



PENGARUH SOLVABILITAS TERHADAP PROFITABILITAS PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK DI BURSA EFEK INDONESIA PADA TAHUN 2019 - 2022

Kamal Ma'ruf¹
Fakultas Ilmu Administrasi
kamalmafur2207@gmail.com

Zaenal Hirawan²
Fakultas Ilmu Administrasi
zaenal_hirawan@unsub.ac.id

Vevia Oktavianti³
Fakultas Ilmu Administrasi
veviaoktaviani@gmail.com

Abstrak

Perusahaan transportasi adalah perusahaan jasa yang menyediakan fasilitas yang berhubungan dengan sarana transportasi. Keadaan transportasi di Indonesia saat ini sedang mengalami penurunan pembangunan dan pembangunan ekonomi akibat krisis ekonomi yang dialami Indonesia selama ini. kegiatan dan kebutuhan keuangan di Indonesia. apabila suatu perusahaan mengalami kerugian yang jika diteruskan. Perusahaan transportasi penting menggunakan jasa penyediaan maka perusahaan transportasi terutama pihak manajer harus mampu menganalisa aktiva sehingga mendapatkan keuntungan. Tujuan penelitian ini Untuk menegtahui besar pengaruh solvabilitas terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi dan logistic di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2019 - 2022.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan populasi penelitian adalah perusahaan sub sector transportasi dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2019 - 2022 adalah 30 Perusahaan, adapapun jenis data dara penelitian ini adalah crossection sehingga jumlah sampel observasid ari penelitian ini adalah 120 observasi.

Berdasarkan hasil penelitan Solvabillitas berpengaruh negative terhadap profitabilitas sebesar 97.7%, dimana setiap kenaikan hutang maka akan menurunkan profitabilitas. Implikasi dari penelitian ini adalah profitabilitas pada sector transportasi dapat dijadikan tolak ukur investor dalam mengukur kinerja keuangan perusahaan mulai dari deviden, laba ditahan, rasio hutang, risiko usaha.

Kata kunci : Profitabilitas, Solvabilitas

Abstract

Transportation companies are service companies that provide facilities related to transportation facilities. The state of transportation in Indonesia is currently experiencing a decline in development and economic development due to the economic crisis experienced by Indonesia so far. activities and financial needs in Indonesia. if a company experiences losses which if continued. It



is important for transportation companies to use provision services, so transportation companies, especially managers, must be able to analyze assets so they can make a profit. The aim of this research is to find out the magnitude of the influence of solvency on profitability in transportation and logistics sub-sector companies on the Indonesia Stock Exchange in 2019 - 2022.

This research uses a quantitative type of research with the research population being transportation and logistics sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange in 2019 - 2022, namely 30 companies, while the type of data from this research is cross-section so the number of observation samples from this research is 120 observations.

Based on research results, solvency has a negative effect on profitability of 97.7%, where every increase in debt will reduce profitability. The implication of this research is that profitability in the transportation sector can be used as a benchmark for investors in measuring the company's financial performance starting from dividends, retained earnings, debt ratios, business risk.

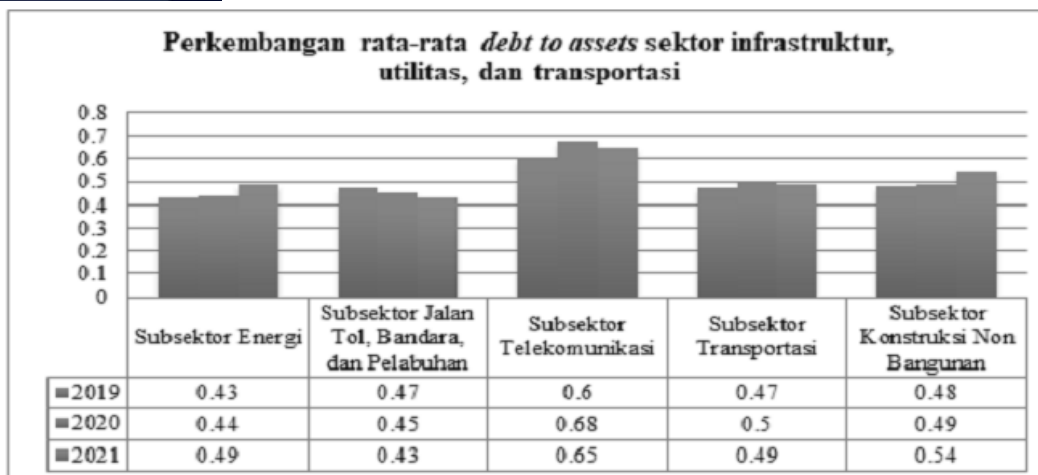
Keywords: Profitability, Solvency

Pendahuluan

Perusahaan transportasi adalah perusahaan jasa yang menyediakan fasilitas yang berhubungan dengan sarana transportasi. Pelayanan yang diberikan tidak hanya berupa modal transportasi, perusahaan yang bergerak di bidang transportasi juga mencakup perusahaan penyedia infrastruktur dan perusahaan penyedia jasa pengiriman barang. Layanan fasilitas dari perusahaan yang ingin membantu masyarakat menjalankan aktivitasnya dengan mudah. Banyak perusahaan transportasi yang menyediakan fasilitas penyedia layanan untuk memudahkan masyarakat memilih berdasarkan preferensi masyarakat.

