

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH**

LAPORAN TUGAS AKHIR

**ANALISIS *DU PONT SYSTEM* DALAM MENILAI KINERJA
KEUANGAN PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI
DAN LOGISTIK DI BURSA EFEK INDONESIA**



Diajukan oleh:

PUTRI UTAMI

041200039

**Untuk Memenuhi Sebagian dari Syarat
Mencapai Gelar Ahli Madya**

PALEMBANG

2023

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH**

LAPORAN TUGAS AKHIR

**ANALISIS *DU PONT SYSTEM* DALAM MENILAI KINERJA
KEUANGAN PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI
DAN LOGISTIK DI BURSA EFEK INDONESIA**



Diajukan oleh:

PUTRI UTAMI

041200039

**Untuk Memenuhi Sebagian dari Syarat
Mencapai Gelar Ahli Madya**

PALEMBANG

2023

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH**

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING LAPORAN TUGAS AKHIR

NAMA : PUTRI UTAMI
NOMOR POKOK : 041200039
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI
JENJANG PENDIDIKAN : DIPLOMA TIGA
JUDUL : ANALISIS *DU PONT SYSTEM* DALAM
MENILAI KINERJA KEUANGAN PADA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI DAN
LOGISTIK DI BURSA EFEK INDONESIA

Tanggal: 10 Agustus 2023
Pembimbing

Mengetahui,
Rektor

Adelin, S.T., M.Kom.
NIDN: 0211127901

Benedictus Effendi, S.T., M.T.
NIP: 09.PCT.13

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH**

HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI LAPORAN TUGAS AKHIR

NAMA : PUTRI UTAMI
NOMOR POKOK : 041200039
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI
JENJANG PENDIDIKAN : DIPLOMA TIGA
JUDUL : ANALISIS *DU PONT SYSTEM* DALAM
MENILAI KINERJA KEUANGAN PADA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI DAN
LOGISTIK DI BURSA EFEK INDONESIA

Tanggal: 14 Agustus 2023
Penguji 1

Tanggal: 15 Agustus 2023
Penguji 2

Eko Setiawan, S.Kom., M.Kom.
NIDN: 0208098703

Eka Prasetya Adhy Sugara, S.T., M.Kom.
NIDN: 0224048203

Menyetujui,
Rektor

Benedictus Effendi, S.T., M.T.
NIP: 09.PCT.13

MOTTO:

- ✚ You worry about the uncertain future, and you become afraid of it. You agonize over the past that you can't fix, but you can control the present. Stories that focus on the present. The past is just the past. The present is just the present. The future is just the future. (*SUGA of BTS*).
- ✚ Self love isn't selfish, it's important. (*Jungkook of BTS*).
- ✚ Even when I fall and hurt myself, I keep running towards my dreams. (*BTS "Epilogue: Young Forever"*).

Kupersembahkan Kepada:

1. Allah SWT yang memberikan kelancaran, kemudahan, dan kesuksesan.
2. Ayahanda, Ibunda, dan Nenek tercinta yang selalu mendukung dan mendoakan.
3. Semua keluarga yang memberikan doa dan nasihat baik.
4. Teman-teman seperjuangan yang senantiasa memberikan semangat dan saling menguatkan.
5. Dosen pembimbing Ibu Adelin, S.T., M. Kom. yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan hingga dapat menyelesaikan laporan tugas akhir.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur mari panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir dengan lancar dan tepat waktu. Pada laporan tugas akhir ini Penulis mengambil judul **“Analisis *Du Pont System* dalam Menilai Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia”**.

Selama penelitian dan penyusunan laporan tugas akhir ini, Penulis mendapat banyak bantuan juga dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Allah SWT yang selalu memberikan kemudahan dan pertolongan-Nya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan semua mata kuliah dan laporan tugas akhir ini.
2. Rektor Institut Teknologi dan Bisnis Palcomtech, Bapak Benedictus Effendi, S.T., M.T.
3. Ketua Program Studi Akuntansi dan Dosen Pembimbing, Ibu Adelin, S.T., M.Kom. Terima kasih telah membantu serta memberikan bimbingan dan saran selama penulisan laporan tugas akhir ini.
4. Kedua orang tua tercinta, Ayahanda Toni, Ibunda Susandari, Nenek Maryati, Ari Susanto, Ahmad Aji, Riyanti Azzahra dan semua keluarga yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan selama Penulis menempuh pendidikan sampai menyelesaikan laporan tugas akhir ini.
5. Semua teman-teman program studi Akuntansi angkatan 2020 yang bersamasama berjuang, saling memberikan kekuatan, dan semangat selama penyusunan laporan tugas akhir ini.
6. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan ilmunya, mengajari, dan membimbing Penulis selama berkuliah di Institut Teknologi dan Bisnis Palcomtech, khususnya Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Akuntansi, Ibu Rizki Fitri Amalia, S.E., M.Si., Ak., CTP., Ibu Dr. Febrianty, S.E., M.Si., Ibu Mutiara Lusiana Annisa, S.E., M.Si., Ibu Yobi Nagoya, S.E., M.Si., Bapak Hendra Hadiwijaya, S.E., M.Si., dan Bapak Astro Yudha, S.E., M.Si.

7. Kim Namjoon, Kim Seokjin, Min Yoongi, Jung Hoseok, Park Jimin, Kim Taehyung, Jeon Jungkook, BTS yang selalu menjadi *support system* ketika Penulis lelah dan kehilangan semangat serta menjadi inspirasi agar tidak pernah menyerah dalam meraih mimpi.

Demikian kata pengantar dari Penulis, dengan harapan laporan tugas akhir ini dapat bermanfaat dan berguna bagi para pembaca. Penulis menyadari bahwa laporan tugas akhir ini masih mempunyai banyak kekurangan, sehingga membutuhkan banyak saran dan kritik yang membangun untuk menghasilkan sesuatu yang lebih baik.

Palembang, 2023

Penulis

DAFTAR ISI

| | |
|---|-----|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI | iii |
| HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN | iv |
| KATA PENGANTAR | v |
| DAFTAR ISI | vii |
| DAFTAR GAMBAR | x |
| DAFTAR TABEL | xi |
| DAFTAR LAMPIRAN | xii |
| ABSTRAK | xiv |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| 1.1. Latar Belakang | 1 |
| 1.2. Perumusan Masalah | 5 |
| 1.3. Batasan Masalah | 5 |
| 1.4. Tujuan Penelitian | 5 |
| 1.5. Manfaat Penelitian | 6 |
| 1.5.1. Manfaat Bagi Penulis | 6 |
| 1.5.2. Manfaat Bagi Perusahaan | 6 |
| 1.5.3. Manfaat Bagi Akademik | 6 |
| 1.6. Sistematika Penulisan | 6 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | |
| 2.1. Landasan Teori | 8 |
| 2.1.1. Teori <i>Stakeholders</i> (Pemangku Kepentingan) | 8 |
| 2.1.2. Laporan Keuangan | 9 |
| 2.1.3. Komponen-Komponen Laporan Keuangan | 9 |
| 2.1.4. Tujuan Analisis Laporan Keuangan | 10 |
| 2.1.5. Kinerja Keuangan | 10 |
| 2.1.6. Tahapan dalam Menganalisis Kinerja Keuangan | 10 |
| 2.1.7. <i>Du Pont System</i> | 11 |

| | |
|---|----|
| 2.1.8. Kelebihan dan Kelemahan <i>Du Pont System</i> | 11 |
| 2.1.9. Formula <i>Du Pont System</i> | 12 |
| 2.1.10. Rasio yang Digunakan dalam Mengukur Kinerja Keuangan Menggunakan <i>Du Pont System</i> | 13 |
| 2.2. Kerangka Penelitian | 16 |
| 2.3. Penelitian Terdahulu | 18 |
| BAB III METODE PENELITIAN | |
| 3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian | 21 |
| 3.2. Jenis dan Sumber Data | 21 |
| 3.2.1. Jenis Data | 21 |
| 3.2.2. Sumber Data | 21 |
| 3.3. Teknik Pengumpulan Data | 22 |
| 3.4. Populasi dan Sampel | 22 |
| 3.4.1. Populasi | 22 |
| 3.4.2. Sampel | 24 |
| 3.5. Definisi Operasional Variabel Penelitian | 26 |
| 3.6. Metode Analisis Data | 27 |
| BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN | |
| 4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian | 29 |
| 4.1.1. Bursa Efek Indonesia (BEI) | 29 |
| 4.1.2. Sejarah Perusahaan Transportasi dan Logistik | 31 |
| 4.2. Hasil | 40 |
| 4.2.1. <i>Net Profit Margin</i> (NPM) | 40 |
| 4.2.2. <i>Total Assets Turnover</i> (TATO) | 41 |
| 4.2.3. <i>Return On Investment</i> (ROI) | 42 |
| 4.2.4. <i>Equity Multiplier</i> (EM) | 43 |
| 4.2.5. <i>Return On Equity</i> (ROE) | 44 |
| 4.3. Pembahasan | 45 |
| 4.3.1. Analisis <i>Net Profit Margin</i> (NPM) | 45 |
| 4.3.2. Analisis <i>Total Assets Turnover</i> (TATO) | 49 |
| 4.3.3. Analisis <i>Return On Investment</i> (ROI) | 52 |

| | |
|--|-------------|
| 4.3.4. Analisis <i>Equity Multiplier</i> (EM) | 55 |
| 4.3.5. Analisis <i>Return On Equity</i> (ROE) | 57 |
| 4.3.6. Analisis Perbandingan <i>Return On Equity</i> dengan Metode <i>Du Pont System</i> pada Perusahaan Transportasi dan Logistik | 59 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN | |
| 5.1. Simpulan | 63 |
| 5.2. Saran | 65 |
| | |
| DAFTAR PUSTAKA | xv |
| HALAMAN LAMPIRAN..... | xvii |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|------------|--|----|
| Gambar 1.1 | Grafik Laba Bersih Tahun Berjalan pada Lima Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022 | 4 |
| Gambar 2.1 | Kerangka Penelitian | 17 |
| Gambar 4.1 | Grafik NPM Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022 | 45 |
| Gambar 4.2 | Grafik TATO Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022 | 49 |
| Gambar 4.3 | Grafik ROI Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022 | 52 |
| Gambar 4.4 | Grafik EM Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022 | 55 |
| Gambar 4.5 | Grafik ROE Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022 | 57 |
| Gambar 4.6 | Grafik Rata-Rata <i>Return On Equity</i> | 60 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 2.1 Standar Industri Kinerja Keuangan NPM..... | 13 |
| Tabel 2.2 Standar Industri Kinerja Keuangan TATO | 14 |
| Tabel 2.3 Standar Industri Kinerja Keuangan ROI | 14 |
| Tabel 2.4 Standar Industri Kinerja Keuangan EM..... | 15 |
| Tabel 2.5 Standar Industri Kinerja Keuangan ROE..... | 15 |
| Tabel 2.6 Penelitian Terdahulu | 18 |
| Tabel 3.1 Daftar Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022 | 23 |
| Tabel 3.2 Kriteria Pengambilan Sampel | 24 |
| Tabel 3.3 Daftar Perusahaan Transportasi dan Logistik dalam Pemenuhan Kriteria Sampel | 25 |
| Tabel 3.4 Sampel Penelitian Daftar Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022 | 26 |
| Tabel 3.5 Operasional Variabel Penelitian | 26 |
| Tabel 4.1 Nilai <i>Net Profit Margin</i> (NPM)..... | 40 |
| Tabel 4.2 Nilai <i>Total Assets Turnover</i> (TATO)..... | 41 |
| Tabel 4.3 Nilai <i>Return On Investment</i> (ROI)..... | 42 |
| Tabel 4.4 Nilai <i>Equity Multiplier</i> (EM)..... | 43 |
| Tabel 4.5 Nilai <i>Return On Equity</i> (ROE)..... | 44 |
| Tabel 4.6 Kinerja <i>Return On Equity</i> (ROE)..... | 60 |

DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1. *Form* Topik dan Judul (Fotokopi)
2. Lampiran 2. *Form* Konsultasi (Fotokopi)
3. Lampiran 3. *Form* Pernyataan (Fotokopi)
4. Lampiran 4. *Form* Revisi Ujian Pra Sidang (Fotokopi)
5. Lampiran 5. *Form* Revisi Ujian Kompre (Asli)

ABSTRACT

PUTRI UTAMI. *Analysis of the Du Pont System in Assessing Financial Performance in Transportation and Logistics Companies on the Indonesia Stock Exchange.*

Transportation and Logistics companies can help the global economic recovery by increasing their efficiency, but in the period 2018-2022 transportation and logistics companies have a net profit for the year that shows fluctuations or instability, there are companies that experience a very high increase in profits and there are also companies that experience an extreme decline in profits. The purpose of this study was to determine the financial performance of Transportation and Logistics companies on the Indonesia Stock Exchange for the last five years, namely the 2018-2022 period. The method used in this research is the Du Pont System with a quantitative descriptive approach using the calculation of the ratio of Net Profit Margin (NPM), Total Assets Turnover (TATO), Return On Investment (ROI), Equity Multiplier (EM), and Return On Equity (ROE). Based on the research that has been done, it can be concluded that of the 5 Transportation and Logistics Companies for the period 2018-2022, PT Temas Tbk is a company that has the highest Return On Equity (ROE) value with very good financial performance among other companies, this shows the company's ability to utilize capital to generate profits is efficient and optimal.

Keywords: *Financial Performance, Du Pont System, ROE, BEI*

ABSTRAK

PUTRI UTAMI. Analisis *Du Pont System* dalam Menilai Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia.

Perusahaan Transportasi dan Logistik dapat membantu pemulihan ekonomi global dengan meningkatkan efisiensinya, namun pada periode 2018-2022 perusahaan transportasi dan logistik memiliki laba bersih tahun berjalan yang menunjukkan adanya *fluktuasi* atau ketidakstabilan, ada perusahaan yang mengalami peningkatan laba yang sangat tinggi dan ada juga perusahaan yang mengalami penurunan laba yang ekstrem. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kinerja keuangan perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia selama lima tahun terakhir yaitu periode 2018-2022. Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah *Du Pont System* dengan pendekatan deskriptif kuantitatif menggunakan perhitungan rasio *Net Profit Margin* (NPM), *Total Assets Turnover* (TATO), *Return On Investment* (ROI), *Equity Multiplier* (EM), dan *Return On Equity* (ROE). Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa dari 5 Perusahaan Transportasi dan Logistik periode 2018-2022, PT Temas Tbk merupakan perusahaan yang memiliki nilai *Return On Equity* (ROE) tertinggi dengan kinerja keuangan sangat baik diantara perusahaan lain, ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan modal guna menghasilkan laba sudah efisien dan optimal.

Kata Kunci: Kinerja Keuangan, *Du Pont System*, ROE, BEI

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu sektor bisnis yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia. Sektor transportasi terdiri dari kereta api, operator pelabuhan, maskapai penerbangan, dan bisnis transportasi jalanan. Badan Pusat Statistik (BPS) mengidentifikasi sektor logistik mencakup subsektor transportasi yaitu: rel, darat, laut, udara, serta sungai, danau, dan penyeberangan. Selain pos dan kurir, sektor logistik juga mencakup pergudangan dan jasa penunjang angkutan.

Beberapa perusahaan transportasi dan logistik mengalami kebangkrutan selama pandemi *Covid-19* pada tahun 2020, lalu mulai pulih pada tahun 2021 (Badan Pusat Statistika, 2020). Setelah pandemi *Covid-19*, memberikan dampak yang signifikan terhadap perekonomian ditandai dengan pesatnya pertumbuhan penduduk, inflasi, dan investasi dari investor asing di Indonesia. Investor akan melakukan analisis laporan keuangan perusahaan sebelum menginvestasikan uang mereka. Informasi dari laporan keuangan harus diperhatikan saat melakukan investasi untuk mengidentifikasi investasi saham yang efektif.

Laporan keuangan dibuat untuk memberikan data keuangan kepada para *stakeholder* mengenai suatu perusahaan pada periode waktu tertentu yang dibuat sesuai dengan aturan akuntansi dan dapat membantu kinerja keuangan perusahaan (Sihombing, T. & Rano, 2020). Kinerja keuangan adalah kapasitas perusahaan untuk mengelola sumber daya keuangannya secara efektif selama periode waktu

tertentu dengan tujuan untuk mengetahui dan menilai tingkat keberhasilan aktivitas keuangan perusahaan (Azizah, M. & Nengzih, 2021). Menilai kinerja keuangan dapat menggunakan data yang berasal dari laporan keuangan perusahaan.

Analisis laporan keuangan adalah metode untuk memeriksa laporan keuangan secara cermat dengan membedah beberapa komponen. Laporan keuangan dipecah menjadi bagian informasi kecil yang dapat mengidentifikasi hubungan yang signifikan atau relevan antara data kuantitatif dan non-kuantitatif (Harahap, 2018). Analisis laporan keuangan dapat menggunakan beberapa macam metode seperti, metode analisis Rasio, metode analisis *Common Size*, metode analisis *Du Pont System*, metode analisis *Cross Section*, dan metode analisis *Time Series*.

Metode *Du Pont System* digunakan dalam analisis laporan keuangan pada penelitian ini. Penggunaan metode *Du Pont System* untuk mengevaluasi kinerja keuangan dapat mencegah terjadinya kesalahan dalam pengambilan keputusan oleh para analis keuangan (Prasetyo & Isnuwardiati, 2022). *Du Pont System* memiliki keutamaan sebagai metode analisis keuangan yang menyeluruh yang dapat membantu evaluasi kinerja keuangan bisnis.

Du Pont System merupakan analisa yang dapat mengukur kinerja keuangan secara lebih terperinci yaitu menunjukkan bagaimana *margin* laba bersih, perputaran total aset, dan *equity multiplier* dalam menentukan tingkat pengembalian ekuitas. Melalui analisis *Du Pont System* ini memberikan informasi mengenai berbagai faktor yang menyebabkan naik turunnya kinerja keuangan sebuah perusahaan. Tujuan analisis *Du Pont System* ini digunakan untuk

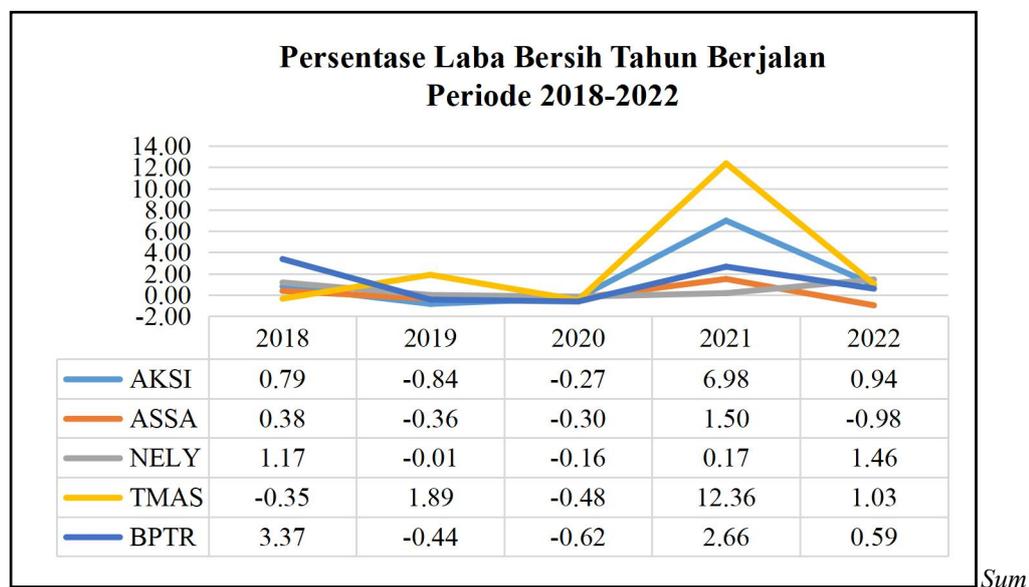
mengetahui sejauh mana efektivitas perusahaan dalam memutar modalnya, sehingga analisis ini mencakup berbagai rasio (Dewi, 2018).

Du Pont System menggabungkan rasio aktivitas dengan rasio profitabilitas. Rasio profitabilitas menunjukkan efisiensi dan kinerja keseluruhan. Jenis rasio profitabilitas meliputi: *Net Profit Margin*, *Return on Investment*, dan *Return on Equity*, sedangkan rasio aktivitas yang digunakan adalah *Total Assets Turnover* karena mengukur sejauh mana efektivitas perusahaan dalam mengelola keseluruhan total asetnya.

