

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Analisis Data

Menurut Ghozali, (2018) Outlier merupakan data atau pengamatan yang menunjukkan karakteristik menyimpang secara mencolok dari pola umum data, sehingga tampak sebagai nilai ekstrem pada satu variabel maupun kombinasi beberapa variabel. Empat penyebab utama munculnya data outlier dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Kesalahan dalam proses input data.
2. Ketidaktepatan dalam mengidentifikasi nilai yang hilang pada perangkat lunak komputer.
3. Outlier muncul karena berasal dari luar populasi yang dijadikan sampel penelitian.
4. Outlier dapat berasal dari populasi yang sama dengan sampel, namun distribusi variabelnya mengandung nilai-nilai ekstrem dan tidak mengikuti pola distribusi normal.

Analisis Data keuangan dari perusahaan-perusahaan di industri transportasi dan logistik yang terdaftar di bursa efek Indonesia selama periode 2021-2023 mencakup beberapa indikator keuangan utama, yaitu CR, TATO, DER dan NPM. Setelah dilakukan pemeriksaan data, ditemukan adanya outlier atau nilai ekstrem yang dapat mempengaruhi hasil analisis. Oleh karena itu, lima perusahaan dikeluarkan dari sampel karena memiliki nilai yang tidak wajar atau ekstrem, yaitu 1) PT Blue Bird Tbk (BIRD), 2) PT Habco Trans Maritima Tbk (HATM), 3) PT Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU), 4) PT Pelayaran Nasional Ekalya Purnamasari Tbk (ELPI), 5) PT Samudera Indonesia Tbk (SDMR). Dengan demikian, jumlah sampel yang digunakan 29 perusahaan dan total yang diolah sampai akhir sebanyak 87 data.

4.1.1 Uji Statistik Deskriptif

Analisis deskriptif dilakukan untuk menyajikan ringkasan umum mengenai distribusi data variabel penelitian, yang meliputi NPM, CR, TATO dan

DER. Penelitian ini memanfaatkan data yang diperoleh dari 29 perusahaan dari sektor transportasi dan logistik terdaftar di BEI selama periode 2021–2023. Berikut disampaikan pada tabel 4.1 uji statistik deskriptif, dibawah ini pada setiap variabel :

Tabel 4. 1 *Uji Statistik Deskriptif*

	CR	TATO	DER	NPM
Mean	1.591391	1.362655	0.797046	0.268667
Maximum	7.861000	7.205000	5.267000	4.009000
Minimum	0.025000	0.064000	0.037000	0.001000
Std. Dev.	1.297899	1.606102	0.815864	0.641464

Sumber: Data diolah (2025)

Tabel 4.1 di atas, menerangkan bahwa data pengamatan dengan jumlah sampel yaitu sebanyak 29 perusahaan Transportasi dan Logistik pada periode 2021 - 2023. Sesuai dengan data yang sudah dihasilkan maka diperoleh penjelasan adalah sebagai berikut :

1. Current Ratio (CR)

- a) Nilai mean pada variabel CR sebesar 1.591391 lebih tinggi dibandingkan dengan standar deviasi yaitu 1.297899. Hal ini terdapat keragaman dalam kemampuan setiap perusahaan dalam mengelola likuiditas, kondisi ini mencerminkan setiap perubahan CR mengalami nilai yang kecil. Artinya, perubahan ini menunjukkan risiko yang kecil dalam perubahan CR tersebut.
- b) Nilai maksimum CR dalam penelitian ini sebesar 7.861000 dan dimiliki oleh PT Armada Berjaya Trans Tbk pada tahun 2021. Nilai CR yang tinggi menunjukkan jumlah aset lancar perusahaan tersebut lebih besar dibandingkan kewajiban lancarnya, yang mengindikasikan kapasitas perusahaan dalam mengatur kas secara optimal dan efisien yang mencerminkan manajemen keuangan yang baik, mengindikasikan kondisi keuangan perusahaan yang stabil dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya. Hal ini sejalan dengan (Dewi, 2022) yang melaporkan bahwa PT Armada Berjaya Trans Tbk mencatat kenaikan pendapatan sebesar 10,5% pada tahun 2021. Peningkatan pendapatan tersebut merupakan hasil dari berbagai strategi perusahaan, seperti

peningkatan mutu layanan, efisiensi biaya, serta optimalisasi penggunaan armada truk. Di samping itu, perusahaan juga menambah jumlah armada dan memperoleh kontrak baru, yang menunjukkan adanya ekspansi operasional. Strategi-strategi tersebut secara tidak langsung turut meningkatkan arus kas dan piutang usaha perusahaan, yang kemudian berdampak pada peningkatan aset lancar serta nilai CR yang tinggi pada tahun tersebut.

