo serta nama menjadi PT Buana Lintas Lautan Tbk yang menekankan bahwa Perseroan membuka layar baru yang dinamis dan terus berkembang.

## 2. Visi – Misi Perusahaan

Visi : Menjadi pemimpin dalam industri pelayaran energi, penyedia produksi dan penyimpanan energi lepas pantai, serta jasa keagenan kapal dengan basis yang kuat di Indonesia dan global.

Misi : Mengoptimalkan kepentingan para stakeholder dengan cara memenuhi kebutuhan pelanggan secara aman, efisien, dan kompetitif melalui pelayanan yang profesional, unit kapal yang berkualitas, dan komitmen kuat dalam keselamatan, keamanan, dan kesadaran lingkungan.

### **4.1.6 PT. Cardig Aero Service Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Cardig Aero Services Tbk (CASS) bergerak di bidang perdagangan, agensi, perwakilan, jasa, transportasi, dan industri. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial di tahun 2010. Visi perusahaan adalah Menjadi perusahaan penyedia solusi yang terpilih di industri jasa pendukung transportasi udara, solusi makanan dan jasa terkait lainnya, Misi perusahaan adalah Memberikan pelayanan terbaik dengan fokus pada pelanggan, selalu mencapai target, dan melayani dengan tulus. Berlokasi Menara Cardig, lantai 3, Jl. Raya Halim Perdanakusuma, Jakarta 13650.

#### **2. Visi – misi perusahaan**

**Visi** : Menjadi perusahaan penyedia solusi yang terpilih di industri jasa pendukung transportasi udara, solusi makanan dan jasa terkait lainnya Misi Memberikan pelayanan terbaik dengan fokus pada pelanggan, selalu mencapai target, dan melayani dengan tulus.

**Misi** : Memberikan pelayanan terbaik dengan fokus pada pelanggan, selalu mencapai target, dan melayani dengan tulus.

#### **4.1.7 PT. AirAsia Indonesia Tbk**

##### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) bergerak dalam bidang penyediaan jasa transportasi udara, workshop, perakitan dan perdagangan umum. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial di tahun 1994. Visi perusahaan adalah Mengembangkan PT Indonesia AirAsia agar menjadi maskapai berbiaya hemat terbesar di Indonesia dan memberikan layanan yang terbaik kepada masyarakat Indonesia dengan menyediakan konektivitas dengan biaya yang terjangkau, Misi perusahaan adalah Menjadi Lapangan Pekerjaan Terbaik (Kami bertekad untuk menjadi perusahaan terbaik yang memperlakukan karyawan sebagai bagian dari keluarga), Menjadi Brand Asean Yang Diakui Secara Global (Sebagai bagian dari Grup AirAsia, kami memiliki visi untuk berperan serta dalam menjadikan AirAsia sebagai perusahaan yang diakui secara global), Konsisten Dalam Memberikan Harga Terjangkau (Kami berkomitmen untuk memberikan layanan penerbangan dengan harga yang terjangkau sehingga semua orang bisa terbang dengan AirAsia), Memastikan Kualitas Layanan dan Produk (Kami memastikan bahwa seluruh produk yang ditawarkan memiliki kualitas tertinggi dan kami akan terus

berinovasi untuk meningkatkan efisiensi dan di saat yang sama terus meningkatkan kualitas layanan). Perusahaan ini berlokasi di Redhouse Air Asia, Jalan Marsekal Surya Dharma (M1) No. 1 , Neglasari, Tangerang 15127.

## **2. Visi – Misi Perusahaan**

**Visi** : Mengembangkan PT Indonesia AirAsia agar menjadi maskapai berbiaya hemat terbesar di Indonesia dan memberikan layanan yang terbaik kepada masyarakat Indonesia dengan menyediakan koneksi dengan biaya yang terjangkau.

**Misi** Menjadi Lapangan Pekerjaan Terbaik Kami bertekad untuk menjadi perusahaan terbaik yang memperlakukan karyawan sebagai bagian dari keluarga, Menjadi Brand Asean Yang Diakui Secara Global, Sebagai bagian dari Grup AirAsia, kami memiliki visi untuk berperan serta dalam menjadikan AirAsia sebagai perusahaan yang diakui secara global, Konsisten Dalam Memberikan Harga Terjangkau Kami berkomitmen untuk memberikan layanan penerbangan dengan harga yang terjangkau sehingga semua orang bisa terbang dengan AirAsia, Memastikan Kualitas Layanan dan Produk Kami memastikan bahwa seluruh produk yang ditawarkan memiliki kualitas tertinggi dan kami akan terus berinovasi untuk meningkatkan efisiensi dan di saat yang sama terus meningkatkan kualitas layanan

### **4.1.8 PT. Garuda Indonesia (persero) Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA) bergerak dalam Melakukan transportasi udara komersial terjadwal bagi penumpang, kargo dan kiriman domestik atau internasional, Melakukan transportasi udara komersial non-scheduled bagi penumpang, kargo dan kiriman domestik atau internasional,

Menyediakan perbaikan dan perawatan pesawat terbang, untuk memenuhi kebutuhan sendiri dan kebutuhan pihak ketiga. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1950. Visi perusahaan adalah menjadi kelompok penerbangan berkelanjutan dengan menghubungkan indonesia dan luarnya saat memberikan perhotelan Indonesia, Misi perusahaan adalah memperkuat fundamental bisnis melalui pertumbuhan pendapatan yang kuat, implementasi kepemimpinan biaya, efektifitas organisasi, dan penguatan sinergi kelompok selama fokus pada standar tinggi keselamatan & layanan menjadi pribadi pelanggan. Perusahaan ini berlokasi di Jalan Kebon Sirih No. 46A, Jakarta 10110.

## **2. Visi – Misi perusahaan**

**Visi:** Menjadi Kelompok Penerbangan Yang Berkelanjutan Dengan Menghubungkan Indonesia Dan Luar Negeri Sementara Menghasilkan Perhotelan Indonesia

**Misi:** Memperkuat Fundamental Bisnis Melalui Pertumbuhan Pendapatan Yang Kuat, Implementasi Kepemimpinan Biaya, Efektivitas Organisasi Dan Penguatan Sinergi Kelompok Dengan Fokus Pada Standar Tinggi Keselamatan Dan Layanan Berorientasi Pelanggan Yang Diberikan Oleh Karyawan Profesional & Passionate.

### **4.1.9 Humpus Intermodal Transportasi Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

Humpuss Intermoda Transportasi Tbk (HITS) didirikan tanggal 21 Desember 1992 dan memulai kegiatan usaha komersial sejak tanggal 01 Januari 1993. Kantor pusat HITS berlokasi di Gedung Granadi, lantai 7, Jln. H.R. Rasuna Said Kav. X-1, No. 8-9, Jakarta 12950. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Humpuss Intermoda Transportasi Tbk, antara lain: PT Humpuss (45,52) dan PT Menara Cakra Buana

(32,83%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan HITS mencakup pengiriman gas alam cair (LNG), minyak mentah, bahan bakar minyak, bahan kimia, peti kemas, batu bara serta kargo laut lainnya. HITS juga menyediakan anak buah kapal dan jasa manajemen kepada pemilik-pemilik kapal. Pada tanggal 24 Nopember 1997, HITS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham HITS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 74.000.000 dengan nilai nominal Rp500,- per saham dengan harga penawaran Rp675,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 15 Desember 1997

## **2. Visi-Misi perusahaan**

**Visi** : Menjadi Perusahaan Kelas Dunia dalam bidang Infrastruktur dan Distribusi Energi

**Misi** : Memberikan yang terbaik untuk pelanggan dalam keunggulan operasional, kesehatan, keselamatan yang berstandar Internasional, lingkungan dan tanggung jawab Sosial untuk meningkatkan nilai tambah bagi Pemangku Kepentingan secara berkelanjutan.

### **4.1.10 Indonesia Air Transport & Infrastruktur Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Transport & Infrastructure Tbk (IATA) didirikan pada tahun 1968 dengan nama PT Indonesia Transport & Infrastructure, yang bergerak di bidang usaha pengangkutan udara niaga. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1950. Visi perusahaan adalah Menjadi kekuatan untuk menciptakan nilai dan inovasi mengemudi yang aman, terjamin dan memberikan keuntungan bagi industri Transportasi udara yang berkelanjutan, menghubungkan dan

memperkaya dunia kita. Misi perusahaan adalah untuk mewakili, memimpin, dan melayani industri penerbangan. Perusahaan ini berlokasi di MNC Tower Lantai 22 Jl. Kebon Sirih No. 17-19 Jakarta Pusat 10340 Indonesia.

## **2. Visi-misi perusahaan**

**Visi** IATA adalah Menjadi kekuatan untuk menciptakan nilai dan inovasi mengemudi yang aman, terjamin dan memberikan keuntungan bagi industri Transportasi udara yang berkelanjutan, menghubungkan dan memperkaya dunia kita.

**Misi** IATA adalah untuk mewakili, memimpin, dan melayani industri penerbangan.

### **4.1.11 PT. Tanah Laut Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT Tanah Laut Tbk merupakan perusahaan yang berbasis di Indonesia yang bergerak dalam industri layanan pelabuhan kapal. Perusahaan menjalankan dua unit bisnis: Pengoperasian dan Pembangunan Pelabuhan dan Terminal, yang menyediakan layanan pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan dan terminal di Indonesia, dan Asia Tenggara, serta Layanan Angkutan Logistik dan Kapal Laut, yang menyediakan kapal tunda, kapal tongkang, kapal, derek apung dan konversi kapal tongkang dan kapal untuk kegiatan pengangkutan atau penyimpanan dalam jumlah besar. Perusahaan dan tempat-tempat pengoperasian anak perusahaannya berasal dari tiga segmen, yakni layanan konsultasi manajemen bisnis, pelabuhan, dan logistik kapal, serta layanan transportasi laut

domestik dan terminal muat (transloading). Perusahaan ini berkantor pusat di Jakarta, Indonesia.

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi:** Keuntungan yang berkesinambungan dan Pertumbuhan Modal.

**Misi:** Perseroan berusaha untuk meningkatkan keuntungan bisnis yang berkesinambungan bagi para pemegang saham dan menjaga hubungan baik dengan semua kliennya, para contractor, supplier, penyedia jasa dan institusi pemerintah dengan menerapkan good corporate governance.

### **4.1.12 PT. ICTSI Jasa Prima Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. ICTSI Jasa Prima Tbk (KARW) bergerak dalam bidang pengembangan, konstruksi dan pengoperasian fasilitas infrastruktur maritim dan layanan terkait. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial di tahun 1994. Visi perusahaan adalah Menjadi perusahaan global terkemuka dalam pengelolaan pelabuhan serta membangun nilai pemegang saham jangka Panjang, Mengedepankan efisiensi, system transportasi dan distribusi yang terintegrasi sebagai keunggulan kompetitif untuk klien yang bergerak di bidang perdagangan, Membangun reputasi dengan memegang teguh prinsip efisiensi, kehandalan, profesionalisme dan profitabilitas, Focus pada tujuan dan memenuhi komitmen untuk mencapai stabilitas profitabilitas. Perusahaan ini berlokasi di Graha Kirana 7th Fl. Suite 701 Jalan Yos Sudarso No. 88, Jakarta Utara 14350, Indonesia

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi:** Menjadi perusahaan global terkemuka dalam pengelolaan pelabuhan serta membangun nilai pemegang saham jangka panjang Mengedepankan efisiensi, sistem transportasi dan distribusi yang terintegrasi sebagai keunggulan kompetitif untuk klien yang bergerak di bidang perdagangan Membangun reputasi dengan memegang teguh prinsip efisiensi, kehandalan, profesionalisme dan profitabilitas Fokus pada tujuan dan memenuhi komitmen untuk mencapai stabilitas profitabilitas.

**Misi:** Unggul dalam pelayanan Menjunjung prinsip kesetaraan dalam pengembalian pemegang saham Memberikan peluang pertumbuhan yang baik kepada karyawan Membangun bisnis yang sukses dan saling menguntungkan dengan perusahaan mitra.

### **4.1.13 PT. Logindo Samudramakmur Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT Logindo Samudramakmur Tbk. didirikan pada tahun 1995 oleh Eddy Kurniawan Logam & Rudy Kurniawan Logam dan sejak tahun 1997 berkomitmen untuk fokus di bidang penyediaan jasa maritim terpadu untuk mendukung industri hulu minyak & gas bumi. Untuk pengembangan usaha ke skala yang lebih besar, pada tahun 2011 Perseroan mengundang Pacific Radiance Pte Ltd menjadi mitra strategis dan pada akhir tahun 2013 melakukan penawaran saham perdananya ke bursa modal Indonesia.

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Menjadi perusahaan jasa maritim terpadu Indonesia yang terdepan dan bermanfaat bagi industri dan bangsa.

**Misi** : Senantiasa memberikan kepuasan kepada pelanggan, Memberikan nilai yang optimum dan berkesinambungan kepada para Pemangku Kepentingan, Mengembangkan karyawan hingga mencapai potensi maksimalnya, Menjalankan usaha dengan penuh integritas dan mengutamakan mutu, kesehatan, keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan

### **4.1.14 PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) berada di bawah grup Lorena dan didirikan pada tanggal 26 Februari 2002. Visi perusahaan adalah Menjadi perusahaan transportasi darat terbaik di Indonesia yang terintegrasi dengan layanan prima, Misi perusahaan adalah Memberikan jasa transportasi darat dengan kualitas terbaik, aman, nyaman, tepat waktu dan memuaskan pelanggan. Perusahaan ini bergerak dalam bidang jasa transportasi darat, seperti angkutan umum, antar daerah yang melayani rute Jawa, Madura, Bali dan Sumatera serta Busway Transjakarta. Perusahaan ini berlokasi di Jl. K.H. Hasyim Ashari No. 15 C, Jakarta Pusat 10139.

#### **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Menjadi perusahaan transportasi darat terbaik di Indonesia yang terintegrasi dengan layanan prima

**Misi** : Memberikan jasa transportasi darat dengan kualitas terbaik, aman, nyaman, tepat waktu dan memuaskan pelanggan.

#### **4.1.15 Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk**

##### **1. Sejarah singkat perusahaan**

MBSS didirikan di Jakarta, Indonesia pada tahun 1994 sebagai perusahaan pelayaran. Seiring waktu, fasilitas, armada dan lingkup layanan tumbuh dan berkembang menjadi penyedia jasa logistik dan transportasi utama yang mampu memenuhi kebutuhan klien dengan konsisten. Pada tahun 2011, MBSS menjadi salah satu Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Jakarta (sekarang Bursa Efek Indonesia). Menerapkan standar operasi internasional dan industry best practices untuk memastikan layanan yang efisien dan dapat diandalkan untuk para pelanggan, MBSS berkomitmen untuk mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan melalui pengambilan keputusan strategis dan aktivitas operasional yang handal.

##### **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Untuk membangun Perusahaan pengiriman energi Indonesia yang paling aman, paling andal, dan efisien, memungkinkan pertumbuhan infrastruktur dan pengembangan energi.

**Misi** : Untuk mengangkut energi Indonesia dengan aman, tepat waktu, dan hemat biaya. Kami melakukan ini dengan mengutamakan layanan pelanggan dan integritas yang tinggi, menjadikan kami sebagai mitra pilihan.

#### **4.1.16 Mitra Internasional Resource**

##### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT Mitra International Resources Tbk adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi darat. Dengan kekuatan armada yang dimiliki dan didukung oleh sumber daya manusia yang handal serta pengalaman yang luas, Perseroan telah mendapat kepercayaan luas dari perusahaan produsen semen serta produsen air minum terkemuka untuk menangani distribusi produk barang tersebut di wilayah Pulau Jawa. Untuk mendukung bisnis utama di bidang pengangkutan darat, Perseroan melalui anak perusahaan telah mengembangkan layanan logistik terintegrasi khusus untuk produsen air minum dalam kemasan yaitu penyimpanan dan penanganan produk pelanggan untuk didistribusikan kepada para distributor dan retailer. Dengan visinya untuk menjadi perusahaan transportasi dan logistik terkemuka di Indonesia, Perseroan berkomitmen untuk menyediakan jasa transportasi dan logistik di Indonesia yang handal dan kompetitif, serta senantiasa memberikan layanan profesional kepada pelanggan sesuai dengan nilai inti yang menjadi acuan Perseroan.

##### **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Menjadi perusahaan transportasi dan logistik terkemuka di Indonesia

**Misi** : Menyediakan jasa transportasi dan logistik di Indonesia yang handal dan kompetitif, senantiasa memberikan layanan profesional kepada pelanggan, serta memberikan nilai yang maksimal bagi Pemegang Saham.

#### **4.1.17 PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk**

##### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk Adalah Perseroan Yang Bergerak Dalam Bidang Jasa Dan Konsultasi Pelayaran. Untuk Menyediakan Jasa Pelayaran Yang Terintegrasi, Perseroan Mempunyai Anak Perseroan Yaitu Pt. Permata Barito Shipyard & Engineering Yang Bergerak Dalam Jasa Perakitan Dan Perbaikan Kapal. Pt Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk Sebagai Salah Satu Jasa Pelayaran Tertua Di Indonesia, Didirikan Dan Mulai Beroperasi Secara Komersial Pada Tahun 1977 Dan Berkedudukan Di Jakarta. Pada Tahun 1989 Perseroan Memperluas Bidang Usahanya Dengan Menyediakan Jasa Angkutan Laut, Menjadi Agen Perantara Dan Pencari Muatan, Penyewaan Kapal, Dan Jasa Penunjang Angkutan Laut Lainnya. Perseroan Juga Melengkapi Kegiatan Usahanya Dengan Menyediakan Jasa Perakitan Dan Perbaikan Kapal Melalui Anak Perseroannya Pt Permata Barito Shipyard & Engineering, Yang Penyertaan Sahamnya Dilakukan Sejak Tahun 1998.

##### **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Menjadi pemain utama di Indonesia dalam bidang transportasi pelayaran dan menyediakan solusi logistik yang terintegrasi bagi pelanggan kami dengan memberikan efisiensi dalam pembuatan kapal dan perbaikan.

**Misi:** Memberikan layanan berkualitas tinggi di Kapal Tunda dan Tongkang serta sarana untuk pengangkutan produk komoditas di Indonesia.

#### **4.1.18 PT Indo Straits Tbk**

##### **1. Sejarah singkat perusahaan**

Indo Straits Tbk (PTIS) didirikan tanggal 21 Januari 1985. Kantor pusat PTIS berlokasi di Graha Kirana, lantai 15, Jalan Yos Sudarso Kav. 88, Jakarta Utara. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Indo Straits Tbk adalah Straits Corporation Pte. Ltd (induk usaha), yang didirikan dan berdomisili di Singapura, dengan persentase kepemilikan sebesar 77,73%. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan PTIS terutama meliputi pekerjaan bawah air, pengeringan dan reklamasi, pemasangan pipa dan instalasi untuk keperluan pelayaran; pekerjaan konstruksi pelabuhan, bangunan, pengolahan dan penampungan minyak dan gas, aktivitas pengeringan; pelayanan dukungan logistik untuk industri penambangan dan minyak dan gas; dan perdagangan yang mencakup impor dan ekspor.

##### **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : “Menjadi penyedia jasa layanan terintegrasi baik bidang Jasa rekayasa kelautan, dukungan logistik kelautan dan kontraktor industri pertambangan.

**Misi** : Memaksimalkan nilai-nilai pemegang saham dengan melakukan yang terbaik untuk mencapai kinerja terbaik; 2. Membangun struktur korporasi yang efisien didukung oleh Tata Kelola Perusahaan yang kuat dan keunggulan operasional; dan 3. Membangun struktur bisnis yang kokoh sebagai penyedia jasa terpadu dalam pertambangan maupun dibidang teknik kelautan dan jasa penunjang logistik

#### **4.1.19 PT Rig Tenders Indonesia Tbk**

##### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT Rig Tenders Indonesia Tbk adalah perusahaan terbuka yang kompeten di bidang penyewaan kapal untuk pengangkutan jalur dalam negeri dan luar negeri, terutama pengangkutan batubara, minyak bumi dan hasil bumi lainnya. Perseroan berdiri sebagai joint-venture antara Bapak Boedihardjo Satrohadiwirjo dengan Rig Tenders Inc pada tanggal 22 Januari 1974 dan mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia (kode saham “RIGS”) pada tanggal 5 Maret 1990. Semenjak berdirinya Perseroan, Perseroan selalu menjadi mitra terpercaya bagi semua pelanggan pengguna kapal pengangkutan Perseroan.

##### **2. Visi Misi perusahaan**

**Visi** : Untuk memberikan imbal hasil yang optimal bagi seluruh pemegang saham, Untuk menjadi perusahaan regional yang dihormati dalam bisnis transportasi laut dan dukungan operasi lepas pantai.

**Misi** : Tinjauan Kedalam Untuk memberikan pelayanan yang memuaskan dan efisien kepada para klien, Tinjauan Keluar Untuk melakukan segala upaya untuk mencapai standar internasional dalam setiap layanan dan operasi kami.

#### **4.1.20 PT. Steady Safe Tbk**

##### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Steady Safe Tbk (SAFE) bergerak dalam bidang jasa transportasi, bengkel, perdagangan dan real estat. Sampai saat ini, Perseroan belum memulai aktivitasnya dalam kegiatan perdagangan dan real estat. Perusahaan memulai

operasi komersialnya pada tahun 1972. Dengan operasi yang mencakup wilayah Jabotabek. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 2003. Visi perusahaan adalah Menjadi perusahaan nasional dalam jasa transportasi darat berupa bus dan moda transportasi lainnya yang berkontribusi kepada masyarakat, Misi perusahaan adalah Untuk memperoleh pengakuan sebagai yang terdepan dibidang usaha transportasi umum modern dengan cara berkesinambungan memberikan nilai tambah kepada pemegang saham melalui pemberian layanan yang terbaik bagi pelanggan, pertumbuhan jangka panjang, memperhatikan kesejahteraan karyawaan dan komitmen untuk meningkatkan nilai-nilai kehidupan masyarakat. Prusahaan ini berlokasi di Gedung Satrio Tower Lt.15 Jl. Prof. DR Satrio Kav 1-4 Blok C4 Karet Kuningan - Jak Sel.

## 2. **Visi Misi Perusahaan**

**Visi** : Menjadi perusahaan nasional dalam jasa transportasi darat berupa bus dan moda transportasi lainnya yang berkontribusi kepada masyarakat

**Misi** : Untuk memperoleh pengakuan sebagai yang terdepan dibidang usaha transportasi umum modern dengan cara berkesinambungan memberikan nilai tambah kepada pemegang saham melalui pemberian layanan yang terbaik bagi pelanggan, pertumbuhan jangka panjang, memperhatikan kesejahteraan karyawaan dan komitmen untuk meningkatkan nilai-nilai kehidupan masyarakat.

#### **4.1.21 PT Sidomulyo Selaras Tbk**

##### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT Sidomulyo Selaras Tbk (“Perseroan”) adalah Perusahaan transportasi pengangkutan dan penyimpanan bahan berbahaya dan beracun, diantaranya adalah bahan-bahan kimia, minyak dan gas untuk kebutuhan sektor-sektor industri. Perseroan didirikan pada tanggal 19 Januari 1993 berdasarkan Akta No. 42 yang dibuat dihadapan Notaris Trisnawati Mulia di Jakarta. Perseroan memiliki kantor pusat yang berkedudukan di Jalan Gunung Sahari III No. 12A, Jakarta. Pada tanggal 12 Juli 2011, Perseroan melaksanakan Initial Public Offering (IPO) untuk memaksimalkan kinerja dan layanan kepada pelanggan. Perseroan menggunakan sebagian besar dana yang diperoleh dari IPO tersebut untuk pembelian armada baru sebagai respon atas tingginya permintaan jasa transportasi di sektor-sektor industri. Para pelanggan utama Perusahaan ini diantaranya adalah Perusahaan yang bergerak di sektor industri kimia hulu yang menghasilkan bahan kimia dasar baik untuk kebutuhan dalam negeri maupun ekspor Pada tahun 2016, Perusahaan menambah 1 (satu) anak Perusahaan yaitu PT Petro Nusa Kita yang bergerak di bidang usaha pengangkutan minyak mentah. PT Petro Nusa Kita didirikan berdasarkan Akta No. 1 tanggal 1 September 2016 yang dibuat oleh notaris Dr. Irawan Soerodjo, SH, MSi di Jakarta.

## 2. Visi misi perusahaan

**Visi** : Untuk menjadi pemimpin yang proaktif dalam industri transportasi kimia, minyak & gas, yang berkomitmen untuk mengikuti standar HSEQ&C Management Practices serta mematuhi aturan perundang-undangan yang berlaku demi membangun pertumbuhan yang berkelanjutan.

**Misi** : Untuk terus memelihara pertumbuhan yang berkelanjutan secara konsisten dengan cara:

- Menghormati dan memelihara hubungan kerja sama jangka Panjang
- Membangun hubungan saling menguntungkan dengan mitra kerja yang didukung dengan aliansi strategis
- Memberdayakan tim pembangunan manajemen demi meningkatkan produktivitas sehingga bisa meraih keunggulan operasional
- Memanfaatkan teknologi canggih dan terdepan - Mematuhi aturan praktek dari SHE&C International Standard Management

### 4.1.22 PT Samudera Indonesia Tbk

#### 1. Sejarah singkat perusahaan

PT Samudera Indonesia Tbk merupakan perusahaan transportasi kargo dan logistik terpadu yang didirikan tahun 1964. Awal mula Perusahaan dimulai dari tahun 1950an dengan bisnis keagenan kapal yang dirintis oleh pendiri Perusahaan, Bapak Soedarpo Sastrosatomo. Sejak tahun 1999, Perusahaan telah mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia. Dengan pengalaman lebih dari 50 tahun, Samudera Indonesia telah mengembangkan brand “Samudera” yang

dikenal dengan baik. Samudera Indonesia memiliki 5 lini bisnis: Samudera Shipping, Samudera Logistics, Samudera Ports, Samudera Property, dan Samudera Services untuk menyediakan layanan berkualitas tinggi pada pelanggan. Didukung oleh 4.000 karyawan, lebih dari 40 anak perusahaan dan kantor di berbagai wilayah Indonesia dan Asia, Samudera Indonesia berkomitmen untuk memberikan solusi terbaik dalam pengangkutan kargo dan logistik.

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Menghubungkan Indonesia

**Misi** : Turut berperan serta dalam menciptakan lapangan kerja dan membangun kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) di Indonesia, Senantiasa memastikan pertumbuhan bisnis yang berkelanjutan seraya memberikan nilai tambah bagi pemegang saham, Berkontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan memberikan solusi logistik yang efisien, Menyediakan layanan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan distribusi barang dari dan ke seluruh penjuru Indonesia.

### **4.1.23 PT. Soechi Lines Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

Perseroan saat ini merupakan salah satu perusahaan penyedia tanker terbesar di Indonesia dengan melayani logistik migas dari hulu ke hilir. Dengan pengalaman lebih dari 30 tahun fokus pada industri tanker, Perseroan kemudian berekspansi ke bisnis galangan kapal. Armada kapal Perseroan per Desember 2016 adalah sejumlah 37 tanker, mencakup kapal ukuran kecil hingga kapal

ukuran besar. Total kapasitas armada tanker Perseroan saat ini telah mencapai 1,54 juta dwt. Dengan total kapasitas tanker lebih dari 1,5 juta dwt, Perseroan merupakan salah satu pemain terbesar dalam industri tanker yang ada di Indonesia.

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi Misi** Perseroan adalah Diakui secara luas sebagai pemimpin dalam industri pelayaran dan galangan kapal dunia atas keunggulan dalam menyediakan produk/jasa berkualitas, andal, dan berkelas dunia kepada pelanggan. Memberikan kualitas kerja terbaik dan jaminan keselamatan dengan mengimplementasikan standard-standard yang disertifikasi institusi yang kredibel kedalam sistem kerja Perseroan.

Memperluas jaringan pelanggan untuk secara efektif mencapai pertumbuhan. Menjadi perusahaan bertanggung jawab yang berkomitmen pada quality, health, safety, and environment. Menyediakan lingkungan kerja terbaik agar pegawai Perseroan dapat secara efektif mengembangkan keterampilan dan kemampuan serta berkontribusi secara optimal bagi Perseroan. Menjadi organisasi yang profesional, efektif, efisien, dan sehat secara keuangan.

### **4.1.24 PT. Sillo Maritime Perdana Tbk**

#### **1. Sejarah singkat prusahaan**

PT. Sillo Maritime Perdana Tbk (SHIP) bergerak dalam bidang pelayaran, khususnya penyediaan kapal lepas pantai untuk mendukung industri hulu migas. Perusahaan ini telah beroperasi sejak tahun 1989. Visi yaitu

menjadikan Perseroan sebagai pemain utama dalam penyediaan armada/kapal di Indonesia, khususnya sektor minyak dan gas. Misi yaitu menyediakan jasa yang berkualitas dan dapat diandalkan dengan mengutamakan unsur keselamatan dan mencapai standar manajemen yang tinggi, terutama dalam hal kualitas, integritas, dan efisiensi. Perusahaan berlokasi di The City Tower Building, 17th Floor Jl. M.H. Thamrin No. 81 Central Jakarta DKI Jakarta 10310.

