

PENGARUH *TOTAL ASSET TURNOVER, OPERATING EXPENSE RATIO, DAN DEBT TO EQUITY RATIO* TERHADAP *RETURN ON ASSETS* PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Siti Samsiah¹; Asepma Hygi Prihastuti²; Mairoza³

^{1,3}FEB Universitas Muhammadiyah Riau

Jln. Tuanku Tambusai, Kota Pekanbaru, Riau Telp. (0761) 20497

²FEB Universitas Persada Bunda Indonesia

Jl. Diponegoro No.42 Pekanbaru - Riau

E-mail : siti.samsiah@umri.ac.id (Korespondensi)

Submit: 25 Juni 2026

Review: 7 July 2026

Publish: 26 July 2026

*) Korespondensi

Abstract: This study examines the effects of Total Asset Turnover (TATO), Operating Expense Ratio (OER), and Debt to Equity Ratio (DER) on Return on Assets (ROA) of transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX). The study employed a quantitative approach using secondary data from 27 companies during the 2021–2025 period, yielding 135 firm-year observations. Data were analyzed using multiple linear regression with SPSS version 26. The findings reveal that TATO has a positive and significant effect on ROA ($\beta = 0.302$; $p < 0.001$), indicating that more efficient asset utilization enhances profitability. Conversely, OER negatively and significantly affects ROA ($\beta = -0.219$; $p = 0.005$), suggesting that higher operating expenses reduce profitability. Likewise, DER has a negative and significant effect on ROA ($\beta = -0.264$; $p = 0.001$), implying that excessive leverage weakens financial performance. The model explains 23.6% of the variation in ROA ($R^2 = 0.236$). These findings highlight the importance of improving asset efficiency, controlling operating costs, and optimizing capital structure to achieve sustainable profitability and strengthen long-term financial performance.

Keywords: *Total Asset Turnover, Operating Expense Ratio, Debt to Equity Ratio, Return on Assets, Transportation and Logistics*

Kinerja perusahaan merupakan salah satu indikator utama dalam mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Menurut Yousaf (2026), kinerja perusahaan menjadi sumber penting bagi pertumbuhan ekonomi berkelanjutan karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam mengelola sumber daya secara produktif dan efisien. Dalam konteks perekonomian Indonesia, sektor transportasi dan logistik memiliki posisi strategis karena berfungsi sebagai penggerak distribusi barang dan jasa yang menopang aktivitas ekonomi nasional. Seiring dengan meningkatnya aktivitas perdagangan dan perkembangan e-commerce, kebutuhan terhadap layanan transportasi dan logistik yang efisien juga semakin meningkat.

Peran penting sektor transportasi dan logistik tercermin dari kontribusinya terhadap perekonomian nasional.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), sektor transportasi dan pergudangan mencatat pertumbuhan tahunan (year-on-year) sebesar 9.56% pada triwulan II tahun 2024, melampaui laju pertumbuhan ekonomi nasional pada periode yang sama. BPS juga mencatat bahwa sektor transportasi dan logistik menyumbang 6.24% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia. Kontribusi tersebut menegaskan perannya sebagai salah satu sektor yang mendukung pertumbuhan ekonomi nasional (BPS, 2024).

Meskipun sektor transportasi dan logistik menunjukkan pertumbuhan yang positif, perusahaan-perusahaan yang beroperasi dalam sektor ini masih menghadapi berbagai tantangan, seperti tingginya biaya operasional, kebutuhan investasi aset yang besar, serta

ketergantungan terhadap sumber pendanaan eksternal. Karakteristik tersebut menyebabkan profitabilitas perusahaan menjadi isu yang penting untuk diperhatikan karena keberhasilan perusahaan dalam menghasilkan laba tidak hanya dipengaruhi oleh kemampuan meningkatkan pendapatan, tetapi juga oleh efisiensi penggunaan aset, efektivitas pengelolaan biaya operasional, dan kebijakan struktur modal yang diterapkan.