- c) Nilai minimum CR dalam penelitian ini sebesar 0,025000 pada PT AirAsia Indonesia Tbk pada tahun 2021. CR yang rendah terindikasi bahwasanya perusahaan tidak memadai aset lancarnya untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya, sehingga aset lancar lebih rendah dibanding utang lancar. Kondisi ini sejalan dengan laporan (Sandria, 2021) yang menyebutkan bahwa PT AirAsia Indonesia Tbk memiliki aset lancar sebesar Rp 187,60 miliar (sekitar 3,2% dari total aset), sementara kewajiban jangka pendeknya mencapai Rp 5,63 triliun. Ketidakseimbangan ini menyebabkan aset lancar perusahaan menjadi sangat rendah, yang mencerminkan ketidakmampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya selama periode tersebut.

2. Total Asset Turnover (TATO)

- a) Nilai mean pada variabel TATO sebesar 1.362655 lebih rendah dibandingkan dengan standar deviasi sebesar 1.606102, Menunjukkan adanya variasi yang signifikan dalam efisiensi penggunaan aset di antara perusahaan-perusahaan dalam sektor transportasi dan logistik. kondisi ini mencerminkan setiap perubahan TATO mengalami nilai yang besar. Artinya, perubahan ini menunjukkan risiko yang besar dalam perubahan TATO tersebut.
- b) Nilai maximum TATO dalam penelitian ini sebesar 7.205000 pada perusahaan PT Steady Safe Tbk tahun 2023. Nilai TATO yang tinggi menggambarkan seberapa efisien perusahaan dalam menggunakan seluruh asetnya untuk menciptakan penjualan. Peningkatan pendapatan ini dipengaruhi oleh naiknya permintaan pasar dan peningkatan investasi pada aset tetap serta bertambahnya piutang yang diterima.

Berdasarkan laporan (Irwan, 2023), pendapatan Perseroan meningkat menjadi Rp 242 miliar pada tahun 2023, didorong oleh kenaikan aktivitas operasional armada Transjakarta milik perusahaan. Peningkatan permintaan pasar dan efisiensi operasional inilah yang menyebabkan perputaran aset menjadi sangat tinggi, sebagaimana tercermin dalam nilai TATO tersebut.

- c) Nilai minimum TATO sebesar 0,0640 pada perusahaan PT Krida Jaringan Nusantara Tbk tahun 2023 disebabkan oleh rendahnya penjualan dibandingkan total aset. Persaingan yang semakin ketat membuat perusahaan kesulitan memperpanjang kontrak korporasi, sehingga penjualan menurun. Selain itu, (Vauzi, 2023) mencatat adanya pembelian aset tetap yang tidak produktif dan mengalami peningkatan piutang usaha, kombinasi antara pengeluaran untuk aset tetap dan peningkatan beban piutang tersebut secara langsung menurunkan TATO perusahaan.

2. Debt To Equity Ratio (DER)

- a) Nilai mean pada variabel DER sebesar 0.797046 lebih rendah dibandingkan dengan standar deviasi yaitu 1.606102. Hal ini menunjukkan adanya variasi yang cukup besar di antara perusahaan transportasi dan logistik dalam memanfaatkan ekuitas untuk membiayai utangnya, Perusahaan dengan nilai DER yang tinggi cenderung menghadapi risiko finansial yang lebih besar karena ketergantungan yang tinggi terhadap pendanaan utang.
- b) Nilai maximum DER dalam penelitian ini sebesar 5.267000 pada PT Eka sari lorena transport Tbk tahun 2022 yang merupakan nilai DER tertinggi dibandingkan perusahaan transportasi dan logistik lainnya. Nilai ini menunjukkan bahwa perusahaan tersebut menyimpan utang yang tinggi melebihi ekuitas yang dimiliki, sehingga menciptakan ketidakseimbangan dalam struktur modal. Sejalan dengan (Shodik, 2022) bahwa perusahaan mencatat kerugian bersih sebesar Rp21,31 miliar, total liabilitas mencapai Rp53,99 miliar, dan ekuitas turun dari Rp192,03 miliar (2021) menjadi Rp170,70 miliar (2022). Kondisi ini

