



Pengaruh Current Ratio (CR), Debt To Equity Ratio (DER) dan Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Return On Asset (ROA) Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023

May Sarah¹, Jumeida Simatupang²

^{1,2} Universitas Potensi Utama, Sumatera Utara, Indonesia

Jl. KL. Yos Sudarso Km. 6,5 No. 3-A Tanjung Mulia Kec. Medan Deli, Kota Medan, 20241

Email: mayling131mpa@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh signifikan *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets*. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan pada subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023 yang berjumlah 17 perusahaan. Teknik analisis data dalam menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh dan signifikan terhadap *Return On Assets*. *Debt to Equity ratio* tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Return On Assets*. *Total Assets Turnover* berpengaruh dan signifikan Terhadap *Return On Assets*. Secara simultan pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Total Assets Turnover* secara bersama sama berpengaruh dan signifikan terhadap *Return On Assets*.

Kata Kunci: Current Ratio, Debt To Equity, Total Asset Turnover, dan Return On Asset.

PENDAHULUAN

Di era kemajuan teknologi yang semakin canggih sarana transportasi juga mulai berkembang menyesuaikan era globalisasi. Sarana transportasi berperan penting untuk pertumbuhan dan perkembangan suatu wilayah baik sektor pariwisata ataupun ekonomi. Menurut Kamaluddin (2003), transportasi berasal dari kata Latin, *transportare* dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan menyangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi itu sendiri dibagi menjadi 3 yaitu: transportasi darat, laut, dan udara. Pertumbuhan perekonomian subsektor transportasi pada masa awal pandemi sangat

terdampak dengan kondisi saat itu. Perusahaan banyak yang bergulung tikar dan ada yang masih tetap bertahan dengan mencari berbagai inovasi-inovasi agar kegiatan operasional berjalan seperti biasa.

Laporan keuangan menggambarkan dampak keuangan dari transaksi dan peristiwa lain yang diklasifikasikan dalam beberapa unsur laporan keuangan. Unsur yang berkaitan langsung dengan pengukuran posisi keuangan adalah aktiva, kewajiban dan ekuitas. Sedangkan unsur yang berkaitan dengan pengukuran kinerja dalam laporan laba rugi adalah penghasilan dan beban. Kinerja perusahaan umumnya diukur berdasarkan penghasilan bersih (laba).

Laba merupakan salah satu tujuan utama perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya. Perusahaan yang memiliki laba yang relatif stabil memungkinkan untuk memprediksi besarnya estimasi laba di masa yang akan datang. Pihak manajemen selalu merencanakan besar perolehan setiap periode, yang ditentukan melalui target yang harus dicapai. Profitabilitas merupakan salah satu belahan terpenting untuk perusahaan dalam menghitung baik buruknya kinerja keuangan perusahaan dan alat untuk meramalkan keuntungan di masa yang akan datang.

Kamir (2018:203) menyebutkan bahwa, rendahnya *Return On Assets* disebabkan rendahnya margin laba karena rendahnya perputaran aktiva. Dengan kata lain naik turunnya *Return On Assets* disebabkan laba pada penjualan yang tidak stabil, kemudian di imbangi oleh penurunan pada perputaran total aktiva. Penurunan ini menandakan bahwa perusahaan semakin tidak efektif dalam mengelola harta untuk menghasilkan laba.

Kasmir (2018:136) menyebutkan bahwa, standar rata-rata industri untuk *Current Ratio* adalah sebesar 200%. Maka dapat disimpulkan bahwa keseluruhan perusahaan pada subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan pada tiap tahun dan berada dibawah standar rata-rata industri, dapat dilihat dari *Current Ratio* keseluruhan rata-rata tiap tahun dan tiap perusahaan yang berposisi sebesar 161%.

Debt To Equity Ratio merupakan rasio perbandingan antara jumlah utang terhadap ekuitas perusahaan. Utang disebabkan karena ketidakmampuan perusahaan untuk kebutuhan modal perusahaan oleh modal sendiri sehingga meminjam modal dengan pihak lain. Menurut Kasmir (2019:157) menyatakan bahwa *Debt To Equity Ratio* adalah rasio

keuangan yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas perusahaan. Tujuan *Debt To Equity Ratio* adalah untuk melihat nilai penggunaan utang perusahaan dalam menjamin utang yang dimikinya.