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi :** Menjadikan Perseroan sebagai pemain utama dalam penyediaan armada/kapal di Indonesia, khususnya sektor minyak dan gas

**Misi :**

- Menyediakan jasa yang berkualitas dan dapat diandalkan dengan mengutamakan unsur keselamatan;
- Mencapai standar manajemen yang tinggi, terutama dalam hal kualitas, integritas, dan efisiensi; serta
- Melakukan pengembangan jaringan pelanggan sehingga dapat mendukung pengembangan usaha yang signifikan.

### **4.1.25 PT. Express Trasindo Utama Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Express Transindo Utama Tbk (TAXI) adalah operator taksi di Indonesia yang telah beroperasi sejak 1989. Perusahaan ini menyediakan layanan dalam tiga bisnis, yaitu layanan taksi reguler, layanan taksi premium, dan layanan penyewaan mobil. Visi perusahaan adalah Untuk menjadi Perusahaan transportasi darat utama yang memberikan nilai tambah untuk stakeholders utamanya -

pemegang saham, pemerintah, rekan bisnis, mitra pengemudi, karyawan, pelanggan dan lingkungan sekitarnya, Misi perusahaan adalah Untuk memberikan transportasi darat yang profesional dan terintegrasi berdasarkan nilai-nilai Perusahaan dan tata kelola perusahaan yang baik yang menjunjung tinggi etika bisnis dan bermanfaat bagi para pemangku kepentingan. Perusahaan ini berlokasi di Gedung Express, Jln. Sukarjo Wiryonanoto No. 11, Jakarta – 11160

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Untuk menjadi perusahaan transportasi darat utama yang memberikan nilai tambah untuk stakeholders utamanya, pemegang saham, pemerintah, rekan bisnis, mitra pengemudi, karyawan, pelanggan dan lingkungan sekitarnya.

**Misi** : Untuk memberikan transportasi darat yang profesional dan terintegrasi berdasarkan nilai-nilai Perusahaan dan tata kelola perusahaan yang baik yang menjunjung tinggi etika bisnis dan bermanfaat bagi para pemangku kepentingan

### **4.1.26 PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Temas Tbk (TMAS) dahulu dikenal dengan PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk (TMAS) atau yang dikenal sebagai Temas Line bergerak dalam bidang transportasi domestik dan internasional, terutama untuk mengangkut penumpang, kargo dan hewan melalui kapal, bertindak sebagai agen dalam bisnis pelayaran dan terlibat dalam pembelian dan penjualan kapal dan peralatan terkait. Kapal Perusahaan hanya beroperasi di laut dalam negeri. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1988. Visi perusahaan menjadi perusahaan pelayaran

No. 1 di Indonesia. Misi yaitu menyediakan jasa pelayaran di Indonesia yang inovatif, kompetitif dan andal, serta senantiasa memberikan pelayanan yang professional kepada pelanggan sehingga memberikan keuntungan maksimal bagi stakeholder. Perusahaan berlokasi di Jl. Yos Sudarso (By Pass) Kav. 33, Sunter Jaya, Jakarta 14350.

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Menjadi perusahaan pelayaran nomor 1 di Indonesia

**Misi** : Menyediakan jasa pelayaran di Indonesia yang inovatif, kompetitif dan handal serta senantiasa memberikan pelayanan yang professional kepada pelanggan sehingga memberikan keuntungan yang maksimal kepada pemangku kepentingan (stakeholder).

### **4.1.27 PT. Trans Power Maritime Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Trans Power Marine Tbk (TPMA) bergerak dalam bidang penyediaan jasa pengiriman. Perusahaan memulai kegiatan komersialnya pada bulan Maret 2005. Dalam menjalankan usahanya, Perusahaan memiliki lima (5) perwakilan di lokasi utama pengangkutan batubara, seperti di Cilacap (Jawa Tengah), Cilegon (Banten), Banjarmasin (Kalimantan Selatan), Tarakan (Kalimantan Timur) dan Kumai (Kalimantan Tengah). Visi yaitu menjadi perusahaan profesional terkemuka dan bernilai tambah di bidang jasa transportasi barang-barang curah, khususnya batu bara. Misi yaitu Memberikan pelayanan terbaik kepada pelanggan dan Memberikan keuntungan dan nilai tambah bagi

stakeholders. Perusahaan berlokasi di Artha Graha Building, 20th Floor, Suite 20-01 Jl. Jend. Sudirman 52-53 South Jakarta DKI Jakarta 12190.

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Menjadi perusahaan profesional terkemuka dan bernilai tambah di bidang **jasa** transportasi barangbarang curah, khususnya batubara.

Misi :

- Memberikan pelayanan terbaik kepada pelanggan.
- Memberikan keuntungan dan nilai tambah bagi stakeholders.

### **4.1.28 PT. Transportasi Indonesia**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk (WEHA) bergerak di bidang jasa transportasi penumpang, angkutan umum dan penyewaan mobil. Perusahaan dan anak perusahaan (Grup) beroperasi dalam kelompok usaha Panorama Leisure. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 2001. Visi perusahaan adalah Menjadi salah satu operator transportasi yang terbaik di Indonesia, Misi perusahaan adalah Menyediakan layanan transportasi terintegrasi darat, laut dan udara yang didukung fasilitas, keamanan dan pelayanan yang berkualitas. Perusahaan ini berlokasi di Graha Panorama Lt. 2 Jl. Tanjung Selor No. 17 Kelurahan Cideng Kecamatan Gambir Jakarta Pusat

## 2. Visi misi perusahaan

**Visi** : Sebuah kelompok perusahaan terintegrasi yang bergerak di bidang Pariwisata, Transportasi, ‘Hospitality’, dan bidang usaha terkait lainnya Dengan handal dan sepenuh hati kami memberikan pengalaman-pengalaman unik yang menyenangkan melalui layanan inovatif dan prima Kami memberikan kepuasan kepada para pemangku kepentingan (Pelanggan, Rekanan, Karyawan, Pemilik Perusahaan, dan Lingkungan) dengan pertumbuhan dan manfaat yang berkelanjutan Kami “Menjadikan Panorama milik dunia”

**Misi:** “Menjadikan Dunia Milik Panorama dengan:

- Menjadi pemimpin industri sejati di semua bidang usaha yang kami lakukan
- Memiliki kehadiran dan daya saing yang kuat di tingkat local dan global Mensinergikan segenap sumber daya yang dimiliki untuk memaksimalkan manfaat kepada para pemangku kepentingan (Pelanggan, Rekanan, Karyawan, Pemilik Perusahaan, dan Lingkungan)
- Ikut serta dalam menciptakan nilai-nilai yang bermanfaat secara berlanjutan bagi kehidupan manusia

### 4.1.29 PT. Wintermar Offshore Marine Tbk

#### 1. Sejarah singkat perusahaan

PT. Wintermar Offshore Marine Tbk (WINS) bergerak dalam bidang pengelolaan kapal dan kepemilikan kapal, dengan fokus melayani industri lepas pantai laut. Perusahaan yang menyediakan berbagai macam kapal, yang terdiri

dari berbagai ukuran dan kekuatan, termasuk kapal tunda, tongkang minyak, kapal pendarat, kru kapal, kapal utilitas cepat, jangkar penanganan kapal tunda, kapal pendukung selam, kapal tunda pelabuhan dan kapal pasokan platform . Perusahaan ini beroperasi di perairan Indonesia, kepulauan terbesar di Indonesia, dan juga di luar negeri (Singapura, Malaysia, Thailand, India, Srilanka, Kamboja dan Vietnam). Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1996. Visi yaitu terdepan dalam pengelolaan armada kapal di bidang industri energi di Asia Tenggara. Misi menyediakan jasa Penunjang angkutan laut berkualitas tinggi melalui pengembangan dan penerapan solusi inovatif dengan komitmen teguh pada keselamatan. Perusahaan berlokasi di Jl. Kebayoran Lama No. 155 West Jakarta DKI Jakarta 11560.

## **2. Visi misi perusahaan**

**Visi** : Terdepan dalam pengelolaan armada kapal di bidang industri energi di Asia Tenggara.

**Misi** : Menyediakan jasa Penunjang angkutan laut berkualitas tinggi melalui pengembangan dan penerapan solusi inovatif dengan komitmen teguh pada keselamatan. Mencapai standar profesionalitas tertinggi melalui integritas, kualitas, kerjasama dan efisiensi serta memastikan kesinambungan jangka panjang demi keuntungan semua pihak yang berkepentingan

### **4.1.30 PT. Zebra Nusantara Tbk**

#### **1. Sejarah singkat perusahaan**

PT. Dosni Roha Indonesia Tbk (ZBRA) bergerak dalam bidang transportasi taksi dan jasa serupa lainnya. Perusahaan mengoperasikan taksi

"Zebra" dan menyewakan limusin di Surabaya. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1987. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1987. Visi yaitu menyederhanakan Rantai pasokan untuk semua kami percaya pada penyederhanaan proses. Misi yaitu menyediakan distribusi dan layanan logistik yang efisien untuk klien kami dan Untuk memberikan solusi rantai pasokan yang dapat disesuaikan melalui inovasi teknologi. Perusahaan berlokasi di Jl. Kutisari IV No.2D Surabaya East Java 60291.

## **2. Visi misi perusahaan**

Mengelola dan mengembangkan bisnis Perseroan secara profesional guna menjamin keberlangsungan usaha Perseroan; Meningkatkan nilai perusahaan melalui kreatifitas, inovasi dan pengembangan kompetensi SDM dengan tetap menjaga dan memperhatikan kelestarian lingkungan, dan inklusivitas usaha Perseroan; Memberikan azas manfaat bagi semua pihak yang terlibat (stakeholders), dengan menerapkan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik

### **4.2 Deskripsi Variabel Penelitian**

Alat analisis yang digunakan pada penelitian analisis regresi data panel dengan menggunakan software eviews dengan kombinasi data *time series* dan *cross section*. Pengidentifikasi Profitabilitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan model pengukuran (ROA) sebagai variabel dependent. Sedangkan variabel independen pada penelitian ini yaitu Leverage yang diukur menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER), Modal Kerja diukur dengan *Working*

*Capital Turn Over* (WCTO), likuiditas yang di ukur dengan *Current Ratio* (CR), dan Pertumbuhan Perusahaan diukur dengan *Asset Growth*

#### **4.2.1 Leverage**

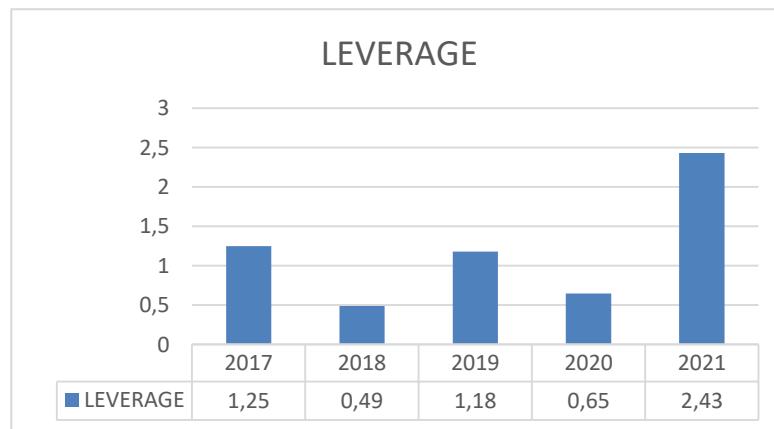
*Leverage* pada penelitian ini menggunakan indicator *Debt to Equity Ratio* (DER). Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan. (Fahmi 2018). Leverage merupakan kemampuan perusahaan dalam menggunakan aktiva dan dana yang mempunyai beban tetap dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan untuk memaksimalkan kekayaan milik perusahaan. Leverage merupakan rasio yang menggambarkan hubungan antara utang perusahaan terhadap modal ataupun asset perusahaan (Harahap 2018). Leverage dapat diartikan sebagai hutang yang digunakan untuk pembiayaan asset perusahaan, Leverage juga digunakan sebagai metrik untuk mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai, dan digunakan untuk mengukur perusahaan dalam suatu pembiayaan. Adapun persamaan *Debt to Equity Ratio* (DER) yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Menurut Fahmi (2018) Leverage digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang. Penggunaan hutang yang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam kategori extreme Leverage yaitu perusahaan terjebak dalam dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang tersebut. Karena itu sebaiknya perusahaan harus menyeimbangkan berapa utang yang layak diambil dan dari mana sumber-sumber yang dapat dipakai untuk membayar utang.

### ***Debt to Equity Ratio***

Berdasarkan persamaan di atas maka nilai *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan sub sector transportasi di bursa efek Indonesia periode 2017-2021 dapat dilihat pada table berikut ini:



Gambar 4. 1 *Debt to Equity Ratio*

Berdasarkan gambar grafik 4.1 hasil perhitungan di atas maka dapat dilihat rata-rata *leverage* selama 5 tahun perusahaan sub sektor transportasi pada tahun 2017-2021 mengalami fluktuatif. Tetapi masih berada di bawah standar

66% Yang artinya semakin besar *leverage* maka akan semakin besar perusahaan sub sektor transportasi untuk membayar hutang. begitupun sebaliknya jika leverage semakin kecil maka kewajiban yang dibayar akan semakin kecil. Dengan demikian perusahaan sub sektor transportasi mampu membayar utang jangka Panjang sehingga dapat terus beroperasi dengan baik.

Pada tahun 2020 ke 2021 mengalami kenaikan yang signifikan disebabkan dampak dari pandemi Covid-19. *World Bank* mencatat, dukungan fiskal untuk memitigasi dampak pandemi mendorong tingkat utang di beberapa negara mencapai rekor tertinggi. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti pemberlakuan PSBB, melemahnya daya konsumtif masyarakat, dan terjadinya PHK besar-besaran karena perusahaan mengalami kerugian di masa pandemi. Menurut data Bank Indonesia pada tahun 2020, sektor ekonomi nasional yang paling terkena dampak adalah sektor pariwisata dan turunannya, sektor transportasi, automotif, serta manufaktur juga merasakan dampak langsung dari kebijakan pemerintah ini yang ujung-ujungnya mengakibatkan kelumpuhan sector perekonomian di Indonesia yang menyebabkan banyaknya pengangguran di Indonesia.

Secara keseluruhan *leverage* perusahaan sub sektor transportasi tahun 2017-2021 sebesar 6,00 artinya semakin tinggi leverage maka semakin tinggi jumlah hutang yang harus dibayar perusahaan dalam jangka waktu tertentu. Rata-rata *leverage* sebesar 6% ini menunjukan bahwa perusahaan masih memiliki rasio yang rendah jika dibandingkan dengan standar rasio sebesar 66%.

#### 4.2.2 Modal Kerja

Modal Kerja pada penelitian ini menggunakan indicator *Working Capital Turn Over* (WCTO). Rasio ini menunjukkan seberapa sering dana dalam modal kerja berputar dalam suatu periode. Semakin cepat perputaran modal Bekerja, maka masa perputaran modal kerja menjadi lebih pendek. Ini menarik dengan benar Perusahaan lebih efisien karena dapat mengelola modal kerjanya dengan baik (Kartikasari 2021), (Muslimah dan Syarief 2020). Modal kerja diperlukan oleh setiap bisnis untuk mendanai operasi sehari-hari, misalnya: untuk menyediakan meningkatkan pembelian bahan baku, dana gaji pegawai, dll, dengan uang atau dana yang dikeluarkan diharapkan dapat kembali ke perusahaan dalam waktu singkat melalui penjualan hasil produksinya Menurut (David Yanto Daniel 2020). Adapun persamaan *Working Capital TurnOver (WCTO)* yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

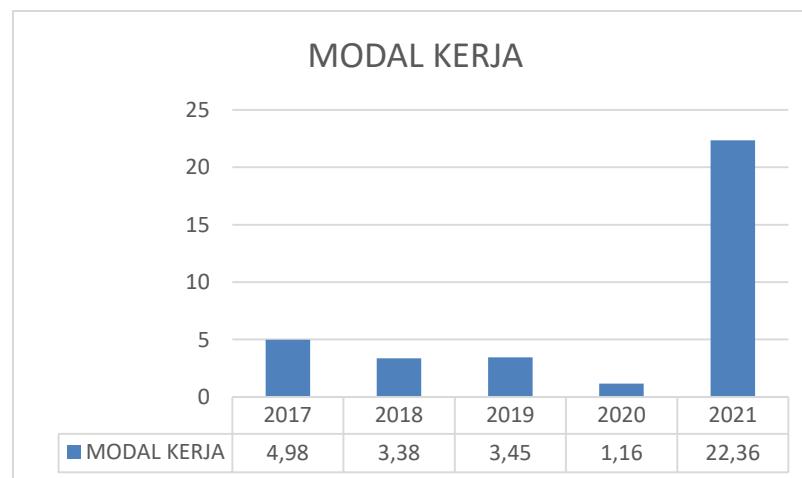
$$\text{Perputaran Modal Kerja} = \frac{\text{Pendapatan}}{\text{aktiva lancar} - \text{utang lancar}}$$

Modal kerja ini digunakan untuk upah pekerja manual, upah karyawan, membeli bahan baku, membayar makanan dan biaya lain yang berguna untuk membiayai operasi perusahaan. Modal kerja adalah modal yang selalu berputar seiring dengan dinamika aktivitas. kegiatan bisnis perusahaan, modal kerja efektif atau tidak digunakan oleh perusahaan Ini dapat diukur dengan tingkat turnover selama kode tertentu. Semakin cepat perputaran Modal kerja akan berdampak pada periode komitmen modal kerja yang lebih pendek dalam setiap periode

operasi perusahaan dan semakin efisien jumlah modal kerja diperlukan oleh perusahaan pada kapasitas operasi yang ada ( Irfani (2020).

### ***Working Capital Turn Over***

Berdasarkan persamaan di atas maka nilai *Working Capital Turn Over* pada perusahaan sub sector transportasi di bursa efek Indonesia periode 2017-2021 dapat dilihat pada table berikut ini:



**Gambar 4. 2 *Working Capital Turn Over***

Berdasarkan gambar grafik 4.2 hasil perhitungan di atas maka dapat dilihat rata-rata modal kerja selama 5 tahun perusahaan sub sektor transportasi pada tahun 2017-2021 mengalami fluktuasi. Akan tetapi perputaran modal kerja ini memiliki rasio yang tinggi dibandingkan dengan dengan standar 6 kali perputaran. Artinya semakin tinggi perputaran modal kerja perusahaan sub sektor transportasi maka semakin tinggi juga profitabilitas perusahaan sub sektor

transportasi. Karena semakin tinggi perputran modal kerja akan semakin efisien dalam penggunaan modal kerja yang dilakukan pihak manajemen perusahaan maka akan mencerminkan perusahaan sub sektor transportasi tersebut mempunyai kinerja yang baik, yang akan menimbulkan sinyal positif bagi investor karena melihat dari laporan keuangan yang menigkatnya laba.

Pada tahun 2020 ke 2021 mengalami kenaikan yang sangat signifikan disebabkan pemerintah mampu menahan kontraksi ekonomi di tahun 2020 hingga tahun 2021 hal tersebut tentunya tidak terlepas dari keberhasilan upaya Pemerintah dalam pengendalian pandemi Covid-19. Konsumsi Pemerintah terus memegang peranan aktif dalam mendongkrak pertumbuhan ekonomi selama pandemi. Upaya ini dapat mendorong peningkatan pada komponen investasi. Pulihnya permintaan domestik telah mendorong perbaikan aktivitas operasional sehingga membuat seluruh sektor mengalami pertumbuhan. Pemulihan yang terjadi di berbagai sektor utama, seperti sektor industri pengolahan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, serta sektor transportasi dan pergudangan mencerminkan aktivitas ekonomi sudah mulai bangkit Kembali. [ekon.go.id](http://ekon.go.id)

Adapun rata-rata penelitian sebesar 7,06 kali. Rata-rata perputaran modal kerja pertahun yang lebih tinggi dari rata-rata penelitian terjadi pada tahun 2021 sedangkan rata-rata perputaran modal kerja yang lebih rendah terjadi pada tahun 2020. Perusahaan yang memiliki perputaran modal kerja yang tinggi menunjukan bahwa kemampuan perusahaan yang diteliti efektif dalam memanfaatkan modal kerja untuk menghasilkan laba.

Berdasarkan secara keseluruhan hal tersebut menunjukan bahwa perusahaan sub sektor transportasi telah mencapai standar yang telah ditentukan. Rata-rata perputaran modal kerja sebesar 7,06 kali perputaran. ini menunjukan bahwa perusahaan memiliki rasio yang tinggi jika dibandingkan dengan standar rasio sebesar 6 kali perputaran.

#### 4.2.3 Likuiditas

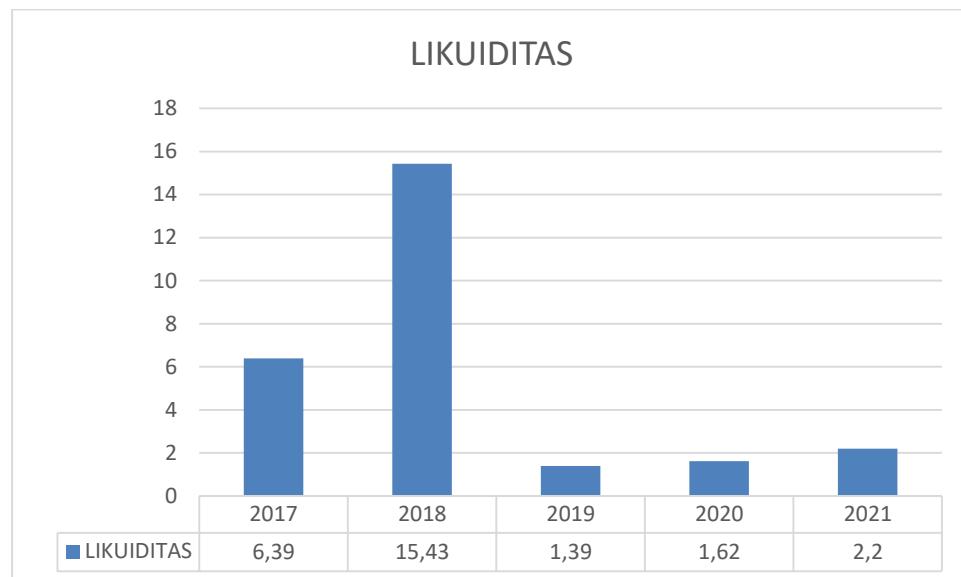
Likuiditas pada penelitian ini menggunakan indicator *Current ratio* (CR). Indicator ini digunakan untuk melihat kecukupan aktiva lancar perusahaan dalam melunasi utang lancar atau kewajiban jangka pendek. Istilah likuiditas merupakan salah satu istilah ekonomi yang sering digunakan untuk menunjukkan posisi keuangan ataupun kekayaan sebuah organisasi perusahaan (Paulina 2019). Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan untuk menjamin terpenuhinya kewajiban jangka pendek yang dimiliki perusahaan, yaitu dengan cara membagi total asset lancar dengan total utang lancar perusahaan maka akan didapatkan presentase seberapa besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Kurniawan, Astuti, and Fadjar 2018). likuiditas akan menunjukkan sampai sejauh mana aktiva lancar atau aset lancar mampu untuk menutupi kewajiban lancar perusahaan (Made et al. 2020). Adapun persamaan Current Ratio (CR) yang diguanakan dalam penelitian ini adalah :

$$CR = \frac{CURRENT\ ASSET}{CURRENT\ LIABILITIES}$$

Menurut (Silvia 2019), Rasio likuiditas termasuk unsur unsur laporan keuangan yang digunakan untuk memaparkan seberapa likuid (cair) suatu perusahaan untuk melunasi kewajiban (utang) jangka jangka pendek dan mempergunakan aktiva lancar pada saat jatuh tempo atau sebelum jatuh tempo. Tingkat likuiditas yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan mampu dalam mengelola keuangannya sehingga akan menarik investor untuk melakukan investasi (Sekarwigati and Effendi 2019).

### ***Current Ratio***

Berdasarkan persamaan di atas maka nilai Current ratio pada perusahaan sub sector transportasi di bursa efek Indonesia periode 2017-2021 dapat dilihat pada table berikut ini:



**Gambar 4. 3 *Current ratio***

Berdasarkan gambar grafik 4.3 hasil perhitungan di atas maka dapat dilihat rata-rata *Current Ratio* selama 5 tahun perusahaan sub sektor transportasi pada

tahun 2017-2021 mengalami fluktuasi. dapat dilihat *current ratio* (CR) perusahaan sub sektor transportasi.

*Current ratio* pada tahun 2017 ke 2018 naik sangat signifikan Peningkatan ini terjadi karena perusahaan memiliki kinerja di atas pertumbuhan ekonomi dan juga sektor ini masih menjadi kontributor terbesar bagi perekonomian nasional diantaranya penyerapan tenaga kerja lokal. Kontan.co.id

Data di atas menunjukkan bahwa jumlah *current ratio* dari tahun 2017-2021 sebesar 5,4 yang berarti bahwa perusahaan sub sektor transportasi memiliki rata-rata kerugian bersih jika dibandingkan dengan total aktiva 5,4%. Berdasarkan hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan sub sektor transportasi belum efektif secara keseluruhan dalam mengelolah hutang jangka pendek. Jumlah CR sebesar 5,4%, ini berarti bahwa perusahaan masih memiliki rasio yang rendah jika dibandingkan dengan standar rasio sebesar 200%.

#### **4.2.4 Pertumbuhan Perusahaan**

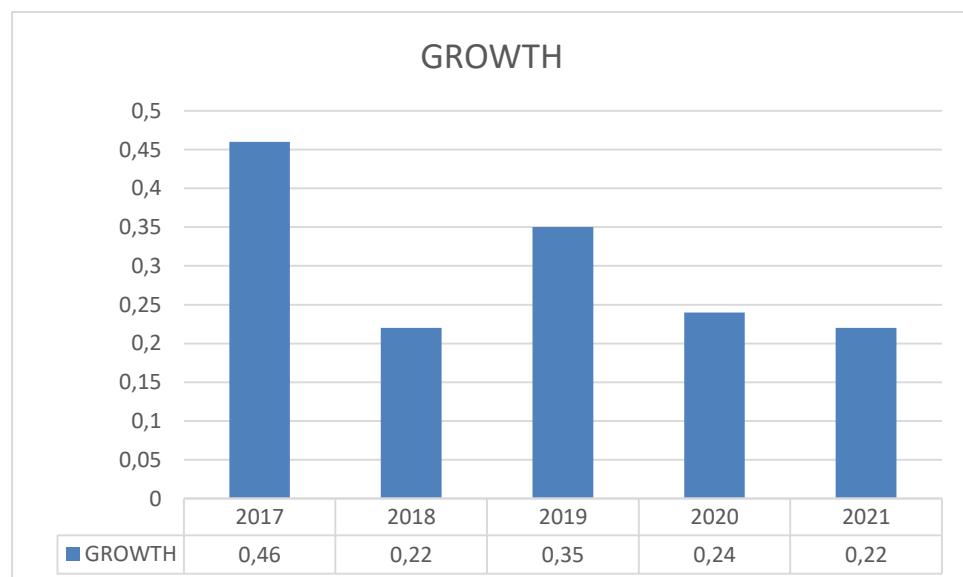
Pertumbuhan Perusahaan pada penelitian ini menggunakan indicator *Asset Growth (AG)*. pertumbuhan perusahaan tercermin dalam pertumbuhan pendapatan perusahaan. Pertumbuhan asset dihitung sebagai persentase perubahan asset pada tahun tertentu dan tahun sebelumnya. Pertumbuhan asset menunjukkan asset yang digunakan untuk aktivitas operasional perusahaan. Semakin besar asset yang dimiliki diharapkan semakin besar hasil operasional yang dihasilkan perusahaan (Indraswari dan Mimba 2017). Adapun persamaan *Asset Growth (AG)* yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

$$\text{Pertumbuhan Perusahaan} = \frac{\text{Total asset Sekarang} - \text{Total Asset Tahun Lalu}}{\text{Total Asset Tahun Lalu}}$$

Menurut Andayani, Siregar, dan Tarigan (2020) Pertumbuhan perusahaan adalah salah satu metrik yang digunakan untuk menggambarkan persentase laba yang dihasilkan perusahaan setiap tahunnya. Pertumbuhan perusahaan sangat diharapkan baik oleh orang luar maupun orang dalam, karena pertumbuhan yang baik dapat menjelaskan dan memberikan gambaran tentang prospek perusahaan ke depan. penanggalan. Bisnis yang sedang dalam fase pertumbuhan membutuhkan dana yang besar sehingga cenderung menekan sebagian besar pendapatannya.