Keberhasilan perusahaan dalam menghasilkan laba dapat diidentifikasi melalui analisis profitabilitas, yang menggambarkan efektivitas pemanfaatan sumber daya perusahaan. Salah satu indikator yang umum digunakan untuk mengevaluasi aspek tersebut adalah *Return on Assets* (ROA), yaitu rasio yang mengukur tingkat pengembalian laba atas keseluruhan aset yang dimiliki perusahaan. ROA dipandang sebagai indikator utama dalam mengevaluasi efektivitas pengelolaan aset perusahaan dan kinerja manajemen secara keseluruhan. Menurut Indraswari & Octafia (2026), ROA memiliki peran penting bagi investor maupun manajemen dalam mengukur efektivitas penggunaan aset untuk menghasilkan keuntungan. Selain itu, Hani et al., (2025) menjelaskan bahwa ROA mengukur kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan seluruh dana yang diinvestasikan dalam aktivitas operasional guna menghasilkan laba. Sementara itu, Amelia (2024) menyatakan bahwa ROA mencerminkan efektivitas manajemen dalam menghasilkan keuntungan melalui aset yang tersedia. Dalam upaya meningkatkan profitabilitas, perusahaan perlu memperhatikan efisiensi penggunaan aset, pengelolaan biaya, serta struktur pendanaan perusahaan.

Salah satu indikator yang mencerminkan efisiensi operasional perusahaan adalah kemampuan dalam memanfaatkan aset secara optimal. Pengelolaan aset yang efektif akan meningkatkan kapasitas perusahaan dalam menghasilkan penjualan, yang pada akhirnya berdampak pada pertumbuhan

laba. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan *Total Asset Turnover* (TATO) sebagai proksi efisiensi aset. Akbar & Fauziah (2024) menyatakan bahwa peningkatan nilai TATO mengindikasikan semakin optimalnya penggunaan aset perusahaan dalam menghasilkan pendapatan melalui aktivitas penjualan. Sejalan dengan itu, Mustaghfiroh (2023) menyatakan bahwa semakin besar nilai perputaran total aset, semakin menunjukkan keberhasilan perusahaan dalam menghasilkan pendapatan melalui pemanfaatan aset yang dimiliki. Peningkatan efisiensi penggunaan aset yang tercermin dari tingginya nilai TATO diharapkan dapat meningkatkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, sehingga berpotensi memberikan pengaruh positif terhadap ROA.

Di sisi lain, pengelolaan biaya operasional yang efektif memungkinkan perusahaan menjaga margin keuntungan di tengah meningkatnya persaingan industri transportasi dan logistik. Biaya operasional merupakan biaya yang timbul dari aktivitas utama perusahaan dalam menjalankan kegiatan bisnisnya (Andoko, 2023). Dalam penelitian ini, efisiensi pengelolaan biaya operasional diukur menggunakan *Operating Expense Ratio* (OER). Menurut Rerngrittirong (2024), OER mencerminkan kemampuan perusahaan dalam mengelola biaya operasional secara efektif untuk menghasilkan keuntungan dari pendapatan yang diperoleh. Semakin rendah nilai OER, semakin efisien perusahaan dalam mengendalikan biaya operasionalnya sehingga proporsi pendapatan yang dapat dikonversi menjadi laba menjadi lebih besar. Sebaliknya, tingginya OER menunjukkan bahwa sebagian besar pendapatan perusahaan digunakan untuk menutupi biaya operasional, yang dapat menekan tingkat keuntungan yang diperoleh perusahaan.

Selain itu, struktur modal perusahaan juga berperan penting terhadap

kinerja perusahaan. Yousaf (2026), menyatakan bahwa struktur modal atau struktur keuangan perusahaan memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan. Salah satu proksi yang umum digunakan untuk merepresentasikan struktur modal adalah Debt to Equity Ratio (DER). Rasio tersebut menunjukkan sejauh mana perusahaan mengandalkan pendanaan yang berasal dari utang dibandingkan dengan modal sendiri dalam membiayai kegiatan operasional maupun investasinya. Menurut Hani et al., (2025), leverage merupakan salah satu faktor yang dapat menyebabkan tinggi atau rendahnya profitabilitas perusahaan. Selanjutnya, Amelia (2024) menjelaskan bahwa DER menunjukkan besarnya jaminan ekuitas terhadap seluruh utang perusahaan. Sementara itu, Padang et al., (2024), menyatakan bahwa nilai DER yang rendah mencerminkan pengelolaan utang yang lebih efektif dan tingkat resiko yang lebih rendah.