Kasmir (2018:164) menyebutkan bahwa, standar rata-rata industri untuk *Debt To Equity Ratio* adalah sebesar 90%. Maka dapat disimpulkan bahwa keseluruhan perusahaan pada subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan. Kemudian dapat dilihat dari *Debt To Equity Ratio* keseluruhan rata-rata tiap tahun dan tiap perusahaan yang berposisi sebesar -3,5% berada di bawah standar industri yaitu 90%.

Menurut Kasmir (2018) menyatakan bahwa standar rata-rata industri *Total Assets Turnover* adalah 2 kali, maka dapat disimpulkan bahwa keseluruhan *Total Assets Turnover* pada perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami kenaikan tiap tahunnya. Namun dilihat dari *Total Assets Turnover* keseluruhan rata-rata tiap tahun dan tiap perusahaan yang berposisi sebesar 0,48 kali berada di bawah standar industri yaitu 2 kali.

METODE PENELITIAN

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data kuantitatif yaitu data yang berupa penjelasan atau pernyataan yang berbentuk angka. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah laporan keuangan tahunan pada subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2023.

Sumber Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung. Sugiyono (2017:137) menyatakan bahwa, data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Pada penelitian ini menggunakan laporan keuangan tahunan subsektor Transportasi tahun 2020 sampai dengan 2023 yang diperoleh dari situs resmi Bursa Efek Indonesia yaitu www.idx.co.id.

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah populasi subsektor Transportasi yang menerbitkan laporan keuangan lengkap setelah audit dimulai pada periode 2020 sampai dengan 2023 yang berjumlah 56 perusahaan yang terdaftar dibursa efek Indonesia.

Untuk jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah sebanyak 17 perusahaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Objek yang digunakan dalam penelitian ini adalah Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023. Penelitian ini melihat apakah *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada seluruh perusahaan di Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yaitu terdapat 17 perusahaan.

A. Analisis Statistik Deskriptif

Tabel 1. Hasil Statistik Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR	68	.08	7.86	1.6094	1.46580
DER	68	-90.30	41.65	-.0351	12.57625
TATO	68	.12	1.20	.4859	.23048
ROA	68	-.38	.35	.0135	.10633
Valid N (listwise)	68				

1. Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat bahwa selama pengamatan variabel *Return On Assets* yang merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan hasil (*Return*) atas jumlah aktiva yang digunakan perusahaan menunjukkan nilai rata-rata sebesar 0,0135 dengan standar deviasi sebesar 0,10633. Nilai terkecil dari *Return On Assets* sebesar -0,38. Sedangkan nilai tertinggi *Return On Assets* sebesar 0,35.
2. Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa, rata-rata *Current Ratio* sebesar 1,69094 dengan standar deviasi sebesar 1,46580. Nilai terkecil dari *Current Ratio* sebesar 0,08 dan nilai tertinggi *Current Ratio* sebesar 7,86.
3. Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa, nilai rata-rata *Debt To Equity Ratio* sebesar -0,0351 dengan nilai standar deviasi sebesar 12,57625. Nilai terkecil *Debt To Equity Ratio* sebesar -90,30 dan nilai tertinggi *Debt To Equity Ratio* sebesar 41,65.

4. Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa, nilai rata-rata *Total Assets Turnover* sebesar 0,4859 dengan nilai standar deviasi sebesar 0,23048. Nilai terkecil *Total Assets Turnover* sebesar 0,12 dan nilai tertinggi *Total Assets Turnover* sebesar 1,20.

B. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Tabel 2. Hasil Uji Kolmogorov Simirnov
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		68
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.08122758
Most Extreme Differences	Absolute Positive	.083
	Negative	-.083
Test Statistic		.083
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

Berdasarkan tabel hasil uji normalitas diketahui nilai signifikansi 0,200 > 0,05. Hal ini dapat dinyatakan bahwa, nilai residual berdistribusi normal sehingga memenuhi kriteria asumsi normalitas.

