

PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO*, DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP PROFITABILITAS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2016-2018

Nanik Puji Lestari¹, Dian Purwandari², Thomas Nadeak³

^{1,2,3} Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Buana Perjuangan Karawang
Indonesia

E-mail: ak16.naniklestari@mhs.ubpkarawang.ac.id¹, dian.purwandari@ubpkarawang.ac.id²,
thomasnadeak@ubpkarawang.ac.id³

Abstrak

Penelitian ini membahas tentang pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan ukuran perusahaan terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui, menganalisis dan membahas bagaimana pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio*, dan ukuran perusahaan secara parsial dan simultan terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018. Penelitian ini menggunakan 36 sampel dari jumlah populasi 43 perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Pengambilan sampel dilakukan dengan cara *purposive sampling* dengan menggunakan metode analisis regresi berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *current ratio*, *debt to equity ratio* memiliki pengaruh secara parsial terhadap profitabilitas (ROA), sedangkan variabel ukuran perusahaan tidak memiliki pengaruh secara parsial terhadap profitabilitas. Hasil pengujian secara simultan menunjukkan adanya pengaruh dengan nilai signifikan sebesar 0,006. Dari hasil pengujian koefisien determinasi *current ratio*, *debt to equity ratio* dan ukuran perusahaan mampu menjelaskan variabel profitabilitas sebesar 11,5%.

Kata kunci : *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, Ukuran Perusahaan, Profitabilitas dan *Return on Asset*

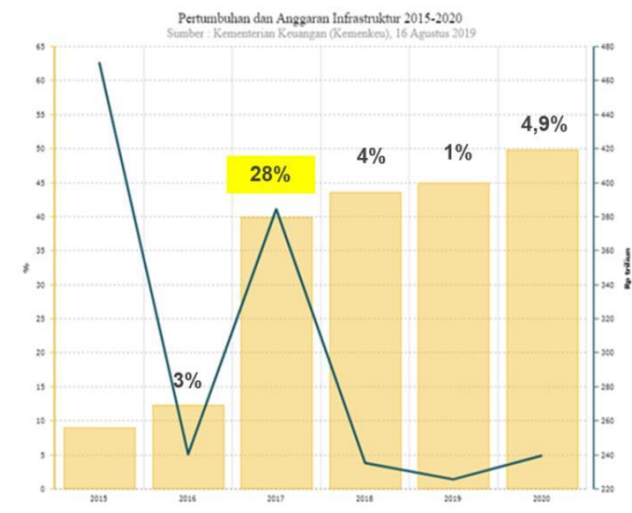
1. Pendahuluan

Keuntungan yang optimal adalah salah satu hal yang ingin diperoleh oleh penanam modal dan manajemen perusahaan dalam menjalankan perusahaannya. Salah satu pertimbangan investor saat mengambil keputusan berinvestasi adalah dengan melihat laba suatu perusahaan. Menurut Kasmir (2019:198) untuk mengukur tingkat keuntungan dalam suatu perusahaan, kita dapat menggunakan rasio profitabilitas, atau rasio keuntungan. Menurut Harahap (2018:304) “Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan mendapatkan laba melalui semua kemampuan, dan sumber yang ada seperti kegiatan penjualan, kas, modal, jumlah karyawan, jumlah cabang, dan sebagainya.” Dalam penelitian ini profitabilitas diukur dengan return on asset (ROA). Alasan dipilihnya ROA sebagai proksi, karena perusahaan

sampel berada di sektor yang sama. AL Ghusin (2015).). ROA dapat menunjukkan seberapa efektif semua asset yang dimiliki perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. (Harahap, 2018).

Likuiditas dan *leverage* dianggap mampu mempengaruhi penambahan profitabilitas (Rudin, et al, 2016). Hal ini dikarenakan adanya *trade off* antara kedua aspek tersebut dengan profitabilitas. Salah satu alat ukur likuiditas adalah dengan menggunakan *Current Ratio*. *Current Ratio* (CR) adalah rasio yang menjelaskan kemampuan perusahaan membayar utang jangka pendeknya atau yang akan segera jatuh tempo secara keseluruhan. (Fahmi, 2017:121). Nilai modal kerja yang besar, menjadikan nilai *Current Ratio* meningkat dan likuiditas pun terjaga, namun juga kemungkinan dapat mempengaruhi kemampuan profitabilitas perusahaan, sebab kemungkinan terdapat banyak *idle cash* yang tidak dimanfaatkan secara maksimal. Komposisi antara hutang dengan modal sendiri terlihat dalam *Debt to Equity Ratio* (DER) yang akan menentukan tingkat *leverage* suatu perusahaan. *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara utang dengan ekuitas. (Kasmir, 2019:159). *trade off theory* memprediksi adanya hubungan positif antara *Debt to Equity Ratio* dengan profitabilitas. Laba bersih akan meningkat akibat pengurangan beban bunga utang pada perhitungan penghasilan kena pajak, sehingga profitabilitas semakin meningkat. (Brigham & Huston. 2011:182). Ukuran perusahaan umumnya diukur dari nilai total asetnya. Semakin besar ukuran perusahaan dipercaya perusahaan akan lebih mudah untuk mendapat pembiayaan dalam rangka meningkatkan laba yang berdampak meningkatnya profitabilitasnya.