menunjukkan bahwa strategi leverage tinggi tidak diimbangi oleh kinerja laba yang memadai. Penurunan ekuitas akibat kerugian beruntun serta aset lancar yang lebih kecil dari liabilitas jangka pendek dapat memperburuk posisi likuiditas perusahaan.

- c) Nilai minimum DER sebesar 0.037000 pada PT Hasnur Internasional Shipping 2023, disebabkan oleh perusahaan memiliki jumlah utang yang relatif kecil dibandingkan modal sendiri (ekuitas). Hal ini mencerminkan strategi keuangan yang konservatif, di mana perusahaan lebih mengandalkan pendanaan internal yang diperoleh dari laba untuk membiayai operasionalnya. Strategi ini sejalan dengan pernyataan perusahaan dalam (PTHIS.id, 2023) yang menyebutkan bahwa HAIS berkomitmen menjaga keberlanjutan bisnis di tengah dinamika industri maritim melalui eksekusi strategi yang terarah dan menjaga struktur permodalan yang sehat tanpa meningkatkan utang secara signifikan.

4. Net Profit Margin (NPM)

- a) Nilai mean pada variabel NPM sebesar 0.268667 lebih rendah dibandingkan dengan standar deviasi yaitu 0.641464, Hal ini menunjukkan adanya variasi yang cukup besar di antara perusahaan transportasi dan logistik dalam menghasilkan laba bersih terhadap penjualannya. Artinya, terdapat risiko yang besar dalam perubahan NPM tersebut.
- b) Nilai maximum NPM sebesar 4.009000 PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada tahun 2021, yang merupakan nilai NPM tertinggi jika dibandingkan dengan perusahaan transportasi dan logistik lainnya. Nilai ini mencerminkan laba perusahaan jauh lebih tinggi dibandingkan dengan penjualannya. Kondisi tersebut terjadi karena adanya peningkatan pendapatan yang disertai dengan efisiensi biaya melalui strategi *Resources Optimization* sebagai upaya penyehatan kinerja keuangan perusahaan, sebagaimana tercantum dalam laporan tahunan 2021. Strategi ini mencakup pengurangan biaya pemasaran, logistik, sewa pesawat, dan operasional lainnya. Dengan demikian,

peningkatan laba bersih terjadi seiring dengan naiknya penjualan dan keberhasilan efisiensi yang diterapkan.

- c) Nilai minimum NPM sebesar 0.001000 pada perusahaan PT. Adi Sarana Armada Tbk tahun 2022. Mencerminkan bahwa meskipun penjualan perusahaan meningkat signifikan, keuntungan bersih yang diperoleh sangat tipis. Berdasarkan laporan (Ramadhani, 2022) meskipun pendapatan perusahaan naik 15% menjadi Rp 5,87 triliun, terjadi peningkatan pada beban pokok pendapatan menjadi Rp 4,79 triliun sehingga margin laba menjadi sangat rendah. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan aktivitas pasar tidak diimbangi dengan efisiensi biaya operasional, sehingga efisiensi biaya menjadi tantangan utama bagi perusahaan dalam meningkatkan profitabilitas.

4.2. Uji Asumsi Klasik

Dalam regresi linear dengan pendekatan *Ordinary Least Squares* (OLS), pengujian asumsi klasik mencakup uji linieritas, normalitas residual, multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi. Namun demikian, menurut Gujarati, et al (2012), tidak seluruh asumsi klasik harus diterapkan secara mutlak pada setiap model regresi, karena relevansi masing-masing uji dapat bergantung pada jenis data dan tujuan analisis. Oleh karena itu, penelitian ini hanya melakukan uji multikolinearitas dan heteroskedastisitas, yang dinilai paling relevan dengan jenis data panel yang digunakan.