2) Uji Multikolinearitas

Tabel 3. Hasil Uji Multikolineritas

Model	Coefficients ^a					Collinearity Statistics		
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.	Tolerance	VIF
	B	Std. Error	Beta					
(Constant)	-.148	.026			-5.676	.000		
CR	.025	.007	.351	3.667	.001	.996	1.004	
DER	-.000	.001	-.002	-.024	.981	.996	1.004	
TATO	.248	.044	.536	5.617	.000	.999	1.001	

a. Dependent Variable: ROA

Berdasarkan pada tabel diatas, maka dapat diketahui bahwa nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) untuk Variabel *Current Ratio* (X1) sebesar 1,004, variabel *Debt To Equity Ratio* (X2) sebesar 1,004, dan variabel *Total Assets Turnover* (X3) sebesar 1,001. Hal ini menunjukkan bahwa, masing-masing variabel yang diuji nilai VIF lebih kecil dari 10. Demikian pula dengan nilai *tolerance* pada variabel *Current Ratio* (X1) sebesar 0,996, variabel *Debt To Equity Ratio* (X2) sebesar 0,996, dan variabel *Total Assets Turnover* (X3) sebesar 0,999. Hal ini berarti bahwa masing-masing variabel yang diuji nilai *tolerance* lebih besar dari 0,10.

3) Uji Heterokedastisitas

Tabel 4. Hasil Uji Heterokedastisitas

Model	Coefficients ^a				
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	.056	.018		3.185	.002
CR	-.001	.005	-.018	-.142	.888
DER	.000	.001	.099	.792	.431
TATO	.008	.030	.033	.268	.789

a. Dependent Variable: ABS_RES

Berdasarkan pada tabel diatas, maka dapat diketahui bahwa nilai signifikansi untuk variabel *Current Ratio* (X1) sebesar 0,888, variabel *Debt To Equity Ratio* (X2) sebesar 0,431, dan variabel *Total Assets Turnover* (X3) sebesar 0,789. Hal ini menunjukkan bahwa, masing-masing variabel yang diuji nilai signifikansi absolut lebih besar dari 0,05 maka dapat dinyatakan bahwa model regresi tidak terjadi heterokedastisitas.

4) Uji Autokorelasi

Tabel 5. Hasil Uji Autokorelasi

Model	Model Summary ^b				
	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.645 ^a	.416	.389	.08311	2.143

a. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER
b. Dependent Variable: ROA

Berdasarkan pada tabel diatas maka dapat diketahui pengambilan keputusan

uji *durbin-watson* sebagai berikut:

$$n = 68$$

$$d = 2,143$$

$$dU = 1,7335$$

$$dL = 1,4853$$

$$4 - dL = 2,5147$$

$$4 - dU = 2,2665$$

$$\text{Hasil} = dU < d < 4 - dU$$

$$= 1,7335 < 2,143 < 2,2665$$

Maka dapat diambil keputusan bahwa Uji Autokorelasi yaitu hipotesis dapat diterima karena tidak terdapat autokorelasi dalam model regresi.

C. Uji Regresi Linear Berganda

Tabel 7. Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
	B	Std. Error	Beta			
	(Constant)	-.14769	.026			
CR	.02545	.007	.351		3.667	.001
DER	-.00002	.001	-.002		-.024	.981
TATO	.24751	.044	.536		5.617	.000

a. Dependent Variable: ROA

$$Y = -0,14769 + 0,02545 - 0,00002 + 0,24751 + \varepsilon$$

Keterangan:

1. Nilai konstanta sebesar -0,14769 dengan arah hubungan negatif menunjukkan bahwa, variabel independen yaitu *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* dalam keadaan konstan atau tidak mengalami perubahan maka *Return On Assets* akan dipengaruhi oleh variabel lain sebesar -0,14769.
2. β_1 sebesar 0,02545 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa setiap perubahan variabel *Current Ratio*, sebesar satu satuan *Current Ratio* akan mengakibatkan perubahan yang positif pada *Return On Assets* sebesar 0,02545 satuan dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Dengan demikian *Current Ratio* yang bernilai positif mengakibatkan tambah satu satuan *Current Ratio*, akan mempengaruhi bertambahnya nilai *Return On Assets* sebesar 0,02545 satuan.