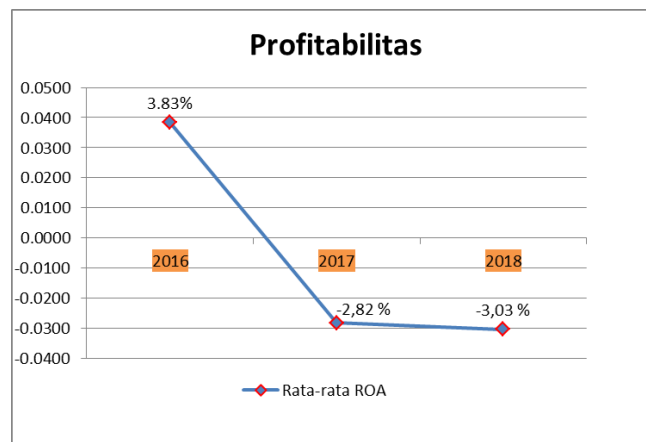
Sektor transportasi mencetak pertumbuhan 8,49% secara tahunan, atau pertumbuhan kedua tertinggi setelah sektor informasi & komunikasi yang tumbuh 9,81%. Data Badan Pusat Statistik dikutip Selasa (6/2/2018) . (<https://ekonomi.bisnis.com>). Namun ternyata justru profitabilitasnya mengalami penurunan dari tahun 2016-2018.



Gambar 1.1 Pertumbuhan dan Anggaran Infrastruktur 2015-2020

Sumber : Databoks (2020)

Dari data diatas dapat diketahui bahwa pemerintah menaikkan anggaran infrastruktur dalam Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (RAPBN) setiap tahunnya, bahkan di tahun 2017 terjadi kenaikan yang signifikan yaitu sebesar 28%.



Gambar 1.2 Rata-rata ROA Perusahaan Transportasi 2016-2018

Sumber: www.idx.co.id, 2019 (telah diolah kembali)

Berdasarkan gambar tersebut dapat diketahui profitabilitas pada perusahaan transportasi cenderung mengalami penurunan. Pada tahun 2016 sebesar 3,83%, sedangkan untuk tahun 2017 sebesar -2,82% , atau mengalami penurunan sebesar 6,65%. Untuk tahun 2018 sebesar - 3,03% atau kembali lagi mengalami penurunan sebesar 0,21%. Sektor transportasi merupakan

sektor padat modal sehingga dalam rangka menghasilkan laba yang optimal, perusahaan transportasi cenderung mengembangkan usahanya melalui pendanaan yang bersumber dari utang.

Penelitian mengenai pengaruh CR, DER dan FS pada profitabilitas telah sering dilakukan, namun hasilnya variatif. Sari dan Dwirandra (2019), Budiman (2018), menyimpulkan CR berpengaruh negatif pada profitabilitas, Wedyaningsih (2019) menyatakan berpengaruh positif, sedangkan Meithasari (2017) dan Tanidi (2018) CR tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (ROA). Variabel DER juga menunjukkan variasi hasil kesimpulan. Sari dan Dwirandra (2019), Budiman (2018) menyimpulkan DER berpengaruh positif pada profitabilitas. Meithasari (2017) menyimpulkan berpengaruh negatif dan signifikan, didukung oleh penelitian Lontoh, et al (2019) dan Wedyaningsih (2019). Penelitian mereka berbanding terbalik Tanidi (2018) yang menyimpulkan DER berpengaruh tidak signifikan. Variable Ukuran Perusahaan telah diteliti oleh Meithasari (2018) dengan kesimpulan FS tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (ROA), dan didukung oleh penelitian Ali (2019). Penelitian ini berbalik dengan Ratnasari (2018) dan Lontoh, et al (2019) yang menyimpulkan FS berpengaruh terhadap profitabilitas.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh *Current Ratio* secara parsial terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018?
2. Bagaimana pengaruh *Debt to Equity Ratio* secara parsial terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018 ?
3. Bagaimana pengaruh Ukuran Perusahaan secara parsial terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018 ?
4. Bagaimana pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity* dan Ukuran Perusahaan secara simultan terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018 ?