Perusahaan transportasi penting menggunakan jasa penyediaan maka perusahaan transportasi terutama pihak manajer harus mampu menganalisa aktiva sehingga mendapatkan keuntungan. Untuk mengukur efektivitas perusahaan dapat diukur dengan ROA. Pengembalian perusahaan akan tinggi seiring dengan meningkatnya keuntungan perusahaan. Hal ini akan semakin meningkatkan daya tarik perusahaan di mata investor. Peningkatan daya tarik perusahaan membuat perusahaan semakin diminati investor karena imbal hasil yang diperoleh semakin tinggi.

Solvabilitas adalah indikator yang menggambarkan di mana perusahaan dapat memberikan modal operasionalnya dengan menggunakan pembiayaan utang dalam modal perusahaan untuk membiayai seluruh kegiatan di perusahaan. Dengan semakin besarnya rasio solvabilitas perusahaan maka akan meningkatkan risiko suatu perusahaan, dengan ini maka akan berdampak pula pada nilai perusahaan karena investor cenderung memilih saham dengan solvabilitas yang rendah. Di perusahaan menggunakan usahanya untuk mencapai keuntungan yang diharapkan, perusahaan selalu melakukan analisa terhadap cara kerja perusahaan setiap waktu, perusahaan mempunyai rasio likuiditas dan solvabilitas untuk melihat baik atau tidaknya rasio keuangan terhadap keuntungan.



Gambar 1. 1

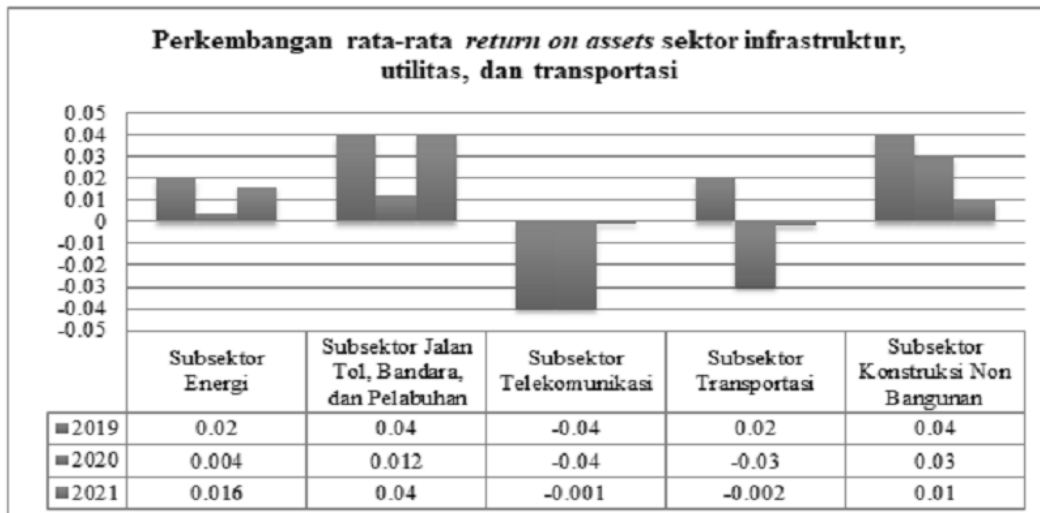
Kondisi Solvabilitas Perusahaan Sektor Infratraktur, Utilitas dan Transportasi

Sumber: (Mandavani et al., 2022)

Dari gambar diatas diketahui Operasional di sektor transportasi belum terlaksana secara optimal karena kurangnya anggaran tambahan untuk mendukung keberlangsungan kegiatan perusahaan. Selain itu, solvabilitas perusahaan tidak lancar, dan nilai aset pembiayaan utang masih tinggi. Kondisi perekonomian yang tidak stabil mengakibatkan tingginya nilai aset yang dibiayai utang, sehingga perusahaan belum mampu menghasilkan laba di atas biaya bunga utang.

Profitabilitas merupakan upaya untuk memperoleh keuntungan dalam jangka waktu tertentu. Laba sering kali menjadi ukuran kinerja bisnis di mana ketika sebuah perusahaan memiliki laba yang tinggi berarti kinerjanya baik dan ketika laba rendah berarti kinerjanya tidak baik. Laba perusahaan tidak hanya menjadi indikator kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya kepada pemilikinya, akan tetapi sebuah unsur yang tingkat keuntungannya berpengaruh dari tingkat likuiditas dan solvabilitas.