Meskipun berbagai penelitian telah membahas hubungan antara TATO, OER, DER, dan ROA, hasil penelitian sebelumnya masih menunjukkan inkonsistensi. Bukti empiris dari beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa peningkatan TATO berkontribusi terhadap meningkatnya ROA (Fajdri & Sulastri, 2025; Fatimah et al., 2025; Indraswari & Octafia, 2026); sedangkan penelitian lain menunjukkan pengaruh negatif maupun tidak signifikan (Maulidia et al., 2025; Nuroktofiana, 2023). Inkonsistensi serupa juga ditemukan pada hubungan antara OER dan ROA. Sejumlah penelitian menyimpulkan bahwa OER berpengaruh negatif terhadap ROA (Annisa et al., 2025; Nur Hidayanti, Winarni, 2023; Rerngrittirong, 2024), yang menunjukkan bahwa peningkatan efisiensi operasional mampu meningkatkan profitabilitas perusahaan. Namun, penelitian lain menemukan bahwa OER tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA (Nurlaela & Ponirah, 2020). Beberapa penelitian menemukan bahwa DER berpengaruh negatif terhadap ROA (Nuroktofiana, 2023;

Romdoni & Nurpalah, 2025; Yousaf, 2026) yang mengindikasikan bahwa peningkatan penggunaan utang cenderung menurunkan profitabilitas perusahaan akibat meningkatnya beban pendanaan.

Mengacu pada kajian teoritis dan temuan empiris sebelumnya, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi pengaruh TATO, OER, dan DER terhadap ROA sebagai proksi profitabilitas perusahaan pada sektor transportasi dan logistik di Indonesia. Untuk mencapai tujuan tersebut, penelitian ini mengembangkan tiga hipotesis, yaitu: (H1) TATO berpengaruh positif terhadap ROA; (H2) OER berpengaruh negatif terhadap ROA; dan (H3) DER berpengaruh negatif terhadap ROA. Hasil penelitian diharapkan dapat memperluas literatur mengenai faktor-faktor yang memengaruhi profitabilitas perusahaan serta memberikan implikasi praktis bagi pengambilan keputusan manajerial dan investasi.

METODE

Penelitian ini menerapkan pendekatan kuantitatif dengan rancangan explanatory research untuk menguji hubungan kausal antara variabel independen, yaitu TATO, OER dan DER, terhadap variabel dependen yang diproksikan menggunakan ROA. Populasi penelitian meliputi seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2021–2025, dengan jumlah sebanyak 39 perusahaan. Pemilihan sampel dilakukan menggunakan teknik purposive sampling, yaitu metode penentuan sampel berdasarkan kriteria tertentu yang disesuaikan dengan tujuan penelitian. Adapun kriteria yang ditetapkan meliputi: (1) perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar secara berturut-turut di Bursa Efek Indonesia selama periode 2021–2025; (2) menyajikan laporan keuangan tahunan secara lengkap selama periode pengamatan; (3) memiliki data yang memadai untuk menghitung variabel TATO,

OER, DER, dan ROA; serta (4) tidak mengalami delisting selama periode penelitian. Berdasarkan proses seleksi tersebut, diperoleh 27 perusahaan yang memenuhi seluruh kriteria, sehingga dengan periode observasi selama lima tahun dihasilkan sebanyak 135 unit observasi yang digunakan dalam analisis.

HASIL

Uji Statistik Deskriptif

Tabel 1. Hasil Uji Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
TATO	135	,1487	1,670	,751	,402
OER	135	-8,153	9,270	,743	3,120
DER	135	-5,376	4,420	,350	1,644
ROA	135	-,256	,211	,024	,086
Valid N (listwise)	135				