2. Tinjauan Teoritis

2.1 *Trade off Theory*

Trade off Theory dikembangkan pada tahun 1963 yang merupakan hasil pengembangan dari teori struktur modal pertama yang dikenalkan oleh Modigliani dan Miller pada tahun 1958. (Wiyono, 2017). Teori ini menjelaskan bahwa penggunaan hutang selain memberikan manfaat, juga ada pengorbanan (costs)-nya. Manfaat yang didapat dari hutang adalah berupa penghematan pajak, yaitu sifat pajak tax deductibility of interest payment (pembayaran bunga bisa dipakai untuk mengurangi beban pajak) sehingga beban pajak akan menurun, namun muncul juga biaya kebangkrutan, dimana biaya kebangkrutan ini akan semakin besar jika penggunaan hutang semakin besar.

2.1 *Current Ratio (CR)*

Menurut Kasmir (2019:134) “*Current Ratio* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan.” *Current Ratio* (CR) yang rendah menunjukkan perusahaan mengalami gejala kesulitan likuiditas, sedangkan CR yang terlalu tinggi menandakan modal kerja tidak digunakan secara efisien sehingga dapat mengurangi kemampuan laba perusahaan. (Sari & Dwirandra, 2019). Dana yang disediakan perusahaan untuk memenuhi likuiditasnya berupa aktiva lancar yang lebih tinggi akan meningkatkan jumlah total aset perusahaan. Hal tersebut akan menurunkan nilai laba atas aset karena pembilang untuk ROA adalah total asset. CR dihitung dengan menggunakan rumus :

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

2.2 *Debt to Equity Ratio (DER)*

Debt to Equity Ratio (DER) mencerminkan proporsi hutang perusahaan terhadap modal. (Hery, 2016:78). Perusahaan yang pendanaannya lebih banyak bersumber dari utang, maka akan mendapat manfaat berbentuk pengurangan bunga utang pada penghasilan kena pajak, sehingga memperkecil jumlah beban pajak dan jumlah laba bersih menjadi semakin besar, atau tingkat profitabilitasnya semakin meningkat. (Sartono, 2014). DER dapat dihitung dengan rumus :

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

2.3 Ukuran Perusahaan

Riyanto (2013:313) mendefinisikan “Ukuran perusahaan adalah besar kecilnya perusahaan dilihat dari besarnya nilai equity, nilai penjualan atau nilai aktiva”. Perusahaan yang berukuran besar juga mempunyai kemampuan mengakses yang lebih besar ke pasar modal dan perbankan untuk mendanai investasinya guna meningkatkan laba perusahaan jika dibandingkan perusahaan kecil. Salah satu parameter untuk mengukur besarnya perusahaan adalah dengan melihat total asset yang dimiliki oleh perusahaan tersebut.(Lontoh, 2019). Ukuran Perusahaan dapat dihitung dengan rumus :

$$\text{Firm Size} = \ln \text{Total Asset}$$

2.4 Profitabilitas

Menurut Harahap (2018:304) “Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan mendapatkan laba melalui semua kemampuan, dan sumber yang ada seperti kegiatan penjualan, kas, modal, jumlah karyawan, jumlah cabang, dan sebagainya.” Profitabilitas dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan *Return on Asset* (ROA). ROA mencerminkan hasil pengembalian (*return*) atas jumlah aktiva yang dimiliki perusahaan. (Kasmir, 2019:203). ROA dapat dihitung dengan menggunakan rumus :

$$\text{ROA} = \frac{\text{Earning After Interest and Tax}}{\text{Total Assets}}$$

3. Kerangka Pemikiran

3.1 Pengaruh *Current Ratio* terhadap Profitabilitas

Current Ratio merupakan cerminan kondisi likuiditas perusahaan. CR menunjukkan kemampuan perusahaan membayar utang jangka pendeknya yang akan segera jatuh tempo dengan jaminan aset lancarnya. CR dikatakan mempengaruhi profitabilitas karena CR yang tinggi mengindikasikan adanya kemungkinan terdapat banyak dana menganggur (*idle cash*) disana yang tidak dimanfaatkan dengan optimal sehingga dapat mengurangi kemampuan

perusahaan dalam menghasilkan laba yang maksimal. CR yang tinggi juga menunjukkan perusahaan memiliki total aset yang nilainya tinggi. Hal tersebut akan menurunkan nilai laba atas aset karena pembilang untuk ROA adalah total aset. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Sari & Dwirandra (2019), Budiman (2018) serta Tanidi (2018) yang menyimpulkan secara parsial *Current Ratio* berpengaruh negatif terhadap profitabilitas. Sedangkan hasil penelitian Wedyaningsih et al. (2019) menyimpulkan CR berpengaruh positif terhadap profitabilitas. Namun Meithasari (2017) menyimpulkan CR tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Berdasarkan uraian tersebut, dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H_{01} = Tidak terdapat pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap profitabilitas

H_{a1} = Terdapat pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap profitabilitas