Perusahaan yang menjadi objek penelitian ini adalah perusahaan yang bergerak pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia. Perusahaan transportasi dan logistik adalah perusahaan yang menawarkan fasilitas untuk berbagai jenis transportasi dan logistik, seperti penyedia infrastruktur dan perusahaan logistik. Perusahaan logistik adalah pihak yang membantu merencanakan, menerapkan, dan melaksanakan pergerakan penyimpanan produk, bahan, dan layanan dari titik asal ke titik konsumsi.

Adapun alasan memilih sektor transportasi dan logistik karena sektor transportasi dan logistik dapat membantu pemulihan ekonomi global dengan meningkatkan efisiensinya, banyak yang harus dilakukan untuk membantu sektor transportasi dan logistik mengoptimalkan kontribusinya terhadap ekonomi dan masyarakat, mengingat tingkat saling ketergantungan di tingkat global, kerja sama internasional yang lebih baik akan sangat penting, sistem transportasi dan logistik harus handal dan berkelanjutan untuk mendukung pemulihan ekonomi.

Persentase peningkatan dan penurunan laba bersih tahun berjalan di sektor Transportasi dan Logistik pada lima perusahaan periode 2018-2022 disajikan pada grafik berikut. Dihasilkan dari laporan keuangan tahunan perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia, untuk memudahkan melihat pergerakan peningkatan dan penurunan laba tahun berjalan pada lima perusahaan. Persentase laba tahun berjalan dapat dilihat pada Gambar 1.1.



ber: data diolah 2023 dari laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik

**Gambar 1.1 Grafik Laba Bersih Tahun Berjalan pada Lima Perusahaan
Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022**

Berdasarkan gambar 1.1 grafik laba bersih tahun berjalan pada lima perusahaan sektor Transportasi dan Logistik periode 2018-2022, bahwa laba bersih tahun berjalan perusahaan mengalami *fluktuasi* setiap tahunnya, laba terbesar dimiliki oleh PT Temas Tbk (TMAS) pada tahun 2022 dengan laba bersih sebesar Rp 1.413.818.000.000 dengan presentase kenaikan laba 103%. Sedangkan laba terkecil dimiliki oleh PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk (AKSI) pada

tahun 2020 dengan laba bersih tahun berjalan sebesar Rp 3.036.178.470 dengan presentase penurunan laba -27%.

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka Penulis tertarik untuk mengetahui kinerja keuangan perusahaan pada sektor transportasi dan logistik, sehingga Penulis mengambil judul **“Analisis *Du Pont System* dalam Menilai Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia”**.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, Penulis mendeskripsikan masalah yang menjadi topik penelitian maka perumusan masalah yang akan dibahas pada penelitian ini adalah “Bagaimana melakukan analisis kinerja keuangan menggunakan metode *Du Pont System* pada perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia?”.

1.3. Batasan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah, Penulis membatasi ruang lingkup dalam penelitian ini agar pembahasan tidak menyimpang dari permasalahan dan tetap pada topik pembahasan, yaitu menganalisis kinerja keuangan menggunakan metode *Du Pont System* pada perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia selama lima tahun terakhir yaitu periode 2018-2022.

1.4. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisis kinerja keuangan menggunakan metode *Du Pont System* pada perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia selama lima tahun terakhir yaitu periode 2018-2022.

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Manfaat Bagi Penulis

Adapun manfaat yang didapat Penulis setelah melakukan penelitian ini adalah menambah dan memperluas pengetahuan mengenai analisis kinerja keuangan dengan menggunakan metode *Du Pont System*.

1.5.2. Manfaat Bagi Perusahaan

Adapun manfaat bagi perusahaan adalah membantu dalam menilai kinerja keuangan perusahaan sehingga tindakan yang tepat dapat diambil untuk pengembangan perusahaan menjadi lebih baik.

1.5.3. Manfaat Bagi Akademik

Adapun manfaat bagi akademik adalah menjadi tambahan wawasan dalam bidang studi akuntansi khususnya mengenai analisis kinerja keuangan dengan menggunakan metode *Du Pont System*, serta dapat menjadi referensi tambahan bagi mahasiswa selanjutnya yang akan melakukan penelitian lebih lanjut.

1.6. Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penulisan laporan tugas akhir, Penulis memberikan penjelasan singkat tentang bagaimana penelitian ini dibagi menjadi lima bab yang saling berhubungan. Berikut uraian singkat dari setiap bab adalah:

BAB I. PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan serta manfaat penelitian, dan sistematika penulisan laporan tugas akhir.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi landasan teori, penelitian terdahulu yang menjadi referensi penelitian, serta kerangka penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, populasi dan sampel, serta operasional variabel penelitian.

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menerangkan mengenai data penelitian yaitu deskripsi objek penelitian serta hasil penelitian yang dilakukan dan pembahasannya.

BAB V. SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menguraikan simpulan yang ditarik dari semua uraian bab sebelumnya serta saran-saran yang diharapkan dapat membantu dalam penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

2.1.1. Teori Stakeholders (Pemangku Kepentingan)

Stakeholders merupakan semua pihak baik *internal* maupun *eksternal* yang memiliki potensi secara langsung dan tidak langsung memberikan dampak terhadap perusahaan. Teori *stakeholders* (pemangku kepentingan) menjelaskan bagaimana manajemen perusahaan mengakomodasi atau mengendalikan harapan *stakeholders*. Menurut teori *stakeholders*, perusahaan harus memberi manfaat untuk para *stakeholders* mereka selain beroperasi bagi kepentingan mereka sendiri. Setiap *stakeholders* memiliki hak untuk mengetahui tindakan perusahaan yang dapat mempengaruhi bagaimana keputusan dibuat (Alfaiz & Aryati, 2019).

Terdapat dua jenis *stakeholders*, yaitu: *Stakeholders inside* yaitu anggota organisasi bisnis yang berkepentingan dengan perusahaan. Pemegang saham, manajemen perusahaan, dan karyawan merupakan *stakeholders inside*. *Stakeholders eksternal* mengacu pada pihak-pihak yang berkepentingan dengan perusahaan namun bukan pemilik, bagian *eksekutif*, atau karyawan perusahaan. Pelanggan, pemasok, pemerintah, dan masyarakat lokal maupun secara keseluruhan termasuk *stakeholders eksternal*.

Berdasarkan uraian mengenai *stakeholders* di atas, *stakeholders* (pemangku kepentingan) memiliki hak untuk memperoleh informasi manajemen perusahaan, mempengaruhi pengambilan keputusan serta mendukung aktivitas

perusahaan yang akan meningkatkan kinerja dan menghasilkan laba yang diharapkan.

2.1.2. Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan memerlukan bahan baku berupa laporan keuangan, kemudian dihitung rasio keuangan untuk menilai kinerja perusahaan. Laporan keuangan adalah hasil dari kegiatan pencatatan transaksi keuangan perusahaan (Prihadi, 2019). Laporan keuangan adalah laporan yang dirancang untuk para pembuat keputusan mengenai posisi keuangan dan kinerja perusahaan, laporan keuangan memberikan informasi yang menyangkut posisi keuangan, kinerja, serta perubahan posisi keuangan suatu perusahaan yang bermanfaat bagi pemakai dan pengambil keputusan (Hanggara, 2019).

2.1.3. Komponen-Komponen Laporan Keuangan

Komponen laporan keuangan menurut Prihadi (2019) terdiri dari:

- a. Laporan posisi keuangan (neraca) yang menggambarkan posisi keuangan perusahaan berupa aset, utang, dan *ekuitas* (modal) pada suatu periode.
- b. Laporan laba rugi yang menggambarkan kinerja yang berasal dari laba.
- c. Laporan arus kas yang memberikan gambaran bagaimana perusahaan memperoleh dan menggunakan kas dari aktivitas operasi, investasi, dan pendanaan selama satu periode.
- d. Laporan perubahan ekuitas yang berisi perubahan ekuitas yang berasal dari kinerja *internal* berupa laba dan pembagian dividen, serta pengaruh dari perubahan komposisi setoran modal.
- e. Catatan atas laporan keuangan.

2.1.4. Tujuan Analisis Laporan Keuangan

Tujuan analisis laporan keuangan adalah untuk memberi informasi mengenai posisi-posisi keuangan dan kinerja suatu perusahaan dalam periode tertentu, dapat juga digunakan untuk menilai prestasi yang dicapai perusahaan pada saat lampau, sekarang, dan waktu akan datang. Informasi tersebut diharapkan dapat bermanfaat bagi para pengguna laporan keuangan (*investor*, manajer, karyawan, pemasok atau kreditur, pelanggan, dan pemerintah) dalam rangka membuat keputusan-keputusan (Rochman & Pawenary, 2020).

2.1.5. Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan adalah gambaran tentang kemampuan perusahaan dalam mencapai tujuan perusahaan yaitu menghasilkan keuntungan dan meningkatkan nilai perusahaan (Tahu, 2019). Kinerja keuangan merupakan suatu tujuan perusahaan yaitu gambaran dari kemampuan perusahaan dalam meningkatkan laba perusahaan dengan menghasilkan keuntungan (Angelina, M. & Nursasi, 2021).

Berdasarkan pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan merupakan gambaran capaian perusahaan dalam menghasilkan laba dan meningkatkan nilai perusahaan.

2.1.6. Tahapan dalam Menganalisis Kinerja Keuangan

Lima tahapan dalam menganalisis kinerja keuangan perusahaan secara umum yaitu (Aznedra & Putra, 2020):

1. Melakukan *review* terhadap data laporan keuangan
2. Melakukan perhitungan

3. Melakukan perbandingan terhadap hasil hitungan yang telah diperoleh
4. Melakukan penafsiran (*interpretasi*) terhadap berbagai permasalahan yang ditemukan
5. Mencari dan memberikan pemecahan masalah (*solution*) terhadap berbagai permasalahan yang ditemukan.

2.1.7. Du Pont System

Du Pont System merupakan rasio dalam menganalisis laporan keuangan digunakan untuk melihat keadaan dari penggunaan aset perusahaan dalam menghasilkan laba melalui *Net Profit Margin*, *Total Assets Turnover*, dan *Return On Investment* (Febrianto, 2021). *Du Pont System* merupakan analisis untuk mengetahui hubungan antara NPM, TATO, dan ROI. Analisis ini menghubungkan rasio aktivitas/perputaran aktiva dengan rasio laba/*profit margin* atas penjualan dalam menentukan *Return On Investment* (ROI) (Lemiyana, 2018).

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa *Du Pont System* merupakan rasio untuk menganalisis laporan keuangan dengan menghubungkan antara NPM, TATO, dan ROI guna mengetahui pendapatan penjualan dan penggunaan aset dalam menghasilkan keuntungan perusahaan.

2.1.8. Kelebihan dan Kelemahan Du Pont System

Kelebihan *Du Pont System*, antara lain (Pranata, 2021):

1. Teknik analisis keuangan yang lebih komprehensif.
2. Dapat melakukan perbandingan efisiensi penggunaan modal kerja perusahaan satu dengan perusahaan sejenis.
3. Digunakan untuk mengukur keuntungan setiap produk yang dihasilkan.

4. Digunakan sebagai indikator untuk mengukur efisiensi pelaksanaan operasi divisi.

Sedangkan kelemahan dari *Du Pont System*, antara lain (Pranata, 2021):

1. Pengembalian investasi dari perusahaan satu ke perusahaan lainnya sulit untuk dibandingkan.
2. Adanya *fluktuasi* nilai daya belinya.
3. Tidak dapat membandingkan dua masalah hanya dengan menggunakan ROI.

2.1.9. Formula Du Pont System

Formula *Du Pont System* dapat diamati, analis dapat mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan demikian pula menelusuri sebab-sebab masalah kondisi keuangan dan kinerja perusahaan secara keseluruhan. Jika *profit margin* dikalikan dengan *Total Assets Turnover*, maka akan menghasilkan ROI (*Return On Investment*). Jika ROI dikalikan dengan *Equity Multiplier*, maka akan menghasilkan ROE (*Return On Equity*).

Tiga rasio pertama mengungkap bahwa ROI (laba yang dihasilkan dari investasi keseluruhan dalam aktiva) adalah hasil dari margin laba bersih (laba yang dihasilkan dari penjualan) dan perputaran total aktiva (kemampuan perusahaan untuk menghasilkan penjualan dari aktiva). Analisis tiga rasio yang tersisa memperlihatkan bagaimana ROE (pengembalian/imbalance keseluruhan kepada pemegang saham, pemilik perusahaan) berasal dari produk ROI dan *leverage* keuangan (proporsi utang dalam struktur modal).

$$ROE = Net Profit Margin \times Total Asset Turnover \times Equity Multiplier$$

$$= \left(\frac{Laba Bersih}{Penjualan} \right) \times \left(\frac{Penjualan}{Total Aset} \right) \times \left(\frac{Total Aset}{Total Ekuitas} \right)$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

2.1.10. Rasio yang Digunakan dalam Mengukur Kinerja Keuangan Menggunakan Du Pont System

1. Net Profit Margin (NPM)

Net Profit Margin (NPM) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar keuntungan bersih yang diperoleh perusahaan atas penjualan. Semakin tinggi nilai NPM semakin baik (Kasmir, 2019).

Rumus *Net Profit Margin* (NPM) menurut (Kasmir, 2019) adalah:

$$Net Profit Margin = \frac{Laba Bersih Setelah Pajak}{Penjualan} \times 100\%$$

Kualifikasi dalam menilai kinerja *Net Profit Margin* dapat dilihat pada standar industri kinerja keuangan NPM pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Standar Industri Kinerja Keuangan NPM

| NPM (%) | Predikat |
|-----------|-------------|
| ≥ 10 | Sangat baik |
| 5 - 9,99 | Baik |
| 1 - 4,99 | Cukup baik |
| 0 - 0,99 | Kurang baik |
| ≤ 0 | Buruk |

Sumber: www.bi.go.id

2. Total Assets Turnover (TATO)

Total Asset Turnover (TATO) digunakan untuk mengukur perputaran total aset yang dimiliki perusahaan dan mengukur jumlah penjualan yang diperoleh dari tiap aktiva. Semakin tinggi nilai TATO semakin baik (Kasmir, 2019).

Rumus *Total Asset Turnover* (TATO) menurut (Kasmir, 2019) adalah:

$$\text{Rumus Total Asset Turnover (TATO) menurut (Kasmir, 2019) adalah:}$$

$$\text{Total Assets Turnover} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}}$$

Kualifikasi dalam menilai kinerja *Total Asset Turnover* dapat dilihat pada standar industri kinerja keuangan TATO pada Tabel 2.2.

Tabel 2.2 Standar Industri Kinerja Keuangan TATO

| TATO (Kali) | Predikat |
|-------------|-------------|
| > 3,5 | Sangat baik |
| 2,5 - 3,5 | Baik |
| 1,5 - 2,5 | Cukup baik |
| 1 - 1,5 | Kurang baik |
| < 1 | Buruk |

Sumber: www.bi.go.id

3. *Return On Investment* (ROI)

Return On Investment (ROI) digunakan untuk menunjukkan keuntungan dari pengembalian investasi atas aktiva yang digunakan perusahaan. Semakin tinggi nilai ROI semakin baik (Kasmir, 2019).

Rumus *Return On Investment* (ROI) menurut (Kasmir, 2019) adalah:

$$\text{Return On Investment} = \text{Net Profit Margin} \times \text{Total Assets Turnover}$$

Kualifikasi dalam menilai kinerja *Return On Investment* dapat dilihat pada standar industri kinerja keuangan ROI pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3 Standar Industri Kinerja Keuangan ROI

| ROI (%) | Predikat |
|------------|-------------|
| ≥ 15 | Sangat baik |
| 12 - 15 | Baik |
| 8,5 - 11,9 | Cukup baik |
| 5 - 8,49 | Kurang baik |
| ≥ 0 | Buruk |

Sumber: www.bi.go.id

4. *Equity Multiplier* (EM)

Equity Multiplier (EM) menggambarkan seberapa besar *ekuitas*/modal jika dibandingkan dengan total aset perusahaan atau seberapa besar aset yang dibiayai oleh modal. Semakin rendah nilai EM semakin baik (Kasmir, 2019).

Rumus *Equity Multiplier* (EM) menurut (Kasmir, 2019) adalah:

$$\text{Equity Multiplier} = \frac{\text{Total Aset}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Kualifikasi dalam menilai kinerja *Equity Multiplier* dapat dilihat pada standar industri kinerja keuangan EM pada Tabel 2.4.

Tabel 2.4 Standar Industri Kinerja Keuangan EM

| EM (Kali) | Predikat |
|-----------|-------------|
| < 1 | Sangat baik |
| 1 - 1,99 | Baik |
| 2 - 2,99 | Cukup baik |
| 3 - 3,99 | Kurang baik |
| > 4 | Buruk |

Sumber: www.bi.go.id

5. *Return On Equity* (ROE)

Return On Equity (ROE) merupakan rasio untuk mengukur keuntungan bersih dengan modal sendiri. Semakin tinggi nilai ROE semakin baik (Kasmir, 2019).

Rumus *Return On Equity* (ROE) menurut (Kasmir, 2019) adalah:

$$\begin{aligned} \text{ROE} &= \text{Net Profit Margin} \times \text{Total Asset Turnover} \times \text{Equity Multiplier} \\ &= \left(\frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Penjualan}} \right) \times \left(\frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}} \right) \times \left(\frac{\text{Total Aset}}{\text{Total Ekuitas}} \right) \end{aligned}$$

Kualifikasi dalam menilai kinerja *Return On Equity* dapat dilihat pada standar industri kinerja keuangan ROE pada Tabel 2.5.

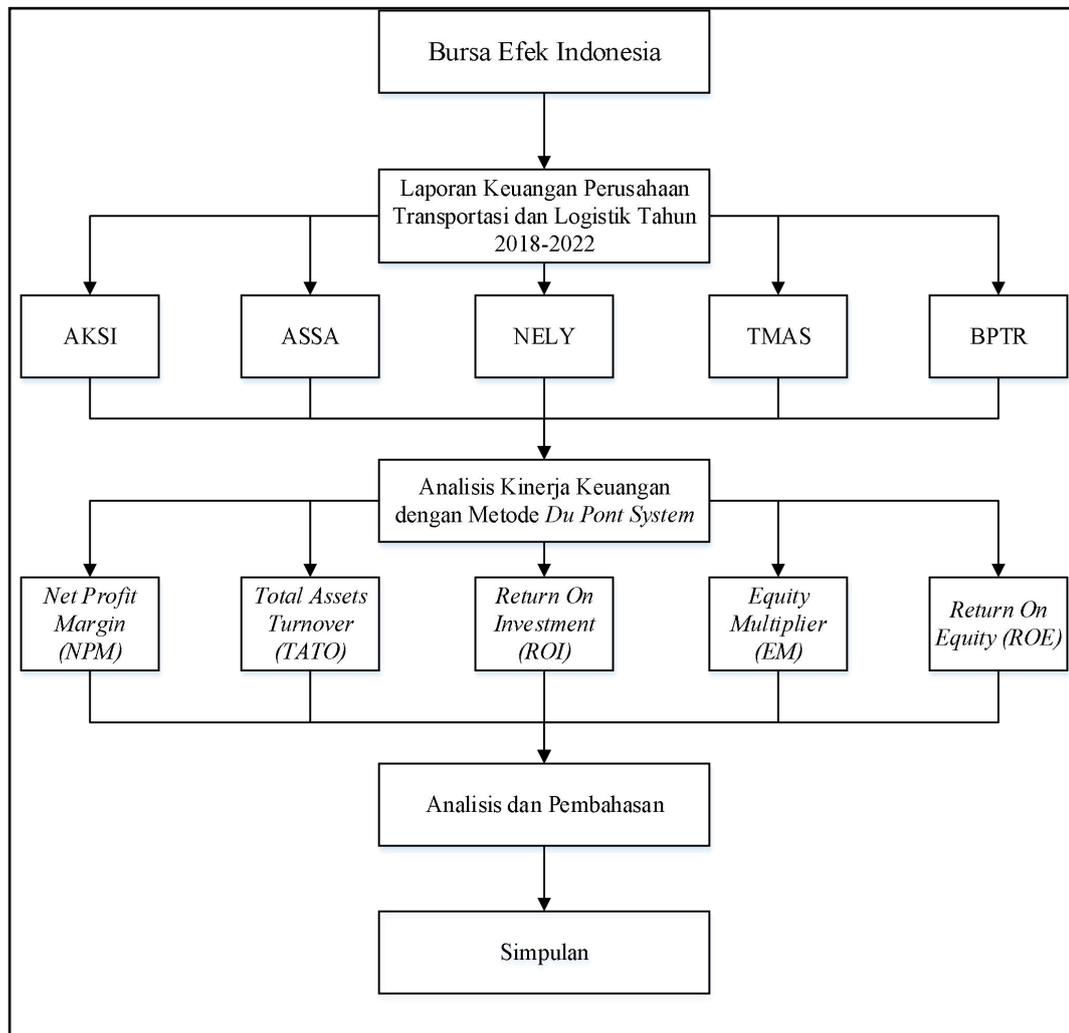
Tabel 2.5 Standar Industri Kinerja Keuangan ROE

| ROE (%) | Predikat |
|-----------|-------------|
| ≥ 15 | Sangat baik |
| 12,5 - 15 | Baik |
| 5 - 12,49 | Cukup baik |
| 0 - 4,9 | Kurang baik |
| ≤ 0 | Buruk |

Sumber: www.bi.go.id

2.2. Kerangka Penelitian

Analisis kinerja keuangan perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 menjadi fokus penelitian ini. Menggunakan pendekatan *Du Pont Systematic*, dengan menggabungkan perputaran *asset* dan *profit margin* dalam menetapkan *Return On Equity*. Adapun kerangka penelitian dapat dilihat pada Gambar 2.1.