4.2.1 Uji Multikolineritas

Uji multikolineritas meninjau antara variabel independen yang digunakan dalam analisis regresi. Berikut hasil uji multikolineritas, dibawah ini:

Tabel 4. 2 Uji Multikolineritas

	CR	TATO	DER
CR	1.000000	-0.532446	0.092157
TATO	-0.532446	1.000000	-0.226679
DER	0.092157	-0.226679	1.000000

Sumber: Data Diolah (2025)

Berdasarkan hasil dari tabel korelasi menunjukkan bahwa korelasi antara variabel CR (X1) dan TATO (X2) sebesar -0.532446 yang lebih kecil dari 0.90,

sehingga tidak terdapat masalah multikolinearitas. Korelasi antara CR (X1) dan DER (X3) sebesar 0.092157 yang lebih kecil dari 0.90, sehingga tidak terjadi multikolinearitas. Sementara itu, korelasi antara TATO (X2) dan DER (X3) sebesar -0.226679 yang juga lebih kecil dari 0.90, sehingga tidak mengindikasikan adanya multikolinearitas. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa setiap variabel independen dari hasil penelitian ini tidak mengindikasikan adanya multikolinearitas.

4.2.2 Uji Heterokedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mendeteksi apakah terdapat ketidakhomogenan varians residual dalam model regresi. Heteroskedastisitas dapat menyebabkan kesalahan pengukuran dalam estimasi parameter dan mengurangi efisiensi model. Berikut menunjukkan uji heteroskedastisitas menggunakan metode *Breusch-Pagan-Godfrey*, dibawah ini:

Tabel 4. 3 Uji Heterokedastisitas

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey			
Null hypothesis: Homoskedasticity			
F-statistic	1.013593	Prob. F(3,83)	0.3910
Obs*R-squared	3.074679	Prob. Chi-Square(3)	0.3803
Scaled explained SS	32.39034	Prob. Chi-Square(3)	0.0000

Sumber: Data Diolah (2025)

Berdasarkan uji *Breusch-Pagan-Godfrey* menunjukkan nilai *Obs*R-squared* sebesar 3.074679 dengan nilai probabilitas 0.3803, lebih besar dari tingkat signifikansi 0.05. Dengan demikian, hipotesis nol diterima, yang mengindikasikan bahwa model regresi bebas dari masalah heteroskedastisitas.

4.3 Uji Pemilihan Model

4.3.1. Uji Chow

Uji chow dilakukan guna memastikan model yang tepat di antara CEM dan FEM. Penentuan keputusan pada pengujian chow dilakukan dengan memperhatikan probabilitas *cross section F*. Berikut hasil uji yang sudah diolah pada penelitian ini:

Tabel 4. 4 Uji Chow

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	2.010434	(28,55)	0.0135

Sumber : Data Diolah (2025)

Tabel 4.4 menunjukkan bahwa nilai probabilitas F sebesar 0.0135, yang berada di bawah tingkat signifikansi 0.05. Dengan demikian, H_0 ditolak dan dapat disimpulkan bahwa model FEM lebih tepat digunakan dibandingkan dengan CEM.

4.3.2 Uji Hausman

Uji hausman memastikan model yang tepat antara REM dan FEM. Berikut merupakan output dari uji hausman pada penelitian ini:

Tabel 4. 5 Uji Hausman

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	8.145426	3	0.0431

Sumber : Data Diolah (2025)

Tabel 4.5, uji hausman didapatkan nilai probabilitas sebesar 0,0431, yang lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian, H_0 ditolak sehingga Model yang dianggap paling sesuai untuk digunakan adalah FEM dibandingkan dengan REM.

4.3.3 Uji Lagrange Multiplier (LM)

Uji LM digunakan untuk memilih model terbaik antara REM dan CEM yang digunakan dalam penelitian. Keputusan diambil berdasarkan pada metode *Breusch-Pagan*. Hasil uji LM dalam penelitian ini:

Tabel 4. 6 Uji Lagrange Multiplier

Breusch-Pagan	1.974391	0.025086	1.999477
	(0.1600)	(0.8742)	(0.1574)

Sumber: Data Diolah (2025)

Berdasarkan tabel 4.6 nilai *cross-section Breusch-Pagan* 0.1600 lebih besar dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa H_0 diterima, sehingga model yang sesuai digunakan adalah CEM dibandingkan dengan REM.