3.2 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap Profitabilitas

Debt to Equity Ratio (DER) menggambarkan seberapa besar perusahaan dibiayai oleh hutang dibandingkan dengan modal sendiri. Perusahaan yang pendanaannya lebih banyak bersumber dari utang, maka akan mendapat manfaat berbentuk pengurangan bunga utang pada penghasilan kena pajak, sehingga memperkecil jumlah beban pajak dan jumlah laba bersih menjadi semakin besar, atau tingkat profitabilitasnya semakin meningkat. (Sartono, 2014). Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Sari & Dwirandra (2019), Budiman (2018), Tanidi (2018) menunjukkan DER berpengaruh positif terhadap profitabilitas. Berbeda dengan penelitian Meithasari (2017), Lontoh et al. (2019) dan Wedyaningsih et al (2019) yang menunjukkan DER berpengaruh negatif terhadap profitabilitas. Berdasarkan uraian tersebut, dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H_{02} = Tidak terdapat ada pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap profitabilitas

H_{a2} = Terdapat pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap profitabilitas

3.3 Pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas

Ukuran perusahaan dapat dicerminkan dari total aset, total penjualan, jumlah karyawan, dan kapitalisasi pasar. Total aset digunakan sebagai alat ukur dalam penelitian ini, karena nilainya relatif stabil, dan perusahaan yang diteliti berada dalam sector yang sama. Semakin besar perusahaan, maka akan semakin mudah untuk mengumpulkan modal dari luar. Hal ini

didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Ratnasari (2018), bahwa terdapat pengaruh positif antara ukuran perusahaan terhadap profitabilitas dan diperkuat oleh Lontoh (2019) dengan hasil positif signifikan. Namun, hasil penelitian Meithasari (2017) dan Ali (2019) menyatakan bahwa Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Berdasarkan uraian tersebut, dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H_{03} = Tidak terdapat ada pengaruh Ukuran Perusahaan (FS) terhadap profitabilitas

H_{a3} = Terdapat pengaruh Ukuran Perusahaan (FS) terhadap profitabilitas

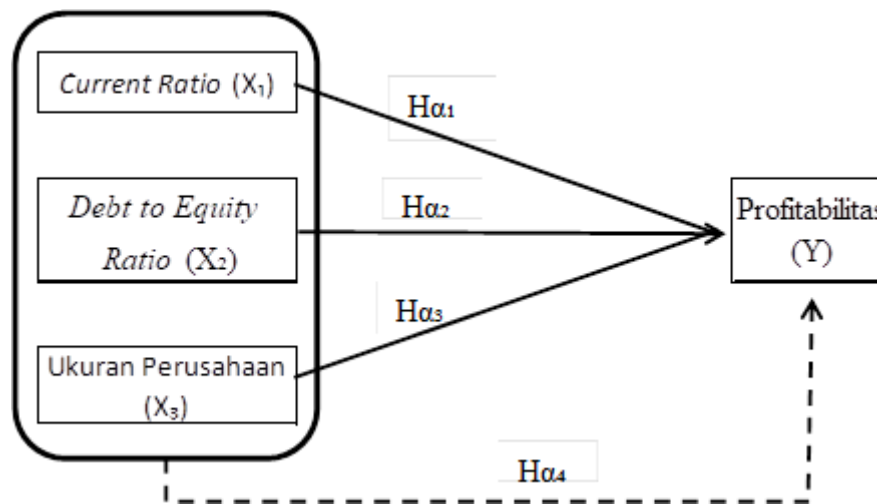
3.4 Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas

Current Ratio (CR) menunjukkan kemampuan perusahaan membayar utang jangka pendeknya yang akan segera jatuh tempo dengan jaminan aset lancarnya. Semakin tinggi ratio ini maka nilai aset lancarnya juga akan semakin besar dan memperbesar nilai total aset. *Debt to Equity Ratio* (DER) menggambarkan seberapa besar perusahaan dibiayai oleh hutang dibandingkan dengan modal sendiri. DER pada tingkat titik tertentu memberikan manfaat pada perusahaan berupa pengurangan bunga utang pada penghasilan kena pajak, sehingga memperkecil jumlah beban pajak dan jumlah laba bersih menjadi semakin besar. Ukuran perusahaan sering dinilai dari total aset yang dimiliki perusahaan, karena nilainya relatif stabil. Semakin besar perusahaan membutuhkan pembiayaan yang lebih besar pula untuk keperluan operasionalnya, namun juga mendapatkan kemudahan akses pembiayaan.