### ***Asset Growth (AG)***

Berdasarkan persamaan di atas maka nilai *Asset Growth* pada perusahaan sub sector transportasi di bursa efek Indonesia periode 2017-2021 dapat dilihat pada table berikut ini:



#### Gambar 4. 4 Asset Growth

Berdasarkan gambar 4.4 dapat dilihat bahwa kondisi pertumbuhan perusahaan pada perusahaan sub sektor transportasi mengalami fluktuasi Dimana nilai *Growth* dari tahun 2017 mengalami kenaikan sebesar 0,46 nilai ini diperoleh karena keberhasilan pembangunan sektor transportasi antara pemerintah, pelaku usaha dan masyarakat.okezone.com. Sedangkan di tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 0,24 akibat adanya covid-19 yang menghambat kegiatan operasional masyarakat tetapi nyatanya ada emiten-emiten pada subsektor transportasi yang pergerakan sahamnya di atas performa indeks, dan juga adanya strategi bisnis perusahaan yang meskipun nilai perusahaan turun, itu tidak benar-benar mematikan kegiatan penerbangan lain di masa pandemi. life.co.id dan suara net. Kemudian di 2021 kembali mengalami penurunan sebesar 0,22. Hal disebabkan karena meningkatnya pembelian kendaraan pribadi sehingga masyarakat lebih condong bermobilitas menggunakan mobil atau motor sendiri dibandingkan transportasi umum sehingga hal ini berdampak pada menurunnya nilai *growth*. Ekspresionline.com.

Secara keseluruhan *growth* perusahaan sub sektor transportasi tahun 2017-2021 sebesar 1,49 artinya semakin tinggi *growth* maka semakin baik perusahaan dalam memperoleh laba. hal tersebut menunjukan bahwa perusahaan sub sektor transportasi belum mencapai standar yang telah ditentukan. Rata-rata *growth* sebesar 1,49% ini menunjukan bahwa perusahaan masih memiliki rasio yang rendah jika dibandingkan dengan standar rasio sebesar 33%.

#### 4.2.5 Profitabilitas

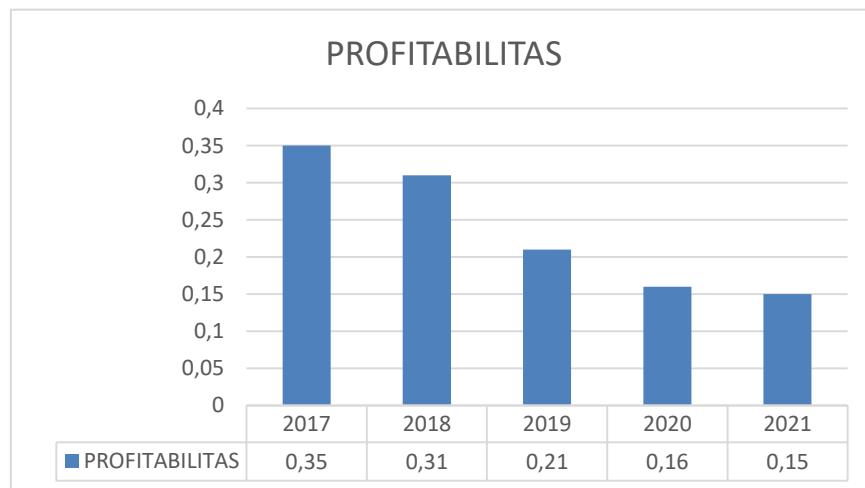
Return On asset merupakan indicator dari profitabilitas. Profitabilitas adalah kemampuan sebuah perusahaan untuk menghasilkan laba selama periode tertentu yang diukur dengan kesuksesan perusahaan tersebut dan kemampuan perusahaan dalam menggunakan aktivanya secara produktif (Antony 2020). Profitabilitas perusahaan adalah salah satu landasan penilaian yang mencerminkan keadaan atau kondisi perusahaan (A. Pratiwi, Nurulrahmatia, and Muniarty 2020). Perusahaan dapat memaksimalkan labanya apabila manajer keuangan mengetahui faktor-faktor yang memiliki pengaruh besar terhadap profitabilitas perusahaan (Arifin et al. 2019). Adapun persamaan Return On Asset (ROA) yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

$$ROA = \frac{LABA BERSIH SETELAH PAJAK}{TOTAL ASSET}$$

Menurut (Rahma 2020) profitabilitas merupakan rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba juga merupakan suatu alat ukur dalam menilai kemampuan manajer dalam mengelola aset perusahaan secara efektif. Profitabilitas dalam penelitian ini diukur menggunakan return on asset (ROA). ROA digunakan sebagai proksi profitabilitas karena seluruh perusahaan yang dijadikan sampel berada pada sektor yang sama (P. R. P. Sari and Dwirandra 2019).

### ***Return On Asset***

Berdasarkan persamaan di atas maka nilai *Return On Asset* pada perusahaan sub sector transportasi di bursa efek Indonesia periode 2017-2021 dapat dilihat pada table berikut ini:



**Gambar 4. 5 *Return On Asset***

Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka dapat dilihat *Return On Asset* (ROA) perusahaan sub sector transportasi pada tahun 2017-2021 mengalami fluktuasi. *Return On Asset* pada tahun 2017 sebesar 0,35 angka ini didapat karena pemerintah telah mendorong peningkatan sektor transportasi dan infrastuktur dalam negri hal ini membuat peringkat indonesia pada seluruh komponen transportasi.okezone.com. Pada tahun 2018 pertumbuhan sektor transportasi menurun sebesar 0,31 hal ini karena kebutuhan mobilitas pelanggan yang sangat dibutuhkan untuk berpindah dari tempat satu ketempat lain. Katadata.co.id. Namun, ditahun 2019 laba turun hingga mencapai angka 0,21, hal ini terjadi karena adanya persaingan dengan transportasi online yang mulai muncul diawal

tahun, ini yang mengakibatkan munculnya segmen negatif terhadap peringkat dan laba perusahaan. Bisnis.com. Ditahun 2020 laba perusahaan belum dapat tumbuh dari tahun sebelumnya yaitu ada diangka 0,16 dan ditahun 2021 perekonomian sub sektor transportasi menurun hingga mencapai 0,15 karena perusahaan terus mengalami tekanan dimasa pemulihan dari pandemi covid-19 dan juga merosotnya minat masyarakat untuk berpergian dapat memicu penurunan omzet usaha dibidang transportasi yang akan berdampak pada rantai perekonomian.

Pelita.com

Data diatas menunjukan bahwa rata-rata nilai Return On Asset (ROA) dari tahun 2017-2020 sebesar 0,23 yang berarti bahwa perusahaan sub sector transportasi memiliki rata-rata kerugian bersih jika dibandingkan dengan total aktiva sebesar 1,18%. Berdasarkan hal tersebut menunjukan bahwa perusahaan masih memiliki rasio yang rendah jika dibandingkan dengan standar rasio sebesar 30%

#### **4.3 Statistik Deskriptif Variabel**

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2017-2021 dengan data yang digunakan adalah data sekunder Leverage (X1), Modal Kerja (X2), Likuiditas (X3), Pertumbuhan Perusahaan (X4) dan Profitabilitas (Y), sehingga data yang digunakan adalah data panel. Berdasarkan data yang diperoleh, kemudian dilakukan pengujian statistik deskriptif melalui pengolahan data statistik yang terdapat dalam data sekunder yang telah dikumpulkan. Statistik deskriptif memberikan gambaran atau deskripsi suatu data yang dilihat dari nilai rata-rata,

standar deviasi, varian, maksimum, minimun, sum,range, kurtosis dan skewness (Imam Ghazali, 2011: 19). Hasil pengujian statistik deskriptif untuk masing masing variable sebagai berikut:

**Tabel 4. 1 Hasil Statistik Deskriptif**

Sample: 2017 2021

	Y	X1	X2	X3	X4
Mean	23203.33	70243.33	3.158293	160373.9	23582.00
Median	21000.00	72000.00	-0.040000	84500.00	27500.00
Maximum	256000.0	903000.0	247.3100	830000.0	793000.0
Minimum	-371000.0	-794000.0	-105.7000	3000.000	-524000.0
Std. Dev.	120647.8	230678.7	25.24950	187616.0	128838.5
Skewness	-0.667414	-0.326474	5.921377	1.741883	1.085578
Kurtosis	3.251675	6.637699	62.40534	5.100058	12.40214
Jarque-Bera	11.53191	85.36996	22932.78	103.4180	581.9632
Probability	0.003132	0.000000	0.000000	0.000000	0.000000
Sum	3480500.	10536500	473.7440	24056080	3537300.
Sum Sq. Dev.	2.17E+12	7.93E+12	94993.08	5.24E+12	2.47E+12
Observations	150	150	150	150	150

**Sumber : Hasil Olahan Data E-views, 2023**

Berdasarkan data di atas, diketahui bahwa dari 150 data observasi yang digunakan sebagai objek dalam penelitian, berikut interpretasi datanya.

1. Profitabilitas (Y) diperoleh nilai terendah (minimum) sebesar -371000.0 yakni pada perusahaan PT (BULL) tahun 2021, sedangkan nilai tertinggi (maximum) 256000.0 pada perusahaan PT (WINS) tahun 2018. Adapun nilai rata-rata (Mean) pada Profitabilitas yaitu sebesar 23203.33 dengan nilai standar deviasi 120647.8
2. Leverage (X1) diperoleh nilai terendah (minimum) sebesar -79400.0 yakni pada perusahaan PT (SAFE) tahun 2019, sedangkan nilai tertinggi (maximum) 903000.0 pada perusahaan PT. (SDMU) tahun 2021 Adapun

nilai rata-rata (Mean) pada *Leverage* yaitu sebesar 70243.33. dengan nilai standar deviasi 230678.7

3. Modal Kerja (X2) diperoleh nilai terendah (minimum) sebesar -105.7000 yakni pada perusahaan PT. (HITS) tahun 2017, sedangkan nilai tertinggi (maximum) 247.3100 pada perusahaan PT Buana Listya Tama.Tbk (BULL) tahun 2017 Adapun nilai rata-rata (Mean) pada Modal Kerja yaitu sebesar 3.158293. dengan nilai standar deviasi 25.24950
4. Likuiditas (X3) diperoleh nilai terendah (minimum) sebesar 3000.000 yakni pada perusahaan PT. (SDMU) tahun 2020, sedangkan nilai tertinggi (maximum) 830000.0 pada perusahaan PT. Tanah Laut. Tbk (INDX) tahun 2020 Adapun nilai rata-rata (Mean) pada Likuiditas yaitu sebesar 160373.9 dengan nilai standar deviasi 187616.0
5. Pertumbuhan Perusahaan (X4) diperoleh nilai terendah (minimum) sebesar -5.240000 yakni pada perusahaan PT. Steady Safe. Tbk (SAFE) tahun 2017, sedangkan nilai tertinggi (maximum) 793000.0 pada perusahaan PT. (INDX) 2020 Adapun nilai rata-rata (Mean) pada Pertumbuhan Perusahaan yaitu sebesar 23582.00 dengan nilai standar 128838.5

#### **4.4 Analisis Inferensial**

##### **4.4.1 Hasil Pemelihian Model Regresi Data Panel**

Dalam penelitian ini, pengujian data panel menggunakan software Eviews-10 yaitu software yang digunakan untuk berbagai keperluan riset dan penelitian, terutama digunakan pada penelitian data time series dan cross section. Penelitian ini menngunakan data variabel yang berasal dari 30 perusahaan sub

sektor transportasi yang diamati pada beberapa periode pengamatan (time series). Penelitian ini mengandung dimensi tempat atau dengan kata lain merupakan kombinasi data time series dan cross section. Dengan demikian Teknik regresi yang digunakan adalah model regresi data panel (Gujarati,2003).

Sebelum melakukan analisis regresi data panel, maka perlu dilakukan pemilihan model terbaik yaitu antara *Common Effect Model* (CEM), *Fixed Effect Model* (FEM), *Random Effect Model* (REM). Dalam memilih model yang sesuai terdapat uji yakni Uji *Chow* dan Uji Hausman Test (Widarjono,2013:370).

Uji *Chow* merupakan uji pemilihan model regresi untuk memilih antara *Common Effect Model* dengan *Fixed Effect Model*. Pengujian dilakukan pada hasil *Fixed Effect Model* (FEM). Adapun hipotesis uji *Chow* yakni:

Ho : Gunakan *Common Effect Model*

Ha : Gunakan *Fixed Effect Model*

Pengujian dengan melihat signifikansi F *Cross Section*, dengan ketentuan menolak Ho bila signifikansi F *Cross Section* lebih kecil 0,05. Apabila hasilnya menggunakan *Common Effect Model*, maka tidak perlu diteruskan dengan step 2 tetapi sebaliknya jika hasilnya harus menggunakan *Fixed Effect Model*, maka pengujian dilanjutkan pada step selanjutnya yakni Uji Hausman. Berikut tabel hasil pengujian *Chow*.

### a) Uji Chow

Uji Chow merupakan uji pemilihan model regresi untuk memilih antara Common Effect Model dengan Fixed Effect Model. Pengujian dilakukan pada hasil Fixed Effect Model (FEM). Adapun hipotesis uji Chow yakni:

H0 : Model CEM yang dipilih jika ( $\text{Prob} > 0,05$ )

H1 : Model FEM yang dipilih jika ( $\text{Prob} < 0,05$ )

Dalam pengujian ini dapat melakukan pengelihatan terhadap p-value jika hasil yang didapatkan kurang dari 5% (signifikan) maka model estimasi yang akan digunakan adalah fixed effect, akan tetapi jika p-value melebihi dari angka 5% (tidak signifikan) dengan demikian model estimasi yang digunakan adalah model common effect.

**Tabel 4. 2 Hasil Uji Chow**

Test cross-section fixed effects			
Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	1.640543	(29,116)	0.0345
Cross-section Chi-square	51.552900	29	0.0061

### Sumber : Hasil Olahan Data *E-views, 2023*

Berdasarkan hasil pengujian diatas, diperoleh nilai signifikansi *Cross Section F* sebesar 0,0345 atau lebih kecil dari 0,05 yang berarti pengujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan *Fixed Effect Model*. Dengan demikian pengujian dilanjutkan lagi ke uji hausman.

### b) Uji Hausman

Uji hausman adalah pengujian statistic untuk memilih apakah model fixed effect atau random effect yang paling tepat digunakan. Pengambilan keputusan dilakukan jika:

H0 : Model REM yang dipilih jika (Prob >0,05)

H1 : Model FEM yang dipilih jika (Prob<0,05)

**Tabel 4. 3 Hasil Uji Hausman**

Test cross-section random effects			
Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	6.377628	4	0.0172

**Sumber: Hasil olahan data *eviews* 2023**

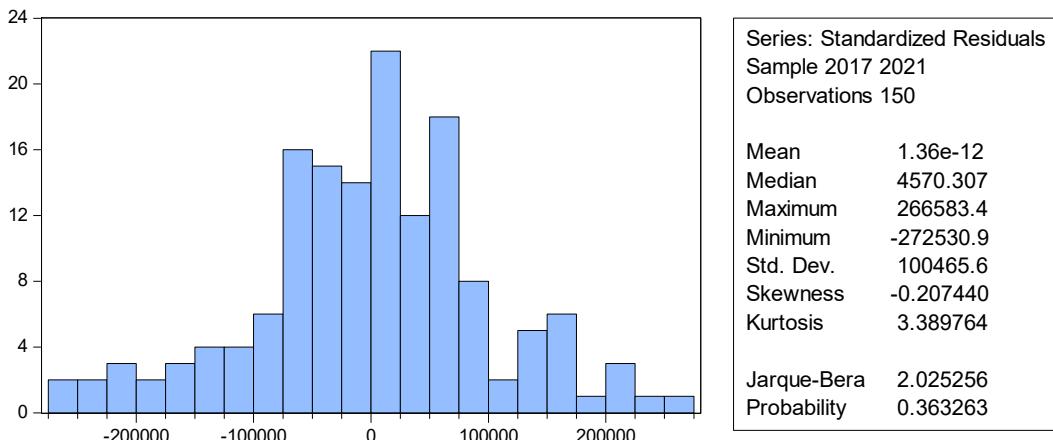
Berdasarkan tabel 4.6 terlihat bahwa nilai *chi-squares* sebesar 6.377628 dengan nilai probabilitas sebesar 0.0172 yang artinya nilai probabilitas  $F < 0.05$ , maka diambil kesimpulan bahwa H1 diterima. Dengan demikian, model yang diterima adalah *Model Fixed Effect*.

## **4.5 Hasil Uji Asumsi Klasik**

Berdasarkan hasil pemilihan model, penelitian ini menggunakan model random effect untuk memecahkan masalah penelitian. Model random effect menggunakan pendekatan Generalized Least Square (GLS) sehingga tidak perlu dilakukan uji asumsi klasik. Namun uji asumsi klasik tetap dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah model yang terbentuk memenuhi syarat BLUE (Best Linier Unbias Estimator).

### **4.5.1 Hasil Uji Normalitas Data**

Uji normalitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui distribusi data dalam statistik yang digunakan dalam penelitian. Data yang baik dan layak digunakan dalam penelitian adalah data yang memiliki distribusi normal. Untuk melakukan pengujian asumsi normalitas data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pengujian metode JarqueBera (JB) yaitu dengan melihat nilai probabilitas dari statistic Jarque-Bera (JB). Jika nilai probabilitas dari statistic JB < tingkat signifikansi yang digunakan maka  $H_0$  ditolak atau data tidak berdistribusi normal. Sebaliknya jika nilai probabilitas dari statistic JB > tingkat signifikansi yang digunakan maka  $H_0$  diterima yang artinya data berdistribusi normal, dimana tingkat kepercayaan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebesar 95% atau dengan kata lain tingkat signifikansinya (alpha) sebesar 5% atau 0,05. Berikut hasil pengujian normalitas data:

**Tabel 4. 4 Hasil Uji Normalitas Data**

**Sumber : Hasil Olahan Data E-views, 2023**

Berdasarkan gambar 4.5 diatas, memberikan hasil Jarque Bera sebesar 2,025256 dan nilai probabilitas sebesar 0.363263 hasil tersebut lebih besar dari 0.05 yang artinya data tersebut berdistribusi normal. Apabila uji normalitas memberikan hasil yang tidak normal dalam penelitian ini maka dapat digunakan asumsi Center Limit Theorem yaitu jika jumlah data penelitian cukup banyak ( $n > 30$ ) maka asumsi normalitas dapat diabaikan (Gujarati,2003)

#### 4.5.2 Hasil Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinearitas digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh yang bermakna atau korelasi yang tinggi diantara variabel independent dalam model regresi. Jika terjadi multikolinearitas akibatnya adalah nilai prediksi dari model regresi yang dirumuskan menjadi bias atau tidak valid sehingga akan sulit mendeteksi pengaruh masing-masing variabel independent terhadap dependen (Ghozali, 2005:103; Sugiyono, 2006:75; (Sunyoto, 2013:87). Metode untuk mendeteksi multikolinieritas antara variance influence factor dan korelasi

berpasangan. Metode korelasi berpasangan mendeteksi multikolonieritas akan lebih bermanfaat karena dengan menggunakan ide tersebut peneliti dapat mengetahui secara rinci variabel bebas apa saja yang memiliki korelasi yang kuat. Menurut (Widarjono, 2007:114) pengambilan keputusan metode korelasi berpasangan dilakukan jika:

- 1) Nilai korelasi dari masing-masing variabel bebas  $<0,85$  maka tidak terjadi masalah multikolonieritas.
- 2) Nilai korelasi dari masing-masing variabel bebas  $>0,85$  maka terjadi masalah multikolonieritas.

**Tabel 4. 5 Hasil Uji Multikolinieritas**

	X1	X2	X3	X4
X1	1.000000	0.012919	-0.046438	0.028837
X2	0.012919	1.000000	0.010193	-0.017224
X3	-0.046438	0.010193	1.000000	0.071433
X4	0.028837	-0.017224	0.071433	1.000000

**Sumber : Hasil Olahan Data E-views, 2023**

Koefisien korelasi X1 dan X2 sebesar  $0,012919 < 0,85$  koefisien korelasi X1 dan X3 sebesar  $-0,46438 < 0,85$  dan korelasi X1 dan X4 sebesar  $0,028837 < 0,85$  koefisien korelasi X3 dan X4 sebesar  $0,071433 < 0,85$ . Maka dapat disimpulkan bahwa terbebas multikolineritas atau lolos uji multikolineritas.

#### **4.5.3 Hasil Uji Heterokedastisitas**

Uji Heterokedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Jika varian dari residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap,

maka tidak terjadi heteroskesdastisitas. Pada penelitian ini uji heterokedastisitas yang digunakan adalah uji Glejser dimana jika F-Statistic hasil analisis probabilitasnya diatas 0,05 maka tidak terjadi gejala heterokedastisitas. Berikut hasil pengujian heterokedastisitas dengan uji glejser

**Tabel 4. 6 Hasil Uji Heterokedastisitas**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3572.542	15279.28	0.233816	0.8155
X1	0.051833	0.043026	1.204694	0.2303
X2	345.6648	386.4852	0.894380	0.3726
X3	0.091119	0.057666	1.580103	0.1163
X4	0.012090	0.075016	0.161161	0.8722
Effects Specification				
			S.D.	Rho
Cross-section random			38069.83	0.1005
Idiosyncratic random			113862.7	0.8995

#### **Sumber : Hasil Olahan Data *E-views*, 2023**

Diketahui bahwa probabilitas pada setiap variabel memiliki nilai yang lebih besar dari 0,05, sehingga keputusan yang diambil ialah terima  $H_0$  yakni tidak terjadi masalah Heterokedastisitas.

#### **4.5.4 Hasil Uji Autokorelasi**

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui apakah dalam suatu model regresi linear terdapat korelasi antara pengganggu pada periode  $t$  dengan kesalahan pada periode  $t-1$  (Ghozali 2018). Alat analisis yang digunakan dalam pengujian autokorelasi pada penelitian ini adalah uji Durbin-Watson Statistic.

**Tabel 4. 7 Hasil Uji Autokorelasi**

R-squared	0.022184	Mean dependent var	23203.33
Adjusted R-squared	-0.004791	S.D. dependent var	120647.8
S.E. of regression	120936.4	Akaike info criterion	26.27668
Sum squared resid	2.12E+12	Schwarz criterion	26.37704
Log likelihood	-1965.751	Hannan-Quinn criter.	26.31745
F-statistic	0.822402	Durbin-Watson stat	1.877842
Prob(F-statistic)	0.512877		

**Sumber : Hasil Olahan Data**

Berdasarkan gambar 4.11 Hasil uji Durbin Watson sebesar 1.8778.

Sehingga nilai tersebut jika dimasukan ke dalam kriteria pangujian : DW > DU dan (4-DW) maka  $1.8778 > 1.7881$  dan  $(4 - 1.8778) < 1.7881$  Jadi nilai uji Durbin Watson yang diperoleh sebesar 1.8778 berada diantara DU) dengan (4- dU). sehingga artinya bahwa tidak terjadi autokorelasi.

Berdasarkan hasil pengujian asumsi klasik diatas yang terdiri dari uji normalitas data, uji multikolinieritas, uji autokorelasi, dan uji heterokedastisitas, maka dapat disimpulkan kualitas data yang digunakan dalam penelitian ini sudah baik, sehingga bisa dilakukan pengujian hipotesis.

**4.5.5 Uji Kelayakan Model**

Berdasarkan pengujian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa model random effect lolos uji asumsi klasik. Selanjutnya akan dilakukan uji kelayakan model.

**Tabel 4. 8 Hasil Uji R<sup>2</sup>**

R-squared	0.306580
Adjusted R-squared	0.109314
S.E. of regression	113862.7
Sum squared resid	1.50E+12
Log likelihood	-1939.975
F-statistic	1.554145
Prob(F-statistic)	0.045716

**Sumber : Hasil Olahan Data E-views,2023**

Berdasarkan hasil analisis pada tabel diatas, diperoleh nilai (*Adjusted R-squared*) sebesar 0,109314 atau sebesar 10,93%. Nilai koefisien determinasi tersebut menunjukan bahwa variabel independent yang terdiri dari *Leverage*, Modal kerja, Likuiditas dan Pertumbuhan Perusahaan mampu menjelaskan variabel Profitabilitas sebesar 10,93%, Sedangkan sisanya sebesar 89,07% dapat dijelaskan oleh variabel lain yang tidak masuk dalam model penelitian ini.

## 4.6 Pengujian Hipotesis

### 4.6.1 Hasil Pengujian Parameter Parsial (Uji-t)

Setelah diketahui bahwa model regresi telah sesuai dengan data yang dimiliki, selanjutnya dilakukan pengujian untuk mengetahui signifikansi pengaruh variabel bebas yang diamati yaitu *Leverage* (X1), Modal Kerja (X2), Likuiditas (X3) dan Pertumbuhan Perusahaan (X4) terhadap Profitabilitas (Y). Untuk itu dilakukan pengujian koefisien regresi dengan menggunakan uji t. Penentuan kriteria uji didasarkan pada perbandingan antara nilai t-hitung yang diperoleh dengan nilai t-tabel. Jika nilai t-hitung yang diperoleh lebih besar dari t-tabel

maka  $H_0$  ditolak dan  $HA$  diterima yang berarti ada pengaruh yang signifikan dari variable independen terhadap variable dependen, dan sebaliknya jika nilai t-hitung lebih kecil dari nilai t-tabel maka  $H_0$  diterima dan  $HA$  ditolak yang berarti tidak ada pengaruh yang signifikan dari variable independen terhadap variable dependen. Adapun nilai t-tabel dalam penelitian ini sebesar 1,97612, dengan tingkat signifikansi yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebesar 95% atau dengan kata lain tingkat signifikansinya (alpha) sebesar 5% atau 0,05. Berikut hasil pengujian:

**Tabel 4. 9 Hasil Uji-t**

Dependent Variable: Y  
 Method: Panel Least Squares  
 Date: 04/08/23 Time: 20:31  
 Sample: 2017 2021  
 Periods included: 5  
 Cross-sections included: 30  
 Total panel (balanced) observations: 150

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-14656.89	17776.81	-0.824495	0.4114
X1	0.097056	0.049058	1.978398	0.0503
X2	394.3511	424.2074	0.929619	0.3545
X3	0.182316	0.091215	1.998754	0.0480
X4	0.023679	0.079992	0.296021	0.7677

**Sumber : Hasil Olahan Data *E-views*,2023**

1. Nilai t-hitung untuk variabel *Leverage* (X1) adalah sebesar 1,978398 yang berarti nilai tersebut lebih besar dari nilai t-tabel 1,65543 dengan nilai probabilitas yang diperoleh sebesar 0,0503 yang berarti lebih besar dari alpha 0,05 sehingga  $H_0$  ditolak dan  $Ha$  diterima. Dengan demikian, pada tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa *Leverage* berpengaruh

terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi yang terdaftar di BEI Tahun 2017-2021.

2. Nilai t-hitung untuk variabel Modal Kerja (X2) adalah sebesar 0,929619 yang berarti nilai tersebut lebih kecil dari nilai t-tabel 1,65543 dengan nilai probabilitas yang diperoleh sebesar 0,3545 yang berarti lebih besar dari alpha 0,05 sehingga  $H_a$  ditolak dan  $H_0$  diterima. Dengan demikian, pada tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa Modal Kerja tidak berpengaruh terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.
3. Nilai t-hitung untuk variabel Likuiditas (X3) adalah sebesar 1,580103 yang berarti nilai tersebut lebih besar dari nilai t-tabel 1,65543 dengan nilai probabilitas yang diperoleh sebesar 0.0480 yang berarti lebih kecil dari alpha 0,05 sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Dengan demikian, pada tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa likuiditas berpengaruh terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.
4. Nilai t-hitung untuk variabel Pertumbuhan Perusahaan (X4) adalah sebesar -0.296021 yang berarti nilai tersebut lebih kecil dari nilai t-tabel 1,65543 dengan nilai probabilitas yang diperoleh sebesar 0.7677 yang berarti lebih besar dari alpha 0,05 sehingga  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Dengan demikian, pada tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan perusahaan tidak berpengaruh terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2017-2021.

#### 4.6.2 Hasil Uji Parameter Simultan (Uji-F)

Untuk menguji hipotesis keempat dalam penelitian dilakukan dengan Uji-F. Uji-F dilakukan untuk mengetahui apakah Perencanaan Pajak (X1) dan Aset Pajak Tangguhan (X2) berpengaruh simultan terhadap Manajemen Laba (Y) pada perusahaan manufaktur sub sector makanan dan minuman selama periode 2016 – 2020. Berikut hasil pengujiannya.

**Tabel 4. 10 Hasil Uji-f**

F-statistic	1.554145	Durbin-Watson stat	2.673015
Prob(F-statistic)	0.045716		

**Sumber : Hasil Olahan Data *E-views*,2023**

Berdasarkan hasil Uji-F pada tabel diatas, diperoleh nilai F-hitung (Fstatistic) sebesar 1,554145 lebih kecil dari nilai F-tabel yaitu 2,434065 dengan nilai probability 0.045716 atau lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat diinterpretasikan bahwa *Leverage* (X1), *Modal kerja* (X2), *Likuiditas* (X3) dan *Pertumbuhan Perusahaan* (X4) berpengaruh simultan dan signifikan terhadap *Profitabilitas* (Y) pada perusahaan sub sector transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021.