Sumber: data diolah 2023

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

Berdasarkan gambar 2.1 kerangka penelitian dapat dijelaskan bahwa laporan keuangan Perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 akan dilakukan analisis kinerja keuangan dengan metode *Du Pont System* menggunakan rasio *Net Profit Margin*, *Total Assets Turnover*, *Return On Investment*, *Equity Multiplier*, dan *Return On Equity*. Selanjutnya melakukan pembahasan mengenai perusahaan yang memiliki kinerja baik atau kurang baik dan membuat kesimpulannya.

2.3. Penelitian Terdahulu

Sebagai pertimbangan dalam melakukan penelitian ini, Penulis menggunakan beberapa referensi penelitian terdahulu mengenai analisis *Du Pont System* dengan metode dan objek yang berbeda. Penelitian terdahulu dapat dilihat pada Tabel 2.6.

Tabel 2.6 Penelitian Terdahulu

| No. | Peneliti | Judul Penelitian | Keterangan |
|-----|--|--|--|
| 1. | Dicky Pranata, 2021 | Analisis <i>Du Pont System</i> dalam Menilai Kinerja Keuangan pada Perusahaan Farmasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019 | Metode yang digunakan: Metode deskriptif kualitatif menggunakan <i>Du Pont System</i> Hasil: Perusahaan Farmasi memiliki nilai rata-rata NPM 7,08% di bawah standar yaitu 20%, TATO 1,16 kali dibawah standar yaitu 2 kali, dan ROI 8,13% di bawah standar yaitu 30%. Perusahaan Farmasi menunjukkan hasil jauh di bawah rata-rata, sehingga disimpulkan kinerja keuangan Perusahaan Farmasi dinilai kurang baik. |
| 2. | Surono, M. Taufik Aziz, Istiqomah Nur Fitriyah, 2019 | Analisis <i>Du Pont System</i> dalam Mengukur Kinerja Keuangan Perusahaan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) | Metode yang digunakan: Penelitian deskriptif metode kualitatif dengan <i>Du Pont System</i> Hasil: Kinerja keuangan terbaik secara rutin diraih oleh PT. Indocement Tungal Prakarsa, Tbk. Hal ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengatur dan mengelola modal secara efisien untuk memaksimalkan laba. Sedangkan PT. Holcim Indonesia (Persero), Tbk. yang memiliki ROE terburuk |

| No. | Peneliti | Judul Penelitian | Keterangan |
|-----|--|---|---|
| | | | selama 4 tahun berturut-turut, dengan kinerja keuangan terburuk. |
| 3. | Renny Augustina, Suha, 2019 | Analisis Penerapan <i>Du Pont System</i> untuk Mengukur Kinerja Keuangan Perusahaan Rokok yang <i>Listed</i> di BEI Periode 2013-2017 | Metode yang digunakan: Analisis data statistik deskriptif kuantitatif dengan analisis <i>Du Pont System</i> Hasil: Kinerja keuangan Perusahaan Rokok mayoritas kurang baik karena nilai ROI dan ROE di bawah rata-rata standar industri, hanya PT. Handjaya Mandala Sampoerna Tbk. memiliki kinerja keuangan yang baik dengan nilai ROI dan ROE di atas rata-rata standar industri. |
| 4. | Ni Nyoman Eva Listyani, I Made Darmayasa, Ni Luh Sri Purnama, 2022 | Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Manufaktur Menggunakan Metode Analisis <i>Du Pont System</i> Studi Kasus PT. Indofood Sukses Makmur Tbk dan PT. Mayora Indah Tbk Tahun 2016 – 2020 | Metode yang digunakan: Analisis data kuantitatif ditinjau dari analisis <i>Du Pont System</i> Hasil: PT. Indofood Sukses Makmur Tbk menunjukkan rata-rata TATO, ROI, EM, dan ROE lebih rendah dibandingkan PT. Mayora Indah Tbk. Sedangkan rata-rata NPM PT. Indofood Sukses Makmur Tbk lebih tinggi dibandingkan PT. Mayora Indah Tbk. Ini menunjukkan bahwa kinerja keuangan PT. Mayora Indah Tbk lebih stabil dibandingkan PT. Indofood Sukses Makmur Tbk. |
| 5. | Meutia Dewi, 2018 | Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan dengan Menggunakan <i>Du Pont System</i> pada PT. Indosat, Tbk | Metode yang digunakan: Analisis data deskriptif metode kuantitatif menggunakan <i>Du Pont System</i> |

| No. | Peneliti | Judul Penelitian | Keterangan |
|-----|----------|------------------|---|
| | | | Hasil: PT. Indosat Tbk. memiliki kinerja keuangan yang <i>fluktuatif</i> dilihat dari ROE selama 10 tahun terakhir. ROE mengalami <i>fluktuatif</i> disebabkan total biaya yang meningkat dan tidak diimbangi dengan peningkatan <i>net profit after tax</i> , sehingga NPM mengalami <i>fluktuasi</i> . |

Sumber: data diolah dari beberapa penelitian terdahulu

Alasan memilih 5 jurnal tersebut sebagai penelitian terdahulu, dari penelitian yang dilakukan oleh Pranata (2021) karena menggunakan analisis *Du Pont System* dengan periode penelitian yang sama yaitu lima tahun. Dari penelitian yang dilakukan oleh Surono et al (2019) karena menggunakan analisis *Du Pont System* dan melakukan penelitian pada perusahaan yang berbeda dengan penelitian ini tetapi terdaftar di BEI. Dari penelitian yang dilakukan oleh Augustina & Suha (2019) karena menggunakan analisis *Du Pont System* dan metode analisis data yang sama dengan penelitian ini yaitu deskriptif kuantitatif. Dari penelitian yang dilakukan oleh Listyani et al (2022) karena menggunakan analisis *Du Pont System* dengan periode penelitian yang sama tetapi studi kasus berbeda yaitu dua perusahaan pada sektor Makanan dan Minuman. Sedangkan dari penelitian yang dilakukan oleh Dewi (2018) menggunakan analisis *Du Pont System* dan metode analisis data yang sama dengan penelitian ini yaitu deskriptif kuantitatif tetapi studi kasus berbeda yaitu satu perusahaan pada sektor Telekomunikasi.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama lima tahun terakhir yaitu periode 2018-2022. Penelitian ini akan dilaksanakan kurang lebih lima bulan, dari bulan Maret sampai bulan Juli 2023, dimulai dari pengajuan proposal sampai penelitian selesai.

3.2. Jenis dan Sumber Data

3.2.1. Jenis Data

Jenis data yang digunakan pada penelitian ini merupakan data kuantitatif. Menurut Paramita et al (2021) data kuantitatif merupakan data yang berbentuk angka dan bilangan yang dapat dikuantitatifkan dengan menghitung atau mengukur. Data kuantitatif yang digunakan berupa laporan keuangan tahunan (*annual report*) yakni laporan neraca dan laporan laba rugi periode 2018-2022.

3.2.2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan pada penelitian ini adalah data sekunder. Menurut Paramita et al (2021) data sekunder merupakan data yang tidak diberikan kepada Penulis secara langsung, melainkan diperoleh dari lembaga pengumpul data yang disebarluaskan kepada pengguna data. Data sekunder yang Penulis dapat yaitu berupa laporan keuangan tahunan (*annual report*) dari perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik dokumentasi. Menurut Paramita et al (2021) dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengambil dan mengumpulkan data berupa catatan, transkrip, buku, dan laporan tertulis yang bisa memberikan informasi untuk mendukung penelitian. Penulis melakukan pengumpulan data dokumentasi dengan membaca, mempelajari, meneliti, dan melakukan analisis data dalam laporan keuangan tahunan perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 dengan membuka halaman *website* melalui www.idx.co.id.

3.4. Populasi dan Sampel

3.4.1. Populasi

Populasi merupakan kumpulan dari seluruh komponen yang berupa objek atau subjek yang memiliki kesamaan ciri dan menjadi fokus Penulis dalam melakukan penelitian dan menarik kesimpulan (Paramita et al., 2021). Seluruh perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang memiliki laporan keuangan lengkap menjadi populasi dalam penelitian ini. Berikut ini populasi perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia dapat dilihat pada Tabel 3.1.

**Tabel 3.1 Daftar Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek
Indonesia Periode 2018-2022**

| No. | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Initial Public Offering |
|------------|------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| 1 | AKSI | Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | 13 Jul 2001 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | 12 Nov 2012 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk. | 05 Nov 2014 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | 26 Mar 1990 |
| 5 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk. | 08 Des 1994 |
| 6 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk. | 11 Feb 2011 |
| 7 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | 15 Apr 2014 |
| 8 | MIRA | Mitra International Resources Tbk. | 30 Jan 1997 |
| 9 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | 11 Okt 2012 |
| 10 | SAFE | Steady Safe Tbk. | 15 Agt 1994 |
| 11 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | 12 Jul 2011 |
| 12 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | 05 Jul 1999 |
| 13 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | 02 Nov 2012 |
| 14 | TMAS | Temas Tbk. | 09 Jul 2003 |
| 15 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | 31 Mei 2007 |
| 16 | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | 27 Mar 2018 |
| 17 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | 23 Mei 2018 |
| 18 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | 28 Jun 2018 |
| 19 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | 09 Jul 2018 |
| 20 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk. | 03 Okt 2018 |
| 21 | DEAL | Dewata Freightinternational Tbk. | 11 Nov 2018 |
| 22 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | 21 Feb 2019 |
| 23 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | 01 Jul 2019 |
| 24 | PURA | Putra Rajawali Kencana Tbk. | 29 Jan 2020 |
| 25 | PPGL | Prima Globalindo Logistik Tbk. | 20 Jul 2020 |
| 26 | TRJA | Transkon Jaya Tbk. | 27 Agt 2020 |
| 27 | HAIS | Hasnur Internasional Shipping Tbk. | 01 Sep 2021 |
| 28 | HATM | Habco Trans Maritima Tbk. | 26 Jul 2022 |
| 29 | RCCC | Utama Radar Cahaya Tbk. | 02 Agt 2022 |
| 30 | ELPI | Pelayaran Nasional Ekalya Purn Tbk. | 08 Agt 2022 |
| 31 | LAJU | Jasa Berdikari Logistics Tbk. | 27 Jan 2023 |
| 32 | GTRA | Grahaprima Suksesmandiri Tbk. | 30 Mar 2023 |
| 33 | MPXL | MPX Logistics International Tbk. | 09 Mei 2023 |

Sumber: www.idx.co.id

3.4.2. Sampel

Sampel merupakan beberapa anggota dari seluruh populasi yang memiliki semua kriteria untuk menjadi perwakilan populasi. Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling method*. *Purposive sampling method* merupakan pemilihan sampel bertujuan secara subjektif dilakukan dengan kriteria tertentu (Paramita et al., 2021).

Adapun kriteria yang ditentukan dalam memilih sampel dapat dilihat pada Tabel 3.2.

Tabel 3.2 Kriteria Pengambilan Sampel

| No. | Kriteria Sampel | Jumlah |
|-----|--|--------|
| 1. | Total Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia | 33 |
| 2. | Perusahaan Transportasi dan Logistik yang tidak mengalami laba pada periode 2018-2022 | (16) |
| 3. | Perusahaan Transportasi dan Logistik yang tidak memiliki laporan keuangan tahunan lengkap yang dibutuhkan dalam penelitian ini periode 2018-2022 | (9) |
| 4. | Perusahaan Transportasi dan Logistik yang tidak terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 | (3) |
| 5. | Total Perusahaan Transportasi dan Logistik yang dijadikan sampel penelitian | 5 |

Sumber: data diolah 2023

Adapun daftar Perusahaan Transportasi dan Logistik yang memenuhi atau tidak memenuhi kriteria sampel dapat dilihat pada Tabel 3.3.

Tabel 3.3 Daftar Perusahaan Transportasi dan Logistik dalam Pemenuhan Kriteria Sampel

| Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Laporan Keuangan Tahunan | | | | |
|-----------------|-------------------------------------|-----------------------------------|------|------|------|------|
| | | Memenuhi (✓) / Tidak Memenuhi (✗) | | | | |
| | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| AKSI | Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| BIRD | Blue Bird Tbk. | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✓ |
| BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ |
| CMPP | AirAsia Indonesia Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ |
| LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| MIRA | Mitra International Resources Tbk. | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| SAFE | Steady Safe Tbk | ✗ | ✓ | ✗ | ✓ | ✓ |
| SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ |
| SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ |
| TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✗ |
| TMAS | Temas Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✓ |
| HELI | Jaya Trishindo Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✗ |
| TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | ✓ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ |
| TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | ✓ | ✓ | ✗ | ✓ | ✓ |
| BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| SAPX | Satria Antarana Prima Tbk. | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| DEAL | Dewata Freightinternational Tbk. | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | ✗ | ✓ | ✗ | ✗ | ✗ |
| PURA | Putra Rajawali Kencana Tbk. | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| PPGL | Prima Globalindo Logistik Tbk. | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| TRJA | Transkon Jaya Tbk. | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HAIS | Hasnur Internasional Shipping Tbk. | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HATM | Habco Trans Maritima Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ |
| RCCC | Utama Radar Cahaya Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ |
| ELPI | Pelayaran Nasional Ekalya Purn Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✓ | ✓ |
| LAJU | Jasa Berdikari Logistics Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| GTRA | Grahaprima Suksesmandiri Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| MPXL | MPX Logistics International Tbk. | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |

Sumber: data diolah 2023

Berdasarkan teknik *purposive sampling method*, hasil pengambilan sampel penelitian perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia dapat dilihat pada Tabel 3.4.

Tabel 3.4 Sampel Penelitian Daftar Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022

| No. | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan |
|-----|-----------------|---------------------------------|
| 1. | AKSI | Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. |
| 2. | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. |
| 3. | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. |
| 4. | TMAS | Temas Tbk. |
| 5. | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. |

Sumber: data diolah 2023

3.5. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Operasional variabel penelitian adalah definisi dari istilah yang digunakan dalam penelitian untuk menjelaskan indikator, unit pengukuran, dan pengertian skala pengukuran. Hal ini bertujuan untuk mempermudah pembaca dalam memahami persepsi penelitian. Operasional variabel penelitian dapat dilihat pada Tabel 3.5.

Tabel 3.5 Operasional Variabel Penelitian

| Variabel | Konsep Variabel | Indikator |
|--|--|---|
| <i>Net Profit Margin</i> (Kasmir, 2019) | <i>Net Profit Margin</i> merupakan rasio yang memberikan gambaran kinerja keuangan dalam hal laba, mengukur jumlah laba atas penjualan atau pendapatan. | $\text{NPM} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$ (Kasmir, 2019) |
| <i>Total Assets Turnover</i> (Kasmir, 2019) | <i>Total Assets Turnover</i> adalah rasio untuk mengevaluasi perusahaan dan menunjukkan seberapa baik semua aset diproses untuk menghasilkan pendapatan. | $\text{TATO} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}}$ (Kasmir, 2019) |

| Variabel | Konsep Variabel | Indikator |
|---|--|---|
| <i>Return On Investment</i> (Kasmir, 2019) | <i>Return On Investment</i> merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari pengembalian investasi pada aset yang digunakan dalam kegiatan operasionalnya. | $ROI = NPM \times TATO$ (Kasmir, 2019) |
| <i>Equity Multiplier</i> (Kasmir, 2019) | <i>Equity Multiplier</i> yaitu rasio untuk mengukur proporsi modal terhadap total aset atau bagian aset yang dibiayai oleh modal. | $EM = \frac{Total\ Aset}{Total\ Ekuitas}$ (Kasmir, 2019) |
| <i>Return On Equity</i> (Kasmir, 2019) | <i>Return On Equity</i> merupakan rasio untuk mengukur kapasitas perusahaan dalam menghasilkan laba dari modal yang dimiliki. | $ROE = NPM \times TATO \times EM$ (Kasmir, 2019) |

Sumber: data diolah 2023

3.6. Metode Analisis Data

Penelitian ini menerapkan metodologi analisis deskriptif kuantitatif. Menurut Paramita et al (2021) analisis deskriptif kuantitatif merupakan analisis yang dilakukan untuk memberikan jawaban terhadap suatu masalah dan mendapatkan informasi lebih luas dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Melakukan pengumpulan data dalam bentuk *numerik* (angka-angka) yang akan disajikan dengan tujuan menarik kesimpulan penelitian. Dengan menggunakan analisis *Du Pont System* bertujuan untuk mengukur keberhasilan keuangan perusahaan dengan membandingkan neraca dan laba rugi yang diperoleh dari perkalian antara pendapatan penjualan dengan efektivitas penggunaan total aset untuk menghasilkan laba perusahaan.

Adapun rasio-rasio yang digunakan dalam perhitungannya sebagai berikut:

| | | | |
|----|------------------------------|---|--|
| 1. | <i>Net Profit Margin</i> | = | $\frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$ |
| 2. | <i>Total Assets Turnover</i> | = | $\frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}}$ |
| 3. | <i>Return On Investment</i> | = | $\text{Net Profit Margin} \times \text{Total Assets Turnover}$ |
| 4. | <i>Equity Multiplier</i> | = | $\frac{\text{Total Aset}}{\text{Total Ekuitas}}$ |
| 5. | <i>Return On Equity</i> | = | $\text{NPM} \times \text{TATO} \times \text{EM}$ |

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1. Bursa Efek Indonesia (BEI)

Bursa Efek Indonesia (BEI) atau *Indonesian Stock Exchange (IDX)* merupakan pasar modal yang ada di Indonesia. Bursa Efek Indonesia memainkan peran penting sebagai tempat bagi masyarakat umum untuk berinvestasi pada aset-aset atau penanaman modal. BEI mendukung bisnis dalam upaya mereka untuk *go public*, yang merupakan proses di mana emiten (perusahaan *go public*) menawarkan saham atau efek lainnya kepada masyarakat umum. Efek yang diterbitkan kepada masyarakat sesuai dengan proses yang diatur oleh Undang-Undang Pasar Modal dan Peraturan Pelaksanaannya.

Pasar modal didefinisikan sebagai pasar untuk berbagai instrumen keuangan jangka panjang yang bisa diperdagangkan, baik dalam bentuk utang maupun ekuitas. Instrumen keuangan yang diperdagangkan di pasar modal antara lain saham, obligasi, waran, obligasi konversi dan berbagai produk derivatif. Pasar modal sudah ada jauh sebelum Indonesia merdeka. Tepatnya pada tahun 1912 di Batavia, pasar modal atau bursa efek didirikan. Meskipun pasar modal telah ada sejak tahun 1912, pertumbuhan dan perkembangannya tidak berjalan seperti yang direncanakan, bahkan terkadang terjadi kekosongan dalam kegiatannya.

Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, antara lain Perang Dunia I dan II, penyerahan kekuasaan dari pemerintah kolonial kepada pemerintah Republik Indonesia, dan berbagai situasi yang membuat bursa efek tidak dapat beroperasi

sebagaimana mestinya. Pada 10 Agustus 1977, pemerintah Republik Indonesia menghidupkan kembali pasar modal, diresmikan kembali oleh Presiden Soeharto. BEI dijalankan dibawah pengawasan BAPEPAM (Badan Pelaksana Pasar Modal). Pengaktifan kembali pasar modal ini juga ditandai dengan *go public* PT. Semen Cibinong sebagai emiten pertama.