Berdasarkan uraian di atas, semakin besar ukuran perusahaan maka semakin besar nilai DER, dan jika dana yang bersumber dari hutang tersebut tidak dimanfaatkan dengan baik maka akan menaikkan nilai CR dengan timbulnya dana atau aset yang menganggur sehingga mempengaruhi profitabilitas perusahaan. Berdasarkan uraian tersebut, dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H_{04} = Tidak ada pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan Ukuran Perusahaan (FS) terhadap profitabilitas

H_{a4} = Ada pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan Ukuran Perusahaan (FS) terhadap profitabilitas



Gambar 3.1 Kerangka Pemikiran

4. Metode Penelitian

Berdasarkan tingkat eksplanasinya penelitian ini adalah *deskriptif asosiatif*. Menurut Sugiyono(2016:35) penelitian deskriptif dilakukan untuk mengetahui keberadaan variabel mandiri tanpa membandingkan dan mencari hubungan dengan variabel lain. Sedangkan penelitian *asosiatif* bertujuan mencari hubungan sebab akibat variabel bebas dan variabel terikat.

Berdasarkan jenis datanya, penelitian ini termasuk dalam penelitian kuantitatif sekunder. Dikatakan metode penelitian kuantitatif, karena data yang dipakai dalam penelitian ini berupa angka-angka dan dianalisis menggunakan statistik (Sugiyono, 2016:7).

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan jasa sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2016-2018 sebanyak 43 perusahaan. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *non probability sampling* dengan menggunakan *sampling purposive*. “*Sampling purposive* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan kriteria-kriteria tertentu”. (Sugiyono, 2016:84-85). Berdasarkan pertimbangan yang telah ditentukan, maka diperoleh sampel sebanyak 36 (tigapuluh enam) perusahaan.

Berdasarkan jumlah variabelnya, penelitian ini termasuk dalam kategori penelitian analisa multivariate. Penelitian analisa multivariate adalah analisa metode statistik yang memungkinkan melakukan penelitian terhadap lebih dari dua variabel secara bersamaan. (Sujarweni, 2018:106). Teknik analisis dalam penelitian ini menggunakan statistic deskriptif dan uji linear berganda.

5. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Berdasarkan uji statistik deskriptif bahwa N (jumlah data) pada setiap variabel yang valid adalah 108. Nilai minimum *Current Ratio* sebesar 0,03 dan nilai maksimumnya 9,41 dengan rata-rata (*mean*) sebesar 1,3308 pada standar devisiasi yang 1,57216. Standar devisiasi (1,57216) yang lebih besar dari *mean* (1,3308) menunjukkan bahwa data yang digunakan mempunyai sebaran besar, sehingga simpangan data pada CR ini dapat dikatakan tidak baik. Nilai minimum *Debt to Equity Ratio* (DER) sebesar -20,31, dan nilai maksimumnya 82,38 dengan rata-rata (*mean*) sebesar 1,4867 pada standar devisiasi 8,59768. Standar devisiasi (8,59768) yang lebih besar dari *mean* (1,4867) menunjukkan bahwa data yang digunakan mempunyai sebaran besar, sehingga simpangan data pada DER ini dapat dikatakan tidak baik. Nilai minimum Ukuran Perusahaan diketahui sebesar 22,97, dan nilai maksimumnya sebesar 31,78 dengan rata-rata (*mean*) 27,8323 pada standar devisiasi 1,49900. . Standar devisiasi yang lebih kecil dari *mean* menunjukkan bahwa data yang digunakan mempunyai sebaran kecil, sehingga simpangan data pada variabel ini dapat dikatakan baik. Nilai minimum *Return on Assets* (ROA) sebesar -0,66 dan nilai maksimum sebesar 2,19. Nilai rata-rata (*mean*) sebesar -0.0059 dengan standar devisiasi 0,24616. Standar devisiasi yang lebih kecil dari *mean* menunjukkan bahwa data yang digunakan mempunyai sebaran kecil, sehingga simpangan data pada variabel ini dapat dikatakan baik. Standar devisiasi 0,24616 lebih besar dari *mean* menunjukkan bahwa data yang digunakan mempunyai sebaran besar, sehingga simpangan data pada ini dapat dikatakan tidak baik.

Berdasarkan hasil uji normalitas One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test diketahuinilai Asymp. Sig sebesar 0.000. Nilai tersebut lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$), sehingga data residual tidak terdistribusi secara normal. Agar data dapat berdistribusi secara normal, sehingga mendapatkan model regresi yang baik, salah satu caranya adalah melakukan outlier data (Ghazali, 2011:41). Setelah dilakukan outlier sebanyak 28 data dengan cara uji analisis

deskriptif data outlier menggunakan blox plot, maka hasil uji One-Sample Kolmogorov-Smirnov memperlihatkan data telah berdistribusi normal dengan jumlah 80 data dengan nilai Asymp. Sig 0.210.

