E-ISSN: 3025-0994
Halaman 6829-6839
Volume 4 Nomor 3 Tahun 2026

Pengaruh Current Ratio, Debt to Asset Ratio, dan Total Asset Turnover Terhadap Return on Asset

Rosi Indriani[1], Wajib Ginting[2], Devyanthi Syarif[3]

[1,2,3] Program Studi Akuntansi, Universitas Indonesia Membangun
e-mail: [1]rosi.indriani@student.inaba.ac.id, [2]wajib.ginting@inaba.ac.id, [3]devyanthi.syarif@inaba.ac.id

Abstrak

Struktur permodalan dan efisiensi pemakaian aset kerap disebut sebagai penentu utama profitabilitas perusahaan, namun seberapa besar peran keduanya — bersama likuiditas — pada emiten transportasi Indonesia belum banyak diuji secara khusus. Riset ini mengisi celah tersebut dengan menelaah pengaruh Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), dan Total Asset Turnover (TATO) terhadap Return on Asset (ROA), baik sendiri-sendiri maupun bersamaan, memakai pendekatan kuantitatif deskriptif-verifikatif atas laporan keuangan 6 emiten transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2017–2024 (48 unit observasi awal, menyusut menjadi 46 setelah dua data outlier disingkirkan). Uji t membuktikan DAR menekan ROA secara signifikan dan TATO justru mendorongnya naik secara signifikan, sementara CR tidak terbukti berpengaruh secara parsial. Ketiganya, saat diuji bersamaan lewat uji F, sama-sama signifikan menggerakkan ROA dengan koefisien determinasi 53,3%. Simpulannya, struktur permodalan dan efisiensi aset — dengan DAR sebagai faktor paling dominan — adalah dua hal yang perlu terus dijaga emiten transportasi demi menopang profitabilitasnya.

Kata Kunci: *CR, DAR, ROA, TATO*

Abstract

Capital structure and asset-use efficiency are often cited as key drivers of firm profitability, yet their combined role alongside liquidity has rarely been examined specifically within Indonesia's transportation sector. This study addresses that gap by testing how Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), and Total Asset Turnover (TATO) affect Return on Asset (ROA), both individually and jointly, using a quantitative descriptive-verificative approach on financial statements from 6 transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange over 2017–2024 (48 initial observations, reduced to 46 after two outliers were excluded). The t-test results show DAR significantly depresses ROA while TATO significantly lifts it, whereas CR shows no significant partial effect. Tested jointly through the F-test, all three ratios significantly move ROA, together explaining 53.3% of its variation. The findings suggest that capital structure and asset efficiency — with DAR as the most dominant factor — deserve close attention from transportation firms seeking to sustain profitability.

Keywords: *CR, DAR, ROA, TATO*

LATAR BELAKANG

Perusahaan sektor transportasi menempati posisi strategis dalam menopang distribusi barang dan jasa serta konektivitas antarwilayah di Indonesia. Namun demikian, tekanan biaya operasional yang terus naik, harga bahan bakar yang fluktuatif, beban perawatan armada, hingga kewajiban utang membuat kinerja keuangan emiten di sektor ini rentan tergerus. Ukuran yang lazim dipakai untuk menilai seberapa baik perusahaan mengelola tekanan tersebut adalah Return on Asset (ROA), yakni perbandingan antara laba yang dihasilkan

dengan total aset yang dikelola perusahaan (Kasmir, 2023:197); makin besar rasio ini, makin efisien aset perusahaan diubah menjadi laba.

Sayangnya, hubungan antara rasio keuangan dan ROA pada praktiknya tidak selalu berjalan searah dengan prediksi teori. Tabel 1 memperlihatkan tiga contoh emiten transportasi di BEI pada periode 2023–2024 yang pergerakan CR, DAR, dan TATO-nya justru berlawanan arah dengan pergerakan ROA.

Tabel 1. Fenomena Ketidaksesuaian Rasio Keuangan terhadap ROA

Perusahaan	Rasio	2023	2024	ROA 2023	ROA 2024
PT Adi Sarana Armada Tbk	CR	0,88 kali	0,84 kali	0,26%	4,27%
PT Batavia Prosperindo Trans Tbk	DAR	0,67 kali	0,73 kali	1,78%	1,97%
PT Jasa Armada Indonesia Tbk	TATO	0,75 kali	0,82 kali	10,36%	10,11%

Sumber: www.idx.co.id, data diolah peneliti, 2026

Pada baris pertama, CR justru turun namun ROA naik; pada baris kedua, DAR naik namun ROA ikut naik, bukan turun seperti dugaan teori; dan pada baris ketiga, TATO naik namun ROA malah turun. Pola yang tidak konsisten inilah yang menjadi celah penelitian (research gap) yang mendasari kajian ini.