## 4.7 Pembahasan

### 4.7.1 Pengaruh *Leverage* terhadap Profitabilitas

Berdasarkan hasil uji parsial yang telah dilakukan diketahui bahwa nilai Prob  $0,0503 > 0,005$  dan nilai thitung sebesar  $1,978 > ttabel 1,65543$ , hasil tersebut menunjukan bahwa leverage tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

*Leverage* tidak berpengaruh terhadap profitabilitas pada sub sektor transportasi disebabkan utang yang tinggi mencerminkan besarnya jumlah penggunaan modal hutang oleh perusahaan untuk mendanai kegiatan operasional. Tingkat *leverage* yang tinggi memperlihatkan bahwa semakin tinggi juga jumlah aktiva perusahaan yang dibiayai dengan utang, dan berarti keuntungan atau tingkat profitabilitas dari perusahaan meningkat. Perusahaan bergantung pada pinjaman atau hutang untuk memenuhi sumber dananya.

*Leverage* juga bisa digunakan perusahaan untuk meningkatkan modal perusahaan dalam rangka meningkatkan keuntungan, sehingga besar kecilnya jumlah utang yang dimiliki oleh perusahaan akan berpengaruh pada besar kecilnya profitabilitas yang diperoleh perusahaan. Leverage juga digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai oleh modal pinjam. Menurut (Munawir 2004) jika perusahaan menggunakan lebih banyak hutang dibanding modal sendiri maka tingkat *leverage* akan menurun karena beban bunga yang ditanggung juga meningkat.

Selain itu berpengarunya *leverage* terhadap profit pada sub sektor transportasi disebabkan kondisi perekonomian yang semakin membaik terlihat

dari inflasi yang menurun di tahun 2020 kondisi ini memberikan keuntungan bagi perusahaan sub sektor transportasi karena harga bahan bakar menurun. Menurut (Putri 2015) jika inflasi mengalami penurunan mengindikasikan bahwa harga-harga dapat dikendalikan dengan baik atau terciptanya kestabilan harga. Kondisi ini akan berdampak terhadap penurunan suku bunga sehingga akan meningkatkan pengembalian investasi. Oleh karena itu, penurunan inflasi akan meningkatkan investasi.

Berpengaruhnya *leverage* terhadap profitabilitas juga disebabkan penggunaan *leverage* pada sub sektor transportasi mampu dikelola dengan baik sehingga keutungan atau tingkat profitabilitas dari perusahaan sub sektor transportasi meningkat. Menurut (Ardiana & Chabachib, 2018) jika hutang mampu dikelolah dengan baik melalui kegiatan operasional perusahaan sub sektor transportasi sehingga menghasilkan laba sehingga mampu menutupi biaya tetap yang dikeluarkan perusahaan sub sektor transportasi. Kondisi sub sektor transportasi memperlihatkan bahwa utang dipakai untuk keperluan perusahaan dan dikelola untuk menghasilkan laba maka akan mengakibatkan peningkatan pada profitabilitas perusahaan.

Penggunaan hutang yang tinggi pada sub sektor transportasi yang memberikan keuntungan dikarenakan bunga yang akan dibayar atas pinjaman dapat menjadi pengurang pajak. Hal ini berarti, pembiayaan utang melindungi sebagian pendapatan bisnis dari pajak dan dapat menurunkan kewajiban pajak setiap tahun. Sedangkan pembiayaan dengan ekuitas perusahaan dapat memakan waktu beberapa putaran investasi dan menjadi proses yang memakan waktu bagi

perusahaan dibandingkan dengan mengambil pinjamanMenurut (Mailinda et al., 2018) jika perusahaan dapat dengan baik mengelolah utangnya maka dapat meningkatkan profitabilitas perusahaan. Dan memberi bukti bahwa utang berperan penting dalam meningkatkan keuntungan atau profitabilitas.

Hasil Penelitian ini sesuai dengan *trade off theory* yang menjelaskan bahwa perusahaan biasanya dibiayai sebagian dengan hutang dan sebagian dengan ekuitas. Hal ini menyatakan bahwa adanya keuntungan untuk membiayai dengan hutang, yaitu adanya penghematan pajak yang harus dibandingkan dengan biaya kemungkinan kesulitan keuangan termasuk biaya kepailitan hutang. Menurut Riyanto (2016) perusahaan yang tidak menggunakan hutang dalam modalnya akan membayar pajak yang lebih besar dari pada perusahaan yang menggunakan hutang.

Hasil penelitian ini didukung oleh (Hutomo 2019), (I G. A Komang 2022), (Rahmah 2021), (Yunanda dan Hutagalung 2020), (Febriani 2020) yang menyatakan bahwa *leverage* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap profitabilitas. Tetapi hasil dari penelitian (Adjie 2019) dan menyatakan *leverage* tidak memiliki pengaruh terhadap profitabilitas.

#### **4.7.2 Pengaruh Modal Kerja terhadap Profitabilitas**

Berdasarkan hasil uji parsial yang telah dilakukan diketahui bahwa nilai Prob  $0,3545 > 0,005$  dan nilai thitung sebesar  $0,9296 < ttabel 1,65543$ , hasil tersebut menunjukan bahwa modal kerja tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

Selain itu tidak berpengaruh modal kerja terhadap profitabilitas pada sub sektor transportasi hal ini dikarenakan dalam perusahaan tersebut jumlah penjualannya tidak stabil atau mengalami penurunan dalam penjualan jasa sehingga dalam penjualan tersebut tidak ada peningkatan dalam profitabilitas. Selain itu jumlah pengeluaran dalam perusahaan semakin banyak sehingga daripada jumlah penjualan yang terjadi di perusahaan, dan juga jumlah kas dan piutang semakin sedikit sehingga dalam perusahaan tersebut tidak mengalami keuntungan atau laba dan sehingga tingkat profitabilitas dalam perusahaan tersebut tidak meningkat. Menurut Fadli (2019) menyatakan apabila perusahaan kekurangan modal kerja untuk memperluas penjualan dan peningkatan produksinya, maka besar kemungkinan akan kehilangan laba atau keuntungan.

Modal kerja tidak berpengaruh terhadap profitabilitas pada sub sektor transportasi karena perusahaan tersebut dalam investasinya tidak terjadi pengembalian sesuai dengan jumlah yang telah dikeluarkan sehingga mengakibatkan tingkat profitabilitas dalam perusahaan sub sektor transportasi tidak meningkat karena dengan pengembalian investasi dalam perusahaan tersebut ini akan mempengaruhi gaji dan semua yang berhubungan dengan perusahaan. Menurut (Faozani et al. 2020) karena kurangnya pemanfaatan modal kerja dan kurang efektifnya sebuah perusahaan dalam mengelolah modal kerja sehingga perusahaan dinilai kurang mampu untuk mengelolah aktiva lancar perusahaan.

Dari data tersebut dapat diperoleh informasi bahwa ketika tingkat perputaran modal kerja pada sub sektor transportasi tinggi, maka laba yang dihasilkan juga tinggi, dan apabila perputaran modal kerja tidak efektif akan

menyebabkan laba perusahaan menjadi rendah. Perusahaan yang memiliki profitabilitas yang optimal apabila perusahaan mampu meningkatkan efektivitas modal kerja. Hasil ini sesuai dengan *Packing Order Theory* bahwa perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang tinggi memiliki modal kerja yang besar untuk mendanai biaya operasional. Menurut (Muhidin 2019) Tingginya tingkat perputaran modal kerja disebabkan oleh tidak optimalnya penggunaan modal kerja untuk meningkatkan operasional perusahaan.

Hasil analisis diatas sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Desliana & Irawan 2018) yang mengemukakan perputaran modal kerja berpengaruh negatif terhadap profitabilitas dan (Handayani, Kristanto, & Astuti 2016) yang menyatakan perputaran modal kerja berpengaruh negatif tetapi tidak signifikan terhadap profitabilitas. namun penelitian yang dilakukan (Nawalani & Lestari 2015) (Sariyana, Yudiaatmaja), (Suwendra (2016) yang mengemukakan tentang perputaran modal kerja berpengaruh positif terhadap profitabilitas.

#### **4.7.3 Pengaruh Likuiditas terhadap Profitabilitas**

Berdasarkan hasil uji parsial yang telah dilakukan diketahui bahwa nilai Prob  $0,0480 < 0,005$  dan nilai thitung sebesar  $1,5801 < ttabel 1,65543$ , hasil tersebut menunjukan bahwa likuiditas berpengaruh terhadap profitabilitas.

Likuiditas berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hal tersebut karena tingginya hutang lancar yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan aktiva lancar. Artinya dalam sisi profitabilitas perusahaan mengalami mines akan tetapi

utang lancar yang tinggi digunakan sebagai modal kerja perusahaan dalam kegiatan operaionalnya. Perusahaan sub sector transportasi memiliki tingkat likuiditas yang tinggi dapat diakatakan bahwa perusahaan tersebut memiliki profit yang besar karena dapat membayar kewajibannya tepat waktu. Menurut (Wahyuni & K.H., 2018) semakin tingginya likuiditas membuktikan bahwa semakin besar kemampuan perusahaan dalam melunasi hutang jangka pendek sehingga semakin tinggi profitabilitas yang dicapai. pengaruh negatif signifikan menunjukkan apabila semakin likuid perusahaan maka semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Likuiditas yang mempengaruhi profitabilitas disebabkan pula oleh dimana pada saat likuiditas perusahaan tinggi berarti akan banyak dana perusahaan yang terpakai, banyaknya dana yang terpakai menunjukkan bahwa perusahaan sangat efektif dalam mengelola asset lancarnya sehingga ini berpengaruh pada meningkatnya profitabilitas perusahaan. Menurut (Evalina Lucia 2022) Tingginya likuiditas memberikan gambaran bagi perusahaan bahwa apabila dana yang terpakai sangat baik dan optimal maka perusahaan dipercaya dapat mengelola asset lancar dengan efisien dan efektif. Selain itu, Dampak negative nya berasal dari hilangnya kesempatan perusahaan dalam memperoleh laba karena kas tidak dapat memberikan pendapatan perusahaan jika hanya disimpan. sebagai. Likuiditas yang tinggi berpeluang menimbulkan dana-dana yang menganggur yang sebenarnya dapat digunakan untuk berinvestasi yang dapat menguntungkan perusahaan. Hal ini sama dengan penelitian yang dilakukan (Pradnyanita Sukmayanti & Triaryati, 2018) menyatakan bahwa Penempatan dana

yang terlalu besar akan memberikan dampak yang berbeda yaitu likuiditas perusahaan semakin baik namun perusahaan kehilangan kesempatan untuk mendapatkan tambahan laba, karena dana yang seharusnya digunakan untuk investasi yang menguntungkan dicadangkan untuk memenuhi likuiditas. Selain itu likuiditas yang berpengaruh terhadap profit memiliki arti jika kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba tinggi maka kemampuan perusahaan untuk membayar hutang jangka pendeknya akan tinggi pula.

Bagi perusahaan sub sektor transportasi memiliki likuiditas yang baik dapat dikatakan memiliki kualitas kerja yang baik yang dapat menarik investor untuk menanamkan modalnya sehingga dapat meningkatkan profitabilitas. Sesuai dengan Berdasarkan Teori Sinyal menyatakan perusahaan yang tingkat likuiditas nya tinggi dapat dipercaya sebagai perusahaan yang mampu mengelola modal dari hasil investasi serta disesuaikan dengan penggunaan aktiva lancar dalam menghasilkan profit. Selain itu, berpengaruhnya likuiditas memiliki arti bahwa likuiditas yang tinggi berarti perusahaan tersebut memiliki *internal financing* yang cukup yang digunakan untuk membayar kewajibannya. penyebab sub sektor memiliki *internal financing* yang cukup karena Melalui *internal financing*, suatu perusahaan dapat menggunakan dana dengan lebih efisien. Pasalnya, perusahaan tidak perlu memikirkan biaya transaksi seperti bunga pinjaman.

Hasil penelitian didukung oleh (Yanti & Darmayanti, 2019) dalam Penelitian yang telah dilakukan sebelumnya memiliki hasil bahwa likuiditas dapat mempengaruhi profitabilitas. Hasil yang serupa juga dimiliki oleh (I Putu Sukarya, 2019) (Uli et al., 2020) (Iman et al., 2021) yang menyatakan hal yang

sama bahwa likuiditas dapat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap profitabilitas.

#### **4.7.4 Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan terhadap Profitabilitas**

Berdasarkan hasil uji parsial yang telah dilakukan diketahui bahwa nilai Prob  $0.7677 > 0,005$  dan nilai thitung sebesar  $0.296021 < ttabel 1,65543$ , hasil tersebut menunjukan bahwa pertumbuhan perusahaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

Pertumbuhan perusahaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi dikarenakan meskipun ada peningkatan pada pertumbuhan aset tidak memengaruhi tingkat profitabilitas. Sehingga Para investor beranggapan bahwa perusahaan yang telah bertumbuh secara otomatis mempunyai masa depan yang baik yang pastinya tidak berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan. Selain itu, perusahaan juga berharap *rate of return* dari investasi yang dilakukannya memiliki tingkat pengembalian yang bagus. Menurut Kalesaran (2020) karena semakin perusahaan tidak bertumbuh dengan baik, maka tidak akan meningkatkan profitabilitas perusahaan.

Selain itu tidak berpengaruhnya Pertumbuhan terhadap profitabilitas pada sub sektor transportasi dikarenakan ada peningkatan di asset lancar semakin besar tingkat pertumbuhan perusahaan, maka semakin tinggi biaya yang diperlukan untuk mengelola kegiatan operasional perusahaan. berdampak pada penjualan Perusahaan akan lebih memfokuskan dananya untuk keperluan pertumbuhan perusahaan dibandingkan dengan kesejahteraan pemegang saham. Akibat dari

pertumbuhan asset terus meningkat menyebabkan penjualan mines sehingga itu menyebabkan perusahaan tidak bertumbuh atau berpengaruh. Hal ini akan menyebabkan investor tidak mempercayai perusahaan dan profitabilitas akan mengalami penurunan. Pertumbuhan perusahaan sangat diharapkan oleh pihak internal maupun eksternal perusahaan, karena pertumbuhan yang baik memberi tanda bagi perkembangan perusahaan. Menurut (Rahmah 2021) Dari sudut pandang investor pertumbuhan suatu perusahaan merupakan tanda perusahaan memiliki aspek yang menguntungkan, dan investor pun akan mengharapkan tingkat pengembalian dari investasi yang dilakukan menunjukkan perkembangan yang baik guna menunjang profitabilitas perusahaan. Hal ini disebabkan karena pertumbuhan yang tinggi menyebabkan kebutuhan dana meningkat.

Hasil penelitian ini menyatakan jika perusahaan sub sektor transportasi mampu menggunakan aset secara efisien serta penggunaan sumber daya secara optimal maka pendapatan akan meningkat dengan diiringi biaya rata-rata akan lebih kecil, yang pada akhirnya dapat meningkatkan nilai profitabilitas perusahaan tanpa pengaruh dari pertumbuhan perusahaan hal ini sesuai dengan Teori *signaling* di gunakan untuk meggambarkan adanya hubungan antara pertumbuhan perusahaan dengan profitabilitas yaitu dengan melihat adanya peningkatan asset dari tahun sekarang dibandingkan dengan tahun sebelumnya menurut (Carnevela 2017) jika perusahaan tidak dapat mengelolah dengan baik perusahaannya dengan baik maka tidak ada peningkatan profitabilitas dalam perusahaan.

Hasil penelitian ini didukung oleh Indra dkk. (2017) yang menyatakan hal yang sama bahwa Pertumbuhan Perusahaan tidak berpengaruh terhadap

profitabilitas. Namun hasil penelitian (I G. A Komang dan Ni Luh Putu 2022) menunjukkan bahwa pertumbuhan perusahaan berpengaruh terhadap profitabilitas.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat diambil kesimpulan yaitu:

1. *Leverage* berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)
2. Modal kerja tidak berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)
3. Likuiditas berpengaruh terhadap profitabilitas pada sub sector transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)
4. Pertumbuhan Perusahaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)

#### **5.1.1 Saran**

1. Bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti profitabilitas sebaiknya menambahkan variabel lain seperti ukuran perusahaan yang dapat mempengaruhi profit dan tidak hanya meneliti pada perusahaan sub sector transportasi saja tetapi semua perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)
2. Dalam penelitian ini menggunakan variabel profitabilitas yang diprosikan dengan *Return On asset* (ROA). Oleh karena itu, disarankan bagi peneliti selanjutnya untuk menggunakan proksi profitabilitas yang lain seperti

*Return on Investment* (ROI) ataupun *Return On Equity* (ROE) untuk membandingkan hasil yang lebih baik.

3. Untuk variabel lain yang tidak berpengaruh signifikan perlu dikaji kembali pada penelitian selanjutnya untuk mengetahui konsistensi hasil penelitian dan bagi investor maupun calon investor yang ingin menginvestasikan sahamnya pada suatu perusahaan sebaiknya terlebih dahulu melihat kondisi keuangan perusahaan yang terdapat dalam laporan keuangan perusahaan

## DAFTAR PUSTAKA

- Afiezan, Adam H. Et Al. 2020. "Pengaruh Pertumbuhan Penjualan, Ukuran Perusahaan, Leverage (Der) Terhadap Profitabilitas Perusahaan Manufaktur Sektor Dagang Besar Yang Terdaftar Pada Bursa Efek Indonesia (Bei) Periode 2015-2018." 14(April): 1–9.
- Afriyani, And Jumria. 2020. "Pengaruh Likuiditas Terhadap Profitabilitas Dan Nilai Perusahaan Pada Industri Perbankan Di Indonesia Stock Exchange." *Jurnal Economix* 8(1): 235–45.
- Agustyawati, Dwi. 2019. "Analisis Pengaruh Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Dibursa Efek Indonesia (Bei)." *Jurnal Manajemen Stie Muhammadiyah Palopo* 2(2): 14–28.
- Amalia, Yuigananda, Rachmawati Dewi Riana, And Masitoh Endang. 2018. "Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas Dan Profitabilitas Terhadap Perubahan Laba Pada Perusahaan Food And Beverage Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2013 – 2017." 11(2): 1–15.
- Andayani, Pristina Nur. 2020. "Pengaruh Leverage Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas ( Roe ) Pada Perusahaan Property Real Estate Yang Terdaftar Di Bei (2014-2018)."
- Andayani, Pristina Nur, Yamin Siregar, And Eka Dewi Setia Tarigan. 2020. "Pengaruh Leverage Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas (Roe) Pada Perusahaan Property Real Estate Yang Terdaftar Di Bei (2014 – 2018)." *Jurnal Ilmiah Manajemen Dan Bisnis (Jimbi)* 1(2): 106–11.
- Angelika, Erika, And Ati Retna Sari. 2020. "Pengaruh Intellectual Capital Terhadap Profitabilitas Dengan Pertumbuhan Perusahaan Sebagai Variabel Moderasi ( Studi Pada Perusahaan Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2018 )." *Jurnal Riset Mahasiswa*

- Akuntasi (Jrma)* 8(2): 1–19.
- Anggiyani, Karunia Putri Augustina Dwi, Leni Nur Pratiwi, And Banter Laksana. 2020. “Pengaruh Modal Kerja Terhadap Net Profit Margin Pada Industri Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bei.” *Indonesian Journal Of Economics And Management* 1(1): 205–20.
- Anggraini, Intan Dewi, And Krido Eko Cahyono. 2021. “Pengaruh Modal Kerja, Likuiditas, Leverage Dan Aktivitas Terhadap Profitabilitas.” *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen* 10(5): 1–18.
- Anissa, Anya Riana. 2019. “Pengaruh Perputaran Modal Kerja, Likuiditas Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Profitabilitas.” *Majalah Sainstekes* 6(2): 125–45.
- Antony, Alhidayatullah. 2020. “Pengaruh Corporate Social Responsibility Terhadap Profitabilitas Dan Implikasinya Terhadap Nilai Perusahaan.” *Jurnal Sains Manajemen Dan Bisnis Indonesia* 10(2): 279–86.
- Apw, Nova Noviyanti, And Novi Permata Indah. 2020. “Pengaruh Modal Kerja, Penjualan Dan Likuiditas Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.” *Jurnal Ilmiah Mea (Manajemen, Ekonomi, Dan Akuntansi)* 4(3): 1810–17.
- Arifin, Dedy Samsul, Buyung Sarita, And Riski Amalia Madi. 2018. “Pengaruh Likuiditas, Leverage, Ukuran Perusahaan Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Profitabilitas.” *Ekonomi Dan Manajemen*: 1–24.
- Arifin, Dedy Samsul, Buyung Sarita, Yusuf Montundu, And Riski Amalia Madi. 2019. “Pengaruh Likuiditas, Leverage, Ukuran Perusahaan Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Profitabilitas (Studi Pada Perusahaan Property Dan Real Estate Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2017).” *Jurnal Manajemen Dan Kewirausahaan* 11(2): 38–52.
- Arsita, Yessy. 2021. “Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja

- Keuangan Pt Sentul City, Tbk.” *Jurnal Manajemen Pendidikan Dan Ilmu Sosial* 2(1): 152–67.
- David Yanto Daniel, Mahulae. 2020. “Analisis Pengaruh Efisiensi Modal Kerja, Likuiditas, Dan Solvabilitas Terhadap Profitabilitas.” 2(1): 1–9.
- Dede, Suharna, And Silviyanti. 2019. “Pengaruh Struktur Modal Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas.” *The Asia Pacific Journal Of Management Studies* 06(3): 157–66.
- Dewi, Ni Kadek Tika Sukma, And I Made Dana. 2017. “Pengaruh Growth Opportunity, Likuiditas, Non-Debt Tax Shield Dan Fixed Asset Ratio Terhadap Struktur Modal Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana, Bali, Indonesia.” *E-Jurnal Manajemen Unud* 6(2): 772–801.
- Eliana, Ridha Ainul, Dianah Azimah, And Amri Abrar. 2019. “Cash Holding, Likuiditas, Profitabilitas, Modal Kerja Bersih Dan Pengaruhnya Terhadap Nilai Perusahaan Pada Perbankan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.” *Akbis: Media Riset Akuntansi Dan Bisnis* 2(2): 1–10. <Http://Eprints.Umpo.Ac.Id/Id/Eprint/7203>.
- Evadine, Rebecca. 2020. “Pengaruh Likuiditas, Pertumbuhan Penjualan, Dan Perputaran Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Pt. Astra Isuzu Internasional Tbk Yang Terdaftar Di Bei Periode 2009-2017.” *Jurnal Ilmiah Simantek* 4(3): 244–53.
- Fahmi, Irham. 2018. *Pengantar Manajemen Keuangan*. Ed. Muslim A. Djamil. Bandung: Cv. Alfabeta.
- Fatmawati, Vivi, And Ikhsan Budi Rihardjo. 2017. “Pengaruh Likuiditas, Leverage, Aktivitas Dan Profitabilitas Dalam Memprediksi Financial Distress.” *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi (Jira)* 6(10): 1–19. <Www.Kemenperin.Go.Id>.
- Febriani, Reni. 2020. “Pengaruh Likuiditas Dan Leverage Terhadap Nilai

- Perusahaan Dengan Profitabilitas Sebagai Variabel Intervening.” *Journal Of Accounting And Digital Finance* 3(2).
- Ginting, Mitha Christina. 2018. “Peranan Modal Kerja Dalam Meningkatkan Profitabilitas.” *Jurnal Manajemen* 4(2): 187–96.
- Harahap, Sofyan Syafri. 2018. *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers, 2015.
- Hidayat, Angga, And Prima Sadewa. 2020. “Pengaruh Penggunaan Aplikasi Eviews Terhadap Sikap Belajar Dan Kemampuan Pemecahan Masalah Statistik.” *Edumaspul: Jurnal Pendidikan* 4(1): 321–28.
- Hutabarat, Dina Lorensia, Nina Purnasari, Sofandia Panjaitan, And Widya Simbolon. 2021. “Pengaruh Struktur Modal, Pertumbuhan Perusahaan, Rasio Likuiditas Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Rasio Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Pada Tahun 2017-2019.” *Jimea | Jurnal Ilmiah Mea (Manajemen, Ekonomi, Dan Akuntansi)* 5(2): 516–27. <Http://Journal.Stiemb.Ac.Id/Index.Php/Mea/Article/View/1095>.
- Hutomo, Y P, D D Lestari, And M N Mukmin. 2019. “Perputaran Modal Kerja, Pertumbuhan Penjualan, Leverage, Dan Profitabilitas: Kajian Terhadap Perusahaan Sektor Industri Barang Konsumsi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Working Capital Rotary, Sales Growth, Leverage And Profitability: A Study Toward.” 5: 1–14.
- I G. A Komang, Tristiyanti, And Wiagustini Ni Luh Putu. 2022. “Pengaruh Leverage, Likuiditas, Modal Kerja Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas Perusahaan Barang Konsumsi Di Be.” 11(6): 1131–50.
- Indah, Fitriani. 2018. “Perbandingan Return On Equity, Return On Assets, Gross Profit Margin, Net Profit Margin, Operating Profit Margin Sebelum Dan Sesudah Akuisisi Perusahaan Go Public Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.” (3): 1–13. <Http://Dx.Doi.Org/10.1186/S13662-017-1121->

- 6%0a<sup>https://Doi.Org/10.1007/S41980-018-0101-</sup>  
 2%0a<sup>https://Doi.Org/10.1016/J.Cnsns.2018.04.019%0a<sup>https://Doi.Org/10.1016/J.Cam.2017.10.014%0a<sup>http://Dx.Doi.Org/10.1016/J.Apm.2011.07.041%0a<sup>http://Arxiv.Org/Abs/1502.020.</sup></sup></sup></sup>
- Indraswari, I Gusti Ayu Laksmi, And Ni Putu Sri Harta Mimba. 2017. “Pengaruh Profitabilitas, Pertumbuhan Perusahaan, Kapitalisasi Pasar Dan Kepemilikan Saham Publik Pada Tingkat Pengungkapan Csr.” *E-Jurnal Akuntansi* 20(2): 1219–48.
- Irfani. 2020. *Manajemen Keuangan Dan Bisnis; Teori Dan Aplikasi*. Jakarta: Pt Gramedia Utama Pustaka.
- Jayanti, Eisih. 2018. “Pengaruh Leverage, Ukuran Perusahaan Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas (Studi Kasus Pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Makanan Dan Minuman Di Bei Tahun 2016 – 2018).” *Ekonomi*: 1–12. <Http://Jurnal.Stiemuhcilacap.Ac.Id/Index.Php/Je511/Article/View/81>.
- Johan, Ria Susanti, And Desy Septariani. 2021. “Pengaruh Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan Farmasi Yang Terdaftar Di Bei Periode 2014 Sampai 2018.” *Jabe (Journal Of Applied Business And Economic)* 7(2): 261.
- Johan, Ria Susanti, And Desy Septriani. 2020. “Pengaruh Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan Farmasi Yang Terdaftar Di Bei Periode 2014 Sampai 2018.” 7(2): 261–70.
- Kalesaran, Dionycio, Marjam Mangantar, And Joy E. Tulung. 2020. “Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan, Kebijakan Dividen Dan Struktur Modal Terhadap Profitabilitas Pada Industri Perbankan Yang Terdaftar Di Bei (Periode 2014-2017).” *Jurnal Emba: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi* 8(3): 184–92.
- Kartikasari, Latifah. 2021. ‘Pengaruh Working Capital Turnover, Current Ratio Dan Total Asset Turnover Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Food

- And Beverage Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (Bei) Pada Tahun 2015-2019.” : 7–21. <Http://Eprints.Umpo.Ac.Id/Eprint/7203>.
- Kasmir. 2016. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- . 2017. *Analisis Laporan Keuangan*. Cetakan 10. Jakarta: Rajawali Pers.,
- Kurniawan, Ade, Dewi Saptantinah Puji Astuti, And Harimurti Fadjar. 2018. “Pengaruh Leverage Dan Likuiditas Terhadap Pengungakapan Corporate Social Responsibility Dengan Kepemilikan Institusaional Sebagai Variabel Moderasi.” *Jurnal Akuntansi Dan Sistem Teknologi Informasi* 14(1): 40–49.
- Lutfi, Asep Muhammad, Ria Rosalia Simangunsong, And Yusni Nuryani. 2020. “Pengaruh Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Pt. Japfa Comfeed Indonesia. Tbk Periode Tahun 2010-2019.” *Jurnal Ekonomi Efektif* 3(1): 37–43.
- Made, Ni Et Al. 2020. “Ni Made Riska Meilan Sari 1 , Gede Putu Agus Jana Susila 2 , Ni Luh Wayan Sayang Telagawathi 3.” 11(2).
- Maming, Rian. 2018. “Pengaruh Perputaran Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Rian Maming Email : Rian\_Maming@Stiem.Ac.Id Program Studi Ilmu Ekonomi Dan Studi Pembangunan , Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Muhammadiy.” 4(2): 37–42.
- Masyitah E & Kahar H. 2018. “Analisis Kinerja Keuangan Menggunakan Rasio Likuiditas Dan Profitabilitas.” *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan Kontemporer* 14(1): 46.
- Mery, Kiki Noviem. 2017. “Pengaruh Likuiditas, Leverage Dan Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Kebijakan Dividen Sebagai Variabel Moderasi Pada Perusahaan Pertambangan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2014.” *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ekonomi Universitas Riau* 4(1): 2000–2014.