Analisis regresi linear berganda dalam penelitian ini mempunyai tujuan untuk mengetahui pengaruh dari tiga variabel independen terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil uji analisis linera berganda, maka model persamaan regresi linear berganda yaitu

$$Y = -0,061 + 0,049 X_1 + 0,034 X_2 - 0,001 X_3$$

Dalam penelitian ini koefisien konstanta sebesar -0,061 dengan nilai negatif. Ini dapat diartikan bahwa Profitabilitas (ROA) akan bernilai -0,061 apabila variabel *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan Ukuran Perusahaan bernilai konstan atau nol. Namun konstanta atau intercept negatif tidak selalu harus diinterpretasikan. Mendenhall (2011:99). *Current Ratio* memiliki koefisien regresi sebesar 0,049. Nilai koefisien regresi positif menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu satuan variabel *Current Ratio* dengan asumsi variabel lain tetap, maka Profitabilitas (ROA) akan naik sebesar 0,049. *Debt to Equity Ratio* memiliki koefisien regresi sebesar 0,034. Nilai koefisien regresi positif menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu satuan variabel *Debt to Equity Ratio* dengan asumsi variabel lain tetap, maka Profitabilitas (ROA) akan naik sebesar 0,034. Ukuran Perusahaan memiliki koefisien regresi sebesar -0,001. Nilai koefisien regresi negatif menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu satuan variabel Ukuran Perusahaan dengan asumsi variabel lain tetap, maka Profitabilitas (ROA) akan mengalami penurunan sebesar 0,049.

Koefisien Determinan (R²) bertujuan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel independen menjelaskan variabel dependen. Nilai Adjusted R sebesar 0,115 atau 11,5%. Artinya kontribusi *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas sebesar 11,5%, sedangkan sisanya 88,5% profitabilitas dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti

5.1 Pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap Profitabilitas

Hasil penelitian ini menunjukkan nilai signifikansi *Current Ratio* (CR) $0.004 < 0,05$ sehingga H_{01} ditolak dan H_{a1} diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan *Current Ratio* secara parsial berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018, maka hipotesis pertama diterima. Dalam hal ini perusahaan transportasi yang menempatkan modal yang besar pada aktiva lancarnya dapat memaksimalkan labanya dengan cara mengelola sebaik-baiknya aktiva lancar yang dimilikinya. Perusahaan mendapat manfaat dari pelunasan piutang, penjualan tiket secara tunai, serta mampu membiayai kewajiban lancarnya sehingga aktivitas operasional perusahaan dapat berjalan dengan baik yang akan berdampak pada peningkatan pendapatan dan dapat meningkatkan keuntungannya. Dengan kata lain kondisi aktiva lancar yang semakin baik, akan memberikan *return* laba yang maksimal jika dikelola dengan baik. Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh (Rudin, et al, 2016) yang menyatakan “Likuiditas dan *leverage* dianggap mampu mempengaruhi penambahan profitabilitas.” Ini konsisten dengan penelitian Sari, Dwirandra (2019), Budiman (2018), Wedyaningsih, Nurlaela & Titisari (2019) yang menyimpulkan CR berpengaruh terhadap profitabilitas (ROA). penelitian ini tidak konsisten dengan Meithasari (2017) dan Tanidi (2018) menyatakan CR tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas (ROA).

5.2 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap Profitabilitas

Hasil penelitian ini menunjukkan nilai signifikansi *Debt to Equity Ratio* (DER) $0.014 < 0,05$. Berdasarkan analisis tersebut maka dapat disimpulkan *Current Ratio* secara parsial berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018, maka hipotesis kedua diterima. Hutang yang besar menjadikan beban bungapun ikut meningkat. Bunga pajak dapat dijadikan pengurang penghasilan kena pajak, sehingga dapat menurunkan proporsi beban pajak, yang akan menaikkan laba bersih setelah pajak dan meningkatkan profitabilitas. Ini karena ada *trade off* antara *leverage* dan profitabilitas, hal ini sesuai dengan teori (Sartono, 2014). Penggunaan hutang pada titik optimal mampu memberikan keuntungan penghematan yang maksimal untuk meningkatkan profitabilitas, dan menjauhkan dari risiko kebangkrutan. Hal ini sesuai dengan teori yang

dinyatakan oleh (Husnan, 2018). Hasil penelitian ini konsisten dengan penelitian Sari & Dwirandra (2019), Budiman (2018), Meithasari (2017), ontoh, V. Rate, dan S. Saerang (2019), Wedyaningsih, Nurlaela, Titisari (2019) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* memiliki pengaruh terhadap profitabilitas. Penelitian ini tidak konsisten dengan Tanidi (2018) yang menyatakan DER tidak berpengaruh terhadap profitabilitas (ROA).