Berdasarkan Tabel 1, variabel TATO memiliki nilai rata-rata sebesar 0,751 dengan standar deviasi 0,402, yang menunjukkan tingkat perputaran aset perusahaan relatif moderat dengan variasi yang tidak terlalu tinggi antar sampel. Variabel OER mencatat rata-rata sebesar 0,743 pada 135 observasi, dengan rentang nilai yang cukup lebar, dari -8,153 hingga 9,271, mengindikasikan adanya perbedaan efisiensi operasional yang signifikan di antara perusahaan yang diteliti. Selanjutnya, variabel DER memiliki rata-rata sebesar 0,350 dan standar deviasi 1,644, yang mencerminkan tingkat leverage perusahaan yang bervariasi cukup tinggi selama periode penelitian. Sementara itu, variabel ROA sebagai proksi kinerja keuangan menunjukkan nilai rata-rata sebesar 0,024, dengan nilai minimum -0,256 dan maksimum 0,211. Hal ini menandakan bahwa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aset yang dimiliki cenderung rendah dan tidak merata di seluruh sampel

Uji Normalitas

Tabel 2. Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test				
				Unstandardized Residual
N				135
Normal Parameters ^{a,b}				
Mean				,0000000
Std. Deviation				,07454377
Most Extreme Differences				
Absolute				,068
Positive				,068
Negative				-,067
Test Statistic				,068
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c				,200 ^e
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^d				,129
99% Confidence Interval				
Lower Bound				,120
Upper Bound				,138
a. Test distribution is Normal.				
b. Calculated from data.				
c. Lilliefors Significance Correction.				
d. This is a lower bound of the true significance.				
e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.				

Hasil pengujian normalitas menggunakan One-Sample Kolmogorov-Smirnov dengan pendekatan Monte Carlo menghasilkan nilai signifikansi sebesar 0,129. Nilai tersebut berada di atas tingkat signifikansi yang ditetapkan ($\alpha = 0,05$), sehingga dapat disimpulkan bahwa residual model regresi berdistribusi normal. Dengan demikian, asumsi normalitas dalam model regresi telah terpenuhi.

Uji Multikolinearitas

Tabel 3. Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a					
Model	Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)		-1,047	,297		
TATO	,302	3,970	,000	,988	1,012
OER	-,219	-2,841	,005	,961	1,040
DER	-,264	-3,428	,001	,965	1,037

a. Dependent Variable: ROA

a. Dependent Variable: ROA

Hasil pengujian multikolinearitas yang disajikan pada Tabel 3 menunjukkan bahwa variabel TATO, OER, dan DER memiliki nilai Variance Inflation Factor (VIF) masing-masing sebesar 1,012; 1,040; dan 1,037. Selain itu, seluruh variabel independen memiliki nilai Tolerance yang melebihi batas minimum 0,10. Temuan tersebut mengindikasikan bahwa tidak terdapat korelasi yang tinggi antarvariabel independen, sehingga model regresi dapat dinyatakan terbebas dari gejala multikolinearitas.

Uji Heteroskedastisitas

Tabel 4. Hasil Uji Heteroskedastisitas Uji Glesjer

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error			
1 (Constant)	,057	,009		6,612	,000
TATO	,002	,010	,015	,167	,867
OER	-,001	,001	-,038	-,429	,669
DER	,001	,002	,023	,258	,797

a. Dependent Variable: ABS RES 1

Hasil uji heteroskedastisitas menggunakan metode Glejser, sebagaimana disajikan pada Tabel 4, menunjukkan bahwa variabel TATO, OER, dan DER masing-masing memiliki nilai signifikansi sebesar 0,867, 0,669, dan 0,797. Seluruh nilai signifikansi tersebut berada di atas tingkat signifikansi 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak mengindikasikan adanya gejala

heteroskedastisitas. Dengan demikian, residual model memiliki varians yang relatif konstan pada setiap observasi, sehingga asumsi homoskedastisitas telah terpenuhi.

Autokorelasi

Tabel 5. Uji Durbin-Watson

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.503 ^a	.253	.236	.0753	2,029
a. Predictors: (Constant), DER, TATO, OER					
b. Dependent Variable: ROA					

Hasil uji Durbin-Watson menghasilkan nilai sebesar 2,029, sementara kriteria kelulusan yang ditetapkan adalah nilai DW harus berada di antara 1,7645 dan 2,2355. Karena nilai observasi berada dalam rentang tersebut, maka disimpulkan bahwa model regresi ini bebas dari gangguan autokorelasi atau tidak terdapat korelasi antar anggota observasi yang diurutkan menurut waktu.