Ketiga rasio yang diuji mewakili tiga dimensi berbeda dalam menilai kesehatan keuangan perusahaan: CR mencerminkan sisi likuiditas, yaitu kesanggupan membayar kewajiban jangka pendek dengan aset lancar yang dimiliki, di mana rasio yang terlampau tinggi justru bisa menandakan aset lancar yang menganggur dan tidak produktif (Kasmir, 2019:134); DAR mencerminkan sisi solvabilitas, yaitu porsi aset yang dibiayai utang, di mana porsi utang yang besar berarti beban bunga yang lebih besar pula dan berpotensi menggerus laba bersih (Harahap, 2018:306); sementara TATO mencerminkan sisi aktivitas atau efisiensi, yaitu seberapa optimal seluruh aset diputar untuk menghasilkan penjualan, di mana perputaran yang cepat idealnya berujung pada profitabilitas yang lebih baik (Kasmir, 2023:185). Ketiganya bersama-sama diharapkan mampu menjelaskan variasi ROA yang terjadi di lapangan.

Literatur yang menguji ketiga rasio ini terhadap ROA pun belum menunjukkan kesepakatan. Pada sektor transportasi dan logistik sendiri, Zildanis, Nurhadi, & Hadi (2025) mendapati CR berpengaruh signifikan terhadap ROA, dan May Sarah & Simatupang (2025) turut mendapati CR maupun TATO signifikan meski DER tidak. Di luar sektor transportasi, hasilnya makin beragam: Sri Fatimah, Rimawan, & Muthiah (2025) pada emiten rokok mendapati CR dan DAR sama-sama berpengaruh negatif signifikan, sedangkan Hasanah, Irwansyah, & Musviyanti (2022) pada emiten pertanian justru mendapati CR dan TATO positif signifikan namun DAR tidak signifikan. Bahkan dua penelitian dari lingkungan Universitas Indonesia Membangun sendiri — Widarti, Sudaryo, & Sofiati (2021) pada emiten otomotif dan Aini Nur Izzati & Kosadi (2025) pada emiten transportasi periode yang sama — saling berselisih soal arah pengaruh CR dan DAR. Beragamnya temuan ini menjadi alasan utama mengapa pengujian ulang pada konteks sektor transportasi periode 2017–2024 masih relevan dilakukan.

Merujuk pada uraian tersebut, penelitian ini memposisikan CR, DAR, dan TATO sebagai variabel independen dan ROA sebagai variabel dependen, dengan empat hipotesis yang diuji sebagai berikut,

H1 Current Ratio (CR) berpengaruh terhadap Return on Asset (ROA).
H2 Debt to Asset Ratio (DAR) berpengaruh terhadap Return on Asset (ROA).
H3 Total Asset Turnover (TATO) berpengaruh terhadap Return on Asset (ROA).
H4 Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), dan Total Asset Turnover (TATO) secara simultan berpengaruh terhadap Return on Asset (ROA).

METODE

Riset ini dirancang dengan pendekatan kuantitatif yang memadukan dua fungsi sekaligus: sisi deskriptif untuk memotret nilai masing-masing variabel apa adanya, dan sisi verifikatif untuk menguji apakah CR, DAR, dan TATO benar-benar memengaruhi ROA — baik sendiri-sendiri maupun bersamaan — lewat regresi linier berganda (Sugiyono, 2021). Sumber datanya adalah laporan keuangan tahunan emiten transportasi yang dipublikasikan resmi melalui www.idx.co.id, sehingga tergolong data sekunder.

Operasionalisasi Variabel

Keempat variabel dalam riset ini beserta cara pengukurannya dirangkum pada Tabel 1 berikut,

Tabel 1. Operasionalisasi Variabel

Variabel	Indikator	Skala
Return on Asset (ROA) (Kasmir, 2023)	ROA = Laba Bersih Setelah Pajak / Total Aset	Rasio
Current Ratio (CR) (Kasmir, 2019)	CR = Aset Lancar / Utang Lancar	Rasio
Debt to Asset Ratio (DAR) (Harahap, 2018)	DAR = Total Utang / Total Aset	Rasio
Total Asset Turnover (TATO) (Kasmir, 2023)	TATO = Penjualan / Total Aset	Rasio

Sumber: Data diolah peneliti, 2026

Teknik Penarikan Sampel

Sampel dipilih dengan teknik purposive sampling, yakni penentuan sampel berdasarkan kriteria tertentu yang relevan dengan tujuan riset (Sugiyono, 2021), bukan secara acak.