Tabel 4.7 memperlihatkan kesimpulan hasil uji pemilihan model, sebagai berikut:

Tabel 4. 7 Hasil Uji Pemilihan Model

No	Uji Pemilihan Model	Nilai Probabilitas	Nilai Signifikan	Keputusan Pemilihan Model
1	Uji Chow	0,0135	0.05	FEM
2	Uji Hausman	0,0431	0.05	FEM
3	Uji LM	0.1600	0.05	CEM

Sumber : Data Diolah (2025)

Berdasarkan Tabel 4.7 yang menampilkan hasil pemilihan model, uji Chow menghasilkan nilai probabilitas sebesar 0,0135 yang berada di bawah tingkat signifikansi 0,05. Hal ini mengindikasikan bahwa pendekatan yang tepat adalah FEM. Selanjutnya, uji Hausman juga memberikan nilai probabilitas sebesar 0,0431 yang kembali lebih kecil dari 0,05, sehingga model FEM tetap menjadi pilihan yang tepat. Sebaliknya, hasil uji LM menunjukkan nilai probabilitas sebesar 0,1600 atau lebih tinggi dari 0,05, yang mengindikasikan bahwa CEM tidak lebih unggul. Oleh karena itu, berdasarkan hasil dari beberapa pengujian model, khususnya uji Chow dan Hausman, dapat dikatakan bahwa FEM dipilih sebagai model yang paling sesuai dalam riset ini

4.4 Analisis Regresi Data Panel

4.4.1 Common Effect Model (CEM)

CEM merupakan pendekatan paling dasar dalam analisis data panel yang menggabungkan elemen data runtut waktu (*time series*) dan data antar unit (*cross section*). Dalam model ini, baik perbedaan antar individu maupun variasi waktu tidak diperhitungkan, sehingga diasumsikan bahwa perilaku setiap entitas perusahaan bersifat seragam sepanjang periode observasi. Berikut adalah output CEM dalam penelitian ini:

Tabel 4. 8 CEM

Uji F

Adjusted R-squared	0.015749
--------------------	----------

F-statistic	1.458.691
Prob(F-statistic)	0.231798

Sumber: Data Diolah (2025)

Berdasarkan Tabel 4.8 menunjukkan bahwa nilai F-statistic sebesar 1.458691 dengan probabilitas sebesar 0.231798 lebih besar dari 0,05. Oleh karena itu mengindikasikan bahwa, variabel independen yaitu CR, TATO, dan DER secara bersama-sama tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap NPM sebagai variabel dependen. Artinya model regresi dinyatakan tidak layak pada riset ini.

4.4.2 Fixed Effect Model (FEM)

Tabel 4. 9 FEM

Uji FEM				
Uji t				
C	0.786783	0.272811	2.883.983	0.0056
CR	-0.031157	0.091337	-0.341117	0.7343
TATO	-0.306467	0.129810	-2.360.900	0.0218
DER	-0.063892	0.127910	-0.499511	0.6194
Uji F				
Adjusted R-squared	0.265960			
F-statistic	2.005.158			
Prob(F-statistic)	0.011992			

Sumber : Data Diolah (2025)

Berdasarkan Tabel 4.9 menunjukkan bahwa nilai F-statistic tercatat sebesar 2.005158 dengan tingkat probabilitas 0.011992, yang berada di bawah ambang signifikansi 0,05. Temuan ini mengindikasikan bahwa seluruh variabel independen, yaitu CR, TATO, dan DER memberikan hubungan yang signifikan terhadap NPM. Selain itu, nilai *Adjusted R²* sebesar 0,265960 menunjukkan bahwa ketiga variabel independen tersebut berkontribusi sebesar 26,60% terhadap variasi NPM, sementara sisanya sebesar 73,40% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam model yang digunakan pada penelitian ini. Dengan demikian, model regresi ini dinyatakan fit (layak) untuk digunakan dalam penelitian.