Regresi Linear Berganda

Tabel 6: Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a						
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Tolerance VIF
1 (Constant)	-.015	.014		-1.047	.297	
TATO	.065	.016	.302	3.970	.000	.988 1.012
OER	-.006	.002	-.219	-2.841	.005	.961 1.040
DER	-.014	.004	-.264	-3.428	.001	.965 1.037
a. Dependent Variable: ROA						

Persamaan regresi linear berganda

$$Y = -0,015 + 0,065 \text{ TATO} - 0,006 \text{ OER} - 0,014 \text{ DER} + e$$

Keterangan:

X1 = Total Asset Turnover (TATO)

X2 = Operating Expense Ratio (OER)

X3 = Debt to Equity Ratio (DER)

Y = Return on Asset (ROA)

Hasil estimasi menunjukkan bahwa nilai konstanta sebesar -0,015 mengindikasikan bahwa ketika seluruh variabel independen (TATO, OER, dan DER) berada pada kondisi konstan atau nol, maka kinerja keuangan perusahaan yang diprosikan dengan ROA diperkirakan bernilai -0,015. Selanjutnya, variabel TATO memiliki koefisien positif sebesar 0,065, yang menunjukkan bahwa peningkatan efisiensi perputaran aset akan mendorong kenaikan ROA. Sebaliknya, OER memiliki koefisien negatif sebesar -0,006, yang berarti semakin tinggi beban operasional, maka kinerja keuangan cenderung menurun. Hal serupa

juga terlihat pada DER dengan koefisien negatif sebesar -0,014, yang mengindikasikan bahwa peningkatan tingkat leverage perusahaan berpotensi menekan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

Uji Hipotesis (Uji T)

Tabel 7. Hasil Uji Parsial (UjiT)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-.015	.014		-1.047	.297
TATO	.065	.016	.302	3.970	.000
OER	-.006	.002	-.219	-2.841	.005
DER	-.014	.004	-.264	-3.428	.001
a. Dependent Variable: ROA					

- Hasil analisis pada tabel 7 menunjukkan bahwa Variabel TATO memiliki nilai signifikansi sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05 dengan koefisien regresi positif 0,065, sehingga TATO terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA. Temuan ini mengindikasikan bahwa optimalisasi penggunaan seluruh aset untuk menciptakan penjualan secara efektif akan memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan secara keseluruhan.
- Variabel OER menghasilkan nilai signifikansi 0,005 yang berada di bawah 0,05 dengan arah hubungan negatif sebesar -0,006, yang berarti OER memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA. Hal ini mencerminkan bahwa ketidakefisienan dalam pengelolaan biaya operasional akan secara langsung menggerus margin keuntungan yang pada akhirnya memperlemah kinerja keuangan perusahaan.
- Variabel DER mencatatkan nilai signifikansi sebesar 0,001 yang lebih rendah dari 0,05 dengan koefisien regresi -0,014, yang menunjukkan bahwa DER berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA. Kondisi tersebut memberikan bukti bahwa beban keuangan yang timbul akibat tingginya tingkat leverage akan menjadi hambatan bagi perusahaan dalam memaksimalkan pengembalian atas aset yang dimiliki.

Koefisien Determinasi (R²)

Tabel 8. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.503 ^a	.253	.236	.0753	2.029
a. Predictors: (Constant), DER, TATO, OER					
b. Dependent Variable: ROA					

Nilai Adjusted R Square yang diperoleh sebesar 0,236 menunjukkan bahwa variabel TATO, OER, dan DER mampu menjelaskan variasi atau kontribusi pengaruh terhadap Return on Asset (ROA) sebesar 23,6 persen. Sementara itu, terdapat porsi sebesar 76,4 persen yang dijelaskan oleh faktor-faktor atau variabel lain di luar model penelitian ini yang turut mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan.