Populasi dan Sampel

Dari total 49 emiten sektor transportasi yang tercatat di BEI sepanjang 2017–2024, penyaringan berdasarkan tiga kriteria pada Tabel 2 menyisakan 6 perusahaan yang layak dijadikan sampel.

Tabel 2. Kriteria Penarikan Sampel

No	Kriteria	Jumlah
1	Perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2017–2024.	49
2	Perusahaan yang tidak menerbitkan laporan keuangan secara lengkap selama periode 2017–2024.	(29)
3	Perusahaan yang laporan keuangannya tidak memperoleh laba selama periode penelitian.	(14)
4	Perusahaan sektor transportasi yang memperoleh laba secara berturut-turut selama periode 2017–2024 (sampel penelitian).	6

Sumber: www.idx.co.id, data diolah peneliti, 2026

Tabel 3. Objek Penelitian

No	Kode	Nama Perusahaan
1	ASSA	PT Adi Sarana Armada Tbk
2	BPTR	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk

No	Kode	Nama Perusahaan
3	IPCM	PT Jasa Armada Indonesia Tbk
4	NELY	PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
5	TCPI	PT Transcoal Pasific Tbk
6	TPMA	PT Trans Power Marine Tbk

Sumber: www.idx.co.id, data diolah peneliti, 2026

Teknik Analisis Data

Data diolah lewat dua tahap: analisis deskriptif untuk memetakan sebaran nilai variabel, lalu analisis verifikatif berupa regresi linier berganda yang lebih dulu melewati empat uji asumsi klasik — normalitas, multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi — sebelum hipotesis diuji lewat koefisien determinasi (R^2), uji t, dan uji F pada taraf signifikansi 5% menggunakan IBM SPSS versi 26 (Ghozali, 2023; Sugiyono, 2021).

Sebelum masuk tahap regresi, pemeriksaan residual dan diagnostik kasus (casewise diagnostics) terhadap 48 unit observasi awal menemukan 2 titik data dengan ROA jauh di atas sebaran umum (27,61% dan 22,04%). Kehadiran keduanya membuat residual belum sepenuhnya normal dan autokorelasinya lebih tinggi, sehingga kedua data itu dikeluarkan dan tersisa 46 unit observasi yang menjadi dasar seluruh hasil pada bagian berikut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Analisis Deskriptif

Hasil yang diperoleh berdasarkan pengolahan data melalui software SPSS versi 26 terhadap 46 unit observasi (setelah pengeluaran 2 data outlier), didapatkan hasil analisis deskriptif penelitian sebagai berikut:

Tabel 4. Hasil Analisis Deskriptif

Variabel	N	Minimum	Maksimum	Mean	Std. Deviation
CR	46	,21	6,72	1,8952	1,85827
DAR	46	,07	1,00	,4233	,25321
TATO	46	,00	,84	,5000	,18137
ROA	46	,05	19,34	5,8065	4,46706

Sumber: Output SPSS, 2026

Angka rata-rata pada Tabel 4 memberi gambaran awal kondisi keenam sampel: CR bertengger di 1,8952 kali, cukup untuk menutup kewajiban jangka pendek. Sekitar 42,33% dari total aset dibiayai lewat utang, tergambar dari rata-rata DAR sebesar 0,4233 kali. Perputaran aset menjadi penjualan (TATO) berada di titik tengah, 0,5000 kali — belum terlalu efisien tetapi juga tidak buruk. Adapun ROA bertengger di 5,8065%, dengan standar deviasi yang cukup lebar (4,46706) yang mengisyaratkan kesenjangan profitabilitas cukup tajam antarperusahaan maupun antartahun pengamatan.