Bursa Efek Indonesia merupakan bursa hasil penggabungan dari Bursa Efek Jakarta (BEJ) dengan Bursa Efek Surabaya (BES) mulai beroperasi pada 1 Desember 2007. Visi Bursa Efek Indonesia yaitu menjadi bursa yang kompetitif dengan kredibilitas tingkat dunia. Misi Bursa Efek Indonesia yaitu menciptakan infrastruktur pasar keuangan yang terpercaya dan kredibel untuk mewujudkan pasar yang teratur, wajar, dan efisien, serta dapat diakses oleh semua pemangku kepentingan melalui produk dan layanan yang inovatif. Bursa Efek Indonesia berpusat di Gedung BEI, Jalan Jenderal Sudirman 52-53, Senayan, Jakarta.

BEI membagi kelompok industri-industri perusahaan berdasarkan sektor-sektor yang dikelolanya yakni terdiri dari: sektor kesehatan, sektor barang baku, sektor keuangan, sektor transportasi dan logistik, sektor teknologi, sektor barang konsumsi primer, sektor perindustrian, sektor energi, sektor barang konsumsi non primer, sektor infrastruktur, dan sektor properti & real estat. Objek pada penelitian ini adalah sektor perusahaan transportasi dan logistik (*Transportation & Logistics*) yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2022. Perusahaan transportasi dan logistik yang dimaksud antara lain: PT. Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk, PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, PT. Temas Tbk, dan PT. Batavia Prosperindo Trans Tbk.

4.1.2. Sejarah Perusahaan Transportasi dan Logistik

1. PT Mineral Sumber Daya Mandiri Tbk (AKSI)

PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk didirikan pada 12 Februari 1990 dengan nama PT Asia Kapitalindo, dan pada 24 Oktober 1994 berganti nama menjadi PT Asia Kapitalindo Securities (disingkat *Asia Securities*). Sesuai namanya, Asia Kapitalindo merupakan perusahaan efek yang bergerak di bidang perantara pedagang efek, penjamin emisi efek dan manajer investasi, dengan titik fokus pada perdagangan portofolio efek, khususnya *commercial paper*, *promissory notes*, *medium term notes*, obligasi maupun efek-efek lainnya. Perusahaan juga menawarkan produk-produk seperti reksadana ke masyarakat, dan memiliki sejumlah saham disejumlah perusahaan publik.

Perusahaan ini memiliki beberapa afiliasi, seperti PT Asia Kapitalindo *Finance*, PT Asia Kapitalindo Komoditi Berjangka, dan PT Asia Kapitalindo Lelang Mandiri yang kesemuanya bergerak dalam bisnis keuangan. Perusahaan yang saat itu dimiliki oleh Jagegopal Hutapea dan Eddie Wibowo, mulai 13 Juli 2001 telah tercatat di Bursa Efek Jakarta sebagai perusahaan publik, dengan melepas 165 juta sahamnya seharga Rp 200/lembar saham. Kode emiten AKSI berasal dari singkatan Asia Kapitalindo Securities.

Mulai 19 Mei 2010, perusahaan telah menyanggah nama baru sebagai PT Majapahit Securities Tbk, dan pada 20 September 2010, perusahaan mengembalikan izin manajer investasi yang dimilikinya ke Bapepam-LK. Tidak dijelaskan apa tujuan dari perubahan nama ini, walaupun logo Majapahit Securities sebenarnya hanya memodifikasi logo lama Asia Kapitalindo. Beberapa

tahun kemudian, pada 8 Januari 2014, Majapahit Securities membentuk sebuah anak usaha baru, yaitu PT Nusadana Securities yang direncanakan menangani bisnis sekuritas perusahaan ini, dan Majapahit nantinya akan berubah sebagai perusahaan perdagangan dan investasi.

Sejalan dengan rencana itu, izin perusahaan dan keanggotaan perusahaan di Bursa Efek Indonesia (BEI) telah dicabut oleh Otoritas Jasa Keuangan (OJK) pada November 2014. Akibat hal ini juga, perdagangan sahamnya sempat dihentikan. Perusahaan lalu mengalihkan bisnisnya ke jasa konsultasi manajemen yang izinnya didapat pada 8 Oktober 2015. Sebelumnya, nama perusahaan sejak 28 Juli 2015 telah berganti menjadi PT Majapahit Inti Corpora Tbk. Bisnisnya adalah sebagai perusahaan induk dari Nusadana Securities. Tidak lama kemudian, pada 2017, perusahaan mengalami perubahan kepemilikan dan bidang usaha.

Dimulai pada 15 Juni 2017, Majapahit melepas anak usahanya, Nusadana Inti Investama (Nusadana Securities) dan mengakuisisi 99,5% saham PT Rezki Batulicin Transportasi (perusahaan transportasi batu bara), dan pemilik lamanya (PT Asia Sukses Mandiri) melepas seluruh sahamnya di PT Majapahit Inti Corpora Tbk kepada PT Batulicin Enam Sembilan Transportasi pada 7 Juli 2017, yang semuanya sekitar 57,8%. Maka, kemudian bisa dikatakan bahwa PT Rezki, perusahaan milik keluarga Maming dari Batulicin, Kalimantan Selatan, berhasil melakukan *backdoor listing*.

Melalui *tender offer*, kemudian kepemilikan PT Batulicin naik menjadi 98,5%, meskipun kemudian dikurangi (dilepas ke publik) untuk memenuhi aturan BEI. Dengan akuisisi ini diharapkan pendapatan perusahaan pada 2018 naik 20%

menjadi Rp 180 miliar. Walaupun demikian, baru pada 23 Desember 2019, nama perusahaan berganti menjadi PT Maming Enam Sembilan Mineral Tbk menyesuaikan pemilik barunya. Pada tahun 2020, pendapatan perusahaan mencapai Rp 520 miliar dan keuntungan mencapai Rp 3 miliar.

Tidak lama setelah itu, perusahaan beraset Rp 275 miliar pada 2021 ini mengganti namanya kembali menjadi PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk sejak 30 Desember 2021. PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk (AKSI) adalah sebuah perusahaan publik di Indonesia yang bergerak sebagai perusahaan investasi, terutama di perusahaan anak yang bergerak dalam bisnis transportasi pertambangan batu bara dan mineral. Berkantor pusat di District 8, Treasury Tower, Jl. Jenderal Sudirman, Senayan, Jakarta Selatan.

2. PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA)

Perusahaan ini didirikan pada 17 Desember 1999 dengan nama PT Quantum Megahtama Motor. Pada tanggal 22 Januari 2003, nama perusahaan ini diubah menjadi PT Adira Sarana Armada. Perusahaan ini kemudian mulai menyediakan jasa penyewaan kendaraan dengan merek "*Adira Rent*". Saat itu, perusahaan ini telah memiliki 819 unit kendaraan. Pada bulan Oktober 2004, perusahaan ini mulai menyediakan jasa pengawakan kendaraan dengan merek "*Adira Driver Service*". Pada bulan Mei 2006, perusahaan ini mendirikan unit usaha *Adira Logistic Services*. Pada bulan Februari 2008, perusahaan ini membuka kantor cabang di Malang, Pekanbaru, Batam, Manado, Bali, dan Semarang.

Pada tanggal 7 September 2009, perusahaan ini mengubah namanya menjadi seperti sekarang dan nama dagangnya juga diganti menjadi ASSA. Pada bulan Juli

2012, perusahaan ini mendirikan PT Adi Sarana Logistik untuk menyediakan jasa logistik. Pada tanggal 12 November 2012, perusahaan ini resmi terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Pada bulan November 2013, perusahaan ini mendirikan PT Adi Sarana Lelang untuk menyediakan jasa lelang kendaraan. Pada bulan September 2018, perusahaan ini meluncurkan "*Share Car*", aplikasi penyewaan mobil secara daring. Pada bulan Januari 2019, perusahaan ini meluncurkan *Caroline.id*, sebuah situs web jual beli mobil.

Pada bulan Februari 2019, melalui PT Adi Sarana Lelang, perusahaan ini mengakuisisi PT JBA Indonesia. Pada bulan Maret 2019, perusahaan ini meluncurkan aplikasi ASSA *Smile* untuk menyediakan jasa perawatan kendaraan berbasis daring. Perusahaan ini juga meluncurkan Anteraja untuk menyediakan jasa pengiriman barang. Pada bulan Januari 2020, perusahaan ini mulai mengoperasikan Titipaja, sebuah layanan penyewaan gudang bersama. Pada bulan Maret 2020, perusahaan ini meluncurkan aplikasi *ShareFleet*, sebuah platform penyewaan mobil untuk klien korporat. Pada bulan April 2020, perusahaan ini mendapat tambahan modal sebesar Rp 1 triliun dari Bank Mandiri.

PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) adalah sebuah perusahaan yang bergerak di bidang jasa penyewaan kendaraan bermotor/alat transportasi darat, jual beli kendaraan bekas, jasa pengurusan transportasi/logistik dan jasa penyediaan juru mudi. Hingga tahun 2020, perusahaan ini mengelola 26.278 unit kendaraan. Untuk mendukung kegiatan bisnisnya, perusahaan ini juga memiliki 18 kantor cabang dan 26 kantor perwakilan yang tersebar di seluruh Indonesia. Berkantor pusat di Gedung Graha Kirana, Jalan Yos Sudarso No. 88, Sunter, Jakarta Utara.

3. PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY)

PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk sebagai salah satu jasa pelayaran tertua di Indonesia, didirikan dan mulai beroperasi secara komersial pada tanggal 05 Februari 1977 dengan nama PT Nelly Dwi Putri Chemical. Kemudian pada tanggal 20 Juli 1989 nama perusahaan dan bidang usaha diubah menjadi PT Pelayaran Nelly Dwi Putri dan bidang usahanya menjadi menyediakan jasa angkutan laut, agen perantara dan pencari muatan (*canvassing*), penyewaan kapal (*chartering*), dan jasa penunjang angkutan laut lainnya. Perusahaan juga melengkapi kegiatan usahanya dengan menyediakan jasa pembangunan dan perbaikan kapal melalui anak perseroannya yang dilakukan sejak tahun 1998.

Pada awal didirikan PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk menjalankan usaha perdagangan umum dan perindustrian, yaitu pada industri kimia dengan memproduksi lem untuk digunakan di industri pengolahan *plywood* (kayu lapis). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk meliputi bidang pelayaran dalam negeri dan luar negeri, jasa pelayaran dan pengangkutan, jasa pengangkutan minyak dan gas, dan jasa penyewaan kapal laut. Usaha yang dijalankan PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk adalah bidang usaha jasa pelayaran dengan menggunakan kapal tunda dan tongkang, jasa perbaikan dan pembangunan kapal serta jasa manajemen.

PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk memiliki 27 unit kapal tunda dan 23 unit tongkang dengan berbagai ukuran mulai dari 270 *Feet* hingga 300 *Feet*, yang disewakan dengan sistem *Freight Charter* atau *Time Charter*, melayani rute di seluruh Indonesia, terutama untuk transportasi angkutan komoditas berupa batu

bara, batu split, pasir, dan lain-lain. Pada tanggal 28 September 2012, PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) sebanyak 350.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan penawaran Rp168,- per saham. Saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia tanggal 11 Oktober 2012.

PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa dan konsultasi pelayaran. Kegiatan usaha PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk saat ini terbagi menjadi 2 jenis usaha, yaitu jasa pelayaran dan jasa pembangunan & perbaikan kapal. Untuk menyediakan jasa pelayaran yang terintegrasi, perusahaan mempunyai anak perusahaan yaitu PT. Permata Barito *Shipyards & Engineering* yang bergerak dalam jasa pembangunan dan perbaikan kapal. Berkantor pusat di Jalan Majapahit No. 28 A, Jakarta Pusat.

4. PT Temas Tbk (TMAS)

Perusahaan ini didirikan pada tanggal 17 September 1987 saat Harto Khusumo dan Koentojo sepakat untuk mendirikan sebuah perusahaan pengangkutan peti kemas dengan nama PT Pelayaran Tempuran Emas. Awalnya perusahaan ini mengangkut peti kemas dengan menggunakan kapal sewaan. Pada tanggal 25 Juni 2003, PT Temas Tbk memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) atas 55.000.000 saham dengan nilai nominal Rp250,- per saham dan harga penawaran Rp550,- per saham. Pada tanggal 9 Juli 2003, PT Temas Tbk resmi mencatatkan sahamnya pada Bursa Efek Indonesia.

Perusahaan ini menjadi perusahaan pengangkutan peti kemas pertama yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Pada tahun 2013, perusahaan ini membeli 99,67% saham PT Escorindo Stevedoring, sebuah perusahaan bongkar muat kapal yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Priok. Nama perusahaan tersebut kemudian diubah menjadi PT Temas Port. Pada tahun 2017, perusahaan ini mendirikan PT Asia Marine Temas untuk berbisnis di bidang pengawakan kapal. Pada tahun 2019, perusahaan ini mengubah namanya menjadi PT Temas Tbk. PT Temas Tbk memiliki kantor cabang di Ambon, Belawan, Bitung, Bontang, Dobo, Jayapura, Makassar, Manokwari, Merauke, Pekanbaru, Pontianak, Samarinda, dan Timika.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, lingkup kegiatan PT Temas Tbk bergerak dalam bidang pengangkutan penumpang, kendaraan, barang dan hewan dengan kapal laut, bertindak sebagai agen dari usaha pelayaran serta melaksanakan pembelian dan penjualan kapal-kapal dan perlengkapannya. Kegiatan usaha penunjang dari perusahaan ini adalah sewa-menyewa kapal, lahan, bangunan, serta kegiatan transportasi darat dan logistik. Pada akhir tahun 2020, perusahaan ini memiliki 45.737 unit peti kemas dan 39 unit kapal dengan total kapasitas 30.395 TEU.

PT Temas Tbk (TMAS) adalah sebuah perusahaan pelayaran yang berkantor pusat di Jalan Yos Sudarso, Sunter Jaya, Jakarta Utara, Indonesia. Hingga akhir tahun 2020, perusahaan ini menyinggahi 64 pelabuhan yang tersebar di seluruh Indonesia. PT Temas Tbk menyediakan jasa pengangkutan dan pengelolaan peti kemas, pengelolaan depo peti kemas, pengapalan, bongkar muat kapal, pengawakan kapal, dan pengelolaan pelabuhan.

5. PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR)

PT Batavia Prosperindo Trans adalah perusahaan jasa transportasi yang didirikan berdasarkan Akta Notaris pada 8 Desember 2014 dan telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. AHU-0133301.40.80. Tahun 2014 tanggal 19 Desember 2014. Meski didirikan pada tahun 2014, kegiatan komersil perusahaan baru dimulai tahun 2015. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan PT Batavia Prosperindo Trans bergerak dalam bidang Jasa Transportasi. PT Batavia Prosperindo Trans merupakan bagian dari kelompok usaha Batavia Group.

Diawali dengan usaha yang berfokus pada industri jasa keuangan dan pasar modal, saat ini Batavia Group yang bernaung pada *Malacca Trust Limited* memiliki PT *Malacca Trust Wuwungan Insurance* bergerak di bidang asuransi, PT Batavia Prosperindo Sekuritas bergerak di bidang jasa perdagangan saham, PT Batavia Prosperindo Aset Manajemen bergerak di bidang jasa manajer investasi, PT Batavia Prosperindo *Finance* Tbk bergerak di bidang pembiayaan konsumen dan PT *Malacca Trust Finance* bergerak di bidang pembiayaan kendaraan komersial dan alat berat.

Saat ini PT Batavia Prosperindo Trans memiliki 6 wilayah pemasaran yakni di Bekasi, Semarang, Surabaya, Bandung, Medan & Palembang. Pada tanggal 28 Juni 2018, PT Batavia Prosperindo Trans memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham PT Batavia Prosperindo Trans (IPO) kepada masyarakat sebanyak 400.000.000 saham dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga

penawaran Rp100,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 09 Juli 2018.

Rencana penggunaan dana yang diperoleh dari IPO, setelah dikurangi biaya-biaya terkait emisi saham, akan digunakan seluruhnya untuk: 1. sekitar 50% untuk penyelesaian angsuran utang sewa pembiayaan untuk periode Agustus sampai dengan Desember 2018 atas pembelian armada kendaraan bermotor yang telah dilakukan dari pihak ketiga, yaitu PT Tunas Mandiri *Finance*, PT Dipo *Star Finance*, PT Toyota *Financial Service*, PT Astra Sedaya *Finance*, PT Maybank Indonesia *Finance*, PT Mizuho Baliur *Finance*, Mitsui *Leasing Capital* Indonesia, PT Arthaasia *Finance*, serta pihak afiliasi, yaitu Batavia Prosperindo *Finance* Tbk (BPFI), dan 2. sekitar 50% untuk penambahan armada kendaraan bermotor baru.

PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR) merupakan perusahaan yang berbasis di Indonesia yang utamanya menyediakan jasa transportasi. Berkantor pusat di Chase Plaza Jalan Jendral Sudirman, Jakarta Selatan. Perusahaan menyediakan jasa penyewaan, manajemen armada dan logistik. Secara nasional, Batavia Group hadir di 50 kota yang tersebar di seluruh Indonesia dengan lebih dari 50 kantor cabang/kantor perwakilan.

4.2. Hasil

4.2.1. *Net Profit Margin* (NPM)

Net Profit Margin (NPM) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar laba bersih perusahaan. NPM dihitung dengan membagi laba bersih setelah pajak dengan penjualan, ditampilkan dalam bentuk presentase. Semakin tinggi nilai NPM maka semakin baik.

Berikut hasil perusahaan Transportasi dan Logistik menggunakan metode *Du Pont System* diperoleh nilai *Net Profit Margin* dapat dilihat pada Tabel 4.1.

**Tabel 4.1 Nilai *Net Profit Margin* (NPM)
Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022**

| Kode Perusahaan | <i>Net Profit Margin</i> (NPM) | | | | | | Keterangan |
|--------------------|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|-----------|-------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 8,30% | 0,88% | 0,58% | 5,05% | 9,70% | 4,90% | Cukup Baik |
| ASSA | 7,64% | 3,93% | 2,10% | 3,14% | 0,06% | 3,37% | Cukup Baik |
| NELY | 22,35% | 20,92% | 19,05% | 25,79% | 40,82% | 25,79% | Sangat Baik |
| TMAS | 1,50% | 4,00% | 1,96% | 20,70% | 28,98% | 11,43% | Sangat Baik |
| BPTR | 10,92% | 4,99% | 1,92% | 5,37% | 5,42% | 5,72% | Baik |
| Jumlah | | | | | | 10,24% | Sangat Baik |

Sumber: data diolah 2023

Jika NPM $\geq 10\%$ = Sangat Baik

Jika NPM 5-9,99% = Baik

Jika NPM 1-4,99% = Cukup Baik

Jika NPM 0-0,99% = Kurang Baik

Jika NPM $\leq 0\%$ = Buruk

Berdasarkan laporan keuangan periode 2018-2022 dari 5 perusahaan Transportasi dan Logistik nilai rata-rata *Net Profit Margin* sebesar 10,24%. PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk memiliki nilai rata-rata NPM tertinggi yaitu sebesar 25,79%, sedangkan PT Adi Sarana Armada Tbk memiliki nilai rata-rata NPM terendah yaitu sebesar 3,37%.

4.2.2. *Total Assets Turnover (TATO)*

Total Assets Turnover (TATO) merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengelola semua aset perusahaan guna menghasilkan pendapatan. TATO dihitung dengan membagi penjualan dengan total aset, ditampilkan dalam bentuk kali. Semakin tinggi nilai TATO maka semakin baik.

Berikut hasil perusahaan Transportasi dan Logistik menggunakan metode *Du Pont System* diperoleh nilai *Total Assets Turnover* dapat dilihat pada Tabel 4.2.

**Tabel 4.2 Nilai *Total Assets Turnover (TATO)*
Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022**

| Kode Perusahaan | <i>Total Assets Turnover (TATO)</i> | | | | | | Keterangan |
|--------------------|-------------------------------------|------|------|------|------|-----------|------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 1,16 | 1,66 | 1,75 | 1,74 | 1,32 | 1,53 | Cukup Baik |
| ASSA | 0,46 | 0,48 | 0,59 | 0,84 | 0,81 | 0,64 | Buruk |
| NELY | 0,50 | 0,47 | 0,41 | 0,36 | 0,47 | 0,44 | Buruk |
| TMAS | 0,71 | 0,77 | 0,70 | 0,83 | 1,11 | 0,82 | Buruk |
| BPTR | 0,24 | 0,30 | 0,30 | 0,26 | 0,27 | 0,27 | Buruk |
| Jumlah | | | | | | 0,74 | Buruk |

Sumber: data diolah 2023

Jika TATO >3,5 kali = Sangat Baik

Jika TATO 2,5-3,5 kali = Baik

Jika TATO 1,5-2,5 kali = Cukup Baik

Jika TATO 1-1,5 kali = Kurang Baik

Jika TATO <1 kali = Buruk

Berdasarkan laporan keuangan periode 2018-2022 dari 5 perusahaan Transportasi dan Logistik nilai rata-rata *Total Assets Turnover* sebesar 0,74 kali. PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk memiliki nilai rata-rata TATO tertinggi yaitu sebesar 1,53 kali, sedangkan PT Batavia Prosperindo Trans Tbk memiliki nilai rata-rata TATO terendah yaitu sebesar 0,27 kali.