PEMBAHASAN

Pengaruh Total Asset Turnover (TATO) terhadap Return on Assets (ROA)

Temuan penelitian mengungkapkan bahwa TATO memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap ROA. Temuan ini mengimplikasikan bahwa peningkatan efisiensi penggunaan aset dalam kegiatan penjualan akan berkontribusi pada peningkatan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Dalam konteks perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia, efisiensi penggunaan aset seperti armada, infrastruktur distribusi, dan fasilitas operasional menjadi faktor krusial dalam meningkatkan profitabilitas. Temuan ini sejalan dengan penelitian Zavalii et al., (2025) yang menyatakan bahwa TATO memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap ROA. Hasil serupa juga ditemukan oleh Stefan et al., (2025) pada perusahaan transportasi dan logistik, PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk, serta PT Semen Baturaja Tbk, yang menunjukkan bahwa peningkatan efektivitas dan efisiensi penggunaan aset mampu meningkatkan laba perusahaan. Temuan tersebut memperkuat argumen bahwa perusahaan yang mampu mengoptimalkan pemanfaatan asetnya akan menghasilkan pendapatan yang lebih tinggi relatif terhadap aset yang dimiliki, sehingga berkontribusi pada peningkatan kinerja

perusahaan. Dengan demikian, peningkatan efektivitas penggunaan aset menjadi strategi penting dalam mendorong kinerja keuangan perusahaan.

Pengaruh Operating Expense Ratio (OER) terhadap Return on Assets (ROA)

Hasil analisis menunjukkan bahwa OER berpengaruh negatif terhadap ROA. Temuan tersebut mengindikasikan bahwa peningkatan proporsi beban operasional dibandingkan dengan pendapatan cenderung diikuti oleh penurunan tingkat profitabilitas perusahaan. Kondisi ini menunjukkan bahwa semakin besar biaya operasional yang harus ditanggung perusahaan, semakin kecil kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Pada sektor transportasi dan logistik, yang memiliki karakteristik penggunaan biaya operasional relatif tinggi, seperti biaya bahan bakar, pemeliharaan armada, dan tenaga kerja, pengelolaan biaya secara efisien menjadi faktor yang sangat menentukan dalam menjaga kinerja profitabilitas.

Ketidakefisienan dalam pengendalian biaya operasional akan secara langsung mengurangi laba bersih yang dihasilkan perusahaan. Temuan ini juga didukung oleh penelitian Gerekan & Kocan, (2020) yang menemukan bahwa peningkatan beban operasional berdampak negatif terhadap pertumbuhan dan kinerja perusahaan. Selanjutnya, Annisa et al., (2025) menyatakan bahwa beban operasional yang tidak terkendali menjadi penghambat utama peningkatan profitabilitas perusahaan. Indarto (2025) juga menemukan bahwa rasio BOPO memperlemah hubungan antara pembiayaan dan profitabilitas, yang menunjukkan bahwa inefisiensi operasional merupakan risiko bagi kinerja keuangan perusahaan. Selain itu, Rerngrittirong (2024) menegaskan bahwa pengendalian biaya operasional yang efektif merupakan prasyarat penting dalam menjaga dan meningkatkan profitabilitas perusahaan secara berkelanjutan.

Pengaruh Debt to Equity Ratio (DER)

terhadap Return on Assets (ROA)

Hasil analisis menunjukkan bahwa DER berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA. Temuan ini mengindikasikan bahwa peningkatan penggunaan utang dalam struktur modal perusahaan cenderung diikuti oleh penurunan tingkat profitabilitas. Kondisi ini terjadi karena semakin besar proporsi utang yang digunakan, semakin tinggi pula beban keuangan yang harus ditanggung perusahaan, sehingga kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba menjadi berkurang. Dalam perusahaan transportasi dan logistik, penggunaan utang umumnya dimanfaatkan untuk membiayai aset tetap yang bernilai besar, seperti kendaraan dan infrastruktur, namun jika tidak dikelola secara optimal dapat meningkatkan risiko finansial dan beban bunga. Temuan ini didukung oleh berbagai penelitian yang secara konsisten menunjukkan bahwa leverage berpengaruh negatif terhadap profitabilitas perusahaan. (Hani et al., 2025; Nassim et al., 2025) menemukan bahwa DER berdampak negatif pada profitabilitas perusahaan. Selain itu, Toumeh et al., (2021) menegaskan bahwa penggunaan utang yang tinggi memberikan tekanan negatif terbesar terhadap profitabilitas perusahaan. Hasil penelitian Nassim et al., (2025) juga menunjukkan bahwa Leverage menunjukkan efek negatif dan signifikan terhadap ROA. Oleh karena itu, perusahaan perlu menjaga keseimbangan struktur modal agar penggunaan utang tetap berada pada tingkat optimal sehingga tidak mengurangi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