Analisis Verifikatif

Pengujian Normalitas

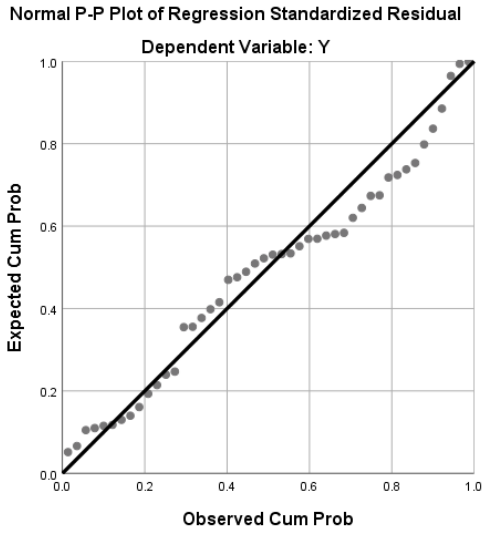
Tabel 5. One Sample Kolmogorov-Smirnov Test

	Unstandardized Residual
N	46
Mean	,0000000

Unstandardized Residual	
Std. Deviation	3,05124628
Test Statistic	,109
Asymp. Sig. (2-tailed)	,200[cd]

Sumber: Output SPSS, 2026

Uji Kolmogorov-Smirnov dengan koreksi Lilliefors membukukan Asymp. Sig. (2-tailed) 0,200 — jauh di atas ambang 0,05. Artinya, tidak ada penyimpangan berarti antara sebaran data residual dengan kurva normal baku, sehingga asumsi normalitas terpenuhi. Grafik berikut memvisualkan hal yang sama.



Gambar 1. Plot P-P Residual Terstandarisasi Regresi

Sumber: Output SPSS, 2026

Titik-titik pada Gambar 1 merapat mengikuti garis diagonal, jauh lebih rapi dibanding sebelum dua data outlier dikeluarkan — konfirmasi visual bahwa residual sudah mendekati distribusi normal.

Pengujian Multikolinieritas

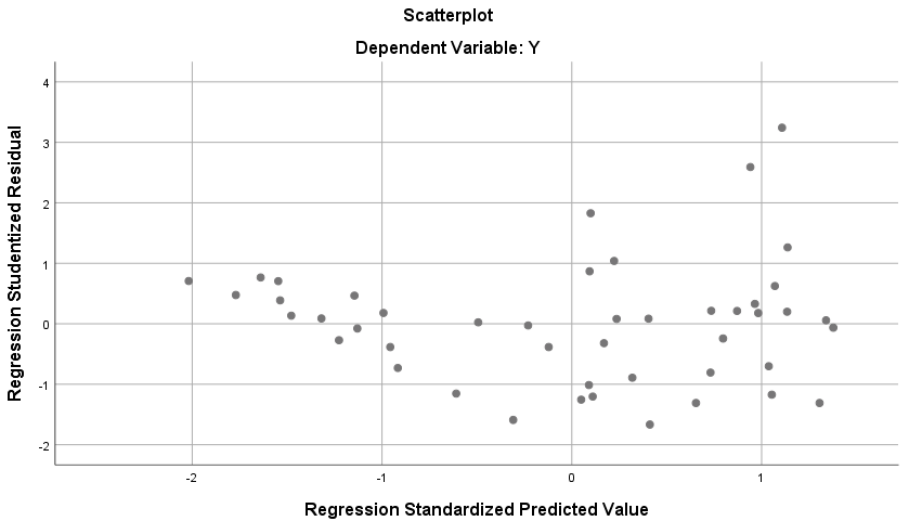
Tabel 6. Multicollinearity Test

Model	Tolerance	VIF
CR	,401	2,496
DAR	,405	2,467
TATO	,982	1,018

Sumber: Output SPSS, 2026 (Dependent Variable: ROA)

Ambang aman bebas multikolinearitas adalah Tolerance di atas 0,10 dan VIF di bawah 10 — dan ketiga variabel independen pada Tabel 6 memenuhi keduanya dengan nyaman, sehingga tidak ada indikasi korelasi berlebih antar-CR, DAR, dan TATO yang bisa mendistorsi hasil regresi.

Pengujian Heteroskedastisitas



Gambar 2. Scatterplot Uji Heteroskedastisitas
Sumber: Output SPSS, 2026 (Dependent Variable: ROA)

Sebaran titik pada scatterplot nilai prediksi versus residual (Gambar 2) tampak acak tanpa corong atau pola melebar tertentu di kedua sisi garis nol, sehingga varians residual dapat dikatakan konstan (homoskedastis) dan bebas dari gejala heteroskedastisitas.