4.2.3. Return On Investment (ROI)

Return On Investment (ROI) adalah rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari pengembalian investasi pada aset yang dimiliki perusahaan. ROI dihitung dengan mengalikan NPM dengan TATO, ditampilkan dalam bentuk presentase. Semakin tinggi nilai ROI maka semakin baik.

Berikut hasil perusahaan Transportasi dan Logistik menggunakan metode *Du Pont System* diperoleh nilai *Return On Investment* dapat dilihat pada Tabel 4.3.

**Tabel 4.3 Nilai *Return On Investment* (ROI)
Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022**

| Kode Perusahaan | <i>Return On Investment</i> (ROI) | | | | | | Keterangan |
|--------------------|-----------------------------------|-------|-------|--------|--------|-----------|-------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 9,63% | 1,46% | 1,02% | 8,78% | 12,83% | 6,74% | Kurang Baik |
| ASSA | 3,50% | 1,89% | 1,24% | 2,65% | 0,05% | 1,86% | Buruk |
| NELY | 11,12% | 9,92% | 7,74% | 9,30% | 19,34% | 11,48% | Cukup Baik |
| TMAS | 1,07% | 3,08% | 1,36% | 17,22% | 32,10% | 10,97% | Cukup Baik |
| BPTR | 2,63% | 1,51% | 0,58% | 1,40% | 1,46% | 1,51% | Buruk |
| Jumlah | | | | | | 6,51% | Kurang Baik |

Sumber: data diolah 2023

Jika ROI $\geq 15\%$ = Sangat Baik

Jika ROI 12-15% = Baik

Jika ROI 8,5-11,9% = Cukup Baik

Jika ROI 5-8,49% = Kurang Baik

Jika ROI $\geq 0\%$ = Buruk

Berdasarkan laporan keuangan periode 2018-2022 dari 5 perusahaan Transportasi dan Logistik nilai rata-rata *Return On Investment* sebesar 6,51%. PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk memiliki nilai rata-rata ROI tertinggi yaitu sebesar 11,48%, sedangkan PT Batavia Prosperindo Trans Tbk memiliki nilai rata-rata ROI terendah yaitu sebesar 1,51%.

4.2.4. *Equity Multiplier* (EM)

Equity Multiplier (EM) merupakan rasio yang menggambarkan proporsi *ekuitas* terhadap total aset perusahaan atau aset yang dibiayai oleh utang. EM dihitung dengan membagi total aset dengan total ekuitas, ditampilkan dalam bentuk kali. Semakin rendah nilai EM maka semakin baik.

Berikut hasil perusahaan Transportasi dan Logistik menggunakan metode *Du Pont System* diperoleh nilai *Equity Multiplier* dapat dilihat pada Tabel 4.4.

**Tabel 4.4 Nilai *Equity Multiplier* (EM)
Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022**

| Kode Perusahaan | <i>Equity Multiplier</i> (EM) | | | | | | Keterangan |
|-----------------|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|-------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 2,50 | 2,50 | 2,80 | 2,11 | 2,06 | 2,40 | Cukup Baik |
| ASSA | 3,57 | 3,62 | 3,59 | 3,42 | 2,94 | 3,43 | Kurang Baik |
| NELY | 1,12 | 1,14 | 1,14 | 1,12 | 1,12 | 1,13 | Baik |
| TMAS | 2,65 | 2,76 | 3,17 | 2,63 | 1,98 | 2,64 | Cukup Baik |
| BPTR | 2,66 | 2,45 | 2,39 | 3,34 | 4,66 | 3,10 | Kurang Baik |
| Jumlah | | | | | | 2,54 | Cukup Baik |

Sumber: data diolah 2023

Jika EM <1 kali = Sangat Baik

Jika EM 1-1,99 kali = Baik

Jika EM 2-2,99 kali = Cukup Baik

Jika EM 3-3,99 kali = Kurang Baik

Jika EM >4 kali = Buruk

Berdasarkan laporan keuangan periode 2018-2022 dari 5 perusahaan Transportasi dan Logistik nilai rata-rata *Equity Multiplier* sebesar 2,54 kali. PT Adi Sarana Armada Tbk memiliki nilai rata-rata EM tertinggi yaitu sebesar 3,43 kali, sedangkan PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk memiliki nilai rata-rata EM terendah yaitu sebesar 1,13 kali.

4.2.5. Return On Equity (ROE)

Return On Equity (ROE) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan pendapatan dari modal sendiri. ROE dihitung dengan mengalikan NPM, TATO dan EM, ditampilkan dalam bentuk presentase. Semakin tinggi nilai ROE maka semakin baik.

Berikut hasil perusahaan Transportasi dan Logistik menggunakan metode *Du Pont System* diperoleh nilai *Return On Equity* dapat dilihat pada Tabel 4.5.

**Tabel 4.5 Nilai *Return On Equity* (ROE)
Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022**

| Kode Perusahaan | <i>Return On Equity</i> (ROE) | | | | | | Keterangan |
|-----------------|-------------------------------|--------|-------|--------|--------|-----------|-------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 24,12% | 3,67% | 2,85% | 18,53% | 26,43% | 15,12% | Sangat Baik |
| ASSA | 12,49% | 6,85% | 4,44% | 9,04% | 0,15% | 6,59% | Cukup Baik |
| NELY | 12,46% | 11,33% | 8,81% | 10,45% | 21,65% | 12,94% | Baik |
| TMAS | 2,83% | 8,50% | 4,31% | 45,24% | 63,53% | 24,88% | Sangat Baik |
| BPTR | 7,00% | 3,71% | 1,39% | 4,66% | 6,78% | 4,71% | Kurang Baik |
| Jumlah | | | | | | 12,85% | Baik |

Sumber: data diolah 2023

Jika ROE $\geq 15\%$ = Sangat Baik

Jika ROE 12,5-15% = Baik

Jika ROE 5-12,49% = Cukup Baik

Jika ROE 0-4,9% = Kurang Baik

Jika ROE $\leq 0\%$ = Buruk

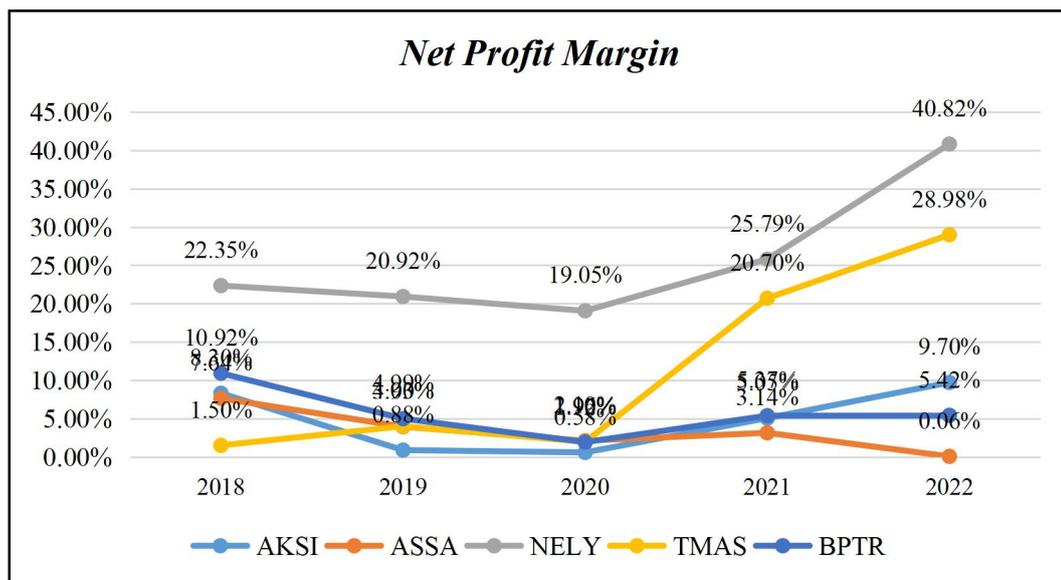
Berdasarkan laporan keuangan periode 2018-2022 dari 5 perusahaan Transportasi dan Logistik nilai rata-rata *Return On Equity* sebesar 12,85%. PT Temas Tbk memiliki nilai rata-rata ROE tertinggi yaitu sebesar 24,88%, sedangkan PT Batavia Prosperindo Trans Tbk memiliki nilai rata-rata ROE terendah yaitu sebesar 4,71%.

4.3. Pembahasan

Penelitian ini menggunakan metode *Du Pont System* menggunakan rasio *Net Profit Margin* (NPM), *Total Assets Turnover* (TATO), *Return On Investment* (ROI), *Equity Multiplier* (EM), dan *Return On Equity* (ROE) untuk menilai kinerja keuangan pada perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.

4.3.1. Analisis *Net Profit Margin* (NPM)

Berikut disajikan grafik *Net Profit Margin* (NPM) perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.



Sumber: data diolah 2023 dari laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik

Gambar 4.1 Grafik NPM Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.1 grafik NPM perusahaan sektor Transportasi dan Logistik periode 2018-2022, nilai *Net Profit Margin* pada PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk mengalami *fluktuasi* setiap tahunnya. Pada tahun 2018 NPM sebesar 8,30% dengan laba sebesar Rp 26.482.339.033 dan penjualan

sebesar Rp 319.106.290.160. Pada tahun 2019 perusahaan mengalami penurunan yang cukup signifikan dengan NPM sebesar 0,88% dimana perusahaan hanya menghasilkan laba sebesar Rp 4.177.237.649 dengan penjualan Rp 474.271.493.696 disebabkan besarnya beban pajak penghasilan yang harus dibayar. Pada tahun 2020 kembali mengalami penurunan dengan NPM sebesar 0,58% dengan laba hanya sebesar Rp 3.036.178.470 sedangkan penjualan mencapai Rp 521.617.491.481 karena beban pokok penjualan yang relatif tinggi. Pada tahun 2021 dan 2022 NPM mengalami kenaikan menjadi 5,05% dan 9,70% karena PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk mampu menghasilkan pendapatan sebesar Rp 24.226.913.508 dan Rp 46.968.832.530, laba perusahaan mengalami peningkatan sebesar 698% dibandingkan tahun 2020.

PT Adi Sarana Armada Tbk mengalami penurunan nilai *Net Profit Margin* setiap tahunnya. Pada tahun 2018 NPM sebesar 7,64% dengan laba Rp 142.242.410.935 dan penjualan sebesar Rp 1.862.945.638.339. Pada tahun 2019 PT Adi Sarana Armada Tbk mengalami penurunan dengan NPM sebesar 3,93% karena tingginya beban tidak langsung terhadap penjualan sehingga laba yang diperoleh sebesar Rp 91.614.940.880 dengan penjualan Rp 2.329.565.792.542. Pada tahun 2020 perusahaan juga mengalami penurunan dengan NPM hanya sebesar 2,10% dimana laba yang dihasilkan hanya sebesar Rp 63.896.421.980 dengan penjualan Rp 3.037.359.367.967 karena besarnya beban pokok penjualan. Pada tahun 2021 NPM mengalami sedikit kenaikan menjadi 3,14% dengan laba Rp 159.581.031.996 dan penjualan sebesar Rp 5.088.094.179.374. Sepanjang tahun 2022 perusahaan kembali mengalami penurunan dengan NPM sebesar

0,06% dimana perusahaan hanya memperoleh laba sebesar Rp 3.704.328.643 sedangkan penjualan mencapai Rp 5.870.093.882.006 karena tingginya beban penjualan dan meningkatnya biaya tidak langsung terhadap penjualan.

Nilai *Net Profit Margin* pada PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk selama periode 2018-2022 memiliki rata-rata standar kinerja NPM sangat baik. Pada tahun 2018 NPM sebesar 22,35% dengan laba Rp 52.752.666.735 dan penjualan sebesar Rp 236.020.877.647. Pada 2020 perusahaan mengalami sedikit penurunan dengan NPM 19,05% disebabkan penjualan yang dihasilkan perusahaan lebih rendah dibandingkan tahun sebelumnya dengan laba yang diperoleh sebesar Rp Rp 43.944.061.538. Pada tahun 2021 PT Pelayaran Nelly Dwi Putri mengalami kenaikan dengan NPM menjadi 25,79% dengan pendapatan sebesar Rp 51.407.237.669. Sepanjang tahun 2022 perusahaan mengalami kenaikan yang pesat dengan NPM sebesar 40,82% karena perusahaan mampu menghasilkan penjualan mencapai Rp 309.603.262.557 dengan laba yang diperoleh sebesar Rp 126.391.885.783 meningkat 146% dibandingkan tahun 2021.

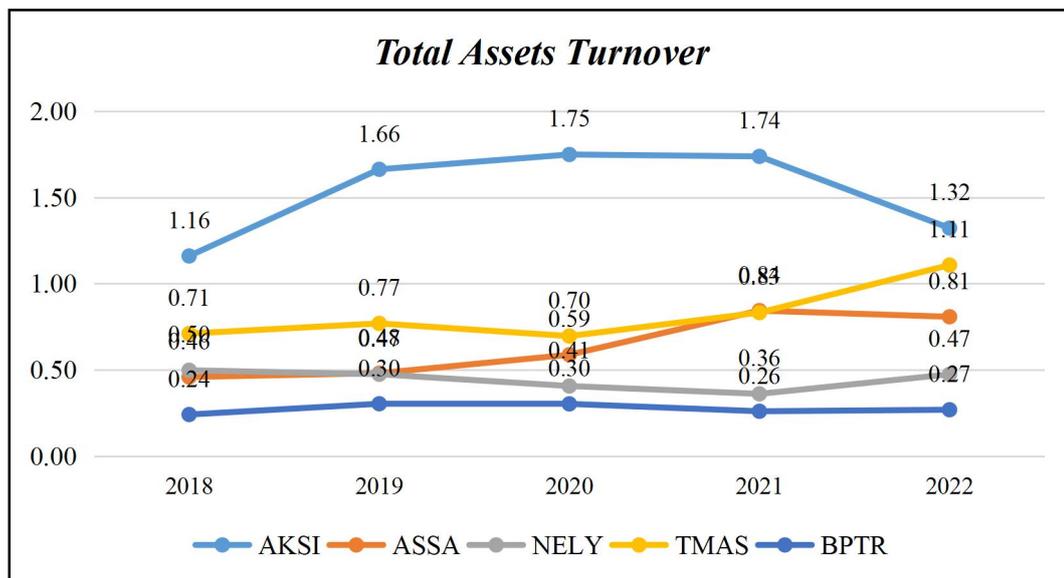
PT Temas Tbk memiliki nilai *Net Profit Margin* selama periode 2018-2022 dengan rata-rata standar kinerja NPM sangat baik. Pada tahun 2018 NPM sebesar 1,50% dimana laba sebesar Rp 34.819.000.000 dengan penjualan Rp 2.320.005.000.000. Pada tahun 2019 perusahaan mengalami kenaikan dengan NPM sebesar 4,00% dengan laba mencapai Rp 100.615.000.000 meningkat 189% dibandingkan tahun 2018. Pada tahun 2020 PT Temas Tbk mengalami penurunan dengan NPM hanya 1,96% dengan laba sebesar Rp 52.214.000.000 dan penjualan Rp 2.669.618.000.000. Sepanjang tahun 2021 perusahaan mengalami kenaikan

yang sangat tinggi dengan NPM mencapai 20,70% perusahaan mampu memperoleh laba sebesar Rp 697.621.000.000 naik 1.236% dari tahun sebelumnya disebabkan meningkatnya penjualan yang dilakukan perusahaan. Pada tahun 2022 PT Temas Tbk juga mengalami kenaikan NPM menjadi 28,98% dengan pendapatan sebesar Rp 1.413.818.000.000 dan penjualan yang tinggi mencapai Rp 4.877.926.000.000 serta memperkecil beban operasional perusahaan.

Nilai *Net Profit Margin* pada PT Batavia Prosperindo Trans Tbk mengalami penurunan dan kenaikan setiap tahunnya. Pada tahun 2018 perusahaan memiliki standar kinerja NPM sangat baik yaitu sebesar 10,92% dengan laba sebesar Rp 14.431.335.188 dan penjualan Rp 132.167.476.386. Pada tahun 2019 perusahaan mengalami penurunan NPM menjadi 4,99% karena besarnya biaya tidak langsung terhadap penjualan, dimana laba yang dihasilkan sebesar Rp 8.108.255.688 dengan penjualan mencapai Rp 162.596.163.771. Pada tahun 2020 PT Batavia Prosperindo Trans Tbk kembali mengalami penurunan dengan NPM hanya sebesar 1,92% disebabkan beban pokok penjualan yang relatif tinggi, perusahaan menghasilkan pendapatan sebesar Rp 3.116.278.755 dengan penjualan Rp 162.257.365.449. Pada tahun 2021 dan 2022 perusahaan mengalami kenaikan NPM menjadi 5,37% dan 5,42% karena perusahaan meningkatkan penjualan dari tahun sebelumnya mencapai Rp 212.042.439.331 dan Rp 333.909.938.076 sehingga laba yang diperoleh PT Batavia Prosperindo Trans Tbk sebesar Rp 11.394.308.741 dan Rp 18.111.128.222.

4.3.2. Analisis *Total Assets Turnover* (TATO)

Berikut disajikan grafik *Total Assets Turnover* (TATO) perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.



Sumber: data diolah 2023 dari laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik

Gambar 4.2 Grafik TATO Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.2 grafik TATO perusahaan sektor Transportasi dan Logistik periode 2018-2022, nilai *Total Assets Turnover* pada PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk periode 2018-2022 memiliki nilai rata-rata tertinggi dibandingkan perusahaan lain meskipun dalam kategori cukup baik. Pada tahun 2018 sampai 2020 TATO perusahaan mengalami kenaikan dari 1,16 kali menjadi 1,75 kali, artinya setiap Rp 1,00 aktiva tetap dapat menghasilkan Rp 1,16 sampai Rp 1,75 penjualan, dengan total aset di tahun 2018 sebesar Rp 275.005.973.287, tahun 2019 total aset sebesar Rp 285.177.567.739 dan jumlah aset tahun 2020 sebesar Rp 298.261.244.290. Pada tahun 2022 perusahaan mengalami penurunan dengan TATO 1,32 kali dengan total aset perusahaan Rp 366.151.031.018. Jika

dibandingkan dengan rata-rata standar industri TATO, perusahaan sudah cukup baik dalam mengelola total asetnya untuk menghasilkan penjualan.

Nilai *Total Assets Turnover* pada PT Adi Sarana Armada Tbk mengalami kenaikan setiap tahunnya. Pada tahun 2018 dan 2019 nilai TATO perusahaan 0,46 kali dan 0,48 kali dengan total aset Rp 4.062.536.132.739 dan Rp 4.849.223.630.042. Pada tahun 2020 dan 2021 TATO PT Adi Sarana Armada Tbk terus mengalami kenaikan menjadi 0,59 kali dan 0,84 kali, yang berarti bahwa setiap Rp 1,00 aktiva tetap perusahaan hanya dapat menghasilkan Rp 0,59 dan Rp 0,84 penjualan. Perusahaan terlalu banyak tertanam dananya dalam bentuk aset yang kurang produktif sehingga aset belum dimanfaatkan secara maksimal.

PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk memiliki nilai *Total Assets Turnover* yang mengalami penurunan setiap tahunnya. Sepanjang tahun 2018 sampai 2021 TATO perusahaan terus mengalami penurunan, PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk memiliki total aset sebesar Rp 474.345.474.753, Rp 527.467.886.738, Rp 568.048.326.214, Rp 552.781.459.611 dengan nilai TATO hanya 0,50 kali, 0,47 kali, 0,41 kali, dan 0,36 kali, artinya setiap Rp 1,00 aktiva tetap perusahaan hanya menghasilkan Rp 0,36 sampai Rp 0,50 penjualan. Perusahaan memiliki total aset lebih besar dari total penjualan yang dihasilkan setiap tahunnya.