- Muhiddin, Sarmila, And Irin Triastuti. 2019. "Analisis Pengaruh Efektivitas Modal Kerja Leverage Terhadap Profitabilitas Perusahaan Manufaktur Yang Go Publik Di Indonesia ( Studi Kasus Pt Gudang Garam Tbk Periode Tahun 2015-2019 ) Analysis Of The Effectiveness Of Working Capital And Leverage On The P." 3: 299–307.
- Muslimah, Khoirun Nisa Nurul, And Mochamad Edman Syarief. 2020. "Pengaruh Manajemen Modal Kerja Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Manufaktur Di Indeks Saham Syariah." *Journal Of Applied Islamic Economics And Finance* 1(1): 54–70.
- Muthohharoh, Nurul. 2021. "Pengaruh Likuiditas, Multiplier Equity, Keputusan Investasi Dan Kebijakan Dividen Terhadap Profitabilitas Dengan Ukuran Perusahaan Sebagai Variabel Moderating (Studi Kasus Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Issi Periode 2016-2020)." *Accounting And Finance Studies* 1(4): 62–90.
- Nurdiana, Diah. 2018. "Pengaruh Ukuran Perusahaan Dan Likuiditas Terhadap Profitabilitas." *Menara Ilmu* 12(6): 77–88.
- Paulina, Julinta. 2019. "Pengaruh Likuiditas Terhadap Profitabilitas Pada Pt Astra Otoparts Tbk." *Jurnal Ekonomi* 21(1): 46–59.
- Prastika, Ni Putu Yulinda, And Made Reina Candradewi. 2019. "Pengaruh Profitabilitas, Struktur Aktiva, Dan Likuiditas Terhadap Struktur Modal Perusahaan Subsektor Konstruksi Bangunan Di Bei." *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana* 8(7): 4444.
- Pratiwi, Aliah, Nafisah Nurulrahmatia, And Puji Muniarty. 2020. "Pengaruh Corporate Social Responsibility (Csr) Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar Di Bei." *Owner* 4(1): 95.
- Pratiwi, Anggraeni Eka, And Lilis Ardini. 2019. "Pengaruh Perputaran Modal Kerja, Ukuran Perusahaan, Leverage Dan Perputaran Piutang Terhadap Profitabilitas." *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi* 8(3): 1–17.

- Putri, Henny Wahyu Andika, And Yulia Tri Kusumawati. 2020. "Pengaruh Leverage Terhadap Profitabilitas Perusahaan Food And Beverages Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017." *Borneo Student Research* 1(2): 860–64.
- Rahayu, Alia Sugeng, And Mohammad Hari. 2016. "Pengaruh Current Ratio Dan Quick Ratio Terhadap Kebijakan Dividen Melalui Return On Equity Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2014." *Neliti: Jurnal Ekonomi Bisnis* (2): 231–39.
- Rahma, Ayumi Universitas Pamulang. 2020. "Analisis Pengaruh Profitabilitas, Leverage, Dan Likuiditas." *Akuntansi Berkelanjutan Indonesia* 3(3): 253–66.
- Rahmah, S. Kom., M.Si., Mulia, And Aryo Bagaskoro. 2021. "Pengaruh Likuiditas, Leverage, Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas (Studi Empiris Pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2019)." *Jurnal Akuntansi Dan Bisnis Krisnadwipayana* 8(2).
- Sadewo, Kiagung Bagus, And Sonang Sitohang. 2019. "Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas Dan Solvabilitas Terhadap Pengungkapan Corporate Social Responsibility Pada Perusahaan Pt. Indah Logistic Cargo." *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen (Jirm)* 8(6). <Http://Jurnalmahasiswa.Stiesia.Ac.Id/Index.Php/Jirm/Article/View/2232>.
- Sari, Aprillia Zustika, And Mohammad Ghofirin. 2018. "Dampak Modal Kerja, Struktur Modal, Struktur Aset, Likuiditas, Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas ( Studi Empiris Perusahaan Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia )."
- Sari, Ni Made Riska Meilan, Gede Putu Agus Jana Susila, And Ni Luh Wayan Sayang Telagawathi. 2020. "Pengaruh Likuiditas Dan Solvabilitas Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Pertambangan Subsektor Batubara Yang Terdaftar Di Bei Ni." 11(2).

- Sari, Noni Listia, And Hikmah. 2020. "Pengaruh Profitabilitas Dan Likuiditas Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdapat Di Bursa Efek Indonesia." *Jurnal Ilmiah Kohesi* 4(3): 149–55.
- Sari, Putu Ratih Puspita, And Anak Agung Ngurah Bagus Dwirandra. 2019. "Pengaruh Current Ratio Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Profitabilitas Dengan Intellectual Capital Sebagai Pemoderasi." *E-Jurnal Akuntansi* 26: 851.
- Sari, Widya Intan, Noryani Noryani, And Asep Muhammad Lutfi. 2021. "Pengaruh Likuiditas Dan Perputaran Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Pt. Intan Komunikasi Indonesia Di Tangerang." *Jurnal Neraca Peradaban* 1(2): 83–91.
- Sarirati, Putri, And Devi Choirinnisa. 2020. "Analisis Rasio Profitabilitas Gross Profit Margin Dan Return On Asset Sebagai Alat Ukur Untuk Menilai Keefektifan Kinerja Keuangan Pada Pt. Kimia Farma (Persero), Tbk Tahun 2013-2017." *Aliansi : Jurnal Manajemen Dan Bisnis* 13(2): 85–92.
- Sekarwigati, Mega, And Bahtiar Effendi. 2019. "Pengaruh Ukuran Perusahaan, Profitabilitas, Dan Likuiditas Terhadap Corporate Social Responsibility Disclosure." *Statera: Jurnal Akuntansi Dan Keuangan* 1(1): 16–33.
- Sembiring, Masta. 2020. "Pengaruh Pertumbuhan Penjualan Dan Likuiditas Terhadap Profitabilitas Perusahaan Dagang Di Bursa Efek Indonesia." *Jurnal Pendidikan Akuntansi* 3(1): 59–68.
- Setiawati, Susi. 2022. "Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan, Ukuran Perusahaan, Quick Ratio Dan Struktur Modal Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Sektor Consumer Cyclical Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2021."
- Shella, Puji Deli, And Lorina Siregar Sudjiman. 2019. "Pengaruh Likuiditas Dan Leverage Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Subsektor Semen Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 - 2019." : 5–10.

- Silvia, Dewi. 2019. "Pengaruh Likuiditas Terhadap Profitabilitas Pada Pt. Hero Supermarket Tbk Yang Terdaftar Di Bei Periode Tahun 2011-2019." *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan* 10(2): 1.
- Simamora, Jojor Togi Marito, And Rina Dameria N Rina Dameria N. 2020. "Analisis Pengaruh Leverage Dan Likuiditas Terhadap Pengungkapan Corporate Social Responsibility Pada Perusahaan Manufaktur Sub-Sektor Pertambangan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2016 - 2018." *Jurnal Akuntansi Dan Perpajakan Jayakarta* 2(1): 67-76.
- Sompie., Angelita Gabriela, Sri Murni, And Yantje Uhing. 2018. "Pengaruh Perputaran Modal Kerja, Piutang, Persediaan Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Kosmetik Dan Keperluan Rumah Tangga Di Bursa Efek Indonesia." *Jurnal Emba* 6(4): 1888-97.
- Sugiyono, Prof Dr. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Suryani, Nindi Rahmanatha, And Djawoto. 2021. "Pengaruh Likuiditas, Struktur Modal, Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Nilai Perusahaan (Study Pada Perusahaan Property And Real Estate Yang Terdaftar Di Bei)." *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen* 10(1): 1-20.
- Suryaningsih, Ranitasari. 2017. "Pengaruh Leverage Dan Likuiditas Terhadap Profitabilitas Dengan Sustainability Reportsebagai Intervening." : 1-18.
- Tantono, Willy, And Made Reina Candradewi. 2019. "Pengaruh Struktur Modal, Kebijakan Dividen Dan Likuiditas Terhadap Profitabilitas Perusahaan Perbankan Di Bursa Efek Indonesia." *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana* 8(8): 4871.
- Triyani, Wiwin, Bambang Mahmudi, And Abdul Rosyid. 2018. "Pengaruh Pertumbuhan Aset Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Profitabilitas Sebagai Variabel Intervening (Studi Empiris Perusahaan Sektor Pertambangan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2007 - 2016)." *Tirtayasa Ekonomika* 13(1): 107.

- Ummah, Rohmatul, And David Efendi. 2022. "Pengaruh Likuiditas, Pertumbuhan Penjualan Dan Perputaran Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Perusahaan." *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi* 11(9).
- Virgadinda Anindita, Elmanizar. 2019. "Pengaruh Perputaran Modal Kerja , Likuiditas Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Profitabilitas The Effect Of Working Capital Turnover , Liquidity And Sales Growth On Profitability." 6(2): 54–64.
- Wandri, Ahmad, And Aminar Sutra Dewi. 2019. "Pengaruh Leverage, Pertumbuhan Penjualan Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi Pada Perusahaan Plastik Dan Kemasan Yang Terdaftar Pada Bursa Efek Indonesia Pada Tahun 2012-2016)." : 1–14.
- Wijaya, Linda Vania, And Lauw Tjun Tjun. 2017. "Pengaruh Cash Turnover, Receivable Turnover, Dan Inventory Turnover Terhadap Return On Asset Perusahaan Sektor Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013 – 2015." *Jurnal Akuntansi Maranatha* 9(1): 74–82.
- Yani, Yosi Andra, And Martha Lidya. 2019. "Pengaruh Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Kosmetik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia."
- Yani, Yosi Andra, And Lidya Martha. 2019. "Pengaruh Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Kosmetik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia."
- Yunanda, Siska, And Muhammad Abrar Kasmin Hutagalung. 2020. "Pengaruh Modal Kerja Dan Leverage Terhadap Profitabilitas Pada Pt Bank Sumut Syariah Kcpsy Hamparan Perak." *Jurnal Al-Qasd* 2: 163–72.

Lampiran 1 Perhitungan *leverage* menggunakan rumus *Debt to Equity Ratio* (DER)

No	Kode	Tahun	Total Hutang	Total Ekuitas	DER (%)
			1	2	(1:2)
1	ASSA	2017	2.321.587.255.114	985.809.663.441	2,36000
		2018	2.924.124.201.613	1.138.411.931.126	2,57000
		2019	3.511.071.376.393	1.338.152.253.649	2,62000
		2020	3.731.575.182.568	1.439.319.915.699	2,59000
		2021	3.710.246.238.505	2.178.064.907.320	1,70000
2	BBRM	2017	977.548.211.640	461.012.045.413	2,12000
		2018	946.281.122.798	341.307.793.544	2,77000
		2019	890.475.348.987	273.984.027.377	3,25000
		2020	451.101.090.384	108.048.220.245	4,17000
		2021	383.764.191.930	121.791.323.871	3,15000
3	BIRD	2017	1.585.562.000.000	4.930.925.000.000	0,32000
		2018	1.689.996.000.000	5.265.161.000.000	0,32000
		2019	2.016.202.000.000	5.408.102.000.000	0,37000
		2020	2.017.591.000.000	5.235.523.000.000	0,39000
		2021	1.450.558.000.000	5.147.579.000.000	0,28000
4	BLTA	2017	744.425.791.106	444.109.289.495	1,68000
		2018	636.791.162.774	435.256.219.818	1,46000
		2019	552.340.189.769	460.568.267.271	1,20000
		2020	573.345.147.596	419.436.111.276	1,37000
		2021	574.840.876.019	481.883.546.750	-4,41000
5	BULL	2017	2.299.660.753.541	871.650.290.700	2,64000
		2018	2.045.879.878.235	2.912.203.809.491	0,70000
		2019	4.024.583.360.406	4.252.113.515.223	0,95000
		2020	7.181.774.897.220	5.259.410.038.166	1,37000
		2021	7.374.136.351.712	1.670.439.001.928	-4,41000
6	CASS	2017	1.108.203.297.000	798.831.533.000	1,39000
		2018	1.175.478.000.000	766.888.000.000	1,53000
		2019	1.023.399.000.000	589.042.000.000	1,74000
		2020	1.030.683.000.000	454.205.000.000	2,27000
		2021	991.349.000.000	583.716.000.000	-1,70000
7	CMPP	2017	3.054.059.095.077	37.074.862.680	82,3800
		2018	3.647.220.571.707	-802.175.359.354	-4,55000
		2019	2.410.942.815.607	202.127.259.325	11,9300
		2020	8.990.927.886.117	-2.910.411.800.365	-3,09000
		2021	10.354.172.604.375	-5.205.078.080.169	-1,99000
8	GIAA	2017	42.459.401.878.772	14.085.943.464.600	3,01000
		2018	52.824.673.245.299	9.613.413.407.178	5,49000
		2019	56.121.037.093.517	10.827.719.248.721	5,18000
		2020	191.319.761.428.677	-29.194.910.823.299	-6,55000
		2021	199.881.297.654.412	-91.806.702.247.733	-2,18000

9	HITS	2017	2.014.068.340.400	623.789.883.108	3,23000
		2018	2.163.844.883.403	801.571.854.542	2,70000
		2019	2.117.251.754.510	945.663.033.830	2,24000
		2020	2.328.440.055.323	1.021.885.952.882	2,28000
		2021	2.404.873.601.834	954.573.981.732	2,52000
10	IATA	2017	505.621.237.338	662.690.872.557	0,76000
		2018	451.390.586.693	576.997.290.702	0,78000
		2019	380.141.243.370	537.936.144.449	0,71000
		2020	584.670.768.476	225.058.730.526	2,60000
		2021	3.185.461.083.483	-1.658.255.440.023	-1,92000
11	INDX	2017	1.505.342.936	108.418.160.667	0,01000
		2018	343.566.269	53.662.479.698	0,01000
		2019	6.482.378.525	54.639.923.365	0,12000
		2020	8.075.961.521	545.858.051.663	0,01000
		2021	11.598.116.951	53.567.005.765	0,22000
12	KARW	2017	894.955.592.475	-512.973.830.534	-1,74000
		2018	876.842.607.659	-502.160.368.847	-1,75000
		2019	824.860.583.190	-510.555.566.462	-1,62000
		2020	822.774.532.923	-509.518.055.687	-1,61000
		2021	788.937.888.249	-518.272.092.293	-1,52000
13	LEAD	2017	1.622.712.394.391	1.425.655.065.461	1,14000
		2018	1.611.567.800.735	742.422.080.579	2,17000
		2019	1.659.037.472.222	608.870.838.776	2,72000
		2020	1.554.539.086.454	567.724.979.525	2,74000
		2021	1.524.069.370.845	528.822.487.526	2,88000
14	LRNA	2017	45.197.080.820	211.881.509.898	0,21000
		2018	44.014.632.463	268.044.810.814	0,16000
		2019	41.462.629.189	261.174.167.488	0,16000
		2020	52.352.752.945	218.155.849.825	0,24000
		2021	47.302.648.250	192.031.335.104	0,25000
15	MBSS	2017	784.775.554.290	2.822.898.683.430	0,28000
		2018	1.026.560.250.702	2.575.180.717.578	0,40000
		2019	694.998.657.581	2.582.595.245.885	0,27000
		2020	571.777.296.773	2.356.077.509.258	0,24000
		2021	128.199.068.550	2.540.917.003.118	0,05000
16	MIRA	2017	145.032.607.737	228.539.944.408	0,63000
		2018	96.461.435.704	224.316.166.520	0,43000
		2019	116.925.646.360	234.557.407.552	0,50000
		2020	101.678.044.013	215.353.920.521	0,47000
		2021	98.256.140.568	203.249.964.314	0,48000
17	NELY	2017	31.209.419.166	385.077.162.794	0,08000
		2018	50.960.583.715	423.384.891.038	0,12000
		2019	65.436.471.797	462.031.414.941	0,14000
		2020	69.298.714.658	496.749.611.556	0,14000
		2021	60.858.708.144	491.922.751.467	0,12000
18	PTIS	2017	355.839.660.792	244.249.855.070	1,46000

		2018	323.096.737.289	246.586.786.110	1,31000
		2019	292.942.391.900	249.702.488.816	1,17000
		2020	281.011.483.778	250.008.167.588	1,12000
		2021	301.021.543.148	252.742.057.313	1,19000
19	RIGS	2017	442.468.279.512	914.540.520.348	0,48000
		2018	319.836.263.891	809.916.401.196	0,39000
		2019	156.048.877.877	688.169.868.341	0,23000
		2020	64.669.917.281	669.245.506.524	0,10000
		2021	52.982.677.692	588.164.798.246	0,09000
20	SAFE	2017	88.300.631.879	-40.050.898.906	-2,20000
		2018	408.464.934.762	-60.623.120.392	-6,74000
		2019	408.955.063.516	-51.502.854.672	-7,94000
		2020	3.910.406.222.132	-68.918.020.573	56,7400
		2021	366.839.357.213	-68.235.125.158	-5,38000
21	SDMU	2017	162.869.274.046	222.576.901.482	0,73000
		2018	170.104.193.824	85.607.711.572	1,99000
		2019	166.615.624.916	51.205.422.435	3,25000
		2020	169.445.987.429	7.736.850.426	21,9000
		2021	171.094.237.876	-1.894.771.610	90,3000
22	SMDR	2017	4.249.280.111.612	4.597.548.768.540	0,92000
		2018	4.404.849.706.089	4.607.306.147.934	0,96000
		2019	4.062.946.121.420	3.708.622.067.787	1,10000
		2020	4.994.080.834.019	3.632.721.941.552	1,37000
		2021	6.722.274.116.597	5.736.588.244.412	1,17000
23	SOCl	2017	4.087.716.709.955	4.726.889.369.402	0,86000
		2018	5.148.696.098.889	4.916.547.030.245	1,05000
		2019	5.299.646.869.692	5.041.139.482.953	1,05000
		2020	4.487.131.132.124	5.423.046.868.670	0,83000
		2021	3.933.111.632.373	5.521.083.357.857	0,71000
24	SHIP	2017	1.654.670.505.978	1.059.887.425.748	1,56000
		2018	2.051.497.311.665	1.464.448.953.146	1,40000
		2019	1.885.719.858.278	1.717.755.638.697	1,10000
		2020	2.398.838.970.371	2.027.130.788.876	1,18000
		2021	2.623.589.753.274	2.266.704.588.141	-1,16000
25	TAXI	2017	1.763.500.314.000	246.512.696.000	7,15000
		2018	1.853.612.051.000	-584.587.091.000	-3,17000
		2019	933.327.880.000	-454.062.549.000	-2,06000
		2020	763.628.958.000	-520.326.619.000	-1,47000
		2021	14.972.234.000	76.068.261.000	0,20000
26	TMAS	2017	1.895.433.894.137	1.022.944.320.320	1,85000
		2018	1.768.011.000.000	1.069.415.000.000	1,65000
		2019	2.082.994.000.000	1.183.157.000.000	1,76000
		2020	2.626.095.000.000	1.210.945.000.000	2,17000
		2021	2.509.761.000.000	1.542.050.000.000	1,63000
27	TPMA	2017	673.477.498.701	1.054.785.577.325	0,64000
		2018	538.559.131.730	1.136.446.855.898	0,47000

		2019	489.484.977.251	1.187.898.495.242	0,41000	
		2020	402.045.056.658	1.157.019.860.651	0,35000	
		2021	333.428.781.956	1.157.947.955.735	0,29000	
28	WEHA	2017	147.598.843.939	152.404.630.729	0,97000	
		2018	178.481.685.363	152.922.445.170	1,17000	
		2019	117.734.528.422	151.868.100.767	0,78000	
		2020	121.787.883.668	117.997.020.822	1,03000	
		2021	113.973.603.428	1.089.500.602.451	0,10000	
29	WINS	2017	2.061.130.535.352	3.025.297.547.559	0,68000	
		2018	1.560.478.260.915	2.571.838.881.098	0,61000	
		2019	1.389.934.553.648	2.332.538.786.340	0,60000	
		2020	1.200.522.905.316	2.109.795.936.129	0,57000	
		2021	632.812.380.323	2.313.410.438.336	0,27000	
30	ZBRA	2017	12.966.448.240	-7.520.958.089	-1,72000	
		2018	13.071.764.529	-7.847.259.572	-1,67000	
		2019	14.663.887.082	9.086.335.053	1,61000	
		2020	17.309.843.161	-10.623.656.632	-1,63000	
		2021	1.805.119.758.898	1.368.852.959.568	1,32000	
<b>TOTAL</b>		<b>758.277.874.545.253</b>	<b>71.134.543.958.402</b>	<b>342</b>		
<b>RATA-RATA</b>		<b>5.055.185.830.302</b>	<b>474.230.293.056</b>	<b>2</b>		

RATA-RATA PERTAHUN *LEVERAGE*

LEVERAGE						
NO	KODE	2017	2018	2019	2020	2021
1	ASSA	2,36	2,57	2,62	2,59	1,7
2	BBRM	2,12	2,77	3,25	4,17	3,15
3	BIRD	0,32	0,32	0,37	0,39	0,28
4	BLTA	1,68	1,46	1,2	1,37	-4,41
5	BULL	2,64	0,7	0,95	1,37	-4,41
6	CASS	1,39	1,53	1,74	2,27	-1,7
7	CMPP	82,38	-4,55	11,93	-3,09	-1,99
8	GIAA	3,01	5,49	5,18	-6,55	-2,18
9	HITS	3,23	2,7	2,24	2,28	2,52
10	IATA	0,76	0,78	0,71	2,6	-1,92
11	INDX	0,01	0,01	0,12	0,01	0,22
12	KARW	-1,74	-1,75	-1,62	-1,61	-1,52
13	LEAD	1,14	2,17	2,72	2,74	2,88
14	LRNA	0,21	0,16	0,16	0,24	0,25
15	MBSS	0,28	0,4	0,27	0,24	0,05
16	MIRA	0,63	0,43	0,5	0,47	0,48
17	NELY	0,08	0,12	0,14	0,14	0,12
18	PTIS	1,46	1,31	1,17	1,12	1,19
19	RIGS	0,48	0,39	0,23	0,1	0,09
20	SAFE	-2,2	-6,74	-7,94	56,74	-5,38
21	SDMU	0,73	1,99	3,25	21,9	90,3
22	SMDR	0,92	0,96	1,1	1,37	1,17
23	SOCI	0,86	1,05	1,05	0,83	0,71
24	SHIP	1,56	1,4	1,1	1,18	-1,16
25	TAXI	7,15	-3,17	-2,06	-1,47	0,2
26	TMAS	1,85	1,65	1,76	2,17	1,63
27	TPMA	0,64	0,47	0,41	0,35	0,29
28	WEHA	0,97	1,17	0,78	1,03	0,1
29	WINS	0,68	0,61	0,6	0,57	0,27
30	ZBRA	-1,72	-1,67	1,61	-1,63	1,32
<b>TOTAL</b>		<b>113,88</b>	<b>14,73</b>	<b>35,54</b>	<b>93,89</b>	<b>84,25</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>3,80</b>	<b>0,49</b>	<b>1,18</b>	<b>3,13</b>	<b>2,81</b>

Lampiran 2 Perhitungan Modal Kerja menggunakan rumus *Working Capital Turn Over* (WCTO)

No	Kode	Tahun	Pendapatan	Aktiva Lancar	Utang Lancar	WCTO (%)
			1	2	3	(1):(2-3)
1	ASSA	2017	1.689.846.194.031	343.676.979.857	802.405.786.738	-3,68000
		2018	1.862.945.638.339	536.760.828.132	1.150.241.108.007	-3,04000
		2019	2.329.565.792.542	652.506.417.924	1.240.237.695.433	-3,96000
		2020	2.149.966.516.766	627.688.164.688	1.436.932.364.028	-2,66000
		2021	3.475.484.705.248	1.191.789.124.341	1.105.563.764.674	40,31000
2	BBRM	2017	354.238.227.977	80.424.950.382	973.630.402.668	-0,40000
		2018	311.047.668.635	109.957.495.505	133.001.849.421	-13,50000
		2019	259.645.042.472	113.264.818.412	121.870.898.919	30,17000
		2020	170.515.639.634	119.894.685.057	338.238.279.225	-0,78000
		2021	113.470.637.711	135.665.329.653	279.374.290.272	-0,79000
3	BIRD	2017	4.203.846.000.000	771.222.000.000	435.947.000.000	12,54000
		2018	4.218.702.000.000	1.071.773.000.000	614.987.000.000	9,24000
		2019	4.047.691.000.000	938.785.000.000	753.515.000.000	21,85000
		2020	2.046.660.000.000	1.241.606.000.000	639.864.000.000	3,40000
		2021	2.220.841.000.000	1.366.505.000.000	565.041.000.000	2,77000
4	BLTA	2017	379.351.082.376	155.509.237.044	217.019.517.057	-6,17000
		2018	374.659.415.078	118.855.296.095	192.833.029.809	-5,06000
		2019	301.289.733.297	78.443.522.672	143.764.615.071	-4,61000
		2020	275.940.843.318	992.781.258.872	189.819.365.274	0,34000
		2021	295.501.655.264	1.056.724.422.768	160.920.144.977	0,33000
5	BULL	2017	978.030.650.394	880.114.846.023	876.160.149.449	247,31000
		2018	1.283.665.277.475	1.262.146.162.064	959.212.518.863	4,24000
		2019	1.524.353.067.311	2.004.649.109.883	1.303.543.037.318	2,17000
		2020	2.921.388.897.641	2.405.202.224.544	2.402.854.354.940	1,24400
		2021	2.690.049.012.273	1.322.752.853.583	3.423.638.623.136	-1,28000
6	CASS	2017	2.057.649.583.000	834.129.958.000	626.321.050.000	9,90000
		2018	2.200.342.000.000	868.960.000.000	767.134.000.000	21,61000
		2019	2.194.306.000.000	676.788.000.000	832.960.000.000	-14,05000
		2020	1.222.921.000.000	542.070.000.000	854.742.000.000	-3,91000
		2021	1.407.396.000.000	702.469.000.000	847.294.000.000	-9,72000
7	CMPP	2017	3.817.860.941.246	567.327.411.955	2.174.246.385.693	-2,38000
		2018	4.232.768.047.707	459.842.437.838	2.806.387.704.648	-1,80000
		2019	6.708.800.607.590	945.905.221.392	2.007.253.622.193	-6,32000
		2020	1.610.973.387.045	172.660.668.664	4.957.130.972.939	-0,34000
		2021	626.001.737.959	165.547.101.103	6.601.734.213.455	-0,10000
8	GIAA	2017	62.766.408.522.416	14.826.286.316.489	28.876.699.281.749	-4,47000
		2018	65.067.042.162.056	16.226.715.490.713	45.999.005.613.026	-2,19000
		2019	68.706.173.516.117	17.037.302.254.592	48.950.618.829.809	2,15000
		2020	22.423.020.928.025	8.061.889.592.988	64.531.483.667.753	-0,40000
		2021	20.084.262.350.985	4.593.671.423.240	86.716.866.261.218	0,24000
9	HITS	2017	1.017.337.734.032	450.098.573.999	459.723.398.432	-105,70000

		2018	1.229.212.775.322	569.723.461.178	671.507.445.294	-12,08000
		2019	1.296.062.952.755	497.368.751.922	686.704.776.912	-6,85000
		2020	1.356.125.225.333	591.468.845.594	1.017.871.815.429	-3,18000
		2021	1.276.971.236.919	654.997.170.461	784.507.694.702	-9,86000
10	IATA	2017	241.961.246.037	164.527.647.323	377.521.893.032	-1,14000
		2018	304.716.358.674	164.260.448.856	387.085.819.113	-1,37000
		2019	223.641.825.876	81.096.169.518	329.734.462.271	-0,90000
		2020	116.049.554.429	85.185.930.312	402.033.351.794	-0,37000
		2021	257.879.320.839	405.587.092.901	2.750.814.838.863	-0,11000
11	INDX	2017	1.800.000.000	53.202.298.965	345.263.343	0,03000
		2018	3.000.000.000	30.056.313.015	71.224.453	0,10000
		2019	4.800.000.000	24.294.549.571	6.122.952.966	0,26000
		2020	4.800.000.000	14.030.688.247	1.690.369.699	0,39000
		2021	4.800.000.000	15.526.739.883	2.578.557.569	0,37000
12	KARW	2017	119.047.367.061	90.133.001.060	894.644.820.059	-0,15000
		2018	95.015.927.948	93.853.119.528	876.321.478.242	-0,12000
		2019	51.314.952.371	50.904.681.093	824.209.287.867	-0,07000
		2020	68.048.986.950	72.721.737.144	821.374.622.114	-0,09000
		2021	44.083.870.394	62.924.329.818	787.165.029.504	-0,06000
13	LEAD	2017	405.884.672.928	226.830.807.945	256.057.238.556	-13,89000
		2018	404.078.532.701	245.979.350.222	355.453.295.085	-3,69000
		2019	384.822.768.456	313.711.329.173	225.451.797.606	4,36000
		2020	384.191.111.462	295.050.724.983	90.986.960.327	1,88000
		2021	431.307.864.005	356.643.344.736	107.575.307.658	1,73000
14	LRNA	2017	106.619.379.454	39.276.676.941	28.184.532.860	9,61000
		2018	1.022.421.420.595	33.278.321.166	20.166.061.081	77,97000
		2019	124.579.469.969	37.973.876.818	16.654.963.274	5,84000
		2020	65.046.772.361	19.404.955.562	24.273.678.406	-13,36000
		2021	70.200.908.124	19.325.367.668	19.204.829.670	58,40000
15	MBSS	2017	1.028.503.558.719	792.994.517.816	131.873.404.320	1,56000
		2018	1.132.569.856.184	931.314.612.911	216.814.749.543	1,59000
		2019	1.169.597.661.624	871.327.708.241	234.731.020.514	1,84000
		2020	824.341.497.242	808.050.609.734	383.213.131.718	1,94000
		2021	1.102.948.825.892	667.899.026.393	90.018.897.413	1,91000
16	MIRA	2017	121.473.498.122	151.236.800.452	62.404.445.219	1,37000
		2018	128.781.272.003	131.453.924.595	28.024.488.205	1,25000
		2019	131.033.025.029	80.168.401.538	50.490.247.279	4,42000
		2020	86.959.391.390	55.211.778.498	47.140.889.442	10,77000
		2021	85.604.008.684	54.436.318.441	49.557.803.766	17,55000
17	NELY	2017	176.879.872.407	111.105.582.339	18.400.443.369	1,91000
		2018	236.020.877.647	142.043.543.822	23.526.300.566	1,99000
		2019	250.170.826.551	134.012.941.477	23.179.545.509	2,26000
		2020	230.662.117.776	146.335.988.563	21.765.155.172	1,85000
		2021	199.312.722.588	99.707.098.594	25.913.588.162	2,70000
18	PTIS	2017	165.030.580.859	58.658.695.547	118.354.225.721	-2,76000
		2018	183.237.865.713	65.043.691.619	89.427.974.549	-7,51000