Pengujian Autokorelasi

Tabel 7. Hasil Uji Autokorelasi (Durbin-Watson)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,730[a]	,533	,500	3,15834	1,303

Sumber: Output SPSS, 2026 (Dependent Variable: ROA; Predictors: CR, DAR, TATO)

Nilai Durbin-Watson pada Tabel 7 tercatat 1,303. Untuk n=46 dan k=3 pada taraf 5%, ambang tabelnya adalah dL=1,3912 dan dU=1,6677 — sehingga angka 1,303 masih sedikit di bawah dL, artinya kriteria Durbin-Watson murni belum sepenuhnya bersih dari indikasi autokorelasi positif, walau sudah membaik jauh dibanding sebelum outlier dibuang. Karena posisinya begitu dekat dengan garis batas, Runs Test dijalankan sebagai penguat keputusan.

Tabel 7.1 Hasil Runs Test

	Unstandardized Residual
Test Value[a]	,20864
Cases < Test Value	23
Cases ≥ Test Value	23
Total Cases	46
Number of Runs	19
Z	-1,342
Asymp. Sig. (2-tailed)	,180

Sumber: Output SPSS, 2026 (a. Median)

Angka Asymp. Sig. (2-tailed) pada Runs Test sebesar 0,180 — di atas 0,05 — berarti H0 (residual tersusun acak) gagal ditolak. Praktisnya, tidak ditemukan pola berurutan yang sistematis pada residual model. Jadi walaupun angka Durbin-Watson murni sedikit menyentuh

zona autokorelasi, Runs Test memberi sinyal sebaliknya: residual model regresi ini pada dasarnya acak dan layak dipakai untuk interpretasi lebih lanjut.

Uji Regresi Linier Berganda

Tabel 8. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model	B	Std. Error
(Constant)	8,300	2,246
CR	-,125	,400
DAR	-12,589	2,920
TATO	6,143	2,620

Sumber: Output SPSS, 2026 (Dependent Variable: ROA, dalam persen)

Koefisien-koefisien pada Tabel 8 dapat dirangkai menjadi persamaan regresi berikut,

$$Y = 8{,}300 - 0{,}125\ X_1 - 12{,}589\ X_2 + 6{,}143\ X_3$$

Konstanta 8,300 berarti ROA diprediksi berada di 8,300% seandainya CR, DAR, dan TATO sama-sama nol. Dengan variabel lain dianggap tetap, setiap kenaikan satu satuan CR justru menekan ROA sebesar 0,125 poin, kenaikan DAR menekan ROA lebih tajam lagi sebesar 12,589 poin, sedangkan kenaikan TATO mendorong ROA naik 6,143 poin.

Pengujian Determinasi

Tabel 9. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,730[a]	,533	,500	3,15834

Sumber: Output SPSS, 2026

R Square 0,533 pada Tabel 9 berarti model yang memuat CR, DAR, dan TATO mampu menjelaskan 53,3% variasi ROA sampel, sementara 46,7% sisanya berasal dari faktor-faktor lain yang tidak dimasukkan ke dalam model ini.

Pengujian Hipotesis

Uji Parsial (t-Test)

Tabel 10. Hasil Uji Parsial

Model	B	t	Sig.
(Constant)	8,300	3,695	,001
CR	-,125	-,313	,756
DAR	-12,589	-4,311	,000
TATO	6,143	2,345	,024

Sumber: Output SPSS, 2026 (Dependent Variable: ROA; t tabel = 2,018 pada df = 42)

Merujuk pada nilai t dan signifikansi di Tabel 10, ketiga hipotesis parsial dapat dijawab satu per satu.

H1 Current Ratio (CR) berpengaruh terhadap Return on Asset (ROA).

CR mencatat |t hitung| 0,313, jauh di bawah t tabel 2,018, dengan sig. 0,756 — jauh melampaui ambang 0,05. H1 dengan demikian ditolak: CR tidak terbukti berpengaruh terhadap ROA pada sampel penelitian ini.

H2 Debt to Asset Ratio (DAR) berpengaruh terhadap Return on Asset (ROA).

Sebaliknya, DAR mencetak |t hitung| 4,311, melampaui t tabel 2,018, dengan sig. 0,000. Karena berada jauh di bawah 0,05, H2 diterima: DAR terbukti berpengaruh, dan arah koefisiennya negatif.

H3 Total Asset Turnover (TATO) berpengaruh terhadap Return on Asset (ROA).
TATO pun melewati ambang, dengan t hitung 2,345 (> t tabel 2,018) dan sig. 0,024 (< 0,05), sehingga H3 turut diterima — kali ini dengan arah koefisien positif.