SIMPULAN

Penelitian ini berfokus pada pengujian pengaruh efisiensi aset, efisiensi biaya operasional, dan struktur modal yang masing-masing diproksikan oleh TATO, OER, dan DER terhadap profitabilitas perusahaan yang diproksikan menggunakan ROA pada perusahaan sektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia. Temuan empiris menunjukkan bahwa peningkatan TATO berkontribusi positif terhadap peningkatan

ROA, yang mencerminkan semakin efektifnya pemanfaatan aset dalam menghasilkan laba. Sebaliknya, peningkatan OER terbukti menekan tingkat profitabilitas karena tingginya beban operasional relatif terhadap pendapatan. Penelitian ini juga membuktikan bahwa DER memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA, yang mengindikasikan bahwa tingginya tingkat leverage dapat meningkatkan beban keuangan sehingga berdampak pada penurunan kinerja profitabilitas perusahaan.

Penelitian ini memberikan implikasi praktis bagi pihak manajemen dalam merumuskan strategi untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan. Upaya tersebut dapat dilakukan melalui optimalisasi pemanfaatan aset serta pengendalian biaya operasional secara lebih efektif. Selain itu, perusahaan perlu menerapkan kebijakan struktur modal yang lebih prudent dengan menjaga proporsi penggunaan utang pada tingkat yang optimal sehingga risiko meningkatnya beban keuangan dapat diminimalkan. Bagi investor, temuan penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai salah satu pertimbangan dalam menilai kinerja perusahaan, khususnya melalui analisis rasio efisiensi dan tingkat leverage sebelum menetapkan keputusan investasi.

DAFTAR RUJUKAN

- Akbar, M., & Fauziah, C. (2024). The Effect of Current Ratio , Debt to Equity Ratio , and Total Asset Turnover Ratio on Return on Assets. Doi: <https://doi.org/10.55324/ijoms.v4i11.1171>
- Amelia, R. (2024). The Effect Of Return On Asset , Debt To Equity Ratio , Current Ratio And Debt To Asset Ratio On Return On Equity Case Study on Sector Companies Transportation and Logistics. 12(5). <https://doi.org/10.37641/jiakes.v12i5.2931>
- Andoko, A. (2023). The Influence Of Debt To Equity Ratio , Operating Profit