5.3 Pengaruh Ukuran Perusahaan (FS) terhadap Profitabilitas

Hasil penelitian ini menunjukkan nilai signifikansi Ukuran Perusahaan sebesar $0,876 > 0,05$. Berdasarkan analisis tersebut dapat disimpulkan Ukuran Perusahaan secara parsial tidak berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018, maka hipotesis ketiga ditolak. Penelitian ini tidak konsisten dengan penelitian Ratnasari (2018), Lontoh, V. Rate, dan S. Saerang (2019) yang menyatakan Ukuran Perusahaan berpengaruh positif terhadap profitabilitas. Penelitian ini menunjukkan bahwa semakin besar ukuran perusahaan belum tentu mampu menghasilkan laba atau profitabilitas yang makin besar pula. Hal ini bisa saja terjadi pasar kurang bereaksi positif terhadap strategi pemasaran atau penjualan belum maksimal. Selain itu juga karena perusahaan tidak mampu memaksimalkan asset yang dimilikinya, terutama asset tetapnya, untuk mendapatkan *return* laba yang maksimal, artinya masih banyak asset yang belum produktif. Pengelolaan kegiatan transportasi yang tidak efektif dan efisien seperti pengiriman barang ke pelanggan dengan tepat waktu, tepat kualitas, tepat jumlah, tepat penerima, dan yang tidak kalah penting pengelolaan biaya transportasi yang merupakan salah satu komponen biaya logistik terbesar juga dapat menyebabkan perusahaan yang berukuran besar tidak mampu menghasilkan laba yang maksimal. Sehingga besar atau kecilnya sebuah perusahaan, tidak akan mempengaruhi secara signifikan kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba secara maksimal. Hasil penelitian ini konsisten dengan penelitian yang dilakukan oleh Meithasari (2017), dan Ali (2019) yang menyatakan Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. . Penelitian ini tidak konsisten dengan penelitian Ratnasari (2018) dan Lontoh, V. Rate, dan S. Saerang (2019) yang menyimpulkan Ukuran Perusahaan berpengaruh terhadap profitabilitas.

5.4 Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan Ukuran Perusahaan Terhadap Profitabilitas

Hasil penelitian ini menunjukkan nilai signifikan hasil uji regresi pada tabel 4.9 menunjukkan sebesar $0,006 < 0,05$ artinya *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan Ukuran Perusahaan secara simultan berpengaruh terhadap profitabilitas. Nilai koefisien determinasi sebesar 0,115 atau 11,5%. Artinya kontribusi *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas sebesar 11,5%, sedangkan sisanya 88,5% profitabilitas dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Berdasarkan hasil analisis regresi berganda dan koefisien determinasi tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa artinya *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan Ukuran Perusahaan secara simultan berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018. Hal ini menunjukkan, CR, DER, dan FS mempunyai keterkaitan yang kuat yang mempengaruhi profitabilitas. Ketiga faktor tersebut merupakan faktor internal yang dapat dikendalikan oleh perusahaan dengan mengelola sebaik mungkin. Kemudahan untuk mendapatkan dana pada perusahaan besar dan menempatkan hutang perusahaan berada pada posisi titik optimal yang paling menguntungkan dengan menyeimbangkan antara manfaat berupa pengurangan bunga utang pada penghasilan kena pajak dan *cost* atau pengorbanan berupa biaya kebangkrutan, yang kemudian dana tersebut akan berpengaruh terhadap nilai total aset yang akan mempengaruhi nilai profitabilitas, karena total aset merupakan pembilang ROA. Semakin besar ukuran perusahaan maka semakin besar nilai DER, dan jika dana yang bersumber dari hutang tersebut tidak dimanfaatkan dengan baik maka akan menaikkan nilai CR dengan timbulnya dana atau aset yang menganggur (*idle cash*) sehingga mempengaruhi profitabilitas perusahaan. Pada saat ketiga faktor tersebut dalam kondisi yang baik, maka aktivitas operasional perusahaan akan berjalan dengan lancar dan akan mempengaruhi profitabilitasnya.

6. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah diuraikan pada bab 4 tentang *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2018, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. *Current Ratio* (CR) berpengaruh signifikan secara parsial terhadap profitabilitas (ROA) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018. Hal ini menunjukkan bahwa CR yang tinggi berarti perusahaan mampu membiayai kewajiban lancarnya sehingga aktivitas operasional perusahaan dapat berjalan dengan baik yang akan berdampak pada peningkatan pendapatan yang kemudian akan meningkatkan profitabilitasnya.
2. *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan secara parsial terhadap profitabilitas (ROA) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018. Hal ini menunjukkan DER yang tinggi yang berada pada titik optimal mampu memberikan manfaat berupa pengurangan bunga utang pada penghasilan kena pajak, sehingga memperkecil jumlah beban pajak dan jumlah laba bersih menjadi semakin besar, sehingga meningkatkan profitabilitasnya.
3. Ukuran Perusahaan (FS) tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap profitabilitas (ROA) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016- 2018. Hal ini menunjukkan bahwa semakin besar ukuran perusahaan belum tentu mampu menghasilkan profitabilitas yang makin besar pula. Hal ini disebabkan perusahaan yang besar belum tentu mampu memanfaatkan secara optimal aset atau seluruh sumber daya yang dimilikinya, mengelola aktivitas operasional dengan efektif dan efisien, belum mendapatkan reaksi positif dari pasar atas strategi pemasarannya sehingga belum mencapai penjualan yang maksimal.
4. *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan Ukuran Perusahaan (FS) berpengaruh signifikan secara simultan terhadap profitabilitas (ROA) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2018. Hal ini menunjukkan, CR, DER, dan FS mempunyai keterkaitan yang erat yang akan mempengaruhi profitabilitas. Karena

pada saat ketiga faktor tersebut dalam kondisi yang baik, dan dikelola dengan baik maka aktivitas operasional perusahaan akan berjalan dengan lancar dan akan mempengaruhi profitabilitasnya.