Uji Simultan (F-Test)

Tabel 11. Hasil Uji Simultan

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	479,002	3	159,667	16,007	,000[b]
Residual	418,955	42	9,975		
Total	897,957	45			

Sumber: Output SPSS, 2026 (Dependent Variable: ROA; F tabel = 2,83 pada df1 = 3, df2 = 42)

H4 Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), dan Total Asset Turnover (TATO) secara simultan berpengaruh terhadap Return on Asset (ROA).
Uji simultan pada Tabel 11 menghasilkan F hitung 16,007, jauh di atas F tabel 2,83, dengan sig. 0,000. H4 pun diterima: ketiga rasio, ketika digabung, sama-sama menggerakkan ROA secara meyakinkan.

Pembahasan

Pengaruh Current Ratio terhadap Return on Asset
CR tidak lolos uji signifikansi (t=-0,313; sig=0,756), meski rata-ratanya tergolong sehat di angka 1,8952 kali. Temuan ini konsisten dengan pandangan bahwa CR yang tinggi belum tentu produktif — bisa jadi justru mencerminkan piutang atau persediaan yang menumpuk dan tidak segera berputar menjadi laba. Pola serupa tidak muncul di sejumlah studi lain: baik pada sektor transportasi dan logistik (Zildanis, Nurhadi, & Hadi, 2025; May Sarah & Simatupang, 2025) maupun pada sektor rokok dan pertanian (Sri Fatimah, Rimawan, & Muthiah, 2025; Hasanah, Irwansyah, & Musviyanti, 2022), CR justru terbukti signifikan. Dua riset dari lingkungan Universitas Indonesia Membangun pun sama-sama tidak sejalan dengan hasil ini — Widarti, Sudaryo, & Sofiati (2021) pada emiten otomotif mendapati CR positif signifikan, sementara Aini Nur Izzati & Kosadi (2025) pada emiten transportasi periode yang sama mendapati CR negatif signifikan terhadap pertumbuhan laba. Perbedaan-perbedaan ini masuk akal mengingat setiap studi memakai periode, jumlah sampel, variabel dependen, dan pola pengelolaan aset lancar yang berbeda-beda.
Pengaruh Debt to Asset Ratio terhadap Return on Asset
Sebaliknya, DAR tampil signifikan menekan ROA (t=-4,311; sig=0,000) — semakin besar porsi aset yang dibiayai utang, semakin berat beban bunga yang harus ditanggung, dan itu langsung menggerus laba bersih. Arah dan signifikansi ini cocok dengan temuan Sri Fatimah, Rimawan, & Muthiah (2025), tapi berseberangan dengan Hasanah, Irwansyah, & Musviyanti (2022) yang mendapati DAR negatif namun tidak signifikan — bukti bahwa besar-kecilnya pengaruh DAR memang bisa berubah tergantung karakter sektornya. Dari lingkungan kampus sendiri, hasil ini berlawanan dengan Widarti, Sudaryo, & Sofiati (2021) yang menyimpulkan DAR tidak signifikan pada emiten otomotif, tapi searah dengan Aini Nur Izzati & Kosadi (2025) yang juga mendapati DAR negatif signifikan pada emiten transportasi periode sama, meski terhadap pertumbuhan laba. Menariknya, riset Aini Nur Izzati & Kosadi (2025) itu juga melaporkan indikasi autokorelasi positif (DW 1,113 di bawah dL) — kemiripan yang mengesankan bahwa gejala ini memang lazim muncul pada data panel emiten transportasi, bukan cuma pada penelitian ini. Di antara empat variabel yang diuji, DAR-lah yang paling besar pengaruhnya terhadap ROA di sampel penelitian ini.
Pengaruh Total Asset Turnover terhadap Return on Asset
TATO juga lolos uji signifikansi dengan arah positif (t=2,345; sig=0,024), cocok dengan logika bahwa makin cekatan perusahaan memutar asetnya menjadi penjualan, makin besar peluang ROA-nya ikut terangkat. Hasil ini senada dengan tiga riset lain — Sri Fatimah, Rimawan, &

Muthiah (2025), Hasanah, Irwansyah, & Musviyanti (2022), dan May Sarah & Simatupang (2025) — yang sama-sama mendapati TATO positif signifikan terhadap ROA, termasuk yang meneliti sektor transportasi. Kesamaan pola ini menegaskan bahwa efisiensi pemakaian aset layak jadi perhatian utama emiten transportasi yang ingin mendongkrak profitabilitasnya.