4.4.3 Random Effect Model (REM)

Tabel 4. 10 REM

Uji F

Adjusted R-squared	-0.009756
F-statistic	0.723035
Prob(F-statistic)	0.541055

Sumber : Data Diolah (2025)

Tabel 4.10 menerangkan bahwa nilai *F-statistic* sebesar 0.723035 dengan probabilitas 0.541055, yang lebih besar dari 0,05. Kondisi ini menandakan bahwa, variabel independen CR, TATO, dan DER secara bersama-sama tidak berpengaruh signifikan terhadap NPM sebagai variabel dependen. Artinya, model regresi tidak fit (layak) diterapkan dalam penelitian ini.

4.5 Uji Hipotesis

4.5.1 Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi terlihat pada tabel 4.9, dengan nilai *Adjusted R-squared* sebesar 0.265960 atau 26,60% hal ini berarti CR,TATO, dan DER bersama-sama memberikan kontribusi sebesar 26,60% sedangkan sisannya 73,40% ditentukan oleh sejumlah faktor atau variabel lain diluar dari model penelitian.

4.5.2 Uji F (Anova)

Uji ini dapat dikatakan juga sebagai uji kelayakan model. Uji F digunakan untuk menilai bersaran nilai signifikansi dari variabel independen yang disatukan.

Tabel 4. 11 Uji Hipotesis

Dependent Variable: Y				
Method: Panel Least Squares				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.786783	0.272811	2.883983	0.0056
CR	-0.031157	0.091337	-0.341117	0.7343
TATO	-0.306467	0.129810	-2.360900	0.0218
DER	-0.063892	0.127910	-0.499511	0.6194

Adjusted R-squared	0.265960
F-statistic	2.005158
Prob(F-statistic)	0.011992

Sumber: Data Diolah (2025)

Tabel 4.11, menunjukkan nilai F-statistic sebesar 2.005158. dengan nilai probabilitas 0.011992 lebih kecil dari 0.05, yang artinya H_0 ditolak dan H_a diterima. Hal ini berarti variabel CR, TATO, dan DER bersama-sama memberikan pengaruh signifikan terhadap NPM. Artinya model ini dinyatakan fit (layak).

4.5.3 Uji t (Parsial)

Uji t digunakan untuk mengetahui sejauh mana masing-masing variabel independen meliputi CR, TATO, DER berpengaruh secara parsial pada variabel dependen NPM. Selain itu, uji ini juga membantu dalam mengetahui besarnya kontribusi dari tiap variabel bebas terhadap variabel terikat. Dari hasil pengujian hipotesis ini, diperoleh persamaan regresi linear berganda untuk masing-masing variabel sebagai berikut:

$$Y = 0.786783 - 0.031157 (CR) - 0.306467 (TATO) - 0.063892 (DER)$$

Interpretasi nilai konstanta (c) memiliki nilai positif sebesar 0.786783. Tanda positif artinya mengindikasikan adanya hubungan searah antara pengaruh independen dengan variabel dependen. Hal ini menunjukkan bahwa jika CR, TATO, dan DER bernilai 0% atau tidak ada pengaruh terhadap perubahan, maka nilai NPM sebesar 0.786783. Adapun persamaan regresi pada setiap nilai koefisien regresi pada setiap variabel independen sebagai berikut :

1. CR (X1) memiliki koefisien regresi sebesar -0.031157 yang mengindikasikan bahwa terdapat hubungan negatif antara variabel CR dengan NPM.
2. TATO (X2) memiliki koefisien regresi sebesar -0.306467 nilai tersebut menunjukkan hubungan negatif antara variabel TATO dengan NPM. Hal ini artinya Peningkatan TATO sebesar 1% akan menyebabkan penurunan NPM sebesar 0,306467, dengan catatan bahwa variabel lain berada dalam kondisi tetap.

3. DER (X3) memiliki koefisien regresi sebesar -0.063892 nilai tersebut menunjukkan hubungan negatif antara variabel DER dengan NPM.

Langkah berikutnya penelitian ini menguji hipotesis menentukan nilai t statistik dibandingkan dengan nilai t tabel (nilai kritis) pada tingkat signifikansi sebesar 0.05 dan $df = n-2 = 1.98397$ dan nilai tingkat signifikan sebesar 0,05. Berdasarkan uji hipotesis secara parsial, sebagai berikut :

1. *Current Ratio terhadap Net Profit Margin*

CR menunjukkan bahwa nilai t-Statistic sebesar -0.341117 lebih kecil dari nilai t tabel 1.98397 dengan probabilitas 0.7343, lebih besar dari 0.05, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, berarti CR tidak memiliki dampak signifikan terhadap NPM. Dari hasil ini menunjukkan bahwa perubahan dalam CR tidak berdampak langsung terhadap perubahan NPM.