		2019	196.597.969.344	79.866.452.547	82.890.454.626	65,01000
		2020	183.872.497.757	102.010.463.478	38.864.131.898	2,91000
		2021	189.391.063.397	123.596.427.339	34.448.963.850	2,12000
19	RIGS	2017	247.298.408.816	599.972.031.477	429.709.301.060	1,45000
		2018	320.675.423.040	216.626.164.493	306.962.761.077	-3,55000
		2019	302.145.540.701	202.208.596.223	143.303.302.170	5,13000
		2020	442.215.475.475	128.426.810.054	53.768.691.648	5,92000
		2021	251.933.655.362	160.158.337.101	42.512.503.604	2,14000
20	SAFE	2017	1.064.300.000	38.974.363.181	72.544.718.357	-0,03000
		2018	80.713.350.908	41.100.383.133	210.911.344.358	-0,48000
		2019	180.073.555.181	25.440.029.597	190.967.041.916	1,09000
		2020	143.961.362.119	20.982.095.777	187.447.337.834	-0,86000
		2021	161.057.570.000	27.205.306.574	323.987.512.785	-0,54000
21	SDMU	2017	102.961.872.508	85.463.939.468	79.820.531.573	18,24000
		2018	102.990.754.237	87.698.959.097	84.374.199.166	30,98000
		2019	106.273.588.474	64.816.994.246	111.678.713.109	-2,27000
		2020	89.009.501.417	42.602.225.466	141.011.386.027	-0,90000
		2021	82.622.335.649	45.210.701.607	156.558.710.680	-0,74000
22	SMDR	2017	6.472.304.354.187	3.201.911.947.490	2.835.750.218.963	17,68000
		2018	7.248.994.206.111	3.315.264.905.484	3.026.864.541.929	25,14000
		2019	6.594.171.466.680	3.354.422.500.422	2.644.550.010.239	9,29000
		2020	7.375.111.611.840	3.736.165.281.786	2.886.241.473.423	8,68000
		2021	10.110.931.452.468	6.452.686.775.903	4.457.130.362.370	5,07000
23	SOCl	2017	2.086.022.499.876	910.520.568.027	1.136.520.390.695	-9,23000
		2018	1.989.403.576.461	1.402.119.903.587	551.729.733.755	2,34000
		2019	2.363.113.169.582	1.670.994.073.949	580.770.193.752	2,17000
		2020	1.952.812.847.790	1.620.224.862.764	631.200.324.479	1,97000
		2021	1.934.700.313.739	1.562.605.796.588	625.672.713.488	2,06000
24	SHIP	2017	695.885.162.081	2.714.557.931.726	593.310.806.613	0,33000
		2018	1.013.516.058.209	3.515.946.264.810	712.794.544.245	0,36000
		2019	1.361.865.417.098	3.603.475.496.975	586.890.545.693	0,45000
		2020	1.287.948.807.117	4.425.969.759.246	747.296.262.626	0,35000
		2021	1.523.795.275.674	4.890.294.341.415	788.997.824.969	0,37000
25	TAXI	2017	304.711.723.000	452.880.577.000	535.116.207.000	-3,71000
		2018	241.663.924.000	499.247.067.000	1.603.238.372.000	-0,22000
		2019	134.251.103.000	209.703.468.000	720.977.430.000	-0,26000
		2020	21.541.634.000	160.199.112.000	582.958.840.000	-0,05000
		2021	7.263.061.000	81.644.827.000	11.342.151.000	0,10000
26	TMAS	2017	2.127.595.870.146	414.746.140.998	818.827.483.785	-5,27000
		2018	2.320.005.000.000	411.249.000.000	956.341.000.000	-4,26000
		2019	2.512.269.000.000	518.941.000.000	982.055.000.000	-5,42000
		2020	2.669.618.000.000	410.184.000.000	902.798.000.000	-5,42000
		2021	3.370.324.000.000	1.138.374.000.000	997.061.000.000	-23,85000
27	TPMA	2017	566.638.185.110	213.396.328.089	359.985.541.829	-3,87000
		2018	659.224.324.427	266.767.129.472	360.816.331.775	-7,01000
		2019	716.546.396.570	285.656.887.562	339.114.957.048	-13,40000

		2020	597.440.745.594	275.463.498.209	251.891.719.191	25,35000	
		2021	631.314.202.743	311.286.664.238	227.494.499.306	7,53000	
28	WEHA	2017	138.290.318.255	22.665.390.442	53.152.285.722	-4,54000	
		2018	159.846.792.883	22.696.768.887	56.398.943.588	-4,74000	
		2019	146.173.217.700	20.607.998.968	39.953.268.587	-7,56000	
		2020	70.513.990.516	11.358.991.009	30.824.345.288	-3,62000	
		2021	93.434.910.443	12.590.158.246	29.778.574.584	-5,44000	
29	WINS	2017	930.919.652.618	477.760.669.754	736.909.450.011	-3,59000	
		2018	942.862.536.063	513.782.683.250	832.851.459.626	-2,96000	
		2019	842.757.125.679	534.053.435.045	907.121.289.060	-2,26000	
		2020	651.668.932.058	674.469.707.594	535.631.788.692	4,69000	
		2021	635.024.674.841	641.037.549.380	290.204.039.601	1,81000	
30	ZBRA	2017	15.874.291.710	1.358.592.894	11.378.076.773	-1,58000	
		2018	17.662.805.791	1.080.365.641	11.405.628.210	-1,71000	
		2019	15.703.030.253	975.680.877	12.419.453.735	-1,37000	
		2020	14.697.201.356	1.220.764.274	14.884.098.201	-1,08000	
		2021	3.497.365.178.638	2.608.944.198.401	1.735.974.490.913	4,01000	
<b>TOTAL</b>		<b>406.222.208.447.023</b>	<b>156.984.564.495.892</b>	<b>373.297.754.752.891</b>		<b>474</b>	
<b>RATA-RATA</b>		<b>2.708.148.056.313</b>	<b>1.046.563.763.306</b>	<b>2.488.651.698.353</b>		<b>3</b>	

## RATA-RATA PERTAHUN MODAL KERJA

NO	MODAL KERJA				
	KODE	2017	2018	2019	2020
1	ASSA	-3,68	-3,04	-3,96	-2,66
2	BBRM	-0,4	-13,5	30,17	-0,78
3	BIRD	12,54	9,24	21,85	3,4
4	BLTA	-6,17	-5,06	-4,61	0,34
5	BULL	247,31	4,24	2,17	1,244
6	CASS	9,9	21,61	-14,05	-3,91
7	CMPP	-2,38	-1,8	-6,32	-0,34
8	GIAA	-4,47	-2,19	2,15	-0,4
9	HITS	-105,7	-12,08	-6,85	-3,18
10	IATA	-1,14	-1,37	-0,9	-0,37
11	INDX	0,03	0,1	0,26	0,39
12	KARW	-0,15	-0,12	-0,07	-0,09
13	LEAD	-13,89	-3,69	4,36	1,88
14	LRNA	9,61	77,97	5,84	-13,36
15	MBSS	1,56	1,59	1,84	1,94
16	MIRA	1,37	1,25	4,42	10,77
17	NELY	1,91	1,99	2,26	1,85
18	PTIS	-2,76	-7,51	65,01	2,91
19	RIGS	1,45	-3,55	5,13	5,92
20	SAFE	-0,03	-0,48	1,09	-0,86
21	SDMU	18,24	30,98	-2,27	-0,9
22	SMDR	17,68	25,14	9,29	8,68
23	SOCI	-9,23	2,34	2,17	1,97
24	SHIP	0,33	0,36	0,45	0,35
25	TAXI	-3,71	-0,22	-0,26	-0,05
26	TMAS	-5,27	-4,26	-5,42	-5,42
27	TPMA	-3,87	-7,01	-13,4	25,35
28	WEHA	-4,54	-4,74	-7,56	-3,62
29	WINS	-3,59	-2,96	-2,26	4,69
30	ZBRA	-1,58	-1,71	-1,37	-1,08
<b>TOTAL</b>		<b>149,37</b>	<b>3,38</b>	<b>2,97</b>	<b>1,16</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>4,98</b>	<b>3,38</b>	<b>2,97</b>	<b>1,16</b>
					<b>3,30</b>

Lampiran 3 perhitungan likuiditas menggunakan rumus *Current Ratio (CR)*

No	Kode	Tahun	Aktiva Lancar	Utang Lancar	CR (%)
			1	2	(1:2)
1	ASSA	2017	343.676.979,857	802.405.786,738	0,43000
		2018	536.760.828,132	1.150.241.108,007	0,47000
		2019	652.506.417,924	1.240.237.695,433	0,53000
		2020	627.688.164,688	1.436.932.364,028	0,44000
		2021	1.191.789.124,341	1.105.563.764,674	1,08000
2	BBRM	2017	80.424.950,382	973.630.402,668	0,08000
		2018	109.957.495,505	133.001.849,421	0,83000
		2019	113.264.818,412	121.870.898,919	0,93000
		2020	119.894.685,057	338.238.279,225	0,35000
		2021	135.665.329,653	279.374.290,272	0,49000
3	BIRD	2017	771.222.000,000	435.947.000,000	1,77000
		2018	1.071.773.000,000	614.987.000,000	1,74000
		2019	938.785.000,000	753.515.000,000	1,25000
		2020	1.241.606.000,000	639.864.000,000	1,94000
		2021	1.366.505.000,000	565.041.000,000	2,42000
4	BLTA	2017	155.509.237,044	217.019.517,057	0,72000
		2018	118.855.296,095	192.833.029,809	0,62000
		2019	78.443.522,672	143.764.615,071	0,55000
		2020	992.781.258,872	189.819.365,274	5,23000
		2021	1.056.724.422,768	160.920.144,977	6,57000
5	BULL	2017	880.114.846,023	876.160.149,449	1,00000
		2018	1.262.146.162,064	959.212.518,863	1,32000
		2019	2.004.649.109,883	1.303.543.037,318	1,54000
		2020	2.405.202.224,544	2.402.854.354,940	1,00000
		2021	1.322.752.853,583	3.423.638.623,136	0,39000
6	CASS	2017	834.129.958,000	626.321.050,000	1,33000
		2018	868.960.000,000	767.134.000,000	1,13000
		2019	676.788.000,000	832.960.000,000	0,81000
		2020	542.070.000,000	854.742.000,000	0,63000
		2021	702.469.000,000	847.294.000,000	0,83000
7	CMPP	2017	567.327.411,955	2.174.246.385,693	0,26000
		2018	459.842.437,838	2.806.387.704,648	0,16000
		2019	945.905.221,392	2.007.253.622,193	0,47000
		2020	172.660.668,664	4.957.130.972,939	0,03000
		2021	165.547.101,103	6.601.734.213,455	0,03000
8	GIAA	2017	14.826.286.316,489	28.876.699.281,749	0,51000
		2018	16.226.715.490,713	45.999.005.613,026	0,35000
		2019	17.037.302.254,592	48.950.618.829,809	0,35000
		2020	8.061.889.592,988	64.531.483.667,753	0,12000
		2021	4.593.671.423,240	86.716.866.261,218	0,05000
9	HITS	2017	450.098.573,999	459.723.398,432	0,98000
		2018	569.723.461,178	671.507.445,294	0,85000

		2019	497.368.751.922	686.704.776.912	0,72000
		2020	591.468.845.594	1.017.871.815.429	0,58000
		2021	654.997.170.461	784.507.694.702	0,83000
10	IATA	2017	164.527.647.323	377.521.893.032	0,44000
		2018	164.260.448.856	387.085.819.113	0,42000
		2019	81.096.169.518	329.734.462.271	0,25000
		2020	85.185.930.312	402.033.351.794	0,21000
		2021	405.587.092.901	2.750.814.838.863	0,15000
11	INDX	2017	53.202.298.965	345.263.343	154,090
		2018	30.056.313.015	71.224.453	421,990
		2019	24.294.549.571	6.122.952.966	3,97000
		2020	14.030.688.247	1.690.369.699	8,30000
		2021	15.526.739.883	2.578.557.569	6,02000
12	KARW	2017	90.133.001.060	894.644.820.059	0,10000
		2018	93.853.119.528	876.321.478.242	0,11000
		2019	50.904.681.093	824.209.287.867	0,06000
		2020	72.721.737.144	821.374.622.114	0,09000
		2021	62.924.329.818	787.165.029.504	0,08000
13	LEAD	2017	226.830.807.945	256.057.238.556	0,89000
		2018	245.979.350.222	355.453.295.085	0,69000
		2019	313.711.329.173	225.451.797.606	1,39000
		2020	295.050.724.983	90.986.960.327	3,24000
		2021	356.643.344.736	107.575.307.658	3,32000
14	LRNA	2017	39.276.676.941	28.184.532.860	1,39000
		2018	33.278.321.166	20.166.061.081	1,65000
		2019	37.973.876.818	16.654.963.274	2,28000
		2020	19.404.955.562	24.273.678.406	0,80000
		2021	19.325.367.668	19.204.829.670	1,01000
15	MBSS	2017	792.994.517.816	131.873.404.320	6,01000
		2018	931.314.612.911	216.814.749.543	4,30000
		2019	871.327.708.241	234.731.020.514	3,71000
		2020	808.050.609.734	383.213.131.718	2,11000
		2021	667.899.026.393	90.018.897.413	7,42000
16	MIRA	2017	151.236.800.452	62.404.445.219	2,42000
		2018	131.453.924.595	28.024.488.205	4,69000
		2019	80.168.401.538	50.490.247.279	1,59000
		2020	55.211.778.498	47.140.889.442	1,17000
		2021	54.436.318.441	49.557.803.766	1,10000
17	NELY	2017	111.105.582.339	18.400.443.369	6,04000
		2018	142.043.543.822	23.526.300.566	6,04000
		2019	134.012.941.477	23.179.545.509	5,78000
		2020	146.335.988.563	21.765.155.172	6,72000
		2021	99.707.098.594	25.913.588.162	3,85000
18	PTIS	2017	58.658.695.547	118.354.225.721	0,50000
		2018	65.043.691.619	89.427.974.549	0,73000
		2019	79.866.452.547	82.890.454.626	0,96000

		2020	102.010.463.478	38.864.131.898	0,62000
		2021	123.596.427.339	34.448.963.850	3,59000
19	RIGS	2017	599.972.031.477	429.709.301.060	1,40000
		2018	216.626.164.493	306.962.761.077	2,39000
		2019	202.208.596.223	143.303.302.170	0,71000
		2020	128.426.810.054	53.768.691.648	1,41000
		2021	160.158.337.101	42.512.503.604	2,39000
20	SAFE	2017	38.974.363.181	72.544.718.357	0,54000
		2018	41.100.383.133	210.911.344.358	0,19000
		2019	25.440.029.597	190.967.041.916	0,13000
		2020	20.982.095.777	187.447.337.834	0,11000
		2021	27.205.306.574	323.987.512.785	0,08000
21	SDMU	2017	85.463.939.468	79.820.531.573	1,07000
		2018	87.698.959.097	84.374.199.166	1,04000
		2019	64.816.994.246	111.678.713.109	0,58000
		2020	42.602.225.466	141.011.386.027	0,30000
		2021	45.210.701.607	156.558.710.680	0,29000
22	SMDR	2017	3.201.911.947.490	2.835.750.218.963	1,13000
		2018	3.315.264.905.484	3.026.864.541.929	1,10000
		2019	3.354.422.500.422	2.644.550.010.239	1,27000
		2020	3.736.165.281.786	2.886.241.473.423	1,29000
		2021	6.452.686.775.903	4.457.130.362.370	1,45000
23	SOCl	2017	910.520.568.027	1.136.520.390.695	0,80000
		2018	1.402.119.903.587	551.729.733.755	2,54000
		2019	1.670.994.073.949	580.770.193.752	2,88000
		2020	1.620.224.862.764	631.200.324.479	2,57000
		2021	1.562.605.796.588	625.672.713.488	2,50000
24	SHIP	2017	2.714.557.931.726	593.310.806.613	4,58000
		2018	3.515.946.264.810	712.794.544.245	4,93000
		2019	3.603.475.496.975	586.890.545.693	6,14000
		2020	4.425.969.759.246	747.296.262.626	5,92000
		2021	4.890.294.341.415	788.997.824.969	6,20000
25	TAXI	2017	452.880.577.000	535.116.207.000	0,85000
		2018	499.247.067.000	1.603.238.372.000	0,31000
		2019	209.703.468.000	720.977.430.000	0,29000
		2020	160.199.112.000	582.958.840.000	0,27000
		2021	81.644.827.000	11.342.151.000	7,20000
26	TMAS	2017	414.746.140.998	818.827.483.785	0,51000
		2018	411.249.000.000	956.341.000.000	0,43000
		2019	518.941.000.000	982.055.000.000	0,53000
		2020	410.184.000.000	902.798.000.000	0,45000
		2021	1.138.374.000.000	997.061.000.000	1,14000
27	TPMA	2017	213.396.328.089	359.985.541.829	0,59000
		2018	266.767.129.472	360.816.331.775	0,74000
		2019	285.656.887.562	339.114.957.048	0,84000
		2020	275.463.498.209	251.891.719.191	1,09000

		2021	311.286.664.238	227.494.499.306	1,37000	
28	WEHA	2017	22.665.390.442	53.152.285.722	0,43000	
		2018	22.696.768.887	56.398.943.588	0,40000	
		2019	20.607.998.968	39.953.268.587	0,52000	
		2020	11.358.991.009	30.824.345.288	0,37000	
		2021	12.590.158.246	29.778.574.584	0,42000	
29	WINS	2017	477.760.669.754	736.909.450.011	0,65000	
		2018	513.782.683.250	832.851.459.626	0,62000	
		2019	534.053.435.045	907.121.289.060	0,59000	
		2020	674.469.707.594	535.631.788.692	1,26000	
		2021	641.037.549.380	290.204.039.601	2,21000	
30	ZBRA	2017	1.358.592.894	11.378.076.773	0,12000	
		2018	1.080.365.641	11.405.628.210	0,09000	
		2019	975.680.877	12.419.453.735	0,08000	
		2020	1.220.764.274	14.884.098.201	0,08000	
		2021	2.608.944.198.401	1.735.974.490.913	1,50000	
<b>TOTAL</b>		<b>156.984.564.495.892</b>	<b>373.297.754.752.891</b>	<b>811</b>		
<b>RATA-RATA</b>		<b>1.046.563.763.306</b>	<b>2.488.651.698.353</b>	<b>5</b>		

## RATA-RATA PERTAHUN LIKUIDITAS

NO	LIKUIDITAS				
	KODE	2017	2018	2019	2020
1	ASSA	0,43	0,47	0,53	0,44
2	BBRM	0,08	0,83	0,93	0,35
3	BIRD	1,77	1,74	1,25	1,94
4	BLTA	0,72	0,62	0,55	5,23
5	BULL	1	1,32	1,54	1
6	CASS	1,33	1,13	0,81	0,63
7	CMPP	0,26	0,16	0,47	0,03
8	GIAA	0,51	0,35	0,35	0,12
9	HITS	0,98	0,85	0,72	0,58
10	IATA	0,44	0,42	0,25	0,21
11	INDX	154,09	421,99	3,97	8,3
12	KARW	0,1	0,11	0,06	0,09
13	LEAD	0,89	0,69	1,39	3,24
14	LRNA	1,39	1,65	2,28	0,8
15	MBSS	6,01	4,3	3,71	2,11
16	MIRA	2,42	4,69	1,59	1,17
17	NELY	6,04	6,04	5,78	6,72
18	PTIS	0,5	0,73	0,96	0,62
19	RIGS	1,4	2,39	0,71	1,41
20	SAFE	0,54	0,19	0,13	0,11
21	SDMU	1,07	1,04	0,58	0,3
22	SMDR	1,13	1,1	1,27	1,29
23	SOCI	0,8	2,54	2,88	2,57
24	SHIP	4,58	4,93	6,14	5,92
25	TAXI	0,85	0,31	0,29	0,27
26	TMAS	0,51	0,43	0,53	0,45
27	TPMA	0,59	0,74	0,84	1,09
28	WEHA	0,43	0,4	0,52	0,37
29	WINS	0,65	0,62	0,59	1,26
30	ZBRA	0,12	0,09	0,08	0,08
<b>TOTAL</b>		<b>191,63</b>	<b>462,87</b>	<b>41,70</b>	<b>48,70</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>6,39</b>	<b>15,43</b>	<b>1,39</b>	<b>1,62</b>
					<b>2,20</b>

Lampiran 4 Perhitungan pertumbuhan perusahaan menggunakan rumus *Asset Growth*

No	Kode	Tahun	Total Ekuitas	Total A. Tahun Lalu	Total A. Tahun Lalu	AG(%)
			2	2	3	(1-2):(3)
1	ASSA	2017	985.809.663.441	3.029.807.463.353	3.029.807.463.353	-0,67000
		2018	1.138.411.931.126	3.307.396.918.555	3.307.396.918.555	0,66000
		2019	1.338.152.253.649	4.062.536.132.739	4.062.536.132.739	0,67000
		2020	1.439.319.915.699	4.849.223.630.042	4.849.223.630.042	-0,70000
		2021	2.178.064.907.320	5.170.895.098.267	5.170.895.098.267	0,58000
2	BBRM	2017	461.012.045.413	2.107.273.815.801	2.107.273.815.801	-0,78000
		2018	341.307.793.544	1.438.560.257.054	1.438.560.257.054	0,76000
		2019	273.984.027.377	1.287.588.916.341	1.287.588.916.341	0,79000
		2020	108.048.220.245	1.164.459.376.364	1.164.459.376.364	-0,91000
		2021	121.791.323.871	559.149.310.629	559.149.310.629	0,78000
3	BIRD	2017	4.930.925.000.000	7.300.612.000.000	7.300.612.000.000	-0,32000
		2018	5.265.161.000.000	6.516.487.000.000	6.516.487.000.000	0,19000
		2019	5.408.102.000.000	6.955.157.000.000	6.955.157.000.000	0,22000
		2020	5.235.523.000.000	7.424.304.000.000	7.424.304.000.000	-0,29000
		2021	5.147.579.000.000	7.253.114.000.000	7.253.114.000.000	0,29000
4	BLTA	2017	444.109.289.495	1.409.015.135.588	1.409.015.135.588	0,68000
		2018	435.256.219.818	1.188.535.080.600	1.188.535.080.600	0,63000
		2019	460.568.267.271	1.072.047.382.592	1.072.047.382.592	0,57000
		2020	419.436.111.276	1.012.908.457.040	1.012.908.457.040	-0,59000
		2021	481.883.546.750	992.781.258.872	992.781.258.872	0,51000
5	BULL	2017	871.650.290.700	3.587.517.559.521	3.587.517.559.521	0,76000
		2018	2.912.203.809.491	4.673.861.044.241	4.673.861.044.241	-0,38000
		2019	4.252.113.515.223	4.958.083.687.725	4.958.083.687.725	-0,14000
		2020	5.259.410.038.166	8.276.696.875.629	8.276.696.875.629	-0,36000
		2021	1.670.439.001.928	12.441.184.935.386	12.441.184.935.386	0,87000
6	CASS	2017	798.831.533.000	1.791.336.526	1.791.336.526	1,94000
		2018	766.888.000.000	1.907.034.830.000	1.907.034.830.000	1,60000
		2019	589.042.000.000	1.942.366.000.000	1.942.366.000.000	-0,70000
		2020	454.205.000.000	1.612.441.000.000	1.612.441.000.000	-0,72000
		2021	583.716.000.000	1.484.888.000.000	1.484.888.000.000	0,61000
7	CMPP	2017	37.074.862.680	3.504.893.924.861	3.504.893.924.861	0,99000
		2018	-802.175.359.354	3.091.133.957.757	3.091.133.957.757	-1,26000
		2019	202.127.259.325	2.845.045.212.353	2.845.045.212.353	0,93000
		2020	-2.910.411.800.365	2.613.070.074.932	2.613.070.074.932	-2,11000
		2021	-5.205.078.080.169	6.080.516.085.752	6.080.516.085.752	1,86000
8	GIAA	2017	14.085.943.464.600	56.158.848.869.445	56.158.848.869.445	0,75000
		2018	9.613.413.407.178	56.545.345.343.372	56.545.345.343.372	-0,83000
		2019	10.827.719.248.721	62.438.086.652.477	62.438.086.652.477	0,83000
		2020	-29.194.910.823.299	66.948.756.342.237	66.948.756.342.237	-1,44000
		2021	-91.806.702.247.733	162.124.850.605.378	162.124.850.605.378	1,57000
9	HITS	2017	623.789.883.108	2.480.516.581.662	2.480.516.581.662	1,75000
		2018	801.571.854.542	2.637.858.223.508	2.637.858.223.508	-0,70000

		2019	945.663.033.830	2.965.416.737.945	2.965.416.737.945	0,68000
		2020	1.021.885.952.882	3.062.914.788.339	3.062.914.788.339	-0,67000
		2021	954.573.981.732	3.350.326.008.204	3.350.326.008.204	0,72000
10	IATA	2017	662.690.872.557	1.416.866.710.613	1.416.866.710.613	10,5300
		2018	576.997.290.702	1.168.312.109.895	1.168.312.109.895	-0,51000
		2019	537.936.144.449	1.028.387.877.395	1.028.387.877.395	0,48000
		2020	225.058.730.526	918.077.387.819	918.077.387.819	-0,75000
		2021	-1.658.255.440.023	809.729.499.002	809.729.499.002	1,05000
11	INDX	2017	108.418.160.667	162.412.706.550	162.412.706.550	0,33000
		2018	53.662.479.698	109.923.503.603	109.923.503.603	-0,51000
		2019	54.639.923.365	54.006.045.967	54.006.045.967	0,01000
		2020	545.858.051.663	61.122.301.890	61.122.301.890	7,93000
		2021	53.567.005.765	62.664.013.184	62.664.013.184	-0,15000
12	KARW	2017	-512.973.830.534	369.498.907.103	369.498.907.103	2,39000
		2018	-502.160.368.847	381.981.761.942	381.981.761.942	-2,31000
		2019	-510.555.566.462	374.682.238.812	374.682.238.812	2,36000
		2020	-509.518.055.687	314.305.016.729	314.305.016.729	-2,62000
		2021	-518.272.092.293	313.256.477.237	313.256.477.237	-2,65000
13	LEAD	2017	1.425.655.065.461	3.338.728.140.290	3.338.728.140.290	1,57000
		2018	742.422.080.579	3.048.367.459.851	3.048.367.459.851	-0,76000
		2019	608.870.838.776	2.353.989.881.313	2.353.989.881.313	0,74000
		2020	567.724.979.525	2.267.908.310.997	2.267.908.310.997	-0,75000
		2021	528.822.487.526	2.122.264.065.978	2.122.264.065.978	-0,75000
14	LRNA	2017	211.881.509.898	308.709.926.719	308.709.926.719	0,31000
		2018	268.044.810.814	257.078.590.718	257.078.590.718	0,04000
		2019	261.174.167.488	312.059.443.277	312.059.443.277	0,16000
		2020	218.155.849.825	302.636.796.677	302.636.796.677	0,28000
		2021	192.031.335.104	270.508.602.770	270.508.602.770	-0,29000
15	MBSS	2017	2.822.898.683.430	3.914.452.380.479	3.914.452.380.479	0,28000
		2018	2.575.180.717.578	3.607.674.237.720	3.607.674.237.720	0,29000
		2019	2.582.595.245.885	3.601.740.968.280	3.601.740.968.280	0,28000
		2020	2.356.077.509.258	3.277.593.903.465	3.277.593.903.465	0,28000
		2021	2.540.917.003.118	2.927.854.806.030	2.927.854.806.030	-0,13000
16	MIRA	2017	228.539.944.408	400.014.977.533	400.014.977.533	-0,43000
		2018	224.316.166.520	373.572.552.145	373.572.552.145	1,40000
		2019	234.557.407.552	320.777.602.224	320.777.602.224	0,27000
		2020	215.353.920.521	351.483.053.912	351.483.053.912	0,39000
		2021	203.249.964.314	317.031.964.534	317.031.964.534	-0,36000
17	NELY	2017	385.077.162.794	409.484.780.079	409.484.780.079	-0,36000
		2018	423.384.891.038	373.572.552.145	373.572.552.145	0,13000
		2019	462.031.414.941	320.777.602.224	320.777.602.224	0,44000
		2020	496.749.611.556	351.483.053.912	351.483.053.912	0,41000
		2021	491.922.751.467	317.031.964.534	317.031.964.534	0,55000
18	PTIS	2017	244.249.855.070	666.805.215.069	666.805.215.069	-0,63000
		2018	246.586.786.110	600.089.515.862	600.089.515.862	-0,59000
		2019	249.702.488.816	569.683.523.399	569.683.523.399	-0,35000