3. β_2 sebesar -0,00002 dengan arah hubungan negatif menunjukkan bahwa setiap perubahan variabel *Debt To Equity Ratio*, sebesar satu satuan *Debt To Equity Ratio* akan mengakibatkan perubahan yang negatif pada *Return On Assets* sebesar -0,00002 satuan dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Dengan demikian *Debt To Equity Ratio* yang bernilai negatif mengakibatkan turun satu satuan *Debt To Equity Ratio*, akan mempengaruhi berkurangnya nilai *Return On Assets* sebesar -0,00002 satuan.
4. β_3 sebesar 0,24751 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa setiap perubahan variabel *Total Assets Turnover*, sebesar satu satuan *Total Assets Turnover* akan mengakibatkan perubahan yang positif pada *Return On Assets* sebesar 0,24751 satuan dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Dengan demikian *Total Assets Turnover* yang bernilai positif mengakibatkan tambah satu satuan *Total Assets Turnover*, akan mempengaruhi bertambahnya nilai *Return On Assets* sebesar 0,24751 satuan.

D. Uji Hipotesis

1) Uji Parsial (Uji t)

Tabel 8. Hasil Uji Parsial (Uji t)

Coefficients ^a						
Model	Standardized Coefficients			Correlations		
	Beta	t	Sig.	Zero-order	Partial	Part
1 (Constant)		-5.676	.000			
CR	.351	3.667	.001	.359	.417	.350
DER	-.002	-.024	.981	.010	-.003	-.002
TATO	.536	5.617	.000	.542	.575	.536

a. Dependent Variable: ROA

PEMBAHASAN

1. Pengaruh *Current Ratio* Terhadap *Return On Assets*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Current Ratio* secara individual mempunyai hubungan signifikan atau tidak terhadap *Return On Assets*. Berdasarkan pada tabel

diatas diperoleh thitung untuk variabel *Current Ratio* sebesar 3,667 dan ttabel dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 1,99773, artinya nilai thitung $>$ ttabel. Selanjutnya terlihat pula nilai probabilitas t yakni sig adalah 0,001 sedangkan taraf signifikan α yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig $0,001 < 0,05$, artinya Hipotesis H1 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2. Pengaruh *Debt To Equity Ratio* Terhadap *Return On Assets*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Debt To Equity Ratio* secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Assets*. Berdasarkan pada tabel diatas diperoleh thitung untuk variabel *Debt To Equity Ratio* sebesar -0,024 dan ttabel dengan $\alpha = 5\%$ diketahui 1,99773 artinya nilai thitung $<$ ttabel. Selanjutnya terlihat pula nilai probabilitas t yakni sig adalah 0,981 sedangkan taraf signifikan α yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig $0,981 > 0,05$, artinya Hipotesis H2 ditolak . Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Debt To Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3. Pengaruh *Total Assets Turnover* Terhadap *Return On Assets*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Total Assets Turnover* secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Assets*. Berdasarkan pada tabel diatas diperoleh thitung untuk variabel *Total Assets Turnover* sebesar 5,617 dan ttabel dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 1,99773, artinya nilai thitung $>$ ttabel. Selanjutnya terlihat pula nilai probabilitas t yakni sig adalah 0,000 sedangkan taraf signifikan α yang ditetapkan sebelumnya adalah 0,05 maka nilai sig $0,000 < 0,05$, artinya Hipotesis H3 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4. Kontribusi Tiap Variabel

Kontribusi tiap-tiap variabel dihitung dengan rumus $\beta \times$ zero-order. Dengan kontribusi tiap-tiap variabel yaitu:

Pengaruh Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), dan Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Return On Asset (ROA) Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023.

May Sarah, Jumeida Simatupang

$$\text{Current Ratio} = 0,351 \times 0,359 = 0,126$$

$$\text{Debt To Equity Ratio} = -0,002 \times 0,010 = -0,000$$

$$\text{Total Assets Turnover} = 0,536 \times 0,542 = 0,291$$

Kontribusi paling berpengaruh yaitu variabel *Total Assets Turnover* sebesar 0,290512 atau 29,1 %. Kontribusi paling kecil yaitu variabel *Debt To Equity Ratio* sebesar -0,000 atau -0,00 %.