2. *Total Asset Turnover terhadap Net Profit Margin*

TATO menunjukkan nilai t-Statistic sebesar -2.360900 lebih besar dari nilai t tabel -1.98397 dengan probabilitas 0.0218, lebih kecil dari 0.05, Maka H_0 ditolak dan H_2 diterima, yang berarti TATO berpengaruh negatif dan signifikan terhadap NPM. Hal ini menunjukkan bahwa perubahan TATO berdampak langsung terhadap perubahan NPM.

3. *Debt to Equity Ratio terhadap Net Profit Margin*

DER menunjukkan nilai t-Statistic sebesar -0.4995 lebih kecil dari nilai t tabel -1.98397 dengan probabilitas 0.6194. menunjukkan bahwa H_0 diterima H_3 ditolak, Koefisien negatif sebesar -0.063892 mengindikasikan adanya hubungan negatif, namun pengaruhnya tidak cukup kuat untuk dianggap signifikan. Artinya, perubahan dalam DER belum memberikan dampak langsung terhadap tingkat profitabilitas bersih perusahaan dalam periode yang dianalisis.

4.6 Pembahasan

Hasil analisis 3 (tiga) hipotesis mengenai keterkaitan antara variabel X terhadap variabel Y berserta dengan hasil signifikansinya yakni:

4.6.1 Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Net Profit Margin*

Hasil uji t, diketahui bahwa variabel CR tidak memberikan dampak signifikan terhadap NPM. Oleh karena itu, hipotesis pertama (H_1) ditolak karena nilai probabilitas lebih besar daripada tingkat signifikansi 0,05. Artinya, perubahan CR tidak berdampak signifikan terhadap perubahan NPM pada perusahaan-perusahaan transportasi dan logistik yang masuk dalam daftar BEI selama tahun 2021-2023. Karakteristik industri transportasi dan logistik yang mengandalkan aset tetap dalam skala besar, seperti kendaraan, gudang, dan sistem logistik, menjadikan pengelolaan efisiensi aset dan biaya operasional sebagai prioritas utama, dibandingkan fokus pada likuiditas jangka pendek.

Selain itu, pendapatan dalam industri ini biasanya berasal dari kontrak jangka menengah hingga panjang dengan sistem pembayaran bertahap. Situasi ini membuat kas dan piutang tidak selalu mencerminkan kekuatan operasional yang sebenarnya, karena piutang yang menumpuk atau kas yang tidak segera dimanfaatkan justru bisa menghambat perputaran modal kerja. Oleh sebab itu, rasio likuiditas yang tinggi belum tentu sejalan dengan peningkatan laba bersih. Industri ini juga dihadapkan pada berbagai faktor eksternal, seperti kenaikan harga bahan bakar, kemacetan lalu lintas, keterbatasan infrastruktur, serta tekanan harga dari kompetitor. Faktor-faktor tersebut berpengaruh langsung terhadap margin keuntungan dan tidak cukup diatasi hanya dengan menjaga rasio likuiditas. Dengan kata lain, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tingkat likuiditas bukanlah penentu utama profitabilitas dalam sektor transportasi dan logistik. Ketidaksignifikanan pengaruh CR terhadap NPM menunjukkan bahwa profitabilitas lebih dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan dalam mengelola aset tetap secara efisien, meningkatkan volume layanan, dan menekan biaya operasional.

Temuan ini konsisten dengan penelitian Hernawati et al. (2022) CR tidak memengaruhi profitabilitas karena adanya persediaan yang tidak siap jual, sehingga menimbulkan biaya tambahan seperti biaya penyimpanan dan pemeliharaan tanpa diiringi peningkatan pendapatan. Penelitian lain yang dilakukan oleh (Lumbantobing et al., 2023), (Algarni et al., 2023), (Fenty

Febriaet al., 2023), Putri et al., (2022) juga menyatakan bahwa CR tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap nilai NPM.