Pengaruh Current Ratio, Debt to Asset Ratio, dan Total Asset Turnover secara simultan terhadap Return on Asset

Ketika ketiganya digabung, F hitung 16,007 dengan sig. 0,000 menegaskan bahwa CR, DAR, dan TATO memang sama-sama menggerakkan ROA secara bersamaan. Kontribusi gabungan ketiganya, 53,3%, tergolong memadai untuk model dengan tiga prediktor; sisa 46,7% kemungkinan berasal dari faktor di luar model — misalnya ukuran perusahaan, laju pertumbuhan penjualan, atau kondisi makroekonomi — yang tidak masuk dalam cakupan riset ini.

SIMPULAN

Dari 46 unit observasi yang tersisa setelah dua data outlier dikeluarkan, hasil riset ini menunjukkan CR tidak cukup kuat memengaruhi ROA secara parsial, sementara DAR (arah negatif) dan TATO (arah positif) sama-sama terbukti berpengaruh signifikan pada emiten transportasi BEI periode 2017–2024. Ketika diuji bersamaan, ketiga rasio ini terbukti signifikan menggerakkan ROA dengan kontribusi 53,3%. Implikasinya, manajemen perusahaan perlu ekstra hati-hati mengelola porsi utang karena DAR terbukti paling dominan menggerus profitabilitas, sembari tetap menjaga kecepatan perputaran aset karena TATO justru berkontribusi positif. Soal autokorelasi, nilai Durbin-Watson (1,303) memang masih sedikit di bawah dL, tetapi Runs Test (Asymp. Sig. 0,180) mengonfirmasi residual tersebar acak tanpa pola sistematis, sehingga model ini tetap layak dipakai untuk menjelaskan hubungan CR, DAR, dan TATO terhadap ROA. Riset lanjutan disarankan memperbesar sampel dan rentang waktu pengamatan, serta menjajaki pendekatan regresi data panel (common effect, fixed effect, atau random effect) demi memperkuat keandalan hasil.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih penulis sampaikan kepada Bapak Wajib Ginting, S.E., M.M., Ak. yang telah membimbing dan mengarahkan penyusunan riset ini, serta kepada Program Studi Akuntansi Universitas Indonesia Membangun yang telah memberikan dukungan sepanjang prosesnya.

DAFTAR PUSTAKA

Aini Nur Izzati, & Kosadi, F. (2025). Pengaruh Current Ratio, Debt To Asset Ratio, Return On Assets, Dan Net Profit Margin Terhadap Pertumbuhan Laba (Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017–2024). Jurnal IKRAITH-Ekonomika, 8(3), 1854–1863. Https://Doi.Org/10.37817/Ikraith-Ekonomika.V8i3

Bisnis.Com. (2024). Berita Sektor Transportasi. Diakses Dari Https://Www.Bisnis.Com

Bursa Efek Indonesia. (2026). Laporan Keuangan Dan Laporan Tahunan Emiten. Diakses Dari Https://Www.Idx.Co.Id

CNBC Indonesia. (2023). Berita Kinerja Sektor Transportasi. Diakses Dari Https://Www.Cnbcindonesia.Com

Dimas Bayu Saputra, & Sutiman. (2026). Pengaruh Total Asset Turnover Dan Debt To Asset Ratio Terhadap Return On Asset Pada PT Jasa Marga (Persero) Tbk Periode 2012–2024. Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Manajemen, 4(3).

Ega Reynando Gamara, Kusumawardani, M. R., & Rahmawati, Z. (2022). Pengaruh Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER), Dan Total Asset Turn Over (TATO) Terhadap Return On Asset (ROA) Perusahaan Rokok Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2012–2021. Akuntansi, 1(3), 89–97. Https://Doi.Org/10.55606/Jurnalrisetilmuakuntansi.V1i3.42

Fahmi, I. (2018). Analisis Kinerja Keuangan. Bandung: Alfabeta.

Ganar, Y. B., & Silistiani, S. (2023). Pengaruh Debt To Assets Ratio Dan Total Assets Turnover Terhadap Return On Assets Pada PT Gajah Tunggal Tbk Periode 2012–2021. Jurnal Ilmiah PERKUSI, 3(3), 396–403.

Ghozali, I. (2023). Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Harahap, S. S. (2018). Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.

Hasanah, N., Irwansyah, I., & Musviyanti, M. (2022). Pengaruh Current Ratio, Debt To Assets Ratio, Dan Total Assets Turnover Terhadap Return On Asset Pada Perusahaan Sektor Pertanian Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. KINERJA: Jurnal Ekonomi Dan Manajemen, 19(2).

Hery. (2018). Analisis Laporan Keuangan. Jakarta: PT Grasindo.

Kasmir. (2019). Analisis Laporan Keuangan. Edisi Revisi. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.