		2020	250.008.167.588	542.644.880.715	542.644.880.715	-0,54000
		2021	252.742.057.313	531.019.651.365	531.019.651.365	-0,52000
19	RIGS	2017	914.540.520.348	1.514.290.474.935	1.514.290.474.935	-0,40000
		2018	809.916.401.196	1.357.008.243.917	1.357.008.243.917	-0,40000
		2019	688.169.868.341	1.129.752.665.087	1.129.752.665.087	1,39000
		2020	669.245.506.524	844.218.746.217	844.218.746.217	-0,21000
		2021	588.164.798.246	733.915.423.805	733.915.423.805	0,20000
20	SAFE	2017	-40.050.898.906	9.449.082.799	9.449.082.799	-5,24000
		2018	-60.623.120.392	48.249.732.973	48.249.732.973	2,26000
		2019	-51.502.854.672	347.841.814.370	347.841.814.370	1,15000
		2020	-68.918.020.573	357.452.208.844	357.452.208.844	1,19000
		2021	-68.235.125.158	322.122.601.640	322.122.601.640	-1,21000
21	SDMU	2017	222.576.901.482	436.204.840.797	436.204.840.797	-0,49000
		2018	85.607.711.572	385.446.175.528	385.446.175.528	0,78000
		2019	51.205.422.435	255.711.905.396	255.711.905.396	-0,80000
		2020	7.736.850.426	217.821.047.351	217.821.047.351	0,96000
		2021	-1.894.771.610	177.182.837.855	177.182.837.855	0,01000
22	SMDR	2017	4.597.548.768.540	8.593.042.821.048	8.593.042.821.048	-0,46000
		2018	4.607.306.147.934	8.846.828.880.152	8.846.828.880.152	0,48000
		2019	3.708.622.067.787	9.012.155.854.023	9.012.155.854.023	-0,59000
		2020	3.632.721.941.552	7.771.568.189.207	7.771.568.189.207	0,53000
		2021	5.736.588.244.412	8.626.802.775.570	8.626.802.775.570	-0,34000
23	SOCI	2017	4.726.889.369.402	8.359.473.436.965	8.359.473.436.965	-0,43000
		2018	4.916.547.030.245	8.814.606.079.356	8.814.606.079.356	0,44000
		2019	5.041.139.482.953	10.065.243.129.134	10.065.243.129.134	-0,50000
		2020	5.423.046.868.670	10.340.786.352.645	10.340.786.352.645	0,48000
		2021	5.521.083.357.857	9.910.178.000.793	9.910.178.000.793	-0,44000
24	SHIP	2017	1.059.887.425.748	1.522.317.938.463	1.522.317.938.463	-0,30000
		2018	1.464.448.953.146	2.714.557.931.726	2.714.557.931.726	0,46000
		2019	1.717.755.638.697	3.515.946.264.810	3.515.946.264.810	-0,51000
		2020	2.027.130.788.876	3.603.475.496.975	3.603.475.496.975	0,44000
		2021	2.266.704.588.141	4.425.969.759.246	4.425.969.759.246	-0,49000
25	TAXI	2017	246.512.696.000	2.557.262.840	2.557.262.840	2,40000
		2018	-584.587.091.000	2.010.013.010.000	2.010.013.010.000	1,29000
		2019	-454.062.549.000	1.269.024.960.000	1.269.024.960.000	-1,36000
		2020	-520.326.619.000	479.265.331.000	479.265.331.000	2,09000
		2021	76.068.261.000	243.302.339.000	243.302.339.000	-0,69000
26	TMAS	2017	1.022.944.320.320	2.525.662.339.789	2.525.662.339.789	-0,59000
		2018	1.069.415.000.000	2.918.378.214.457	2.918.378.214.457	0,63000
		2019	1.183.157.000.000	2.837.426.000.000	2.837.426.000.000	-0,58000
		2020	1.210.945.000.000	3.266.151.000.000	3.266.151.000.000	0,63000
		2021	1.542.050.000.000	3.837.040.000.000	3.837.040.000.000	-0,60000
27	TPMA	2017	1.054.785.577.325	1.821.316.959.158	1.821.316.959.158	-0,42000
		2018	1.136.446.855.898	1.728.263.226.281	1.728.263.226.281	0,34000
		2019	1.187.898.495.242	1.675.005.987.627	1.675.005.987.627	1,29000
		2020	1.157.019.860.651	1.677.383.472.492	1.677.383.472.492	0,31000

		2021	1.157.947.955.735	1.559.064.917.309	1.559.064.917.309	-0,26000	
28	WEHA	2017	152.404.630.729	304.957.257.737	304.957.257.737	-0,50000	
		2018	152.922.445.170	300.003.474.668	300.003.474.668	-0,49000	
		2019	151.868.100.767	331.404.130.533	331.404.130.533	2,54000	
		2020	117.997.020.822	269.602.629.189	269.602.629.189	0,56000	
		2021	1.089.500.602.451	239.784.904.490	239.784.904.490	3,54000	
29	WINS	2017	3.025.297.547.559	6.030.282.001.464	6.030.282.001.464	-0,50000	
		2018	2.571.838.881.098	5.086.428.082.911	5.086.428.082.911	0,49000	
		2019	2.332.538.786.340	4.132.317.142.013	4.132.317.142.013	-0,44000	
		2020	2.109.795.936.129	3.722.473.339.988	3.722.473.339.988	0,43000	
		2021	2.313.410.438.336	3.310.318.841.445	3.310.318.841.445	-0,30000	
30	ZBRA	2017	-7.520.958.089	10.579.213.425	10.579.213.425	1,71000	
		2018	-7.847.259.572	5.445.490.151	5.445.490.151	2,44000	
		2019	9.086.335.053	5.224.504.957	5.224.504.957	0,74000	
		2020	-10.623.656.632	5.577.552.029	5.577.552.029	2,90000	
		2021	1.368.852.959.568	6.686.186.529	6.686.186.529	2,73000	
<b>TOTAL</b>		<b>71.134.543.958.402</b>	<b>757.608.124.356.135</b>	<b>757.608.124.356.135</b>		<b>45</b>	
<b>RATA-RATA</b>		<b>474.230.293.056</b>	<b>5.050.720.829.041</b>	<b>5.050.720.829.041</b>		<b>0,3</b>	

## RATA-RATA PERTAHUN PERTUMBUHAN PERUSAHAAN

NO	PERTUMBUHAN PERUSAHAAN				
	KODE	2017	2018	2019	2020
1	ASSA	-0,67	0,66	0,67	-0,7
2	BBRM	-0,78	0,76	0,79	-0,91
3	BIRD	-0,32	0,19	0,22	-0,29
4	BLTA	0,68	0,63	0,57	-0,59
5	BULL	0,76	-0,38	-0,14	-0,36
6	CASS	1,94	1,6	-0,7	-0,72
7	CMPP	0,99	-1,26	0,93	-2,11
8	GIAA	0,75	-0,83	0,83	-1,44
9	HITS	1,75	-0,7	0,68	-0,67
10	IATA	10,53	-0,51	0,48	-0,75
11	INDX	0,33	-0,51	0,01	7,93
12	KARW	2,39	-2,31	2,36	-2,62
13	LEAD	1,57	-0,76	0,74	-0,75
14	LRNA	0,31	0,04	0,16	0,28
15	MBSS	0,28	0,29	0,28	0,28
16	MIRA	-0,43	1,4	0,27	0,39
17	NELY	-0,36	0,13	0,44	0,41
18	PTIS	-0,63	-0,59	-0,35	-0,54
19	RIGS	-0,4	-0,4	1,39	-0,21
20	SAFE	-5,24	2,26	1,15	1,19
21	SDMU	-0,49	0,78	-0,8	0,96
22	SMDR	-0,46	0,48	-0,59	0,53
23	SOCI	-0,43	0,44	-0,5	0,48
24	SHIP	-0,3	0,46	-0,51	0,44
25	TAXI	2,4	1,29	-1,36	2,09
26	TMAS	-0,59	0,63	-0,58	0,63
27	TPMA	-0,42	0,34	1,29	0,31
28	WEHA	-0,5	-0,49	2,54	0,56
29	WINS	-0,5	0,49	-0,44	0,43
30	ZBRA	1,71	2,44	0,74	2,9
<b>TOTAL</b>		<b>13,87</b>	<b>6,57</b>	<b>10,57</b>	<b>7,15</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>0,46</b>	<b>0,22</b>	<b>0,35</b>	<b>0,24</b>
					<b>0,22</b>

Lampiran 5 Perhitungan profitabilitas menggunakan rumus *Return On Asset* (ROA)

No	Kode	Tahun	Laba Bersih	Total Asset	ROA (%)
			1	2	(1:2)
1	ASSA	2017	105.963.128.163	3.307.396.918.555	1,03000
		2018	140.169.267.685	4.062.536.132.739	1,03000
		2019	86.688.466.908	4.849.223.630.042	1,02000
		2020	34.194.282.938	5.170.895.098.267	1,01000
		2021	76.883.921.392	5.888.311.145.825	1,01000
2	BBRM	2017	-578.096.375.976	1.438.560.257.054	-1,40000
		2018	-119.704.251.870	127.090.300.210	-1,94000
		2019	-67.323.766.167	119.654.569.206	-0,56000
		2020	-165.935.807.132	60.645.183.360	-2,74000
		2021	11.771.697.924	51.618.078.060	0,23000
3	BIRD	2017	421.735.000.000	6.516.487.000.000	1,06000
		2018	462.544.000.000	6.955.157.000.000	1,07000
		2019	305.462.000.000	7.424.304.000.000	0,04000
		2020	-172.579.000.000	7.253.114.000.000	-0,02000
		2021	2.625.000.000	6.598.137.000.000	1,01000
4	BLTA	2017	-162.256.588.074	99.930.572.737	-1,62000
		2018	-58.187.916.581	85.524.246.546	-0,68000
		2019	25.312.047.453	74.218.817.553	0,34000
		2020	-41.132.155.995	77.079.444.820	-0,53000
		2021	62.447.435.474	77.318.785.427	0,81000
5	BULL	2017	504.727.881.210	308.702.921.027	1,63000
		2018	222.472.240.956	274.771.927.342	0,81000
		2019	544.391.249.504	540.789.578.028	1,01000
		2020	826.336.417.851	965.504.328.800	-0,86000
		2021	-3.680.124.479.105	991.855.816.233	-3,71000
6	CASS	2017	296.458.244.000	1.907.034.830.000	0,16000
		2018	180.748.000.000	1.942.366.000.000	1,09000
		2019	-18.177.000.000	1.612.441.000.000	-0,01000
		2020	-69.215.000.000	1.484.888.000.000	-0,05000
		2021	150.875.000.000	1.575.065.000.000	0,10000
7	CMPP	2017	-433.726.586.003	3.091.133.957.757	1,14000
		2018	-849.408.654.660	2.845.045.212.353	-1,30000
		2019	-143.141.063.904	2.613.070.074.932	-0,05000
		2020	-2.802.871.323.234	6.080.516.085.752	-0,46000
		2021	-2.294.666.279.804	5.149.094.524.206	-0,45000
8	GIAA	2017	-2.334.492.852.615	5.699.684.775.181	1,41000
		2018	-3.904.848.817.128	7.094.618.522.446	2,55000
		2019	1.376.012.661.597	7.541.071.770.777	0,18000
		2020	-37.659.145.967.919	25.720.669.401.080	-1,46000
		2021	-62.544.208.227.984	26.884.969.056.575	-2,33000
9	HITS	2017	147.061.450.179	270.365.434.933	2,54000
		2018	182.859.298.241	290.615.219.108	0,63000
		2019	196.319.231.294	284.498.438.811	0,69000

		2020	110.426.967.252	313.031.107.900	0,35000
		2021	-258.470.018.321	323.466.743.157	-0,80000
10	IATA	2017	-113.932.356.300	67.873.816.892	-1,68000
		2018	-85.693.581.855	60.624.019.430	-1,41000
		2019	-77.629.275.801	51.080.175.060	-1,52000
		2020	-103.307.389.511	78.602.040.020	-1,31000
		2021	37.297.242.707	428.459.408.986	0,09000
11	INDX	2017	57.873.874.185	109.923.503.603	1,53000
		2018	-54.755.680.968	54.006.045.967	-1,01000
		2019	977.443.667	61.122.301.890	1,02000
		2020	-51.871.702	62.664.013.184	1,20000
		2021	-1.021.045.898	65.165.122.716	-0,02000
12	KARW	2017	38.125.823.904	120.137.461.650	1,32000
		2018	10.813.461.687	117.764.359.406	1,09000
		2019	-8.395.197.615	110.837.810.220	-0,08000
		2020	1.037.510.775	110.612.262.920	0,01000
		2021	-8.754.036.606	106.115.834.558	-0,08000
13	LEAD	2017	-288.448.370.028	217.830.414.927	-1,32000
		2018	-683.186.751.419	216.441.637.342	-3,16000
		2019	-133.551.241.803	222.927.467.067	1,60000
		2020	-39.946.553.892	208.989.315.140	-0,19000
		2021	-38.902.491.999	204.994.455.990	-0,19000
14	LRNA	2017	-38.469.826.879	257.078.590.718	1,15000
		2018	55.397.406.512	312.059.443.277	0,18000
		2019	-6.870.643.326	302.636.796.677	1,20000
		2020	-43.018.317.663	270.508.602.770	1,16000
		2021	-26.124.514.721	239.333.983.354	-0,11000
15	MBSS	2017	-138.946.387.986	105.347.062.860	-1,32000
		2018	-244.398.111.678	137.872.189.672	-1,77000
		2019	25.445.128.307	93.388.059.609	1,27000
		2020	-223.264.280.138	76.868.665.900	-2,90000
		2021	184.839.493.860	17.243.374.100	10,7200
16	MIRA	2017	-17.958.992.751	373.572.552.145	1,05000
		2018	-4.223.777.888	320.777.602.224	-1,10000
		2019	10.241.241.032	351.483.053.912	1,03000
		2020	-19.203.487.031	317.031.964.534	1,60000
		2021	-12.103.956.207	301.506.104.882	-0,04000
17	NELY	2017	24.147.442.521	416.286.581.960	1,06000
		2018	52.332.718.244	474.345.474.753	0,11000
		2019	53.921.523.903	527.467.886.738	1,10000
		2020	44.943.196.615	568.048.326.214	1,08000
		2021	51.923.139.911	552.781.459.611	0,09000
18	PTIS	2017	-6.846.339.024	47.767.368.528	2,14000
		2018	2.336.931.041	43.393.512.086	0,05000
		2019	3.115.702.706	39.363.128.631	1,08000
		2020	305.678.772	37.778.656.100	1,10000

		2021	2.733.889.725	40.488.804.945	0,07000
19	RIGS	2017	-72.333.598.428	59.396.261.008	1,22000
		2018	33.337.347.309	42.955.614.158	0,78000
		2019	38.054.993.697	20.968.532.457	-1,81000
		2020	19.130.631.881	8.694.102.220	2,20000
		2021	-72.452.029.419	7.126.417.864	-10,1700
20	SAFE	2017	-7.630.324.505	48.249.732.973	-0,16000
		2018	-20.572.221.486	347.841.814.370	1,30000
		2019	9.120.265.720	357.452.208.844	1,03000
		2020	-17.415.165.902	322.122.601.640	1,05000
		2021	682.895.415	298.604.232.055	1,10000
21	SDMU	2017	-38.738.937.568	385.446.175.528	-1,10000
		2018	-25.868.462.105	255.711.905.396	-1,10000
		2019	-35.502.289.137	217.821.047.351	1,16000
		2020	-43.468.572.009	177.182.837.855	-0,25000
		2021	-9.631.622.036	169.199.466.266	-0,06000
22	SMDR	2017	192.512.911.532	570.416.823.741	1,34000
		2018	49.759.602.764	591.593.405.004	1,08000
		2019	-838.066.810.676	545.944.442.391	-1,54000
		2020	-36.733.455.896	671.394.847.740	1,05000
		2021	2.166.781.722.557	904.177.297.903	2,40000
23	SOCL	2017	320.764.704.561	548.728.801.303	-1,58000
		2018	204.390.899.843	691.495.705.804	1,30000
		2019	139.300.569.072	712.121.861.496	1,20000
		2020	408.312.493.218	603.241.481.940	0,68000
		2021	98.036.489.187	529.021.903.366	0,19000
24	SHIP	2017	195.723.785.754	222.120.422.652	0,33000
		2018	217.895.924.421	275.526.376.822	1,79000
		2019	296.554.401.896	253.387.134.795	-1,17000
		2020	343.021.001.054	322.495.405.820	1,06000
		2021	311.371.528.262	352.885.088.108	0,88000
25	TAXI	2017	-490.200.118.000	2.010.013.010.000	-1,24000
		2018	-831.099.787.000	1.269.024.960.000	1,65000
		2019	-269.475.458.000	479.265.331.000	0,56000
		2020	-53.221.960.000	243.302.339.000	-0,22000
		2021	188.614.656.000	91.040.495.000	2,07000
26	TMAS	2017	51.652.102.784	2.918.378.214.457	1,02000
		2018	46.471.000.000	2.837.426.000.000	1,02000
		2019	107.717.000.000	3.266.151.000.000	1,03000
		2020	48.254.000.000	3.837.040.000.000	1,01000
		2021	705.846.000.000	4.051.811.000.000	0,17000
27	TPMA	2017	71.417.929.433	90.406.583.134	0,79000
		2018	116.319.547.638	72.331.192.162	1,61000
		2019	125.632.142.181	65.772.864.069	-1,91000
		2020	32.542.438.257	54.050.182.320	1,60000
		2021	60.906.480.296	44.847.730.081	1,36000

28	WEHA	2017	49.411.247.342	300.003.474.668	0,16000	
		2018	2.938.810.964	331.404.130.533	1,20000	
		2019	3.932.883.036	269.602.629.189	0,01000	
		2020	-33.871.079.945	239.784.904.490	1,14000	
		2021	-9.496.415.371	222.474.205.879	-0,04000	
29	WINS	2017	-600.316.250.657	276.682.991.568	-0,17000	
		2018	-535.648.587.201	209.580.055.940	2,56000	
		2019	-250.826.366.165	186.767.685.855	-1,34000	
		2020	-214.022.065.037	161.396.044.640	-1,33000	
		2021	9.541.823.571	85.116.223.795	0,11000	
30	ZBRA	2017	472.030.604	5.445.490.151	-0,09000	
		2018	-326.300.483	5.224.504.957	-0,06000	
		2019	-1.239.075.481	5.577.552.029	-0,22000	
		2020	-1.537.321.579	6.686.186.529	-0,23000	
		2021	44.075.855.227	3.173.972.718.466	0,01000	
<b>TOTAL</b>		<b>-111.443.619.031.679</b>	<b>212.266.976.268.749</b>	<b>35</b>		
<b>RATA-RATA</b>		<b>-742.957.460.211</b>	<b>1.415.113.175.125</b>	<b>0,2</b>		

## RATA-RATA PERTAHUN PROFITABILITAS

NO	PROFITABILITAS					
	KODE	2017	2018	2019	2020	2021
1	ASSA	1,03	1,03	1,02	1,01	1,01
2	BBRM	-1,4	-1,94	-0,56	-2,74	0,23
3	BIRD	1,06	1,07	0,04	-0,02	1,01
4	BLTA	-1,62	-0,68	0,34	-0,53	0,81
5	BULL	1,63	0,81	1,01	-0,86	-3,71
6	CASS	0,16	1,09	-0,01	-0,05	0,1
7	CMPP	1,14	-1,3	-0,05	-0,46	-0,45
8	GIAA	1,41	2,55	0,18	-1,46	-2,33
9	HITS	2,54	0,63	0,69	0,35	-0,8
10	IATA	-1,68	-1,41	-1,52	-1,31	0,09
11	INDX	1,53	-1,01	1,02	1,2	-0,02
12	KARW	1,32	1,09	-0,08	0,01	-0,08
13	LEAD	-1,32	-3,16	1,6	-0,19	-0,19
14	LRNA	1,15	0,18	1,2	1,16	-0,11
15	MBSS	-1,32	-1,77	1,27	-2,9	10,72
16	MIRA	1,05	-1,1	1,03	1,6	-0,04
17	NELY	1,06	0,11	1,1	1,08	0,09
18	PTIS	2,14	0,05	1,08	1,1	0,07
19	RIGS	1,22	0,78	-1,81	2,2	-10,17
20	SAFE	-0,16	1,3	1,03	1,05	1,1
21	SDMU	-1,1	-1,1	1,16	-0,25	-0,06
22	SMDR	1,34	1,08	-1,54	1,05	2,4
23	SOCI	-1,58	1,3	1,2	0,68	0,19
24	SHIP	0,33	1,79	-1,17	1,06	0,88
25	TAXI	-1,24	1,65	0,56	-0,22	2,07
26	TMAS	1,02	1,02	1,03	1,01	0,17
27	TPMA	0,79	1,61	-1,91	1,6	1,36

28	WEHA	0,16	1,2	0,01	1,14	-0,04
29	WINS	-0,17	2,56	-1,34	-1,33	0,11
30	ZBRA	-0,09	-0,06	-0,22	-0,23	0,01
<b>TOTAL</b>		<b>10,40</b>	<b>9,37</b>	<b>6,36</b>	<b>4,75</b>	<b>4,42</b>
<b>RATA-RATA</b>		<b>0,35</b>	<b>0,31</b>	<b>0,21</b>	<b>0,16</b>	<b>0,15</b>

## Lampiran 6 Hasil Olahan Data

No	Kode	Tahun	DER	NWC	CR	AG	ROA
			X1	X2	X3	X4	Y
1	ASSA	2017	2,36000	-3,68000	0,43000	-0,67000	1,03000
		2018	2,57000	-3,04000	0,47000	0,66000	1,03000
		2019	2,62000	-3,96000	0,53000	0,67000	1,02000
		2020	2,59000	-2,66000	0,44000	-0,70000	1,01000
		2021	1,70000	40,31000	1,08000	0,58000	1,01000
2	BBRM	2017	2,12000	-0,40000	0,08000	-0,78000	-1,40000
		2018	2,77000	-13,50000	0,83000	0,76000	-1,94000
		2019	3,25000	30,17000	0,93000	0,79000	-0,56000
		2020	4,17000	-0,78000	0,35000	-0,91000	-2,74000
		2021	3,15000	-0,79000	0,49000	0,78000	0,23000
3	BIRD	2017	0,32000	12,54000	1,77000	-0,32000	1,06000
		2018	0,32000	9,24000	1,74000	0,19000	1,07000
		2019	0,37000	21,85000	1,25000	0,22000	0,04000
		2020	0,39000	3,40000	1,94000	-0,29000	-0,02000
		2021	0,28000	2,77000	2,42000	0,29000	1,01000
4	BLTA	2017	1,68000	-6,17000	0,72000	0,68000	-1,62000
		2018	1,46000	-5,06000	0,62000	0,63000	-0,68000
		2019	1,20000	-4,61000	0,55000	0,57000	0,34000
		2020	1,37000	0,34000	5,23000	-0,59000	-0,53000
		2021	-4,41000	0,33000	6,57000	0,51000	0,81000
5	BULL	2017	2,64000	247,31000	1,00000	0,76000	1,63000
		2018	0,70000	4,24000	1,32000	-0,38000	0,81000
		2019	0,95000	2,17000	1,54000	-0,14000	1,01000
		2020	1,37000	1,24400	1,00000	-0,36000	-0,86000
		2021	-4,41000	-1,28000	0,39000	0,87000	-3,71000
6	CASS	2017	1,39000	9,90000	1,33000	1,94000	0,16000
		2018	1,53000	21,61000	1,13000	1,60000	1,09000
		2019	1,74000	-14,05000	0,81000	-0,70000	-0,01000
		2020	2,27000	-3,91000	0,63000	-0,72000	-0,05000
		2021	-1,70000	-9,72000	0,83000	0,61000	0,10000
7	CMPP	2017	82,3800	-2,38000	0,26000	0,99000	1,14000
		2018	-4,55000	-1,80000	0,16000	-1,26000	-1,30000
		2019	11,9300	-6,32000	0,47000	0,93000	-0,05000
		2020	-3,09000	-0,34000	0,03000	-2,11000	-0,46000
		2021	-1,99000	-0,10000	0,03000	1,86000	-0,45000
8	GIAA	2017	3,01000	-4,47000	0,51000	0,75000	1,41000
		2018	5,49000	-2,19000	0,35000	-0,83000	2,55000
		2019	5,18000	2,15000	0,35000	0,83000	0,18000
		2020	-6,55000	-0,40000	0,12000	-1,44000	-1,46000
		2021	-2,18000	0,24000	0,05000	1,57000	-2,33000
9	HITS	2017	3,23000	-105,70000	0,98000	1,75000	2,54000
		2018	2,70000	-12,08000	0,85000	-0,70000	0,63000

		2019	2,24000	-6,85000	0,72000	0,68000	0,69000
		2020	2,28000	-3,18000	0,58000	-0,67000	0,35000
		2021	2,52000	-9,86000	0,83000	0,72000	-0,80000
10	IATA	2017	0,76000	-1,14000	0,44000	10,5300	-1,68000
		2018	0,78000	-1,37000	0,42000	-0,51000	-1,41000
		2019	0,71000	-0,90000	0,25000	0,48000	-1,52000
		2020	2,60000	-0,37000	0,21000	-0,75000	-1,31000
		2021	-1,92000	-0,11000	0,15000	1,05000	0,09000
11	INDX	2017	0,01000	0,03000	154,090	0,33000	1,53000
		2018	0,01000	0,10000	421,990	-0,51000	-1,01000
		2019	0,12000	0,26000	3,97000	0,01000	1,02000
		2020	0,01000	0,39000	8,30000	7,93000	1,20000
		2021	0,22000	0,37000	6,02000	-0,15000	-0,02000
12	KARW	2017	-1,74000	-0,15000	0,10000	2,39000	1,32000
		2018	-1,75000	-0,12000	0,11000	-2,31000	1,09000
		2019	-1,62000	-0,07000	0,06000	2,36000	-0,08000
		2020	-1,61000	-0,09000	0,09000	-2,62000	0,01000
		2021	-1,52000	-0,06000	0,08000	-2,65000	-0,08000
13	LEAD	2017	1,14000	-13,89000	0,89000	1,57000	-1,32000
		2018	2,17000	-3,69000	0,69000	-0,76000	-3,16000
		2019	2,72000	4,36000	1,39000	0,74000	1,60000
		2020	2,74000	1,88000	3,24000	-0,75000	-0,19000
		2021	2,88000	1,73000	3,32000	-0,75000	-0,19000
14	LRNA	2017	0,21000	9,61000	1,39000	0,31000	1,15000
		2018	0,16000	77,97000	1,65000	0,04000	0,18000
		2019	0,16000	5,84000	2,28000	0,16000	1,20000
		2020	0,24000	-13,36000	0,80000	0,28000	1,16000
		2021	0,25000	58,40000	1,01000	-0,29000	-0,11000
15	MBSS	2017	0,28000	1,56000	6,01000	0,28000	-1,32000
		2018	0,40000	1,59000	4,30000	0,29000	-1,77000
		2019	0,27000	1,84000	3,71000	0,28000	1,27000
		2020	0,24000	1,94000	2,11000	0,28000	-2,90000
		2021	0,05000	1,91000	7,42000	-0,13000	10,7200
16	MIRA	2017	0,63000	1,37000	2,42000	-0,43000	1,05000
		2018	0,43000	1,25000	4,69000	1,40000	-1,10000
		2019	0,50000	4,42000	1,59000	0,27000	1,03000
		2020	0,47000	10,77000	1,17000	0,39000	1,60000
		2021	0,48000	17,55000	1,10000	-0,36000	-0,04000
17	NELY	2017	0,08000	1,91000	6,04000	-0,36000	1,06000
		2018	0,12000	1,99000	6,04000	0,13000	0,11000
		2019	0,14000	2,26000	5,78000	0,44000	1,10000
		2020	0,14000	1,85000	6,72000	0,41000	1,08000
		2021	0,12000	2,70000	3,85000	0,55000	0,09000
18	PTIS	2017	1,46000	-2,76000	0,50000	-0,63000	2,14000
		2018	1,31000	-7,51000	0,73000	-0,59000	0,05000
		2019	1,17000	65,01000	0,96000	-0,35000	1,08000