Perusahaan di bidang transportasi merupakan perusahaan yang terkait erat dengan perkembangan dan perkembangan ekonomi global. Beberapa perusahaan di sektor transportasi di Indonesia diketahui merugi. Salah satu perusahaan 4 angkutan yang mengalami kerugian adalah perusahaan Garuda Indonesia. Perusahaan ini yaitu maskapai penerbangan negara yang terpuuk keras karena pandemi korona. Contohnya, adanya PSBB sebabkan mobilitas masyarakat berkurang signifikan yang berdampak langsung pada pendapatan perusahaan. Selama semester I 2020, Garuda Indonesia mengolah laporan rugi bersih sebesar US\$712,72 juta atau setara Rp. 10,47 triliun (dengan asumsi kurs Rp 14.700). Kinerja ini berbanding terbalik dengan kinerja periode yang sama tahun lalu, di mana perseroan membukukan laba US\$24,11 juta atau setara Rp. 354,48 miliar. Menyebabkan alasannya turun omset yang tajam ini yaitu penurunan omset dari penerbangan berjadwal yang memberikan kontribusi terbesar. Selama paruh pertama tahun 2020, pendapatan yang dijadwalkan adalah \$750,25 juta, menurun 59,55% dibandingkan dengan paruh pertama tahun 2019. Sedangkan untuk beberapa perusahaan transportasi darat di Indonesia pendapatan dan labanya dapat dilihat pada gambar di bawah ini;



Gambar 1. 2

Kondisi Solvabilitas Perusahaan Sektor Infratraktur, Utilitas dan Transportasi

Sumber: (Mandavani et al., 2022)

Dari gambar diatas diketahui bahwa kinerja perusahaan transportasi berdasarkan profitabilitas selama pemulihan pasca pandemi COVID-19 adalah menunjukkan perbaikan namun masih negative. Pemulihan ini disebabkan oleh pelanggaran kebijakan selama pemulihan pasca-covid-19, memungkinkan ekonomi mulai pulih, meninggalkan perusahaan dengan lebih banyak uang. Selain itu, pengelolaan aset lancar perusahaan telah dioptimalkan, menghasilkan pengurangan aset lancar yang berkontribusi baik untuk mengamankan kewajibannya. Akibatnya, tingkat saat ini meningkat dari masa pandemi covid-19 ke masa pemulihan pandemi pasca-covid-19. Kenaikan nilai rasio lancar pada masa pemulihan pasca COVID-19 menunjukkan bahwa perusahaan di industri infrastruktur, utilitas, dan transportasi semakin sehat.

Berdasarkan pemaparan diatas maka permasalahan yang terjadi terkait profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi adalah :

1. Pasca masa pandemic perusahaan sub sector transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia masih mengalami profitabilitas negatif
2. Pertumbuhan sub sector transportasi dan logistic mengalami penurunan drastis dimasa Pandemi baik transaksi saham maupun struktur modal.

Kerangka Teori

Definisi Solvabilitas

Rasio solvabilitas atau leverage ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiaya dengan utang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktiva. Rasio solvabilitas juga digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan (Shintia, 2017).

Menurut Fred Weston dalam (Shintia, 2017).rasio solvabilitas memiliki beberapa implikasi berikut :

1. Kreditor mengharapkan ekuitas sebagai marjin keamanan. Artinya jika pemilik memiliki dana yang kecil sebagai modal, risiko bisnis terbesar akan ditanggung oleh kreditor.
2. Dengan pengadaan dana melalui utang, pemilik memperoleh manfaat, berupa tetap



dipertahankannya penguasaan atau pengendalian perusahaan.

3. Bila perusahaan mendapat penghasilan lebih dari dana yang dipinjamkannya dibandingkan dengan bunga yang harus dibayarnya, pengembalian kepada pemilik diperbesar.

Pengukuran rasio solvabilitas dilakukan dengan dua pendekatan, (Shintia, 2017). yaitu :

1. Mengukur rasio-rasio neraca dan sejauh mana pinjaman digunakan untuk permodalan.
2. Melalui pendekatan rasio-rasio laba rugi.

Pengukuran Rasio Solvabilitas

1. *Debt to asset ratio (debt ratio)*

Debt ratio merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva.

Dari hasil pengukuran, apabila rasionya tinggi artinya pendanaan dengan utang semakin banyak, maka semakin sulit bagi perusahaan untuk memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utangnya dengan aktiva yang dimiliki. Standart pengukuran untuk menilai baik tidaknya rasio perusahaan, digunakan rasio rata-rata industri yang sejenis.

Rumusan untuk menghitung *debt ratio* dapat digunakan sebagai berikut :

$$\text{Debt to asset ratio} = \frac{\text{Total Debt / total utang}}{\text{Total Assets / total aktiva}}$$

2. *Debt to equity ratio*

Debt to equity ratio ialah rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Jadi rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang.

Bagi kreditor semakin besar rasio ini akan semakin tidak menguntungkan karena akan semakin besar risiko yang ditanggung atas kegagalan yang mungkin terjadi di perusahaan. Namun bagi perusahaan justru semakin besar rasio akan semakin baik. Sebaliknya dengan rasio yang rendah, semakin tinggi tingkat pendanaan yang disediakan pemilik dan semakin besar batas pengamanan bagi peminjam jika terjadi kerugian atau penyusutan terhadap nilai aktiva. Rasio ini juga memberikan petunjuk umum tentang kelayakan dan risiko keuangan perusahaan.