Nilai *Total Assets Turnover* pada PT Temas Tbk setiap tahunnya mengalami kenaikan. Pada tahun 2020 perusahaan mengalami sedikit penurunan dengan TATO 0,70 kali turun 0,07 dibandingkan tahun 2019, perusahaan memiliki jumlah aset sebesar Rp 3.837.040.000.000. Pada tahun 2021 dan 2022 TATO PT Temas Tbk terus meningkat menjadi 0,83 kali dan 1,11 kali, yang

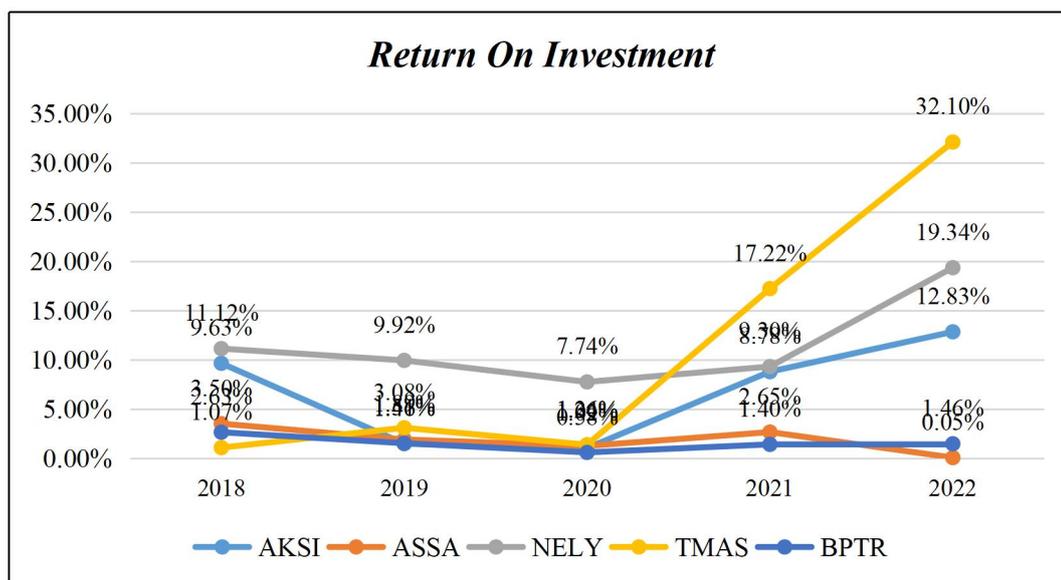
berarti bahwa setiap Rp 1,00 aktiva tetap dapat menghasilkan Rp 0,83 sampai Rp 1,11 penjualan, dengan total aset yang dimiliki di tahun 2021 sebesar Rp 4.051.811.000.000 dan total aset pada tahun 2022 sebesar Rp 4.403.862.000.000. Selama periode 2018-2022 penggunaan total aset PT Temas Tbk belum maksimal.

PT Batavia Prosperindo Trans Tbk memiliki nilai rata-rata *Total Assets Turnover* terendah diantara perusahaan lainnya. Nilai TATO PT Batavia Prosperindo Trans Tbk mengalami *fluktuasi* setiap tahunnya. Pada tahun 2018 nilai TATO 0,24 kali dengan total aset sebesar Rp 548.878.317.131. Pada tahun 2019 dan 2020 TATO perusahaan mengalami kenaikan menjadi 0,30 kali. Pada tahun 2021 jumlah aset perusahaan sebesar Rp 816.739.145.113 dengan nilai TATO hanya 0,26 kali, artinya setiap Rp 1,00 aktiva tetap perusahaan hanya menghasilkan Rp 0,26 penjualan, TATO perusahaan mengalami penurunan sebesar 0,04 dibandingkan tahun sebelumnya. Perusahaan memiliki total aset yang besar tetapi belum mampu memaksimalkan keseluruhan asetnya untuk menghasilkan laba.

Lima perusahaan mengalami ketidakstabilan dalam kategori cukup baik dan buruk karena tidak mencapai standar industri kinerja keuangan. Dari hasil grafik PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk menjadi perusahaan dengan peningkatan rata-rata TATO tertinggi yaitu 1,53 kali, sedangkan PT Batavia Prosperindo Trans Tbk menjadi perusahaan dengan rata-rata TATO terendah yaitu 0,27 kali. Perusahaan melakukan penjualan melalui kegiatan operasional yang dibiayai oleh aset dalam menghasilkan keuntungan.

4.3.3. Analisis *Return On Investment* (ROI)

Berikut disajikan grafik *Return On Investment* (ROI) perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.



Sumber: data diolah 2023 dari laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik

Gambar 4.3 Grafik ROI Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.3 grafik ROI perusahaan sektor Transportasi dan Logistik periode 2018-2022, nilai *Return On Investment* pada PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk mengalami *fluktuasi* setiap tahunnya. Pada tahun 2018 nilai ROI sebesar Rp 9,63%, sedangkan pada tahun 2019 dan 2020 perusahaan mengalami penurunan dengan ROI hanya sebesar 1,46% dan 1,02% disebabkan rendahnya *Net Profit Margin*, perusahaan harus memperbaiki strategi penjualan untuk meningkatkan laba. Pada tahun 2022 nilai ROI PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk naik menjadi 12,38%, menunjukkan tingkat pengembalian investasi perusahaan sudah baik.

Nilai *Return On Investment* pada PT Adi Sarana Armada Tbk setiap tahunnya mengalami penurunan. Pada tahun 2018 nilai ROI perusahaan sebesar 3,50%. Selanjutnya pada tahun 2019 sampai 2022 PT Adi Sarana Armada Tbk terus mengalami penurunan dengan *Return On Investment* hanya sebesar 0,05% di tahun 2022, disebabkan rendahnya *margin* laba dan rendahnya perputaran total aset. Jika ROI perusahaan rendah maka perusahaan tidak akan memperoleh dana dari investor.

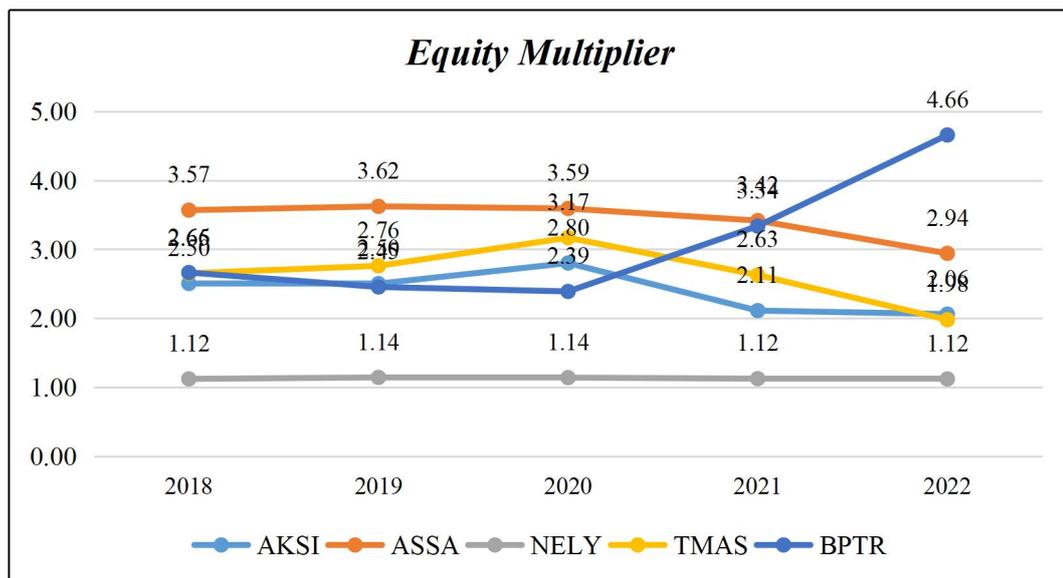
PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk selama periode 2018-2022 memiliki rata-rata standar kinerja *Return On Investment* paling tinggi diantara perusahaan lain, walaupun dalam kategori cukup baik. Pada tahun 2018 ROI perusahaan sebesar 11,12%. Sepanjang tahun 2020 PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk mengalami penurunan karena menurunnya NPM dengan nilai ROI menjadi Rp7,74%. Pada tahun 2022 perusahaan mengalami kenaikan dengan nilai *Return On Investment* mencapai 19,34%, hal ini menunjukkan hasil pengembalian investasi sangat baik karena efektivitas perusahaan dalam mengelola investasinya.

PT Temas Tbk memiliki nilai *Return On Investment* yang mengalami kenaikan setiap tahunnya. Pada tahun 2020 nilai ROI perusahaan hanya sebesar 1,36%, disebabkan *margin* laba yang mengalami penurunan. Setelahnya pada tahun 2021 sampai 2022 PT Temas Tbk terus mengalami peningkatan yang signifikan dengan nilai *Return On Investment* mencapai 32,10%, maka PT Temas Tbk dapat menunjukkan kepada investor bahwa perusahaan mampu menghasilkan laba dan memberikan pengembalian investasi sangat baik.

PT Batavia Prosperindo Trans Tbk selama periode 2018-2022 memiliki nilai rata-rata *Return On Investment* paling rendah dibandingkan perusahaan lain. Pada tahun 2018 sampai 2020 perusahaan terus mengalami penurunan dengan ROI hanya sebesar 2,63%, 1,51%, dan 0,58%. Lalu pada tahun 2022 nilai ROI PT Batavia Prosperindo Trans Tbk menjadi 1,46%. Rendahnya ROI perusahaan disebabkan laba pada penjualan yang tidak stabil serta penurunan perputaran total aktiva. *Return On Investment* rendah akan berdampak buruk bagi perusahaan karena investor cenderung tidak akan menanamkan modalnya di perusahaan tersebut.

4.3.4. Analisis *Equity Multiplier* (EM)

Berikut disajikan grafik *Equity Multiplier* (EM) perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.



Sumber: data diolah 2023 dari laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik

Gambar 4.4 Grafik EM Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.4 grafik EM perusahaan sektor Transportasi dan Logistik periode 2018-2022, PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk memiliki nilai *Equity Multiplier* cukup baik setiap tahunnya. Pada tahun 2018 sampai 2020 nilai EM perusahaan sebesar 2,50 kali dan 2,80 kali. Pada tahun 2022 nilai *Equity Multiplier* PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk turun 0,05 kali dibandingkan tahun 2021 menjadi 2,06 kali. Nilai EM perusahaan kecil, berarti porsi pemegang saham besar karena persentase pembayaran bunga kecil.

Nilai *Equity Multiplier* pada PT Adi Sarana Armada Tbk pada periode 2018-2022 dalam kategori kurang baik. Selama tahun 2018 sampai 2021 nilai EM perusahaan berada pada angka 3,42 kali sampai 3,62 kali. Pada tahun 2022 PT

Adi Sarana Armada Tbk memiliki nilai EM sebesar 2,94 kali. Kinerja keuangan perusahaan kurang baik, karena EM yang tinggi menunjukkan kecilnya pendanaan ekuitas yang digunakan untuk membiayai aset perusahaan.

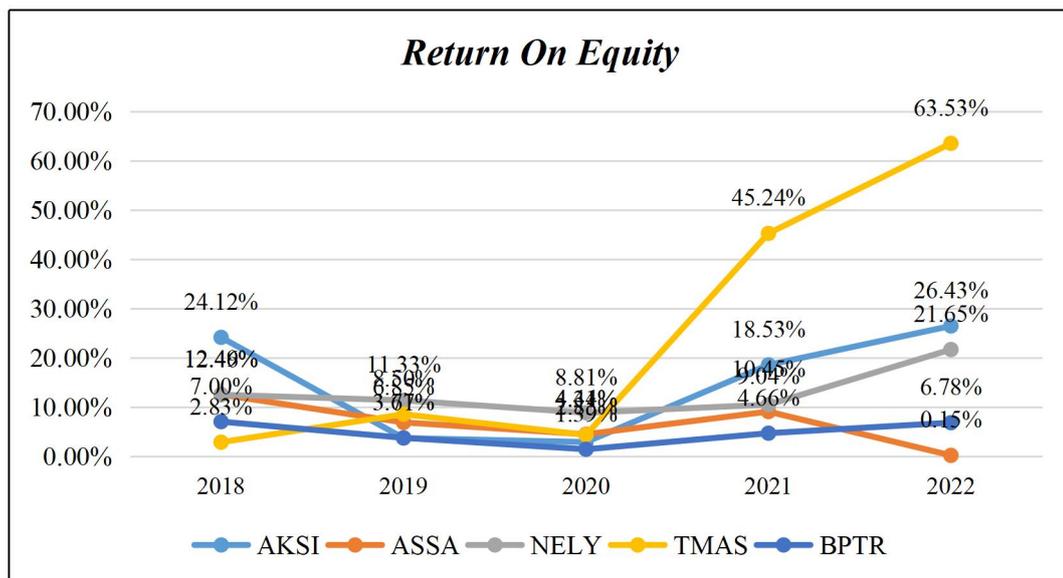
PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk periode 2018-2022 memiliki rata-rata standar kinerja *Equity Multiplier* baik, karena perusahaan mempunyai nilai *Equity Multiplier* stabil setiap tahunnya. Selama tahun 2018 sampai 2022 nilai EM PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk sebesar 1,12 kali dan 1,14 kali. Perusahaan memiliki EM kecil, maka kinerja perusahaannya baik karena persentase untuk pembayaran bunga kecil dan bagian pemegang saham perusahaan besar.

Nilai *Equity Multiplier* pada PT Temas Tbk selama periode 2018-2022 masih dalam kategori cukup baik. Pada tahun 2018 nilai EM perusahaan sebesar 2,65 kali. Pada tahun 2020 PT Temas Tbk mengalami kenaikan nilai EM menjadi 3,17 kali. Selama tahun 2022 nilai *Equity Multiplier* perusahaan sebesar 1,98 kali. Kinerja perusahaan cukup baik karena semakin kecil rasio semakin baik dan porsi pemegang saham akan semakin besar.

PT Batavia Prosperindo Trans Tbk pada periode 2018-2022 memiliki rata-rata standar kinerja EM kurang baik. Pada tahun 2018 sampai 2020 perusahaan memiliki nilai *Equity Multiplier* sebesar 2,39 kali sampai 2,66 kali. Selanjutnya pada tahun 2022 nilai EM PT Batavia Prosperindo Trans Tbk bahkan mencapai 4,66 kali. Nilai EM perusahaan tinggi, ini berarti bagian dari aset perusahaan yang dibiayai oleh ekuitas rendah.

4.3.5. Analisis *Return On Equity* (ROE)

Berikut disajikan grafik *Return On Equity* (ROE) perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.



Sumber: data diolah 2023 dari laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik

Gambar 4.5 Grafik ROE Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.5 grafik ROE perusahaan sektor Transportasi dan Logistik periode 2018-2022, PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk selama periode 2018-2022 memiliki rata-rata standar kinerja *Return On Equity* sangat baik. Pada tahun 2018 nilai ROE perusahaan sebesar 24,12%, akan tetapi pada tahun 2019 dan 2020 perusahaan mengalami penurunan tajam dengan nilai ROE hanya sebesar 3,67% dan 2,85% disebabkan menurunnya tingkat pengembalian atas investasi. Sepanjang tahun 2022 PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk mengalami kenaikan dengan nilai ROE mencapai 26,43%, artinya perusahaan mampu menghasilkan laba yang tinggi untuk para pemegang saham.

PT Adi Sarana Armada Tbk memiliki nilai *Return On Equity* yang setiap tahunnya mengalami penurunan. Pada tahun 2018 perusahaan memiliki ROE tertinggi yaitu sebesar 12,49%. Kemudian pada tahun 2019 dan 2020 nilai ROE perusahaan mengalami penurunan menjadi 6,85% dan 4,44% karena rendahnya *Return On Investment*. Selanjutnya pada tahun 2022 PT Adi Sarana Armada Tbk kembali mengalami penurunan dengan nilai *Return On Equity* hanya mencapai 0,15%. Perusahaan sedang memiliki masalah dalam menghasilkan laba, hal ini akan mempengaruhi ketertarikan investor untuk berinvestasi pada perusahaan.

Nilai *Return On Equity* pada PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk mengalami kenaikan dan penurunan setiap tahunnya. Pada tahun 2018 nilai ROE perusahaan sebesar 12,46%. Pada tahun 2020 perusahaan mengalami penurunan dibandingkan tahun sebelumnya, dimana ROE pada tahun 2019 sebesar 11,33% dan 8,81% pada tahun 2020. Sepanjang tahun 2022 nilai *Return On Equity* PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk mengalami peningkatan cukup tinggi menjadi 21,65% karena laba bersih yang meningkat pesat, ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang tinggi bagi para investor.

Nilai *Return On Equity* pada PT Temas Tbk selama periode 2018-2022 memiliki nilai rata-rata tertinggi dibandingkan perusahaan lain. Pada tahun 2018 sampai 2020 nilai ROE perusahaan hanya sebesar 2,83%, 8,50%, dan 4,31% disebabkan rendahnya tingkat pengembalian investasi perusahaan. Selanjutnya pada tahun 2021 PT Temas Tbk mengalami kenaikan yang sangat tinggi dengan nilai ROE mencapai 45,24%. Pada tahun 2022 nilai *Return On Equity* perusahaan kembali mengalami peningkatan menjadi 63,53%. Nilai ROE tinggi akan

mempengaruhi harga saham menjadi semakin tinggi sehingga reputasi PT Temas Tbk pun meningkat di pasar modal, sebab perusahaan terbukti mampu memanfaatkan modal dari pemegang saham dengan sebaik-baiknya.

PT Batavia Prosperindo Trans Tbk periode 2018-2022 memiliki nilai *Return On Equity* dengan rata-rata paling rendah diantara perusahaan lainnya. PT Batavia Prosperindo Trans Tbk mengalami penurunan setiap tahunnya. Pada tahun 2018 nilai ROE perusahaan sebesar 7,00%, setelahnya pada tahun 2019 dan 2020 perusahaan mengalami penurunan dengan ROE hanya sebesar 3,71% dan 1,39%. Pada tahun 2022 PT Batavia Prosperindo Trans Tbk mengalami sedikit kenaikan dengan nilai *Return On Equity* sebesar 6,78%, hal ini menunjukkan ketidakmampuan manajemen untuk memperoleh laba yang tinggi seiring dengan menurunnya ROI, akan berakibat kepada saham perusahaan yang kurang diminati investor sebagai akibat pembagian dividen yang rendah.

4.3.6. Analisis Perbandingan *Return On Equity* dengan Metode *Du Pont System* pada Perusahaan Transportasi dan Logistik

Rasio *Return On Equity* (ROE) menunjukkan seberapa baik perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dengan menggunakan modal yang sudah diinvestasikan oleh pemilik perusahaan. Berikut ini Kinerja *Return On Equity* (ROE) Perusahaan Transportasi dan Logistik periode 2018-2022.

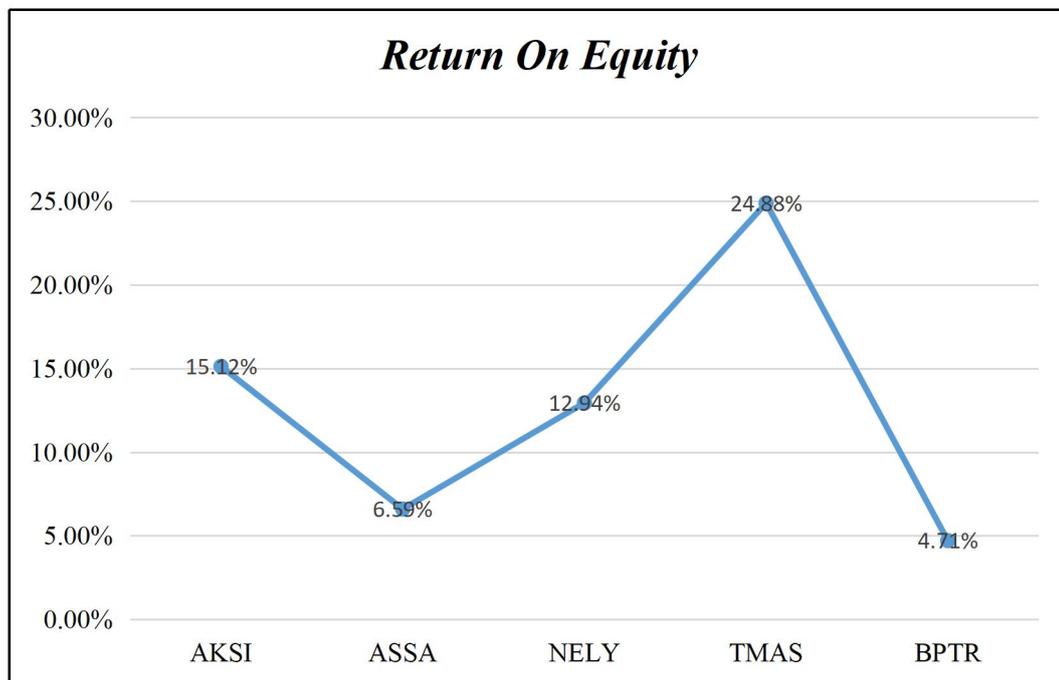
**Tabel 4.6 Kinerja *Return On Equity* (ROE)
Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022**

| Kode Perusahaan | <i>Return On Equity</i> | Kinerja |
|------------------------|--------------------------------|----------------|
| AKSI | 15,12% | Sangat Baik |
| ASSA | 6,59% | Cukup Baik |
| NELY | 12,94% | Baik |
| TMAS | 24,88% | Sangat Baik |
| BPTR | 4,71% | Kurang Baik |
| Rata-Rata | 12,85% | Baik |

Sumber: data diolah 2023

Jika ROE $\geq 15\%$ = Sangat Baik
 Jika ROE 12,5-15% = Baik
 Jika ROE 5-12,49% = Cukup Baik
 Jika ROE 0-4,9% = Kurang Baik
 Jika ROE $\leq 0\%$ = Buruk

Berikut disajikan grafik rata-rata *Return On Equity* (ROE) perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.