2) Uji Simultan (Uji f)

Tabel 9. Hasil Uji Simultan (Uji f)

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.315	3	.105	15.225	.000 ^b
Residual	.442	64	.007		
Total	.758	67			

a. Dependent Variable: ROA
b. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER

Berdasarkan dari hasil ANOVA (*Analysis Of Variance*) pada tabel diatas diperoleh Fhitung sebesar 15,225 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,000. Jika Fhitung > Ftabel maka didapat pengaruh yang signifikan antara X1, X2, dan X3 terhadap Y, demikian juga sebaliknya jika Fhitung < Ftabel maka tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara X1, X2, dan X3 terhadap Y. Dalam hal ini Fhitung (15,225) > Ftabel (2,75).

Kemudian nilai signifikansi (0,000) < nilai probabilitas (0,05), artinya Hipotesis H4 diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

E. Uji Koefisien Determinasi

Tabel 10. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.645 ^a	.416	.389	.08311

a. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER

Berdasarkan pada tabel diatas dapat diketahui bahwa, Nilai *Adjust R Square* (R_2) atau koefisien-koefisien adalah 0,389. Angka ini mengidentifikasi bahwa *Return On Assets* (variabel dependen) mampu dijelaskan *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* (variabel independen) sebesar 38,9%. Sedangkan selebihnya 61,1% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini seperti *Debt To Assets Ratio*, Net Profit Margin dan rasio aktivitas lainnya.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian mengenai Pengaruh *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023 dengan sampel sebanyak 17 adalah hasil penelitian secara parsial menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023, hasil penelitian secara parsial menunjukkan bahwa *Debt To Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023, hasil penelitian secara parsial menunjukkan bahwa *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023, dan hasil penelitian secara simultan menunjukkan bahwa *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020 sampai dengan 2023.

DAFTAR PUSTAKA

- Amanda, Putri Risky, dan Eka Purnama Sari. 2023. "Pengaruh CR, DER dan TATO Terhadap ROA pada Perusahaan Restoran, Hotel & Pariwisata." *Jurnal Widya* 1(4):1-14.
- Ardhefani, Henna, Rosma Pakpahan, dan Tjetjep Djuwarsa. 2021. "Pengaruh CR dan DER terhadap ROA Pada Perusahaan Kosmetik dan Barang Keperluan Rumah Tangga."

Pengaruh Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), dan Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Return On Asset (ROA) Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2023.

May Sarah, Jumeida Simatupang

Indonesian Journal of Economics and Management 1(2):341-51. doi: 10.35313/ijem.v1i2.2502.

Aulia, Lola Luthfi, Ruhadi Ruhadi, dan Diharpi Herli Setyowati. 2021. "Pengaruh TATO dan CR terhadap ROA pada Perusahaan Subsektor Food and Beverage yang terdaftar di BEI." *Indonesian Journal of Economics and Management* 1(3):675-84. doi: 10.35313/ijem.v1i3.3136.

Darminto, Adelina Anggraini, dan Siti Rokhmi Fuadati. 2020. "Pengaruh CR, DER, TATO terhadap ROA pada Perusahaan Rokok di BEI." *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen* 9:1-13.

Ega Reynando Gamara, Mawar Ratih Kusumawardani, dan Zulfia Rahmawati. 2022. "Pengaruh Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), dan Total Assets TurnOver (TATO) terhadap Return On Asset (ROA) Perusahaan Rokok yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2012-2021." *Akuntansi* 1(3):89-97. doi: 10.55606/jurnalrisetilmuakuntansi.v1i3.42.

Fahmi, Irham. 2020. *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.

Ghozali, Imam. 2018. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS*. Edisi 9. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Hantono. 2018. *Konsep Analisa Laporan Keuangan dengan Pendekatan Rasio dan SPSS*. Yogyakarta: Deepublish.

Harahap. 2016. *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.

Harjito, Agus dan Martono. 2011. *Manajemen Keuangan*. Edisi 2. Yogyakarta: Ekonisia.

Hery. 2015. *Analisis Laporan Keuangan Pendekatan Rasio Keuangan*. Yogyakarta: Tri Admojo Caps.

Hery. 2018. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.

Houston, Brigham. 2011. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Edisi 11. Jakarta: Salemba Empat.