Debt to equity ratio untuk setiap perusahaan berbeda-beda tergantung karakteristik bisnis dan keberagaman arus kasnya. Perusahaan dengan arus kas yang stabil biasanya memiliki rasio yang lebih tinggi dari rasio kas yang kurang stabil. Rumus untuk mencari *debt to equity ratio* :

$$\text{Debt to equity ratio} = \frac{\text{1 utang (Debt)}}{\text{Ekuitas (Equity)}}$$

Contoh :

3. *Long term debt to equity ratio (LTDtER)*

LTDtER adalah rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Tujuannya ialah untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang dengan cara membandingkan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan. Rumusan mencari *long term debt to equity ratio* :



$$\text{long term debt to equity ratio} = \frac{\text{Long term debt (utang jangka panjang)}}{\text{Equity (modal)}}$$

4. *Tangible assets debt coverage*
5. *Current liabilities to net worth*
6. *Times interest earned*
7. *Fixed charge coverage (FCC)*

FCC atau lingkup biaya tetap merupakan rasio yang menyerupai Times Interest Earned Ratio. Rasio ini dilakukan apabila perusahaan memperoleh utang jangka panjang atau menyewa aktiva berdasarkan kontrak sewa (Lease Contract). Rumusan mencari FCC :

$$\text{Fixed charge coverage} = \frac{\text{Earning before tax + biaya sewa + kewajiban sewa/lease}}{\text{Biaya bunga + kewajiban sewa/lease}}$$

Profitabilitas adalah gambaran seberapa efisien dan seberapa efektif perusahaan dalam menggunakan asset perusahaan dalam menghasilkan profit.. hal ini berarti perusahaan melakukan penghematan dari pengurangan biaya yang berguna bagi keberlangsungan perusahaan(Musa, 2023)

Pengukuran Rasio Profitabilitas

Adapun jenis rasio probabilitas yang sering digunakan perusahaan (Kasmir, 2017):

1. *Gross Profit Margin*

Rasio yang dihitung dari selisih penjualan dikurangi harga pokok penjualan terhadap penjualan itu sendiri. Maknanya adalah *gross profit margin* yang tinggi berarti semakin baik bagi perusahaan

$$\text{Gross Profit Margin} = \frac{\text{Penjualan} - \text{Harga Pokok Penjualan}}{\text{Penjualan}}$$

2. *Operating Profit Margin*

Adalah rasio yang diperoleh dari laba bersih sebelum pajak dibandingkan dengan penjualan.

$$\text{Operating Profit Margin} = \frac{\text{Laba bersih sebelum pajak}}{\text{Penjualan}}$$

3. *Return on Asset*

Merupakan perbandingan untuk menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh *net profit* dari *asset total*

$$\text{ROA} = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Total Aset}}$$

4. *Return on Equity*

Merupakan perbandingan untuk menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh *net profit* dari ekuitas yang dimiliki perusahaan

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Ekuitas}}$$

5. *Pendapatan per saham*

Rasio nilai laba yang diperoleh dari setiap lembar saham

$$PPS = \frac{\text{Pendapatan yang tersedia bagi pemegang saham}}{\text{Jumlah Lembar Saham yang Beredar}}$$

6. *Price/Earning ratio – P/E ratio*

mengukur jumlah uang yang dibayar oleh investor untuk setiap rupiah pendapatan perusahaan. Semakin tinggi P/E ratio maka semakin besar kepercayaan investor terhadap masa depan perusahaan

$$io H/P = \frac{\text{Harga Pasar Perlembar Saham yang Biasa}}{\text{Pendapatan Per Saham}}$$

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif yaitu penelitian yang dituntut menggunakan angka, mulai pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan dan hasilnya.

Berdasarkan data dari Bursa Efek Indonesia bahwa jumlah perusahaan sub sector transportasi dan logistic di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2019 – 2022 adalah 30 Perusahaan. Dikarenakan jumlah populasi kecil maka peneliti menggunakan total sampling, sehingga jumlah sample dalam penelitian ini adalah 30 Perusahaan.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan regresi data panel dengan bantuan *software Eviews 12*. Data panel atau *polling* adalah kombinasi dari data bertipe *cross-section* dan *time series*. Yakni sejumlah variable diobservasi atas sejumlah kategori dan dikumpulkan dalam suatu jangka waktu tertentu. Ciri khusus pada data *time series* adalah berupa urutan numeric dimana interval antar observasi atau sejumlah variabel bersifat konstan dan tetap, sedangkan data *cross section* adalah suatu unit analisis pada suatu titik tertentu dengan observasi sejumlah variabel. Dalam model data panel, persamaan model dengan menggunakan data *cross section* dapat ditulis sebagai berikut:

$$Y_i = \alpha + \beta_1 X_i + \varepsilon_i, i=1,2,\dots,N$$

Di mana N adalah banyaknya data *cross section*. Sedangkan persamaan model dengan *time series* dapat ditulis sebagai berikut:

$$Y_t = \alpha + \beta_1 X_t + \varepsilon_t, t=1,2,\dots,T$$

Dengan T merupakan banyaknya data *time series*. Sehingga persamaan data panel yang merupakan kombinasi dari persamaan *cross section* dan *time series* dapat ditulis sebagai berikut:

$$Y_{it} = \alpha + \beta_1 X_{it} + \varepsilon_{it}, i=1,2,\dots,N; t=1,2,\dots,T$$

Dimana Y adalah variabel dependen, X adalah variabel independen, N adalah banyaknya observasi, T adalah banyaknya waktu, dan N x T adalah banyaknya data panel.