Sumber: data diolah 2023 dari laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik

**Gambar 4.6 Grafik Rata-Rata *Return On Equity*
Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022**

Berdasarkan gambar 4.6 grafik rata-rata *Return On Equity* (ROE) perusahaan Transportasi dan Logistik periode 2018-2022 sebesar 12,85%, ini menunjukkan bahwa *Return On Equity* (ROE) perusahaan Transportasi dan Logistik dalam kinerja yang baik. PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk memiliki rata-rata ROE sangat baik yaitu sebesar 15,12%, hal ini menunjukkan bahwa perusahaan dapat menghasilkan keuntungan yang tinggi bagi para investor, perusahaan juga cukup baik dalam mengelola asetnya guna menghasilkan penjualan dan meningkatkan laba, serta bagian dari aset perusahaan yang dibiayai oleh ekuitas tinggi.

PT Adi Sarana Armada Tbk memiliki rata-rata ROE sebesar 6,59%. Perusahaan mengalami penurunan *Net Profit Margin* (NPM) setiap tahunnya, pada tahun 2022 perusahaan memiliki laba terendah yaitu sebesar Rp 3.704.328.643 dengan total aset yang sangat tinggi yaitu Rp 7.268.436.910.723, ini berarti perusahaan belum mampu memaksimalkan total asetnya untuk menghasilkan laba, perusahaan juga memiliki pengembalian investasi yang rendah membuat investor kurang tertarik melakukan investasi di perusahaan tersebut, dan kecilnya pendanaan ekuitas yang digunakan untuk membiayai aset.

PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk memiliki rata-rata kinerja ROE baik yaitu sebesar 12,94%, menunjukkan bahwa perusahaan mampu menghasilkan laba untuk para pemegang saham, pada tahun 2022 perusahaan memiliki laba tertinggi yaitu sebesar Rp 126.391.885.783, dengan tingkat pengembalian investasi cukup baik, perusahaan mempunyai nilai *Equity Multiplier* (EM) yang kecil dan stabil setiap tahunnya.

PT Temas Tbk memiliki rata-rata ROE sangat baik yaitu sebesar 24,88%, hal ini menunjukkan bahwa perusahaan dapat mendayagunakan modal dari investor dengan sangat baik sehingga mampu meningkatkan laba. *Net Profit Margin* (NPM) perusahaan mengalami peningkatan pesat di tahun 2021 yaitu mencapai 20,70% dengan laba sebesar Rp 697.621.000.000 meningkat 18,74% dibandingkan tahun 2020, perusahaan memiliki tingkat pengembalian atas investasi cukup baik, dan memiliki persentase pembayaran bunga yang kecil dengan porsi pemegang saham besar.

PT Batavia Prosperindo Trans Tbk memiliki rata-rata kinerja ROE sebesar 4,71%, ini berarti perusahaan kurang mampu mengelola modalnya guna menghasilkan keuntungan bagi investor. Terlalu banyak dana perusahaan dalam bentuk aset yang kurang produktif mengakibatkan penggunaan total aset belum maksimal, perusahaan memiliki *Return On Investment* (ROI) yang rendah membuat reputasi dan daya tarik perusahaan kurang diminati investor, serta ekuitas yang digunakan untuk membiayai aset masih rendah.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Berdasarkan perhitungan dari data laporan keuangan serta hasil analisis dari penelitian yang telah dilakukan dengan menggunakan metode *Du Pont System* pada 5 perusahaan Transportasi dan Logistik, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Berdasarkan hasil analisis *Du Pont System* pada PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk (AKSI) periode 2018-2022 menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kinerja keuangan sangat baik, dengan nilai rata-rata *Return On Equity* di atas standar industri yaitu sebesar 15,12% ini berarti perusahaan mampu mengelola modal yang dimiliki secara efisien untuk menghasilkan laba yang tinggi bagi para pemilik perusahaan. Perusahaan memiliki nilai rata-rata NPM sebesar 4,90%, nilai rata-rata TATO sebesar 1,53 kali, nilai rata-rata ROI sebesar 6,74%, dan nilai rata-rata EM sebesar 2,40 kali.
2. Berdasarkan hasil analisis *Du Pont System* pada PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) periode 2018-2022 menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kinerja keuangan cukup baik, dimana nilai rata-rata *Return On Equity* sebesar 6,59% artinya perolehan laba perusahaan menggunakan modal yang dimiliki masih belum maksimal, perusahaan mengalami penurunan laba setiap tahunnya dengan tingkat pengembalian investasi yang rendah. Perusahaan memiliki nilai rata-rata NPM sebesar 3,37%, nilai rata-rata TATO sebesar 0,64 kali, nilai rata-rata ROI sebesar 1,86%, dan nilai rata-rata EM sebesar 3,43 kali.

3. Berdasarkan hasil analisis *Du Pont System* pada PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) periode 2018-2022 menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kinerja keuangan yang baik, dengan nilai rata-rata *Return On Equity* sebesar 12,94% artinya perusahaan mampu menghasilkan laba untuk para investor dengan menggunakan modal yang telah mereka investasikan, serta bagian pemegang saham perusahaan besar. Perusahaan memiliki nilai rata-rata NPM sebesar 25,79%, nilai rata-rata TATO sebesar 0,44 kali, nilai rata-rata ROI sebesar 11,48%, dan nilai rata-rata EM sebesar 1,13 kali.
4. Berdasarkan hasil analisis *Du Pont System* pada PT Temas Tbk (TMAS) periode 2018-2022 menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kinerja keuangan sangat baik, dengan nilai rata-rata *Return On Equity* di atas standar industri yaitu sebesar 24,88% ini berarti perusahaan mampu memanfaatkan modal dari pemegang saham dengan sebaik-baiknya guna memperoleh laba yang maksimal, sehingga meningkatkan reputasi perusahaan di pasar modal. Perusahaan memiliki nilai rata-rata NPM sebesar 11,43%, nilai rata-rata TATO sebesar 0,82 kali, nilai rata-rata ROI sebesar 10,97%, dan nilai rata-rata EM sebesar 2,64 kali.
5. Berdasarkan hasil analisis *Du Pont System* pada PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR) periode 2018-2022 menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kinerja keuangan kurang baik, dimana nilai rata-rata *Return On Equity* (ROE) berada di bawah standar industri yaitu sebesar 4,71% artinya perusahaan kurang efisien dalam mengatur pengelolaan modal untuk menghasilkan laba disertai dengan menurunnya nilai ROI.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil analisis dan simpulan di atas, adapun saran yang dapat Penulis berikan kepada peneliti selanjutnya dengan tujuan dapat dijadikan bahan rujukan atau pedoman bagi program studi akuntansi khususnya mengenai analisis *Du Pont System* adalah sebagai berikut:

1. Peneliti selanjutnya diharapkan dapat menambah metode analisis untuk menghitung kinerja keuangan atau menggunakan metode yang sama tetapi memperpanjang periode yang akan diteliti sehingga mendapatkan hasil yang lebih rinci.
2. Peneliti selanjutnya diharapkan untuk memperbanyak referensi terkait dengan analisis *Du Pont System* agar hasil penelitian dapat memberikan informasi yang bisa dijadikan bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan untuk berinventasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfaiz, D. R., & Aryati, T. 2019. *Pengaruh Tekanan Stakeholder dan Kinerja Keuangan Terhadap Kualitas Sustainability Report dengan Komite Audit sebagai Variabel Moderasi*. Jurnal Akuntansi dan Keuangan Methodist, 2(2), 112–130.
- Angelina, M., & Nursasi, E. 2021. *Pengaruh Penerapan Green Accounting dan Kinerja Lingkungan Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan*. Jurnal Manajemen Dirgantara, 14(2).
- Augustina, R., & Suha. 2019. *Analisis Penerapan Du Pont System untuk Mengukur Kinerja Keuangan Perusahaan Rokok yang Listed di BEI Periode 2013-2017*. ECOBUSS: Jurnal Ilmiah Ilmu Ekonomi dan Bisnis, 7(2), 60–69.
- Azizah, M., & Nengzih. 2021. *Financial Performance Analysis of Sharia Banks in Indonesia and Malaysia Using Dupont System*. Saudi Journal of Economics and Finance, 5(1), 28–38.
<https://doi.org/10.36348/sjef.2021.v05i01.003>
- Aznedra, & Putra, R. 2020. *Analisis Pengendalian Piutang Tak Tertagih Berdasarkan Umur Piutang Terhadap Kinerja Laporan Keuangan pada PT. Bestindo Persada*. Jurnal Measurement, 14(2), 35-44.
- Badan Pusat Statistika. 2020. *Laju Pertumbuhan PDB*.
- Dewi, M. 2018. *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan dengan Menggunakan Du Pont System pada PT. Indosat, Tbk*. Jurnal Penelitian Ekonomi Akuntansi (JENSI), 2(2), 2.
- Febrianto, H. G. 2021. *Analisis Laporan Keuangan*. Insania.
- Hanggara, A. 2019. *Pengantar Akuntansi* (11th ed.). CV Jakad Publishing.
- Harahap, S. S. 2018. *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan* (14th ed.). Rajawali Pers.
- Kasmir. 2019. *Analisis Laporan Keuangan* (Revisi). Rajawali Pers.
- Lemiyana. 2018. *Analisis Laporan Keuangan Berbasis Komputer* (1st ed.). NoerFikri.
- Listyani, N., Darmayasa, I., & Pradnyani, L. 2022. *Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Manufaktur Menggunakan Metode Analisis Du Pont System Studi Kasus PT. Indofood Sukses Makmur Tbk dan PT. Mayora Indah Tbk Tahun 2016 – 2020*. Jurnal Ekonomika, Bisnis, dan Humaniora, 1(1).

- Paramita, R., Rizal, N., & Sulistyan, R. 2021. *Metode Penelitian Kuantitatif* (3rd ed.). Widya Gama Press.
- Pranata, D. 2021. *Analisis Du Pont System dalam Menilai Kinerja Keuangan pada Perusahaan Farmasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia*. Jurnal Akuntansi Bisnis dan Keuangan (JABK) STIE-IBEK, 8(1), 29–35. www.stie-ibek.ac.id
- Prasetyo, O. F., & Isnwardiati, K. 2022. *Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Manufactur dengan Metode Du-Pont Saat Pra dan Saat Pandemi Covid-19*. Publik: Jurnal Manajemen Sumber Daya Manusia, Administrasi dan Pelayanan Publik, 9(2), 220–230. <https://doi.org/10.37606/publik.v9i2.335>
- Prihadi, T. 2019. *Analisis Laporan Keuangan: Konsep dan Aplikasi*. PT Gramedia Pustaka Utama.
- Rochman, & Pawenary. 2020. *Analisis Laporan Keuangan dalam Menilai Kinerja Keuangan PT. Harum Energy Periode 2014-2019*. Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi, 2(2), 171–184.
- Sihombing, T., & Rano. 2020. *Analisis Kinerja Keuangan Terhadap Manajemen Laba pada Perusahaan Sektor Industri Dasar dan Kimia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2018*. Jurnal Jurakunman, 13(2). www.jurakunman.stiesuryanusantara.ac.id
- Surono, Aziz, M., & Fitriyah, I. 2019. *Analisis Du Pont System dalam Mengukur Kinerja Keuangan*. Al-Amwal: Jurnal Ekonomi dan Perbankan Syari'Ah, 11(1), 15–32. <https://doi.org/10.24235/amwal.v11i1.4225>
- Tahu, G. P. 2019. *Pengaruh Kinerja Lingkungan dan Pengungkapan Lingkungan Terhadap Kinerja Keuangan (Studi pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di BEI)*. JASa (Jurnal Akuntansi, Audit dan Sistem Informasi Akuntansi), 14(1).

HALAMAN LAMPIRAN

Laporan Neraca Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

| Kode Perusahaan | Pos-Pos | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| AKSI | Aset Lancar | 96.565.714.379 | 148.724.982.545 | 165.109.516.135 | 150.043.015.990 | 178.893.247.612 |
| | Aset Tidak Lancar | 178.440.258.908 | 136.452.585.194 | 133.151.728.155 | 125.947.692.671 | 187.257.783.406 |
| | Total Aset | 275.005.973.287 | 285.177.567.739 | 298.261.244.290 | 275.990.708.661 | 366.151.031.018 |
| | Liabilitas Jangka Pendek | 65.453.742.020 | 99.631.561.298 | 114.959.432.645 | 83.977.625.835 | 118.788.125.755 |
| | Liabilitas Jangka Panjang | 99.746.940.033 | 71.574.928.448 | 76.810.698.000 | 61.284.370.702 | 69.674.292.615 |
| | Jumlah Liabilitas | 165.200.682.053 | 171.206.489.746 | 191.770.130.645 | 145.261.996.537 | 188.462.418.370 |
| | Jumlah Ekuitas | 109.805.291.234 | 113.971.077.993 | 106.491.113.645 | 130.728.712.124 | 177.688.612.648 |
| | Jumlah Liabilitas dan Ekuitas | 275.005.973.287 | 285.177.567.739 | 298.261.244.290 | 275.990.708.661 | 366.151.031.018 |
| ASSA | Aset Lancar | 536.760.828.132 | 652.506.417.924 | 627.688.164.688 | 1.061.788.861.867 | 1.545.235.102.845 |
| | Aset Tidak Lancar | 3.525.775.304.607 | 4.196.717.212.118 | 4.543.206.933.579 | 4.970.157.871.803 | 5.723.201.807.878 |
| | Total Aset | 4.062.536.132.739 | 4.849.223.630.042 | 5.170.895.098.267 | 6.031.946.733.670 | 7.268.436.910.723 |
| | Liabilitas Jangka Pendek | 1.150.241.108.007 | 1.240.237.695.433 | 1.436.932.364.028 | 1.182.732.810.012 | 1.792.267.563.348 |
| | Liabilitas Jangka Panjang | 1.773.883.093.606 | 2.270.833.680.960 | 2.294.642.818.540 | 3.083.705.933.614 | 3.005.312.084.961 |
| | Jumlah Liabilitas | 2.924.124.201.613 | 3.511.071.376.393 | 3.731.575.182.568 | 4.266.438.743.626 | 4.797.579.648.309 |
| | Jumlah Ekuitas | 1.138.411.931.126 | 1.338.152.253.649 | 1.439.319.915.699 | 1.765.507.990.044 | 2.470.857.262.414 |
| | Jumlah Liabilitas dan Ekuitas | 4.062.536.132.739 | 4.849.223.630.042 | 5.170.895.098.267 | 6.031.946.733.670 | 7.268.436.910.723 |
| NELY | Aset Lancar | 142.043.543.822 | 134.012.941.477 | 146.335.988.563 | 99.707.098.594 | 145.600.441.681 |
| | Aset Tidak Lancar | 332.301.930.931 | 393.454.945.261 | 421.712.337.651 | 453.074.361.017 | 507.825.378.649 |
| | Total Aset | 474.345.474.753 | 527.467.886.738 | 568.048.326.214 | 552.781.459.611 | 653.425.820.330 |
| | Liabilitas Jangka Pendek | 23.526.300.566 | 23.179.545.509 | 21.765.155.172 | 25.913.588.162 | 35.759.386.027 |
| | Liabilitas Jangka Panjang | 27.434.283.149 | 42.256.926.288 | 47.533.559.486 | 34.945.119.982 | 33.874.181.696 |
| | Jumlah Liabilitas | 50.960.583.715 | 65.436.471.797 | 69.298.714.658 | 60.858.708.144 | 69.633.567.723 |
| | Jumlah Ekuitas | 423.384.891.038 | 462.031.414.941 | 498.749.611.556 | 491.922.751.467 | 583.792.252.607 |
| | Jumlah Liabilitas dan Ekuitas | 474.345.474.753 | 527.467.886.738 | 568.048.326.214 | 552.781.459.611 | 653.425.820.330 |
| TMAS | Aset Lancar | 411.249.000.000 | 518.945.000.000 | 410.184.000.000 | 1.138.374.000.000 | 1.779.346.000.000 |
| | Aset Tidak Lancar | 2.426.177.000.000 | 2.747.210.000.000 | 3.426.856.000.000 | 2.913.437.000.000 | 2.624.516.000.000 |
| | Total Aset | 2.837.426.000.000 | 3.266.155.000.000 | 3.837.040.000.000 | 4.051.811.000.000 | 4.403.862.000.000 |
| | Liabilitas Jangka Pendek | 956.340.000.000 | 982.059.000.000 | 902.798.000.000 | 997.061.000.000 | 1.009.798.000.000 |
| | Liabilitas Jangka Panjang | 811.671.000.000 | 1.100.939.000.000 | 1.723.297.000.000 | 1.512.700.000.000 | 1.168.518.000.000 |
| | Jumlah Liabilitas | 1.768.011.000.000 | 2.082.998.000.000 | 2.626.095.000.000 | 2.509.761.000.000 | 2.178.316.000.000 |
| | Jumlah Ekuitas | 1.069.415.000.000 | 1.183.157.000.000 | 1.210.945.000.000 | 1.542.050.000.000 | 2.225.546.000.000 |
| | Jumlah Liabilitas dan Ekuitas | 2.837.426.000.000 | 3.266.155.000.000 | 3.837.040.000.000 | 4.051.811.000.000 | 4.403.862.000.000 |
| BPTR | Aset Lancar | 47.317.148.338 | 40.277.548.078 | 32.947.871.930 | 51.176.784.882 | 93.436.162.188 |
| | Aset Tidak Lancar | 501.561.168.793 | 495.856.432.129 | 503.355.347.901 | 765.562.360.231 | 1.150.259.646.776 |
| | Total Aset | 548.878.317.131 | 536.133.980.207 | 536.303.219.831 | 816.739.145.113 | 1.243.695.808.964 |
| | Liabilitas Jangka Pendek | 155.864.998.470 | 165.747.918.407 | 150.765.896.036 | 159.848.739.818 | 239.880.153.930 |
| | Liabilitas Jangka Panjang | 186.922.401.159 | 151.893.330.801 | 161.071.570.171 | 412.173.216.092 | 736.872.330.418 |
| | Jumlah Liabilitas | 342.787.399.629 | 317.641.249.208 | 311.837.466.207 | 572.021.955.910 | 976.752.484.348 |
| | Jumlah Ekuitas | 206.090.917.502 | 218.492.730.999 | 224.465.753.624 | 244.717.189.203 | 266.943.324.616 |
| | Jumlah Liabilitas dan Ekuitas | 548.878.317.131 | 536.133.980.207 | 536.303.219.831 | 816.739.145.113 | 1.243.695.808.964 |