7. Saran

Untuk penelitian selanjutnya, diharapkan untuk memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

1. Peneliti selanjutnya sebaiknya menggunakan periode penelitian yang lebih lama, sehingga hasil yang diperoleh dapat lebih akurat.
2. Penelitian selanjutnya sebaiknya tidak hanya menggunakan perusahaan subsektor transportasi, namun dapat dilakukan di perusahaan sektor lain seperti industri manufaktur, telekomunikasi dan lain-lain.
3. Variabel yang digunakan dalam penelitian selanjutnya dapat ditambah seperti *Total Asset Turnover* , efisiensi modal (WCT), *Growth Opportunity*, kepemilikan institusional dan faktor-faktor lain yang diduga mempengaruhi profitabilitas.
4. Dalam mengukur profitabilitas penelitian selanjutnya diharapkan menambah ukuran profitabilitas lain yaitu *Profit Margin on Sales* (NPM), *Return on Equity* (ROE), *Earning per Share* (EPS), agar profitabilitas dapat ditunjukkan dari berbagai aspek.

Daftar Pustaka

- Ali, Muhammad. (2019). *Pengaruh Kepemilikan Institusional, Kepemilikan Saham Publik, Umur Perusahaan, dan Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas dengan Jumlah Bencana Alam sebagai Pemoderasi*. Jurnal Magister Akuntansi Trisakti. Vol 6 No.1 Februari 2019. Hal 71-94.
- Bursa Efek Indonesia (2019). <https://www.idx.co.id/>
- Ghozali, Imam. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 19*. (Edisi 3). Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Halim, Arief Budiman. (2018). *Pengaruh Rasio Keuangan terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Property dan Real Estate yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2016*. Skripsi Universitas Akuntansi Sumatera Utara.
- Harahap, Sofyan Syafri. (2018). *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*. Jakarta: PT Rajagrafindo Perkasa.
- Hery. (2016). *Financial ratio for Business*. Jakarta; PT. Grasindo
- Husnan, Suad & Pudjiastuti, Enny. (2018). *Dasar-dasar Manajemen Keuangan* (edisi ketujuh). Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan* (edisi ke-10). Depok: PT Rajagrafindo Perkasa.
- Lontoh, GCI, Rate PV, & Saerang, Ivonne S. (2019). *Pengaruh Struktur Modal, Kepemilikan Institusional Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Profitabilitas Pada Industri Keuangan Non Bank Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia*. Jurnal EMBA. Vol.7 No.3 Juli 2019, Hal. 4154- 4163.
- Meithasari, Rio. (2017). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas*. Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta.

- Ratnasari, H. (2018). *Pengaruh Efisiensi Modal Kerja, Ukuran Perusahaan Dan Growth Opportunity Terhadap Profitabilitas Perusahaan Manufaktur Di Bursa Efek Indonesia Periode 2014 – 2016*. Skripsi Akuntansi Universitas Negeri Yogyakarta.
- Riyanto, Bambang. (2013). *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan* (edisi keempat). Yogyakarta: GPFE.
- Rudin, M, Djayani, N, and Vita, YF. (2016). *The Effect of Liquidity and Leverage on Profitability of Property and Real Estate Company in Indonesian Stock Exchange. International Journal of Social Sciences and Management*, (vol.3, pp 300–304).
- Sari, Putu Ratih P, dan Dwirandra, Anak ANB. (2019). *Pengaruh Current Ratio Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Profitabilitas Dengan Intellectual Capital Sebagai Pemoderasi*. E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana (Unud). 26, 851–880.
- Sartono, R. Agus. (2014). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi*. (edisi keempat). Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tanidi, Alvin. (2018). *Analisis Pengaruh Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), Net Profit Margin (NPM), dan Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Property dan Real Estate yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2014-2016*. Skripsi Akuntansi Universitas Sumatera Utara.
- Wedyaningsih, dkk. (2019). *Earning Per Share, Debt to Equity Ratio, Current Ratio terhadap Profitabilitas Perusahaan Sub-Sektor barang Konsumsi di Bursa Efek Indonesia*. Jurnal Edunomika Vol. 03 No. 01 Februari 2019. Hal 97- 107