Uji Normalitas

Pengujian normalitas residual yang banyak digunakan adalah *Uji Jarque-Bera (JB)*. Uji JB dapat dilakukan dengan mudah dalam program *Eviews* yang langsung menghitung nilai JB statistic. Jika nilai *Jarque-Bera* lebih kecil dari nilai X^2 tabel maka data tersebut berdistribusi normal. Jika nilai *Jarque-Bera* lebih besar dari nilai X^2 tabel maka data tersebut berdistribusi tidak normal.

Pooled Least Square (Common Effect)

Model *Common effect* dikatakan sebagai model yang paling sederhana, dimana pendekatannya mengabaikan dimensi waktu dan ruang yang dimiliki oleh data panel.



Common effect dilakukan dengan mengkombinasikan data time series dan cross-section. Penggabungan kedua jenis data tersebut dapat digunakan metode OLS biasa sehingga sering disebut dengan *Pooled Least Square* atau *common OLS model* untuk mengestimasi model data panel.

Model *Common Effect* adalah model yang paling sederhana, karena metode yang digunakan dalam metode *Common Effect* hanya dengan mengkombinasikan data time series dan cross section. Dengan hanya menggabungkan kedua jenis data tersebut, maka dapat digunakan metode *Ordinal Least Square* (OLS) atau teknik kuadrat terkecil untuk mengestimasi model data panel. Dalam pendekatan ini tidak memperhatikan dimensi individu maupun waktu, dan dapat diasumsikan bahwa perilaku data antar perusahaan sama dalam rentan waktu. Asumsi ini jelas sangat jauh dari realita sebenarnya, karena karakteristik antar perusahaan baik dari segi kewilayahan jelas sangat berbeda (Fairuz, 2017). Persamaan metode ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y_{it} = \alpha + \beta_j X_{jit} + \varepsilon_{it}$$

Dimana :

- Y_{it} : Variabel terikat individu ke-i pada waktu ke-i
- X_{jit} : Variabel bebas ke-j individu ke-i pada waktu ke-t
- i : Unit cross-section sebanyak N
- j : Unit time series sebanyak T
- ε_{it} : Komponen error individu ke-i pada waktu ke-t
- α : Intercept
- β : Parameter untuk variabel ke-j

Model Efek Tetap atau Fixed Effect Model (FEM)

Model ini digunakan untuk mengatasi kelemahan dari analisis data panel yang menggunakan metode *common effect*, penggunaan data panel *common effect* tidak realistis karena akan menghasilkan intercept ataupun slope pada data panel yang tidak berubah baik antar individu (*cross section*) maupun antar waktu (*time series*). Model ini juga untuk mengestimasi data panel dengan menambahkan variabel dummy. Teknik ini dinamakan *Least Square Dummy Variabel* (LSDV). Selain diterapkan untuk efek tiap individu, LSDV ini juga dapat mengkombinasikan efek waktu yang bersifat sismatik. Hal ini dapat dilakukan melalui penambahan variabel dummy waktu di dalam model.

Model ini digunakan untuk mengatasi kelemahan dari analisis data panel yang menggunakan metode *common effect*, penggunaan data panel *common effect* tidak realistis karena akan menghasilkan intercept ataupun slope pada data panel yang tidak berubah baik antar individu (*cross section*) maupun antar waktu (*time series*).

Model ini juga untuk mengestimasi data panel dengan menambahkan variabel dummy. Model ini mengasumsikan bahwa terdapat efek yang berbeda antar individu. Perbedaan ini dapat diakomodasi melalui perbedaan diintersepanya. Oleh karena itu dalam model *fixed effect*, setiap individu merupakan parameter yang tidak diketahui dan akan diestimasi dengan menggunakan teknik variabel dummy yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$Y_{it} = \alpha_i + \beta_j X_{jit} + \sum_{i=2}^n D_i + \varepsilon_{it}$$



Dimana :

Y : Variabel terikat individu ke-i pada waktu ke-i

$X^{j_{it}}$: Variabel bebas ke-j individu ke-i pada waktu ke-t

D : Dummy variabel

ε : Komponen error individu ke-i pada waktu ke-t

A : Intercept

β : Parameter untuk variabel ke-j

Teknik ini dinamakan *Least Square Dummy Variabel* (LSDV). Selain diterapkan untuk efek tiap individu, LSDV ini juga dapat mengkombinasikan efek waktu yang bersifat sistematis. Hal ini dapat dilakukan melalui penambahan variabel dummy waktu di dalam model.

Random Effect Model (REM)

Metode *random effect* adalah metode yang menggunakan residual yang diduga memiliki hubungan antar waktu dan antar individu/perusahaan. Dalam metode ini mengasumsikan bahwa setiap variabel mempunyai perbedaan intersep tetapi intersep tersebut bersifat random/stokastik.