		2020	1,12000	2,91000	0,62000	-0,54000	1,10000
		2021	1,19000	2,12000	3,59000	-0,52000	0,07000
19	RIGS	2017	0,48000	1,45000	1,40000	-0,40000	1,22000
		2018	0,39000	-3,55000	2,39000	-0,40000	0,78000
		2019	0,23000	5,13000	0,71000	1,39000	-1,81000
		2020	0,10000	5,92000	1,41000	-0,21000	2,20000
		2021	0,09000	2,14000	2,39000	0,20000	-10,1700
20	SAFE	2017	-2,20000	-0,03000	0,54000	-5,24000	-0,16000
		2018	-6,74000	-0,48000	0,19000	2,26000	1,30000
		2019	-7,94000	1,09000	0,13000	1,15000	1,03000
		2020	56,7400	-0,86000	0,11000	1,19000	1,05000
		2021	-5,38000	-0,54000	0,08000	-1,21000	1,10000
21	SDMU	2017	0,73000	18,24000	1,07000	-0,49000	-1,10000
		2018	1,99000	30,98000	1,04000	0,78000	-1,10000
		2019	3,25000	-2,27000	0,58000	-0,80000	1,16000
		2020	21,9000	-0,90000	0,30000	0,96000	-0,25000
		2021	90,3000	-0,74000	0,29000	0,01000	-0,06000
22	SMDR	2017	0,92000	17,68000	1,13000	-0,46000	1,34000
		2018	0,96000	25,14000	1,10000	0,48000	1,08000
		2019	1,10000	9,29000	1,27000	-0,59000	-1,54000
		2020	1,37000	8,68000	1,29000	0,53000	1,05000
		2021	1,17000	5,07000	1,45000	-0,34000	2,40000
23	SOCI	2017	0,86000	-9,23000	0,80000	-0,43000	-1,58000
		2018	1,05000	2,34000	2,54000	0,44000	1,30000
		2019	1,05000	2,17000	2,88000	-0,50000	1,20000
		2020	0,83000	1,97000	2,57000	0,48000	0,68000
		2021	0,71000	2,06000	2,50000	-0,44000	0,19000
24	SHIP	2017	1,56000	0,33000	4,58000	-0,30000	0,33000
		2018	1,40000	0,36000	4,93000	0,46000	1,79000
		2019	1,10000	0,45000	6,14000	-0,51000	-1,17000
		2020	1,18000	0,35000	5,92000	0,44000	1,06000
		2021	-1,16000	0,37000	6,20000	-0,49000	0,88000
25	TAXI	2017	7,15000	-3,71000	0,85000	2,40000	-1,24000
		2018	-3,17000	-0,22000	0,31000	1,29000	1,65000
		2019	-2,06000	-0,26000	0,29000	-1,36000	0,56000
		2020	-1,47000	-0,05000	0,27000	2,09000	-0,22000
		2021	0,20000	0,10000	7,20000	-0,69000	2,07000
26	TMAS	2017	1,85000	-5,27000	0,51000	-0,59000	1,02000
		2018	1,65000	-4,26000	0,43000	0,63000	1,02000
		2019	1,76000	-5,42000	0,53000	-0,58000	1,03000
		2020	2,17000	-5,42000	0,45000	0,63000	1,01000
		2021	1,63000	-23,85000	1,14000	-0,60000	0,17000
27	TPMA	2017	0,64000	-3,87000	0,59000	-0,42000	0,79000
		2018	0,47000	-7,01000	0,74000	0,34000	1,61000
		2019	0,41000	-13,40000	0,84000	1,29000	-1,91000
		2020	0,35000	25,35000	1,09000	0,31000	1,60000

		2021	0,29000	7,53000	1,37000	-0,26000	1,36000
28	WEHA	2017	0,97000	-4,54000	0,43000	-0,50000	0,16000
		2018	1,17000	-4,74000	0,40000	-0,49000	1,20000
		2019	0,78000	-7,56000	0,52000	2,54000	0,01000
		2020	1,03000	-3,62000	0,37000	0,56000	1,14000
		2021	0,10000	-5,44000	0,42000	3,54000	-0,04000
29	WINS	2017	0,68000	-3,59000	0,65000	-0,50000	-0,17000
		2018	0,61000	-2,96000	0,62000	0,49000	2,56000
		2019	0,60000	-2,26000	0,59000	-0,44000	-1,34000
		2020	0,57000	4,69000	1,26000	0,43000	-1,33000
		2021	0,27000	1,81000	2,21000	-0,30000	0,11000
30	ZBRA	2017	-1,72000	-1,58000	0,12000	1,71000	-0,09000
		2018	-1,67000	-1,71000	0,09000	2,44000	-0,06000
		2019	1,61000	-1,37000	0,08000	0,74000	-0,22000
		2020	-1,63000	-1,08000	0,08000	2,90000	-0,23000
		2021	1,32000	4,01000	1,50000	2,73000	0,01000

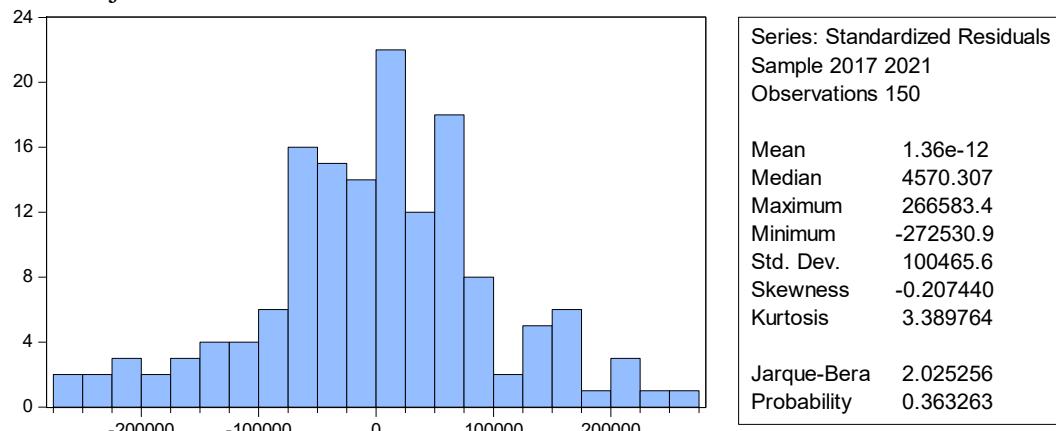
## Lampiran 7 Hasil Statistik Deskriptif

Sample: 2017 2021

	Y	X1	X2	X3	X4
Mean	23203.33	70243.33	3.158293	160373.9	23582.00
Median	21000.00	72000.00	-0.040000	84500.00	27500.00
Maximum	256000.0	903000.0	247.3100	830000.0	793000.0
Minimum	-371000.0	-794000.0	-105.7000	3000.000	-524000.0
Std. Dev.	120647.8	230678.7	25.24950	187616.0	128838.5
Skewness	-0.667414	-0.326474	5.921377	1.741883	1.085578
Kurtosis	3.251675	6.637699	62.40534	5.100058	12.40214
Jarque-Bera	11.53191	85.36996	22932.78	103.4180	581.9632
Probability	0.003132	0.000000	0.000000	0.000000	0.000000
Sum	3480500.	10536500	473.7440	24056080	3537300.
Sum Sq. Dev.	2.17E+12	7.93E+12	94993.08	5.24E+12	2.47E+12
Observations	150	150	150	150	150

## Lampiran 8 Hasil Uji Asumsi Klasik

### 1. Hasil Uji Normalitas Data



### 2. Hasil Uji Multikolineritas

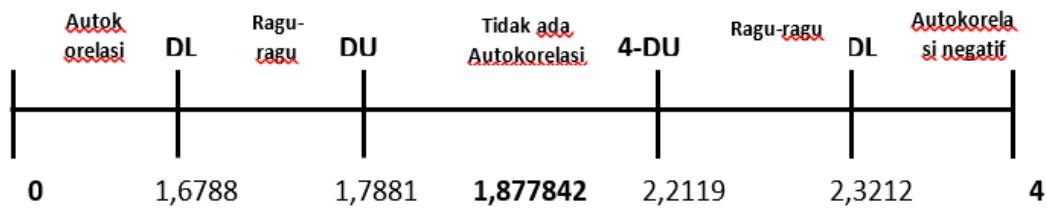
	X1	X2	X3	X4
X1	1.000000	0.012919	-0.046438	0.028837
X2	0.012919	1.000000	0.010193	-0.017224
X3	-0.046438	0.010193	1.000000	0.071433
X4	0.028837	-0.017224	0.071433	1.000000

### 3. Hasil Uji Heterokedastisitas

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3572.542	15279.28	0.233816	0.8155
X1	0.051833	0.043026	1.204694	0.2303
X2	345.6648	386.4852	0.894380	0.3726
X3	0.091119	0.057666	1.580103	0.1163
X4	0.012090	0.075016	0.161161	0.8722

Effects Specification		S.D.	Rho
Cross-section random		38069.83	0.1005
Idiosyncratic random		113862.7	0.8995

## 4. Hasil Uji Autokorelasi



## Lampiran 9 Hasil Pengujian Hipotesis

Dependent Variable: Y

Method: Panel Least Squares

Date: 04/08/23 Time: 20:31

Sample: 2017 2021

Periods included: 5

Cross-sections included: 30

Total panel (balanced) observations: 150

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-14656.89	17776.81	-0.824495	0.4114
X1	0.097056	0.049058	1.978398	0.0503
X2	394.3511	424.2074	0.929619	0.3545
X3	0.182316	0.091215	1.998754	0.0480
X4	0.023679	0.079992	0.296021	0.7677

Lampiran 10 Tabel t

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
121	0.67652	1.28859	1.65754	1.97976	2.35756	2.61707	3.15895
122	0.67651	1.28853	1.65744	1.97960	2.35730	2.61673	3.15838
123	0.67649	1.28847	1.65734	1.97944	2.35705	2.61639	3.15781
124	0.67647	1.28842	1.65723	1.97928	2.35680	2.61606	3.15726
125	0.67646	1.28836	1.65714	1.97912	2.35655	2.61573	3.15671
126	0.67644	1.28831	1.65704	1.97897	2.35631	2.61541	3.15617
127	0.67643	1.28825	1.65694	1.97882	2.35607	2.61510	3.15565
128	0.67641	1.28820	1.65685	1.97867	2.35583	2.61478	3.15512
129	0.67640	1.28815	1.65675	1.97852	2.35560	2.61448	3.15461
130	0.67638	1.28810	1.65666	1.97838	2.35537	2.61418	3.15411
131	0.67637	1.28805	1.65657	1.97824	2.35515	2.61388	3.15361
132	0.67635	1.28800	1.65648	1.97810	2.35493	2.61359	3.15312
133	0.67634	1.28795	1.65639	1.97796	2.35471	2.61330	3.15264
134	0.67633	1.28790	1.65630	1.97783	2.35450	2.61302	3.15217
135	0.67631	1.28785	1.65622	1.97769	2.35429	2.61274	3.15170
136	0.67630	1.28781	1.65613	1.97756	2.35408	2.61246	3.15124
137	0.67628	1.28776	1.65605	1.97743	2.35387	2.61219	3.15079
138	0.67627	1.28772	1.65597	1.97730	2.35367	2.61193	3.15034
139	0.67626	1.28767	1.65589	1.97718	2.35347	2.61166	3.14990
140	0.67625	1.28763	1.65581	1.97705	2.35328	2.61140	3.14947
141	0.67623	1.28758	1.65573	1.97693	2.35309	2.61115	3.14904
142	0.67622	1.28754	1.65566	1.97681	2.35289	2.61090	3.14862
143	0.67621	1.28750	1.65558	1.97669	2.35271	2.61065	3.14820
144	0.67620	1.28746	1.65550	1.97658	2.35252	2.61040	3.14779
145	0.67619	1.28742	1.65543	1.97646	2.35234	2.61016	3.14739
146	0.67617	1.28738	1.65536	1.97635	2.35216	2.60992	3.14699
147	0.67616	1.28734	1.65529	1.97623	2.35198	2.60969	3.14660
148	0.67615	1.28730	1.65521	1.97612	2.35181	2.60946	3.14621
149	0.67614	1.28726	1.65514	1.97601	2.35163	2.60923	3.14583
150	0.67613	1.28722	1.65508	1.97591	2.35146	2.60900	3.14545
151	0.67612	1.28718	1.65501	1.97580	2.35130	2.60878	3.14508
152	0.67611	1.28715	1.65494	1.97569	2.35113	2.60856	3.14471
153	0.67610	1.28711	1.65487	1.97559	2.35097	2.60834	3.14435
154	0.67609	1.28707	1.65481	1.97549	2.35081	2.60813	3.14400
155	0.67608	1.28704	1.65474	1.97539	2.35065	2.60792	3.14364
156	0.67607	1.28700	1.65468	1.97529	2.35049	2.60771	3.14330
157	0.67606	1.28697	1.65462	1.97519	2.35033	2.60751	3.14295
158	0.67605	1.28693	1.65455	1.97509	2.35018	2.60730	3.14261
159	0.67604	1.28690	1.65449	1.97500	2.35003	2.60710	3.14228
160	0.67603	1.28687	1.65443	1.97490	2.34988	2.60691	3.14195

## Lampiran 11 Tabel f

## Lampiran 12 Tabel DW

n	k=1		k=2		k=3		k=4		k=5	
	dL	dU								
137	1.7062	1.7356	1.6914	1.7506	1.6765	1.7659	1.6613	1.7813	1.6461	1.7971
138	1.7073	1.7365	1.6926	1.7514	1.6778	1.7665	1.6628	1.7819	1.6476	1.7975
139	1.7084	1.7374	1.6938	1.7521	1.6791	1.7672	1.6642	1.7824	1.6491	1.7979
140	1.7095	1.7382	1.6950	1.7529	1.6804	1.7678	1.6656	1.7830	1.6507	1.7984
141	1.7106	1.7391	1.6962	1.7537	1.6817	1.7685	1.6670	1.7835	1.6522	1.7988
142	1.7116	1.7400	1.6974	1.7544	1.6829	1.7691	1.6684	1.7840	1.6536	1.7992
143	1.7127	1.7408	1.6985	1.7552	1.6842	1.7697	1.6697	1.7846	1.6551	1.7996
144	1.7137	1.7417	1.6996	1.7559	1.6854	1.7704	1.6710	1.7851	1.6565	1.8000
145	1.7147	1.7425	1.7008	1.7566	1.6866	1.7710	1.6724	1.7856	1.6580	1.8004
146	1.7157	1.7433	1.7019	1.7574	1.6878	1.7716	1.6737	1.7861	1.6594	1.8008
147	1.7167	1.7441	1.7030	1.7581	1.6890	1.7722	1.6750	1.7866	1.6608	1.8012
148	1.7177	1.7449	1.7041	1.7588	1.6902	1.7729	1.6762	1.7871	1.6622	1.8016
149	1.7187	1.7457	1.7051	1.7595	1.6914	1.7735	1.6775	1.7876	1.6635	1.8020
150	1.7197	1.7465	1.7062	1.7602	1.6926	1.7741	1.6788	1.7881	1.6649	1.8024
151	1.7207	1.7473	1.7072	1.7609	1.6937	1.7747	1.6800	1.7886	1.6662	1.8028
152	1.7216	1.7481	1.7083	1.7616	1.6948	1.7752	1.6812	1.7891	1.6675	1.8032
153	1.7226	1.7488	1.7093	1.7622	1.6959	1.7758	1.6824	1.7896	1.6688	1.8036
154	1.7235	1.7496	1.7103	1.7629	1.6971	1.7764	1.6836	1.7901	1.6701	1.8040
155	1.7244	1.7504	1.7114	1.7636	1.6982	1.7770	1.6848	1.7906	1.6714	1.8044
156	1.7253	1.7511	1.7123	1.7642	1.6992	1.7776	1.6860	1.7911	1.6727	1.8048
157	1.7262	1.7519	1.7133	1.7649	1.7003	1.7781	1.6872	1.7915	1.6739	1.8052
158	1.7271	1.7526	1.7143	1.7656	1.7014	1.7787	1.6883	1.7920	1.6751	1.8055
159	1.7280	1.7533	1.7153	1.7662	1.7024	1.7792	1.6895	1.7925	1.6764	1.8059
160	1.7289	1.7541	1.7163	1.7668	1.7035	1.7798	1.6906	1.7930	1.6776	1.8063
161	1.7298	1.7548	1.7172	1.7675	1.7045	1.7804	1.6917	1.7934	1.6788	1.8067
162	1.7306	1.7555	1.7182	1.7681	1.7055	1.7809	1.6928	1.7939	1.6800	1.8070
163	1.7315	1.7562	1.7191	1.7687	1.7066	1.7814	1.6939	1.7943	1.6811	1.8074
164	1.7324	1.7569	1.7200	1.7693	1.7075	1.7820	1.6950	1.7948	1.6823	1.8078
165	1.7332	1.7576	1.7209	1.7700	1.7085	1.7825	1.6960	1.7953	1.6834	1.8082
166	1.7340	1.7582	1.7218	1.7706	1.7095	1.7831	1.6971	1.7957	1.6846	1.8085
167	1.7348	1.7589	1.7227	1.7712	1.7105	1.7836	1.6982	1.7961	1.6857	1.8089
168	1.7357	1.7596	1.7236	1.7718	1.7115	1.7841	1.6992	1.7966	1.6868	1.8092
169	1.7365	1.7603	1.7245	1.7724	1.7124	1.7846	1.7002	1.7970	1.6879	1.8096
170	1.7373	1.7609	1.7254	1.7730	1.7134	1.7851	1.7012	1.7975	1.6890	1.8100

## Lampiran 13 Lampiran 13 Hasil Perumusan Model Eviews

a) **Common Effect Model (CEM)****Tabel 4.2 Model Common Effect**

Sample: 2017 2021  
 Periods included: 5  
 Cross-sections included: 30  
 Total panel (balanced) observations: 150

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	7537.424	13541.32	0.556624	0.5786
X1	0.034583	0.043022	0.803829	0.4228
X2	313.5704	392.5062	0.798893	0.4257
X3	0.075629	0.053009	1.426720	0.1558
X4	0.004979	0.077149	0.064533	0.9486
R-squared	0.022184	Mean dependent var	23203.33	
Adjusted R-squared	-0.004791	S.D. dependent var	120647.8	
S.E. of regression	120936.4	Akaike info criterion	26.27668	
Sum squared resid	2.12E+12	Schwarz criterion	26.37704	
Log likelihood	-1965.751	Hannan-Quinn criter.	26.31745	
F-statistic	0.822402	Durbin-Watson stat	1.877842	
Prob(F-statistic)	0.512877			

b) **Fixed Effect Model (FEM)****Tabel 4.3 Model Fixed Effect**

Dependent Variable: Y  
 Method: Panel Least Squares  
 Date: 04/08/23 Time: 12:10  
 Sample: 2017 2021  
 Periods included: 5  
 Cross-sections included: 30  
 Total panel (balanced) observations: 150

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-14656.89	17776.81	-0.824495	0.4114
X1	0.097056	0.049058	1.978398	0.0503
X2	394.3511	424.2074	0.929619	0.3545
X3	0.182316	0.091215	1.998754	0.0480
X4	0.023679	0.079992	0.296021	0.7677

## Effects Specification

Cross-section fixed (dummy variables)

R-squared	0.306580	Mean dependent var	23203.33
Adjusted R-squared	0.109314	S.D. dependent var	120647.8
S.E. of regression	113862.7	Akaike info criterion	26.31966
Sum squared resid	1.50E+12	Schwarz criterion	27.00207
Log likelihood	-1939.975	Hannan-Quinn criter.	26.59690
F-statistic	1.554145	Durbin-Watson stat	2.673015
Prob(F-statistic)	0.045716		

c) **Random Effect Model (REM)**

**Tabel 4.4 Model Random Effect**

Dependent Variable: Y  
 Method: Panel EGLS (Cross-section random effects)  
 Date: 04/08/23 Time: 12:40  
 Sample: 2017 2021  
 Periods included: 5  
 Cross-sections included: 30  
 Total panel (balanced) observations: 150  
 Swamy and Arora estimator of component variances

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3572.542	15279.28	0.233816	0.8155
X1	0.051833	0.043026	1.204694	0.2303
X2	345.6648	386.4852	0.894380	0.3726
X3	0.091119	0.057666	1.580103	0.1163
X4	0.012090	0.075016	0.161161	0.8722
Effects Specification			S.D.	Rho
Cross-section random		38069.83	0.1005	
Idiosyncratic random		113862.7	0.8995	
Weighted Statistics				
R-squared	0.031333	Mean dependent var	18583.82	
Adjusted R-squared	0.004611	S.D. dependent var	115058.0	
S.E. of regression	114792.5	Sum squared resid	1.91E+12	
F-statistic	1.172553	Durbin-Watson stat	2.082902	
Prob(F-statistic)	0.325404			
Unweighted Statistics				

***ABSTRACT***

***MOHAMAD ZULHAM RUSDIN. E2119022. THE EFFECT OF LEVERAGE, WORKING CAPITAL, LIQUIDITY, AND COMPANY GROWTH ON PROFITABILITY IN THE TRANSPORTATION SUB-SECTOR COMPANIES LISTED ON THE INDONESIAN STOCK EXCHANGE***

*This study aims to find whether there is an effect of leverage, working capital, liquidity, and company growth on profitability. The population used is the transportation sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The sampling technique is purposive sampling with a total sample of 30 companies during the 2017-2021 period. The data analysis technique employs panel data regression analysis with a combination of time series and cross-section data using EViews software. The results of this study indicate that leverage affects profitability, working capital has no effect on profitability, liquidity affects profitability, and company growth has no effect on profitability.*

*Keywords:* leverage, working capital, liquidity, company growth, profitability



## ABSTRAK

### MOHAMAD ZULHAM RUSDIN. E2119022. PENGARUH *LEVERAGE*, MODAL KERJA, LIKUIDITAS, DAN PERTUMBUHAN PERUSAHAAN TERHADAP PROFITABILITAS PADA SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh *leverage*, modal kerja, likuiditas dan pertumbuhan perusahaan terhadap profitabilitas. Populasi yang digunakan adalah perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Teknik pengambilan sampel yaitu *Purposive Sampling* dengan total sampel sebanyak 30 perusahaan selama periode 2017-2021. Teknik analisis data menggunakan analisis regresi data panel kombinasi dari data *time series* dan *cross section* dengan menggunakan *Software Eviews*. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa *Leverage* berpengaruh terhadap profitabilitas, modal kerja tidak berpengaruh terhadap profitabilitas, likuiditas berpengaruh terhadap profitabilitas, dan pertumbuhan perusahaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

Kata kunci: *leverage*, modal kerja, likuiditas, pertumbuhan perusahaan, profitabilitas





**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI  
UNIVERSITAS IHSAN GORONTALO  
LEMBAGA PENELITIAN**

Kampus Unisan Gorontalo Lt.3 - Jln. Achmad Nadjamuddin No. 17 Kota Gorontalo  
Telp: (0435) 8724466, 829975 E-Mail: lembagapenelitian@unisan.ac.id

Nomor : 4424/PIP/LEMLIT-UNISAN/GTO XI 2022

Lampiran : -

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth,

Ketua Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia UNISAN Gorontalo

di,-

Tempat

Yang bertanda tangan di bawah ini :

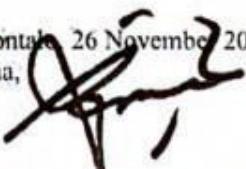
Nama : Dr. Rahmisyari, ST.,SE.,MM  
NIDN : 0929117202  
Jabatan : Ketua Lembaga Penelitian

Meminta kesediannya untuk memberikan izin pengambilan data dalam rangka penyusunan **Proposal / Skripsi**, kepada :

Nama Mahasiswa : Mohamad Zulham Rusdin  
NIM : E2119022  
Fakultas : Fakultas Ekonomi  
Program Studi : Manajemen  
Lokasi Penelitian : BURSA EFEK INDONESIA  
Judul Penelitian : PENGARUH LEVERAGE, MODAL KERJA, LIKUIDITAS DAN PERTUMBUHAN PERUSAHAAN TERHADAP PROFITABILITAS PADA SUB SEKTOR TRASPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2017-2021

Atas kebijakan dan kerja samanya diucapkan banyak terima kasih.

Gorontalo, 26 November 2022  
Ketua,

  
Dr. Rahmisyari, ST.,SE.,MM  
NIDN 0929117202



**GALERI INVESTASI BURSA EFEK INDONESIA  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS IHSAN GORONTALO**

Jln Achmad Nadjamuddin No. 17 kota Gorontalo telepon (0435)829975

Indonesia Stock Exchange  
Bursa Efek Indonesia



**SURAT KETERANGAN**

No. 013/SKD/GI-BEI/Unisan/V/2023

*Assalamu Alaikum, Wr, Wb*

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

**Nama** : Muh. Fuad Alamsyah, SE.,M.Sc  
**NIDN** : 0921048801  
**Jabatan** : Kepala Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (GI-BEI)  
 Universitas Ihsan Gorontalo

Dengan ini menyatakan bahwa yang bersangkutan dibawah ini

**Nama** : Mohamad Zulham Rusdin  
**NIM** : E21.19.022  
**Jurusan / Prodi** : Manajemen  
**Judul Penelitian** : Pengaruh *Leverage*, Modal Kerja, Likuiditas dan Pertumbuhan  
 Perusahaan Terhadap Profitabilitas Pada Sub Sektor  
 Transprotasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

Benar telah melakukan penelitian dan pengambilan data di Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (GI-BEI) Unisan, Pada Tanggal 20 Maret 2023 terkait dengan kepentingan penelitian yang dilakukan.

Demikian surat ini dibuat dengan sebenarnya dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Gorontalo, 20 Mei 2023

Mengetahui,



**Muh. Fuad Alamsyah, SE.,M.Sc**  
**NIDN. 0921048801**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET DAN TEKNOLOGI**  
**UNIVERSITAS IHSAN GORONTALO**  
**FAKULTAS EKONOMI**  
SK. MENDIKNAS NOMOR 84/D/O/2001 STATUS TERAKREDITASI BAN-PT.DIKTI  
Jalan : Achmad Nadjamuddin No.17 Telp/Fax.(0435) 829975 Kota Gorontalo. [www.fe.unisan.ac.id](http://www.fe.unisan.ac.id)

**SURAT REKOMENDASI BEBAS PLAGIASI**  
**No. 135/SRP/FE-UNISAN/V/2023**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dr. Musafir, SE., M.Si  
NIDN : 0928116901  
Jabatan : Dekan

Dengan ini menerangkan bahwa

Nama Mahasiswa : Mohamad Zulham Rusdin  
NIM : E2119022  
Program Studi : Manajemen  
Fakultas : Ekonomi  
Judul Skripsi : Pengaruh Leverage, Modal Kerja, Likuiditas dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021

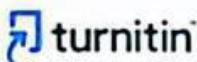
Sesuai hasil pengecekan tingkat kemiripan skripsi melalui aplikasi Turnitin untuk judul skripsi di atas diperoleh hasil Similarity sebesar 16%, berdasarkan Peraturan Rektor No. 32 Tahun 2019 tentang Pendekripsi Plagiat pada Setiap Karya Ilmiah di Lingkungan Universitas Ihsan Gorontalo, bahwa batas kemiripan skripsi maksimal 30%, untuk itu skripsi tersebut di atas dinyatakan BEBAS PLAGIASI dan layak untuk diujiankan. Demikian surat rekomendasi ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya

Gorontalo, 16 Mei 2023  
Tim Verifikasi,

Mengetahui  
Dekan  
  
DR. Musafir, SE., M.Si  
NIDN. 0928116901

  
Muh. Sabir M, SE., M.Si  
NIDN. 0913088503

Terlampir : Hasil Pengecekan Turnitin



Similarity Report ID: oid:25211:34898826

## PAPER NAME

**Skripsi 2023 Zulham.rtf**

## AUTHOR

**Mohamad Zulham Rusdin**

## WORD COUNT

**24930 Words**

## CHARACTER COUNT

**164226 Characters**

## PAGE COUNT

**151 Pages**

## FILE SIZE

**7.7MB**

## SUBMISSION DATE

**May 5, 2023 8:13 AM GMT+8**

## REPORT DATE

**May 5, 2023 8:16 AM GMT+8****● 16% Overall Similarity**

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

- 15% Internet database
- Crossref database
- 0% Submitted Works database
- 3% Publications database
- Crossref Posted Content database

**● Excluded from Similarity Report**

- Cited material
- Small Matches (Less than 30 words)

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### **I. Identitas Pribadi**

Nama	: Mohamad Zulham Rusdin	
Nim	: E2119022	
Tempat & Tanggal lahir	: Tapa, Kab. Gorontalo 23 Maret 2000	
Jenis Kelamin	: Laki-laki	
Fakultas/Jurusan	: Ekonomi/ Manajemen	
Agama	: Islam	
Alamat	: Jln.Baru Desa Popodu Kec. Bulango Timur Kab. Bone Bolango	

### **II. Riwayat Pendidikan**

#### **Formal:**

- SD NEGERI 1 TAPA : 2012
- SMP NEGERI 1 TAPA : 2015
- SMK NEGERI 1 GORONTALO : 2018

#### **Informal :**

- AVIASI NUSANTARA MANADO  
( GROUND HANDLING STAFF ) : 2019