4.6.2 Pengaruh Total Asset Turnover terhadap Net Profit Margin

Hasil uji t menunjukkan bahwa variabel TATO berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap NPM. Dengan demikian, hipotesis kedua (H_2) diterima karena tingkat probabilitasnya kurang dari nilai signifikansi yang digunakan 0,05. Artinya, perubahan TATO berdampak pada perubahan NPM di perusahaan transportasi dan logistik di Bursa efek Indonesia selama 2021–2023. Hasil ini menunjukkan bahwa peningkatan kemampuan perusahaan dalam menggunakan aset secara optimal guna mendorong penjualan belum tentu diiringi dengan peningkatan laba bersih. Dalam banyak kasus, peningkatan penjualan yang terlalu agresif justru disertai dengan kenaikan biaya operasional, seperti bahan bakar, perawatan armada, gaji tenaga kerja, serta beban logistik lainnya. Beban-beban tersebut dapat menggerus margin keuntungan, sehingga meskipun perputaran aset meningkat, laba bersih justru mengalami penurunan.

Selain itu, karakteristik industri transportasi dan logistik yang sangat kompetitif membuat perusahaan sering kali terpaksa menekan harga demi volume penjualan, terutama ketika bersaing dalam tender atau kontrak jangka pendek. Akibatnya, perusahaan menghadapi dilema antara mengejar volume pendapatan dan menjaga margin keuntungan (*trade-off*). Kondisi ini menjelaskan mengapa TATO yang tinggi justru berdampak negatif terhadap NPM dalam konteks sektor ini.

Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa perusahaan perlu mempertimbangkan keseimbangan antara efisiensi aset dan pengendalian biaya untuk menjaga profitabilitas. Tingginya rasio TATO tidak selalu mencerminkan kinerja keuangan yang sehat apabila tidak dibarengi dengan strategi pengelolaan biaya yang efektif. Penemuan ini mendukung hasil penelitian dari (Haryanti Siska, 2024) dan (Firdiana & Nugroho, 2024) yang mengindikasikan bahwa TATO berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap NPM.

4.6.3 Pengaruh Debt to Equity Ratio terhadap Net Profit Margin

Hasil analisis t menunjukkan bahwa, diketahui variabel DER tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap NPM. Oleh karena itu, hipotesis ketiga (H_3) ditolak karena nilai probabilitas lebih besar dari 0,05. Artinya perubahan DER tidak berdampak signifikan pada NPM pada perusahaan transportasi dan logistik di BEI selama 2021–2023. DER menggambarkan seberapa besar pembiayaan perusahaan yang diperoleh melalui utang dibandingkan dengan modal sendiri, sehingga menunjukkan tingkat leverage dan risiko keuangan jangka panjang. Di sisi lain, NPM digunakan untuk menilai persentase laba bersih yang dihasilkan dari total pendapatan penjualan. Dalam industri transportasi dan logistik, perusahaan umumnya menggunakan pembiayaan utang untuk memperoleh aset tetap, terutama kendaraan operasional, yang sering kali diperoleh melalui skema kredit. Namun, ketika pendapatan menurun akibat fluktuasi permintaan pasar, perusahaan tetap harus memenuhi kewajiban bunga dan cicilan. Kondisi ini dapat menghambat optimalisasi laba bersih karena sebagian pendapatan terserap untuk membayar kewajiban utang.

Ketergantungan yang berlebihan pada pembiayaan utang juga menunjukkan keterbatasan dalam penggunaan sumber dana internal. Oleh karena itu, untuk mengurangi risiko tekanan keuangan, perusahaan disarankan untuk melakukan penyebaran sumber pendanaan, misalnya melalui penerbitan saham baru atau peningkatan modal sendiri. Dengan demikian, struktur modal yang lebih seimbang dapat membantu menjaga stabilitas keuangan sekaligus meningkatkan potensi laba.

Penelitian ini sejalan dengan temuan oleh Algarni et al., (2023), Wati et al., (2022), Saputra et al., (2024) dan Ramadhania et al. (2023) yang mengatakan bahwa DER tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap NPM. Kondisi ini dapat terjadi apabila dana yang diperoleh dari utang digunakan secara efisien dalam kegiatan operasional yang produktif, sehingga beban bunga atau kewajiban keuangan tidak secara signifikan menekan profitabilitas.