Dalam metode ini perbedaan karakteristik individu dan waktu diakomodasikan dengan error dari model. Mengingat terdapat dua komponen yang mempunyai kontribusi pada pembentukan error yaitu (individu dan waktu), maka pada metode ini perlu diuraikan menjadi error dari komponen individu, error untuk komponen waktu dan error gabungan (Fairuz, 2017). Persamaan *random effect* dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$Y_{it} = \alpha + \beta_j X^{j_{it}} + \varepsilon ; \varepsilon_{it} = u_i + V_t + W_{it}$$

Dimana :

u_i : Komponen error cross-section

V_t : Komponen time series

W_{it} : Komponen error gabungan

Pemilihan Model Data Panel

Untuk menguji kesesuaian atau kebaikan dari tiga metode pada teknik estimasi dengan model data panel, maka digunakan Uji *Lagrange Multiplier*, Uji *Chow* dan Uji *Hausman* : (Ghozali, 2017).

Uji Chow

Uji Chow adalah untuk menentukan uji mana di antara kedua metode yakni metode *common effect* dan metode *fixed effect* yang sebaiknya digunakan dalam pemodelan data panel. Hipotesis dalam uji chow ini sebagai berikut : (Ghozali, 2017).

H_0 : Model *Common Effect*

H_a : Model *Fixed Effect*.

Apabila hasil uji ini menunjukkan probabilitas F lebih dari taraf signifikansi 0,05 maka model yang dipilih adalah *common effect*. Sebaliknya, apabila probabilitas F kurang dari taraf signifikansi 0,05 maka model yang sebaiknya dipakai adalah *fixed effect*.

Uji Hausman

Uji Hausman yaitu untuk menentukan uji mana diantara kedua model *random effect* dan model *fixed effect* yang sebaiknya dilakukan dalam pemodelan data panel. Hipotesis dalam uji hausman sebagai berikut :

H_0 : Metode *Random Effect*

H_a : Metode *Fixed Effect*

Jika probabilitas *Chi-Square* lebih kecil dari taraf signifikansi 0,05 maka



Ho ditolak dan model yang tepat adalah model *Fixed Effect* dan sebaliknya.

Uji Lagrange Multiplier (LM)

Lagrange Multiplier (LM) adalah uji untuk mengetahui apakah model *Random Effect* atau model *Common Effect* (OLS) yang paling tepat digunakan. Uji signifikansi *Random Effect* ini dikembangkan oleh *Breusch Pagan*. Metode *Breusch Pagan* untuk uji signifikansi *Random Effect* didasarkan pada nilai residual dari metode OLS.

Hipotesis yang digunakan adalah :

H₀ : *Common Effect Model*

H_a : *Random Effect Model*

Jika nilai LM statistik lebih besar dari nilai kritis statistik *chi-squares* maka kita menolak hipotesis nol, yang artinya estimasi yang tepat untuk model regresi data panel adalah metode *Random Effect* dari pada metode *Common Effect*.

Sebaliknya jika nilai LM statistik lebih kecil dari nilai statistik *chi-squares* sebagai nilai kritis, maka kita menerima hipotesis nol, yang artinya estimasi yang digunakan dalam regresi data panel adalah metode *Common Effect* bukan metode *Random Effect*.

Uji LM tidak digunakan apabila pada uji *Chow* dan uji *Hausman* menunjukkan model yang paling tepat adalah *Fixed Effect Model*. Uji LM dipakai manakala pada uji *Chow* menunjukkan model yang dipakai adalah *Common Effect Model*, sedangkan pada uji *Hausman* menunjukkan model yang paling tepat adalah *Random Effect Model*. Maka diperlukan uji LM sebagai tahap akhir untuk menentukan model *Common Effect* atau *Random Effect* yang paling tepat.

Pengujian Hipotesis

Uji-t

Uji t yaitu untuk menguji hubungan regresi secara parsial, dalam uji t statistik pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh suatu variabel penjelas secara individual dalam menerangkan variasi variabel-variabel terikat dengan menggunakan *Eviews*. Uji t menguji apakah suatu hipotesis diterima atau ditolak, dimana untuk kekuatan pada uji t adalah sebagai berikut : (Ghozali, 2017).

H₀ : Berarti tidak ada pengaruh yang berarti dari variabel bebas terhadap variabel terkait.

H₁ : Berarti ada pengaruh yang berarti dari variabel bebas terhadap variabel terkait.

Untuk memutuskan hipotesis mana yang diterima dan mana yang ditolak, maka pengujian dilakukan dengan cara membandingkan nilai t hitung dengan t tabel jika :

$t_{hit} > t_{ta}$: maka H₀ ditolak H_a diterima

$t_{hit} < t_{ta}$: maka H₀ diterima H_a ditolak

R-Square (R²)

Koefisien determinasi (R²) mengukur tingkat ketepatan atau kecocokan dari regresi data panel, yaitu merupakan proporsi presentase sumbangan X₁, X₂ dan D₁ terhadap variasi (naik turunnya) Y yang dilihat menggunakan *Eviews*. Koefisien determinasi dapat dicari dengan menggunakan rumus : (Ghozali, 2017).

$$R^2 = \frac{ESS}{TSS}$$

Dimana :

ESS : Jumlah kuadrat dari regresi

TSS : Total jumlah kuadrat

Besarnya nilai R² berada di antara 0 (nol) dan 1 (satu) yaitu $0 < R^2 < 1$. Jika R² semakin

mendekati 1 (satu), maka model tersebut baik dan pengaruh antara variabel terkait Y semakin kuat (erat hubungannya).