- Margin Ratio And Operating Expense Toward Entity Income Tax Of Infrastructure , Utility And Transportation Companies Listed On The Indonesia Stock Exchange. *International Journal of Sociology, Policy Adn Law*, 4(1), 58–68. DOI: <https://doi.org/10.8888/ijospl.v4i1.115>
- Annisa, D., Attaullah, N., Manik, J. L., & Natasia, S. (2025). Revenue , Operating Expenses , and Profitability in Assessing Financial Performance in the Manufacturing Industry. 4(2), 465–472.
- Eel Nurlaela, & Ponirah, A. (2020). Pengaruh Operating Efficiency Ratio (OER) dan Non Performing Financing (NPF) terhadap Profitabilitas Pada Bank Umum Syariah Periode 2014-2020. DOI : 10.15575/aksy.v4i2.23388
- Fajdri, A. S., & Sulastris, L. (2025). Pengaruh Total Asset Turnover, Current Ratio, dan Debt to Equity Ratio terhadap Return on Asset pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016-2023. *Issn* : 3025-9495. 20(12). DOI : 10.8734/mnmae.v1i2.359
- Fatimah, S., Rimawan, M., & Muthiah, H. (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. 5, 415–425. <https://doi.org/10.55606/jurimbik.v5i3.1370>
- Gerekan, B., & Kocan, M. (2020). Asian Economic And Financial Review The Effect of Operating Expenses on Growth And Performance : An Empirical Analysis Of The Petroleum And Chemistry Industry In Turkey Keyword s. 10(11), 1299–1308. <https://doi.org/10.18488/journal.aefr.2020.1011.1299.1308>
- Hani, N. E., Sugiyono, B., & Purwono, A. (2025). The Influence of Current Ratio , Debt to Equity Ratio , and Asset Growth on Profitability in Transportation & Logistics Sector Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) in 2019-2023. 01(02), 100–116.
- Indarto, M. R. (2025). The Effect of Financing on Profitability : Ratio of Operating Expenses to Operating Income as Moderating Variable. 28(2). DOI: <https://doi.org/10.35591/wahana.v28i2.969>
- Indraswari, T., & Octafia, S. (2026). Pengaruh Debt to Equity Ratio dan Total Asset Turnover Terhadap Return On Assets pada PT Ciputra Development Tbk Periode 2014-2023. 1, 1–11. DOI: <https://doi.org/10.53697/emak.v7i1.3117>
- Maulidia, W., Priyanto, A. A., Pengaruh Working Capital Turnover , Total Asset Turnover , Debt to Equity Ratio , dan Current Ratio Terhadap Return on Asset pada PT Semen Baturaja Tbk . Periode 2013-2023. 4(2), 2176–2187.
- Mustaghfiroh, I. (2023). The Effect of Current Ratio , Total Asset Turnover and Time Interest Earned on Return On Assets in Transportation and Logistics Sub - Sector Companies Registered at the Bei Period 2019 - 2021. 5(3), 129–134.
- Nassim, I., Nassim, S., & Moussa, A. (2025). Financial Leverage and Firm Performance in Moroccan Agricultural SMEs : Evidence of Nonlinear Dynamics. 1–26. <https://doi.org/10.3390/ijfs13030164>.
- Nur Hidayanti, Winarni, M. W. (2023). Analysis The Effect Of Oer , Nim , Npl , Car , And Ldr Toward Roa At Pt Regional Development Banks In Indonesia For The Period 2016-

- 2021 State Polytechnic of Semarang. 12(1), 47–66. DOI: <https://doi.org/10.35315/dakp.v12i1.9147>
- Nuroktofiana, A. (2023). Pengaruh Net Profit Margin , Long Term Debt To Equity Ratio , Debt To Equity Ratio , Total Asset Turn Over Ratio Terhadap Return On Asset Pada PT . Nippon Indosari Corpindo Tbk. 1(4). <https://doi.org/10.30640/trending.v1i4.1684>
- Padang, N. N., Muda, I., & Nasution, A. A. (2024). TOPSIS method analysis for company financial performance ranking based on DER , ROA , AND PBV. 8(6), 9219–9229. <https://doi.org/10.55214/25768484.v8i6.3975>
- Rerngrittirong, T. (2024). A Panel Data Analysis of Profitability Determinants : Empirical Results from Virtual Production Companies in Thailand. In 2024 the 15th International Conference on E-Education, E-Business, E-Management and E-Learning (IC4E) (IC4E 2024), March 1821, 2024, Fukuoka-shi, Japan (Vol. 1, Issue 1). Association for Computing Machinery. <https://doi.org/10.1145/3670013.3670043>
- Romdoni, A., & Nurpalah, J. (2025). The Effectiveness Of National Zakat Distribution In 2024. 175–184. <https://doi.org/10.30868/ad.v>
- Stefan, Y. A., Damayanti, N. P., Tinggi, S., & Ekonomi, I. (2025). Analysing Debt Ratio , Equity Ratio , Asset Turnover Impact on Return on Assets in Transport and Logistics. 6(2), 102–112. <https://doi.org/10.37802/jamb.v6i2.1286>
- Toumeh, A. A., Shabaneh, K. I., Ayoush, M. D., Toumeh, A. A., & Liquidity, K. I. S. (2021). Liquidity , leverage , and solvency : What affects profitability of industrial enterprises the most? [https://doi.org/10.21511/imfi.18\(3\).2021.22](https://doi.org/10.21511/imfi.18(3).2021.22)
- Yousaf, M. (2026). Determinants of firm performance : How to choose the best model among panel data models ? April. <https://doi.org/10.1108/CEMJ-05-2023-0229>
- Zavali, T., Lehenchuk, S., Chyzhevskaya, L., & Hrabchuk, I. (2025). Determinants of Financial Performance in Advertising and Marketing Companies : Evidence from Central and Eastern European Countries. 1–21.