Laporan Laba Rugi Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

| Kode Perusahaan | Pos-Pos | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| AKSI | Penjualan Bersih | 319.106.290.160 | 474.271.493.696 | 521.617.491.481 | 479.636.030.718 | 484.127.494.223 |
| | Beban Pokok Penjualan | (251.132.262.026) | (394.989.108.613) | (464.679.062.995) | (391.355.840.908) | (374.350.468.726) |
| | Laba Kotor | 67.974.028.134 | 79.282.385.083 | 56.938.428.486 | 88.280.189.810 | 109.777.025.497 |
| | Penghasilan Beban Lain-Lain | 162.547.632 | (25.396.497) | (241.795.143) | 3.686.698.816 | 10.624.464.779 |
| | Laba Sebelum Pajak | 35.781.546.542 | 15.565.079.038 | 6.342.659.779 | 33.356.183.267 | 64.419.308.505 |
| | Laba Bersih Tahun Berjalan | 26.482.339.033 | 4.177.237.649 | 3.036.178.470 | 24.226.913.508 | 46.968.832.530 |
| | Pendapatan Komprehensif Lain | 362.759.735 | (11.450.890) | (121.213.957) | 10.684.971 | (8.932.006) |
| | Jumlah Laba Komprehensif | 26.845.098.768 | 4.165.786.759 | 2.914.964.513 | 24.237.598.479 | 46.959.900.524 |
| | Laba per Saham Dasar (Rupiah Penuh) | 36,69 | 5,79 | 4,19 | 33,56 | 65,01 |
| ASSA | Penjualan Bersih | 1.862.945.638.339 | 2.329.565.792.542 | 3.037.359.367.967 | 5.088.094.179.374 | 5.870.093.882.006 |
| | Beban Pokok Penjualan | (1.264.245.086.837) | (1.589.736.602.344) | (2.247.248.906.374) | (4.031.392.553.632) | (4.788.143.796.631) |
| | Laba Kotor | 598.700.551.502 | 739.829.190.198 | 790.110.461.593 | 1.056.701.625.742 | 1.081.950.085.375 |
| | Penghasilan Beban Lain-Lain | 14.633.464.060 | 23.317.322.274 | 15.035.358.910 | 22.044.924.180 | 36.006.231.496 |
| | Laba Sebelum Pajak | 182.337.295.412 | 117.377.160.073 | 68.495.021.017 | 223.127.584.945 | 7.219.932.153 |
| | Laba Bersih Tahun Berjalan | 142.242.410.935 | 91.614.940.880 | 63.896.421.980 | 159.581.031.996 | 3.704.328.643 |
| | Pendapatan Komprehensif Lain | (2.073.143.250) | (4.926.473.972) | 6.403.832.744 | 12.313.029.696 | (3.389.046.172) |
| | Jumlah Laba Komprehensif | 140.169.267.685 | 86.688.466.908 | 70.300.254.724 | 171.894.061.692 | 315.282.471 |
| | Laba per Saham Dasar (Rupiah Penuh) | 42,24 | 32,50 | 25,65 | 41,21 | 28,89 |
| NELY | Penjualan Bersih | 236.020.877.647 | 250.170.826.551 | 230.662.117.776 | 199.312.722.588 | 309.603.262.557 |
| | Beban Pokok Penjualan | (154.144.486.292) | (166.376.407.183) | (154.964.629.524) | (129.737.163.929) | (156.433.356.491) |
| | Laba Kotor | 81.876.391.355 | 83.794.419.368 | 75.697.488.252 | 69.575.558.659 | 153.169.906.066 |
| | Penghasilan Beban Lain-Lain | 7.182.946 | 1.051.493.625 | (1.906.540.828) | 3.881.598.212 | 1.325.727.565 |
| | Laba Sebelum Pajak | 57.240.726.938 | 56.440.407.218 | 47.563.435.817 | 53.154.884.121 | 128.213.964.589 |
| | Laba Bersih Tahun Berjalan | 52.752.666.735 | 52.344.151.967 | 43.944.061.538 | 51.407.237.669 | 126.391.885.783 |
| | Pendapatan Komprehensif Lain | (419.948.491) | 1.577.371.936 | 999.135.077 | 515.902.242 | 727.615.357 |
| | Jumlah Laba Komprehensif | 52.332.718.244 | 53.921.523.903 | 44.943.196.615 | 51.923.139.911 | 127.119.501.140 |
| | Laba per Saham Dasar (Rupiah Penuh) | 22,43 | 22,26 | 18,68 | 21,86 | 53,76 |
| TMAS | Penjualan Bersih | 2.320.005.000.000 | 2.512.269.000.000 | 2.669.618.000.000 | 3.370.324.000.000 | 4.877.926.000.000 |
| | Beban Pokok Penjualan | (2.091.798.000.000) | (2.146.926.000.000) | (2.249.132.000.000) | (2.639.309.000.000) | (3.112.868.000.000) |
| | Laba Kotor | 228.207.000.000 | 365.343.000.000 | 420.486.000.000 | 731.015.000.000 | 1.765.058.000.000 |
| | Penghasilan Beban Lain-Lain | 5.588.000.000 | (6.771.000.000) | 4.984.000.000 | (3.340.000.000) | 6.296.000.000 |
| | Laba Sebelum Pajak | 4.048.000.000 | 168.421.000.000 | 68.903.000.000 | 995.325.000.000 | 1.504.605.000.000 |
| | Laba Bersih Tahun Berjalan | 34.819.000.000 | 100.615.000.000 | 52.214.000.000 | 697.621.000.000 | 1.413.818.000.000 |
| | Pendapatan Komprehensif Lain | 11.651.000.000 | 7.102.000.000 | (3.960.000.000) | 8.225.000.000 | (12.718.000.000) |
| | Jumlah Laba Komprehensif | 46.470.000.000 | 107.717.000.000 | 48.254.000.000 | 705.846.000.000 | 1.401.100.000.000 |
| | Laba per Saham Dasar (Rupiah Penuh) | 6,00 | 16,00 | 11,00 | 122,00 | 239,00 |
| BPTR | Penjualan Bersih | 132.167.476.386 | 162.596.163.771 | 162.257.365.449 | 212.042.439.331 | 333.909.938.076 |
| | Beban Pokok Penjualan | (70.760.051.816) | (96.040.749.238) | (103.385.215.198) | (130.402.418.856) | (206.108.736.537) |
| | Laba Kotor | 61.407.424.570 | 66.555.414.533 | 58.872.150.251 | 81.640.020.475 | 127.801.201.539 |
| | Penghasilan Beban Lain-Lain | 870.210.479 | 380.539.148 | 584.659.170 | 458.579.452 | 267.358.052 |
| | Laba Sebelum Pajak | 19.264.217.360 | 12.460.341.391 | 6.247.416.953 | 17.152.920.335 | 28.758.494.482 |
| | Laba Bersih Tahun Berjalan | 14.431.335.188 | 8.108.255.688 | 3.116.278.755 | 11.394.308.741 | 18.111.128.222 |
| | Pendapatan Komprehensif Lain | 3.020.790.513 | 4.567.233.534 | 2.035.443.905 | 8.122.200.525 | 3.262.977.601 |
| | Jumlah Laba Komprehensif | 17.452.125.701 | 12.675.489.222 | 5.151.722.660 | 19.516.509.266 | 21.374.105.823 |
| | Laba per Saham Dasar (Rupiah Penuh) | 11,19 | 5,23 | 2,01 | 7,35 | 11,68 |

Rasio *Net Profit Margin* (NPM) menggunakan analisis *Du Pont System*

Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

| Kode Perusahaan | Tahun | | | | | | Keterangan |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|--------------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 8,30% | 0,88% | 0,58% | 5,05% | 9,70% | 4,90% | Cukup Baik |
| ASSA | 7,64% | 3,93% | 2,10% | 3,14% | 0,06% | 3,37% | Cukup Baik |
| NELY | 22,35% | 20,92% | 19,05% | 25,79% | 40,82% | 25,79% | Sangat Baik |
| TMAS | 1,50% | 4,00% | 1,96% | 20,70% | 28,98% | 11,43% | Sangat Baik |
| BPTR | 10,92% | 4,99% | 1,92% | 5,37% | 5,42% | 5,72% | Baik |
| Jumlah | | | | | | 10,24% | Sangat Baik |

Rasio *Total Assets Turnover* (TATO) menggunakan Analisis *Du Pont System*

Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

| Kode Perusahaan | Tahun | | | | | | Keterangan |
|-----------------|-------|------|------|------|------|-------------|--------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 1,16 | 1,66 | 1,75 | 1,74 | 1,32 | 1,53 | Cukup Baik |
| ASSA | 0,46 | 0,48 | 0,59 | 0,84 | 0,81 | 0,64 | Buruk |
| NELY | 0,50 | 0,47 | 0,41 | 0,36 | 0,47 | 0,44 | Buruk |
| TMAS | 0,71 | 0,77 | 0,70 | 0,83 | 1,11 | 0,82 | Buruk |
| BPTR | 0,24 | 0,30 | 0,30 | 0,26 | 0,27 | 0,27 | Buruk |
| Jumlah | | | | | | 0,74 | Buruk |

Rasio *Return On Investment* (ROI) menggunakan Analisis *Du Pont System*

Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

| Kode Perusahaan | Tahun | | | | | | Keterangan |
|-----------------|--------|-------|-------|--------|--------|--------------|--------------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 9,63% | 1,46% | 1,02% | 8,78% | 12,83% | 6,74% | Kurang Baik |
| ASSA | 3,50% | 1,89% | 1,24% | 2,65% | 0,05% | 1,86% | Buruk |
| NELY | 11,12% | 9,92% | 7,74% | 9,30% | 19,34% | 11,48% | Cukup Baik |
| TMAS | 1,07% | 3,08% | 1,36% | 17,22% | 32,10% | 10,97% | Cukup Baik |
| BPTR | 2,63% | 1,51% | 0,58% | 1,40% | 1,46% | 1,51% | Buruk |
| Jumlah | | | | | | 6,51% | Kurang Baik |

Equity Multiplier (EM) menggunakan Analisis Du Pont System

Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

| Kode Perusahaan | Tahun | | | | | | Keterangan |
|-----------------|-------|------|------|------|------|-------------|-------------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 2,50 | 2,50 | 2,80 | 2,11 | 2,06 | 2,40 | Cukup Baik |
| ASSA | 3,57 | 3,62 | 3,59 | 3,42 | 2,94 | 3,43 | Kurang Baik |
| NELY | 1,12 | 1,14 | 1,14 | 1,12 | 1,12 | 1,13 | Baik |
| TMAS | 2,65 | 2,76 | 3,17 | 2,63 | 1,98 | 2,64 | Cukup Baik |
| BPTR | 2,66 | 2,45 | 2,39 | 3,34 | 4,66 | 3,10 | Kurang Baik |
| Jumlah | | | | | | 2,54 | Cukup Baik |

Return On Equity (ROE) menggunakan Analisis Du Pont System

Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2018-2022

| Kode Perusahaan | Tahun | | | | | | Keterangan |
|-----------------|--------|--------|-------|--------|--------|---------------|-------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Rata-Rata | |
| AKSI | 24,12% | 3,67% | 2,85% | 18,53% | 26,43% | 15,12% | Sangat Baik |
| ASSA | 12,49% | 6,85% | 4,44% | 9,04% | 0,15% | 6,59% | Cukup Baik |
| NELY | 12,46% | 11,33% | 8,81% | 10,45% | 21,65% | 12,94% | Baik |
| TMAS | 2,83% | 8,50% | 4,31% | 45,24% | 63,53% | 24,88% | Sangat Baik |
| BPTR | 7,00% | 3,71% | 1,39% | 4,66% | 6,78% | 4,71% | Kurang Baik |
| Jumlah | | | | | | 12,85% | Baik |

Lampiran 1
Form Topik dan Judul

| | |
|---|---|
|  | FORMULIR SURAT PERSETUJUAN TOPIK & JUDUL LTA |
| Kode Formulir : FM-IPCT-BAAK-PSB-043 | Institusi : INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH |

Adelin

Kepada Yth. Adelin, S.T., M. Kom Palembang, 21 Februari 2023
Ka. Prodi ..
di tempat.

Dengan hormat,
Saya yang Bertanda tangan di bawah ini :

Program Studi : DS Akuntansi

| No | NPM | Nama | IPK | Semester | Sesi Belajar* | No.HP |
|----|------------------|--------------------|-------------|-----------------|---------------|----------------------|
| 1. | <u>091200039</u> | <u>Putri Utami</u> | <u>3,94</u> | <u>6 (Enam)</u> | <u>Pagi</u> | <u>0898 5697 076</u> |
| 2. | | | | | | |
| 3. | | | | | | |

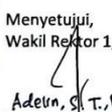
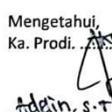
* Pilih Salah Satu :Pagi/Siang/Malam

Mengajukan LTA dengan topik :
Keuangan

Dengan melampirkan deskripsi awal penelitian yang terdiri dari :

1. Objek Penelitian
2. Apa yang akan diteliti dari objek
3. Metode Pengembangan/analisis yang digunakan
4. Tujuan / hasil yang diharapkan dari penelitian

Rekomendasi Nama Pembimbing :

| | |
|---|--|
| Menyetujui, Wakil Rektor 1,  <u>Adein, S.T., M. Kom</u> | Mengetahui, Ka. Prodi. <u>Akuntansi</u>  <u>Adein, S.T., M. Kom</u> |
|---|--|

Judul LTA (dalam bahasa Indonesia dan Inggris):

1. Analisis Du Pont System dalam Menilai Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia (Analysis of The Du Pont System in Assessing Financial Performance in Transportation and Logistics Companies on The Indonesia Stock Exchange)
2.

Diusulkan judul nomor : 1

| | | |
|---|--|--|
| Pemohon, Mahasiswa 1,  <u>Putri Utami</u> | Mahasiswa 2, _____ Mengetahui, Ka. Prodi. <u>Akuntansi</u>  <u>Adein, S.T., M. Kom</u> | Mahasiswa 3, _____ Mengesahkan Wakil Rektor 1  <u>Adein, S.T., M. Kom</u> |
|---|--|--|

- Diperbanyak 1 kali : Asli diserahkan ke BAAK dan copy diarsip Mahasiswa
- Form ini wajib dikembalikan ke BAAK pada saat pengumpulan berkas untuk pengajuan ujian komprehensif

Lampiran 2
Form Konsultasi

| | | | | |
|---|---|---|--------------|----------|
|  PalComTech | FORMULIR | | | |
| | KONSULTASI LAPORAN SKRIPSI INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH | | | |
| Kode Formulir FM-IPCT-BAK-PSB-045 | Institusi Tahun Akademik | : INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH : 2022 / 2023 | | |
| NO | NPM | Nama | Prodi | Semester |
| 1 | 041200039 | PUTRI UTAMI | D3 AKUNTANSI | ENAM (6) |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |

Judul Laporan Skripsi :

| Pertemuan Ke - | Tanggal Konsultasi | Batas Waktu Perbaikan | Materi yang Dibahas / Catatan Perbaikan | Paraf Pembimbing |
|----------------|--------------------|-----------------------|--|------------------|
| 1. | 24-3-2023 | 06-4-2023 | Pengajuan JUDUL LTA | A |
| 2. | 06-4-2023 | 14-4-2023 | Revisi struktur Proposal TA | A |
| 3. | 14-4-2023 | 28-4-2023 | Revisi Latar belakang dan Penelitian Terdahulu | A |
| 4. | 28-4-2023 | 05-5-2023 | Acc Ujian Proposal | A |
| 5. | 20-5-2023 | 23-5-2023 | Revisi Pra sidang (Sempro) | A |
| 6. | 23-5-2023 | 25-5-2023 | Acc Proposal | A |
| 7. | 25-5-2023 | 31-5-2023 | Revisi gambaran Umum & Sejarah | A |
| 8. | 31-5-2023 | 08-6-2023 | Acc gambaran Umum | A |
| 9. | 08-6-2023 | 15-6-2023 | Revisi hasil dan Pembahasan | A |
| 10. | 15-6-2023 | 22-6-2023 | Revisi tabel dan grafik | A |
| 11. | 22-6-2023 | 05-7-2023 | Acc bab 4 | A |
| 12. | 05-7-2023 | 12-7-2023 | Revisi Kesimpulan & Saran | A |
| 13. | 12-7-2023 | 20-7-2023 | Acc bab 5 | A |
| 14. | 20-7-2023 | 25-7-2023 | Revisi abstrak dan Lampiran | A |
| 15. | 25-7-2023 | 28-7-2023 | Acc Laporan Tugas Akhir | A |

Palembang,
Dosen Pembimbing
Adelin, S.T., M.Kom.

Lampiran 3
Surat Pernyataan

**SURAT PERNYATAAN
UJIAN TUGAS AKHIR**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Putri Utami
Tempat/Tanggal Lahir : Palembang / 24 September 2002
Prodi : D3 Akuntansi
NPM : 091200039
Semester : 6 (Enam)
No.Telp/Hp : 08985699096
Alamat : Jl. KH. Wahid Hasyim Jr. Terusan 1

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa :

1. Laporan ini saya buat dengan sebenarnya dan berdasarkan sumber yang benar.
2. Objek tempat saya melaksanakan laporan berbentuk CV/PT/Pemerintahan/SMA sederajat dan dinyatakan masih aktif beroperasi hingga saat ini
3. Data perusahaan dalam laporan LTA ini benar adanya dan bersifat valid.
4. Laporan ini bukan merupakan hasil plagiat/menjiplak karya ilmiah orang lain
5. Laporan ini merupakan hasil kerja saya sendiri (bukan buatan/dibuatkan orang lain)
6. Buku referensi yang saya gunakan untuk laporan LTA ini merupakan buku yang terbit dalam 5 (lima) tahun terakhir ini.
7. Semua dokumen baik berupa dokumen asli maupun salinan yang saya serahkan sebagai syarat untuk mengikuti ujian skripsi adalah dokumen yang sah dan benar.
8. Hasil karya saya yang merupakan hasil dari tugas akhir berupa karya tulis, program, aplikasi atau alat, setelah melalui ujian komprehensif dan revisi, bersedia untuk saya serahkan kepada lembaga melalui Kaprodi untuk dokumentasi dan kepentingan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tanpa paksaan dari pihak manapun dan apabila di kemudian hari ternyata saya terbukti secara sah melanggar salah satu dari pernyataan ini, saya bersedia untuk menerima sanksi sesuai dengan peraturan dan hukum berlaku di negara Republik Indonesia, dan gelar akademik yang saya peroleh dari Perguruan Tinggi ini dapat dibatalkan.

Palembang, 07 Agustus 2023

Yang menyatakan,


MELEKAL
TEKNIK
48AKX421763764
Putri Utami

Lampiran 4

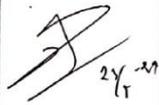
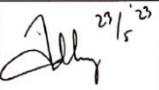
Form Revisi Ujian Pra Sidang

| | |
|---|---|
|  | FORMULIR REVISI UJIAN PROPOSAL INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH |
| | Kode Formulir FM-IPCT-BAAK-PSB-127 |

**Revisi Ujian Proposal LTA
Mahasiswa Institut Teknologi dan Bisnis PalComTech**

Program Studi : Akuntansi Program Diploma Tiga
 Tanggal Pelaksanaan : 20 Mei 2023
 Judul Proposal LTA : Analisis Du Pont dalam Menilai Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia

| NPM | Nama | Semester |
|-----------|-------------|----------|
| 041200039 | Putri Utami | 6 |

| No | Revisi | Nama Penguji | Tanda Tangan |
|-------------|---|----------------|---|
| 1. 2. | Take tulis kebagian akutan penilaian 5 jurnal terdahulu | Eko S. |  |
| 1 2 3 | Labar bulatans - Metode 3 lain with mengulur kinerja keuangan Rumus - diberi bingkai Daftar pustaka - cek jenis font | Eka Pratiya Ar |  |
| | Revisi keai hasil revisi | Adelin | 4 |

Perubahan Judul LTA :

Palembang, 20 Mei 2023
Ketua Program Studi,



Adelin, S.T., M.Kom

*Fotokopi Form Revisi dikumpul ke BAAK setelah ditandatangani Kaprodi

Lampiran 5
Form Revisi Ujian Kompre

| | |
|---|--|
|  PalComTech | FORMULIR REVISI UJIAN LTA INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH |
| | Kode Formulir FM-IPCT-BAAK-PSB-055 |

Revisi Ujian LTA
Mahasiswa Institut Teknologi dan Bisnis PalComTech

Program Studi : Akuntansi Program Diploma Tiga
 Topik LTA : Keuangan
 Ujian ke- : I (Satu)
 Tanggal Pelaksanaan : 10 Agustus 2023

Judul Skripsi : Analisis Du Pont dalam Menilai Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia

| NPM | Nama | Semester |
|-----------|-------------|-----------|
| 041200039 | Putri Utami | VI (Enam) |

Revisi diselesaikan paling lambat tanggal 18 Agustus 2023

| No | Revisi | Nama Penguji | Tanda Tangan |
|----------|---|---------------|--|
| 1- 2- | Revisi Salon | Eko Setiawan |  14/8-23 |
| 1- | Saran - penelitian lebih lanjut saja, baik pada saran ke perusahaan karena belum kapasitas baik | Eko Pranga Ar |  15/8 23 |
| | Revisi sesuai arahan | Adelin |  15/8 23 |

Palembang, 10 Agustus 2023
Ketua Program Studi,



Adelin, S.T., M.Kom.