Hasil dan Pembahasan

Penelitian ini bertujuan mencari besar pengaruh solvabilitas terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sector transportasi dan logistic di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2019 - 2022, oleh karena itu perusahaan yang menjadi sampel adalah perusahaan yang telah IPO sebelum Desember tahun 2018, dan menggunakan laporan keuangan dalam betuk mata uang rupiah, tidak mata uang asing, untuk menghindari kesalahan konveersi nilai mata uang.

Tabel
Penentuan Perusahaan Sampel

No	Kode	Nama	Tanggal Pencatatan	Tahun IPO minimal 2017	Laporan Keuangan/ Tahunan Dalam Mata Uang Rupiah
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.	12-Nov-12	Sampel	Sampel
2	BIRD	Blue Bird Tbk.	5-Nov-14	Sampel	Sampel
3	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.	9-Jul-18	Non	Non
4	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.	08 Des 1994	Sampel	Sampel
5	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	11-Feb-11	Sampel	Non
6	HELI	Jaya Trishindo Tbk.	27-Mar-18	Non	Non
7	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	15-Apr-14	Sampel	Sampel
8	SAFE	Steady Safe Tbk	15 Ags 1994	Sampel	Sampel
9	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.	2-Nov-12	Sampel	Sampel
10	TRJA	Transkon Jaya Tbk.	27 Ags 2020	Non	Non
11	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tb	31 Mei 2007	Sampel	Sampel
12	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	13-Jul-01	Non	Non
13	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	26-Mar-90	Sampel	Sampel
14	DEAL	Dewata Freightinternational Tb	11-Nov-18	Sampel	Sampel
15	ELPI	Pelayaran Nasional Ekalya Purn	08 Ags 2022	Non	Non
16	HAIS	Hasnur Internasional Shipping	1-Sep-21	Non	Non
17	HATM	Habco Trans Maritima Tbk.	26-Jul-22	Non	Non
18	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.	21-Feb-19	Non	Non

No	Kode	Nama	Tanggal Pencatatan	Tahun IPO minimal 2017	Laporan Keuangan/ Tahunan Dalam Mata Uang Rupiah
19	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.	1-Jul-19	Non	Non
20	MIRA	Mitra International Resources	30-Jan-97	Sampel	Sampel
21	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	11 Okt 2012	Sampel	Sampel
22	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.	20-Jul-20	Non	Non
23	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk.	22-Jan-20	Non	Non
24	RCCC	Utama Radar Cahaya Tbk.	02 Ags 2022	Non	Non
25	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk.	03 Okt 2018	Non	Non
26	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.	12-Jul-11	Sampel	Sampel
27	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	5-Jul-99	Sampel	Sampel
28	TMAS	Temas Tbk.	9-Jul-03	Sampel	Sampel
29	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.	28-Jun-18	Non	Non
30	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.	23 Mei 2018	Non	Non

Dari perhitungan EVIEWS diketahui bahwa nilai signifikansi lebih kecil dari alfa atau $0.000 < 0.05$, dan besar pengaruh solvabilitas terhadap profitabilitas adalah 97.7 % dengan koefisien bernilai negatif dengan kata lain bahwa setiap kenaikan solvabilitas akan menurunkan nilai perusahaan. Perusahaan tidak mampu menyeimbangkan hal tersebut dimana suatu posisi likuiditas dan solvabilitasnya tidak memadai akibat orientasi perusahaan yang selalu mengejar keuntungan tanpa mengimbangi pengelolaan aspek kemampuan membayar kewajibannya atau karena perusahaan terlalu memperhatikan likuiditas dan solvabilitas sehingga melalaikan aspek profitabilitasnya. Kemampuan membayar yang baik maka akan meminimalisir atau mengurangi dampak negatif yang timbul dalam perusahaan tersebut. Pihak manajemen keuangan perlu memperhatikan faktor-faktor yang memiliki pengaruh terhadap profitabilitas agar dapat memaksimalkan laba perusahaan. Terutama memperhatikan antara lain rasio likuiditas, rasio solvabilitas dan rasio profitabilitas agar seimbang sehingga dapat mengetahui efektifitas keuangan perusahaan dalam rangka memajukan usahanya dimasa-masa yang akan datang. (Fadhilah, 2016)

Rasio profitabilitas tidak hanya berguna bagi perusahaan saja, melainkan juga bagi pihak luar perusahaan. Dalam prakteknya, ada banyak manfaat yang dapat diperoleh dari rasio profitabilitas, baik bagi pihak pemilik perusahaan, manajemen perusahaan, maupun para pemangku kepentingan lainnya yang terkait dengan perusahaan. Berikut adalah tujuan dan manfaat rasio profitabilitas secara keseluruhan menurut (Hery, 2015:192): 1. Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu. 2. Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun



sekarang. 3. Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu. 4. Untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset. 5. Untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total ekuitas. 6. Untuk mengukur margin laba kotor atas penjualan bersih. 7. Untuk mengukur margin laba operasional atas penjualan bersih. 8. Untuk mengukur margin laba bersih atas penjualan bersih