Kasmir. (2023). Analisis Laporan Keuangan. Edisi Revisi. Depok: PT Rajagrafindo Persada.

Kurniasih, R., & Merliana, V. (2024). Pengaruh Total Asset Turnover, Current Ratio, Dan Firm Size Terhadap Return On Asset Pada Perusahaan Manufaktur Subsektor Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016–2023.

Kurniawati, C. R. (2022). Pengaruh Current Ratio, Total Asset Turnover, Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Return On Asset. Jurnal Cendekia Keuangan, 1(2), 101–112.

May Sarah, & Simatupang, J. (2025). Pengaruh Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER) Dan Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Return On Asset (ROA) Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2020–2023. Jurnal Dunia Pendidikan, 5(4), 1385–1396. Https://Doi.Org/10.55081/Jurdip.V5i4.3679

Mentari, M. L., & Kosadi, F. (2024). Pengaruh Total Asset Turnover, Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Return On Asset Pada Perusahaan Sub Sektor Properti Dan Real Estate.

Nhurul Fatmawati. (2025). Pengaruh Current Ratio Dan Debt To Asset Ratio Terhadap Return On Asset Pada PT Semen Batu Raja Tbk Periode 2014–2023. Jurnal Akademik Ekonomi Dan Manajemen, 2(1).

Putri, & Simatupang, J. (2024). Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio Dan Debt To Asset Ratio Terhadap Return On Asset Pada Sektor Teknologi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2020–2022. Jurnal Dunia Pendidikan, 5(3), 1180–1190. Https://Doi.Org/10.55081/Jurdip.V5i3.3541

Qaedi, F. (2023). Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Asset Turnover, Dan Return On Asset Terhadap Nilai Perusahaan (Studi Empiris Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Periode 2018–2022). Jurnal Akuntansi Dan Investasi, 15(1), 55–69.

Risnawati, D., & Syarif, D. (2024). Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Asset Turnover, Dan Net Profit Margin Terhadap Return On Asset.

Savitri, D. (2023). Pengaruh Current Ratio, Return On Asset, Debt To Asset Ratio, Dan Total Asset Turnover Terhadap Nilai Perusahaan. Jurnal Akuntansi Dan Keuangan, 11(2), 101–115.

Siregar, S. A. (2022). Pengaruh Current Ratio, Debt To Assets Ratio, Dan Total Asset Turnover Terhadap Return On Asset Pada PT Ace Hardware Indonesia Tbk Tahun 2014–2021. Balance: Jurnal Akuntansi Dan Manajemen, 1(1), 100–110.

Sri Fatimah, Rimawan, M., & Hanifah Muthiah. (2025). Pengaruh Current Ratio, Debt To Asset Ratio, Dan Total Asset Turnover Terhadap Return On Assets Pada Perusahaan Subsektor Rokok Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. Jurnal Ilmiah Manajemen, Bisnis Dan Kewirausahaan, 5(3), 415–425. Https://Doi.Org/10.55606/Jurimbik.V5i3.1370

Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2021). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2022). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Wahyuni, S. S., & Kusumawardani, A. (2025). Pengaruh Return On Asset, Debt To Asset Ratio, Dan Total Asset Turnover Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.

Wanisih, N. H., Suhendro, & S, C. Y. (2021). Pengaruh Firm Size, Current Ratio, Financial Leverage, Total Asset Turnover Terhadap Profitabilitas. JAE: Jurnal Akuntansi Dan Ekonomi, 6(1), 56–65. Https://Doi.Org/10.29407/Jae.V6i1.14076

Widarti, A., Sudaryo, Y., & Sofiati, N. A. (2021). Analisis Debt To Equity Ratio (DER), Debt To Assets Ratio (DAR), Dan Current Ratio (CR) Terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi Pada Perusahaan Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di BEI Periode 2010–2019). Jurnal Indonesia Membangun, 20(1), 1–21.

Yuniar, V., Amalya, W. R., & Sidarta, A. L. (2024). Pengaruh Current Ratio, Return On Asset Dan Total Asset Turnover Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2019–2022. Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Humanika, 14(1), 135–144. Https://Doi.Org/10.23887/Jiah.V14i1.76225

Zildanis, Z., Nurhadi, & Hadi, S. S. (2025). Analisis Pengaruh Current Ratio Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Return On Assets Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Periode 2020–2024. Jurnal Manajemen Ekonomi Dan Akuntansi, 2(2), 479–483. Https://Doi.Org/10.63921/Jmaeka.V2i2.174