Dampak dari Profitabilitas mempengaruhi kualitas laba karena jika perusahaan memiliki profitabilitas tinggi maka berpotensi dapat memicu para investor untuk berinvestasi yang berdampak terhadap kualitas laba. Kemudian beberapa ahli mengklaim bahwa ada hubungan antara profitabilitas dengan nilai perusahaan. Menurut Hery (2017:3) menjelaskan bahwa indikator profitabilitas mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham. apabila semakin tinggi rasio profitabilitas maka tingkat pengembalian investasi juga mencerminkan tinggi. Oleh karena itu, semakin tinggi profitabilitas yang dihasilkan akan diikuti dengan peningkatan nilai perusahaan. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Novianti dan Yanti (2020) dalam penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa profitabilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan. Hasil tersebut menunjukkan bahwa investor mempertimbangkan profitabilitas dalam mengambil keputusan untuk menanamkan modalnya di perusahaan. Profitabilitas yang tinggi menunjukkan kinerja perusahaan yang baik dalam mengelola modal yang ada untuk menghasilkan laba kepada para investor. Dengan adanya keuntungan yang tinggi bagi para investor atas modal yang diinvestasikan ke perusahaan menyebabkan investor memiliki minat yang tinggi untuk menanamkan modal di perusahaan tersebut. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan Aggrawal dan Padhan (2017) yang menyatakan profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan. Dan menurut Dina dkk (2016) Menemukan bahwa adanya pengaruh signifikan, maka hipotesis ini diterima, sehingga perubahan profitabilitas berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan. Perusahaan yang profitable menunjukkan perusahaan tersebut mempunyai sinyal positif atas pengorbanannya sehingga kesempatan untuk mendapatkan nilai yang tinggi di masa mendatang. Edi Purnomo & Teguh Erawati (2019), Febriana & 26 Djawahir (2016), Nugroho, Tri & Ratna (2019) hasil penelitiannya menunjukkan bahwa profitabilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan.

Kesimpulan

Solvabilitas berpengaruh negative terhadap profitabilitas sebesar 97.7%, dimana setiap kenaikan hutang maka akan menurunkan profitabilitas. Jadi dampak dari profitabilitas akan mempengaruhi keputusan investor dalam berinvestasi di perusahaan sector transportasi, pada deviden profitabilitas tinggi dapat berdampak deviden yang dibagikan tinggi pula atau laba yang ditahan tinggi namun hal ini dipengaruhi kebijakan deviden perusahaan serta menjadi tolak ukur dari nilai perusahaan tersebut dimana semakin tinggi profitabilitas maka nilai perusahaan itu, apabila nilai perusahaan tinggi maka harga saham perusahaan sector transportasi memiliki nilai tinggi pula.

Referensi

Fadhilah, A. (2016). Engaruh Likuiditas Dan Solvabilitas Terhadap Profitabilitas Perusahaan Pada Sub Sektor Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek



- Indonesia Periode 2013 - 2016. 147(March), 11-40.
- Fahmi, I. (2019). Pengantar Ilmu Administrasi Bisnis. Alfabeta.
- Fратиwi, N. (2021). Prosedur Pelaksanaan Pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor Di Kantor Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (Samsat) Teluk Kuantan Kabupaten Kuantan Singingi. *Juhanperak*, 2(3), 402-416.
- Kasmir. (2017). Analisis Laporan Keuangan. Pt Rajagrafindo.
- Mandavani, T. A., Prasetyo, T. J., & Putri, W. R. E. (2022). Kinerja Keuangan Perusahaan Pada Saat Pandemi Covid-19 Dan Saat Pemulihan Pasca Pandemi Covid-19. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 4(12), 5707-5716. <https://doi.org/10.32670/fairvalue.v4i12.2038>
- Musa, M. (2023). Manajemen Strategi. Intelektual Karya Nusantara.
- Muslih, M., & Aqmalia, W. R. (2020). Kinerja Keuangan: Intellectual Capital Performance Dan Investment Opportunity Set. <https://doi.org/10.23887/jia.v5i1.24293>
- Poerwanto. (2006). *New Business Administration: Paradigma Baru Pengelolaan*
- Shintia, N. (2017). Analisis Rasio Solvabilitas Untuk Menilai Kinerja Keuangan Terhadap Asset Dan Equity Pada Pt Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk Periode 2012-2015. *At-Tadbir: Jurnal Ilmiah Manajemen*, 1(1), 41-63.
- Subramanyam, K., & Wild, J. J. (2012). Analisis Laporan Keuangan Buku. 1 Ed. 10.
- Sumarna Pradja, S. P. (2012). Pemahaman Atas Kapasitas Usaha Mikro Dan Usaha Kecil Sebagai Dasar Pemberian Kredit Perbankan: Studi Kasus Atas Pedagang Nasi Goreng Di Kecamatan Cibeunying Kidul Kota Bandung.
- Wayong, Y. (2004). Fungsi Administrasi Negara. Djambatan.