

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Seiring laju tatanan ekonomi dunia yang berkembang dengan sangat cepat, menghasilkan sistem ekonomi pasar bebas yang mendorong pelaku usaha dan perusahaan untuk meningkatkan daya saing mereka. Hal ini disebabkan oleh semakin banyaknya pesaing yang beroperasi baik dari dalam maupun luar negeri. Semakin ketatnya persaingan, perusahaan harus mampu memuaskan pelanggan dengan produk yang berkualitas tinggi, namun juga mampu mengelola keuangannya secara tepat dan profesional. Artinya, kebijakan pengelolaan keuangan harus dapat menjamin kelangsungan hidup perusahaan dalam jangka panjang (Handayani & Nurulrahmatia, 2020).

Memaksimalkan keuntungan adalah tujuan utama perusahaan. Bisnis yang menguntungkan akan meningkatkan persaingan antar perusahaan. Bisnis yang menguntungkan akan membuka investasi baru dan mengindikasikan pertumbuhan perusahaan yang sehat di masa depan. Indikator penting yang dapat digunakan dalam menilai pertumbuhan perusahaan adalah dengan melihat pertumbuhan laba perusahaan (Buntu, 2023).

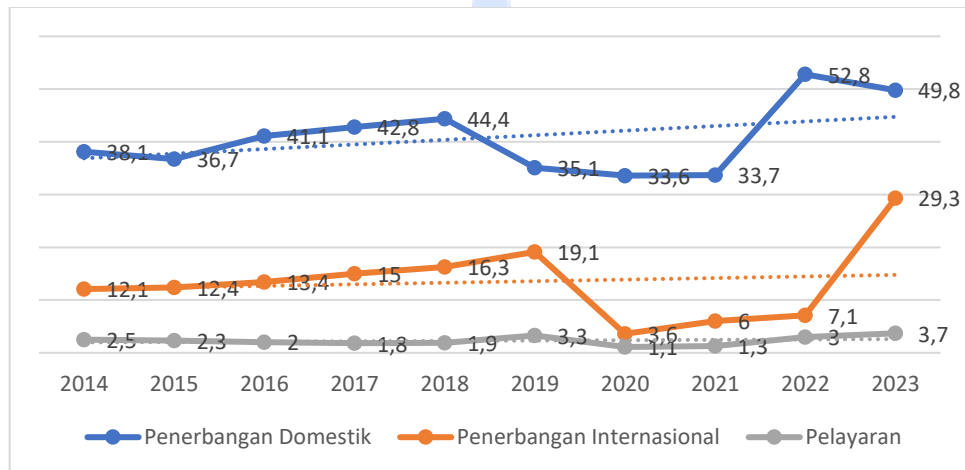
Pertumbuhan laba merujuk pada peningkatan atau penurunan laba yang didapat perusahaan dibandingkan dengan tahun sebelumnya (Agustin et al., 2021). Pertumbuhan laba yang baik menunjukkan perusahaan berada dalam kondisi keuangan yang sehat, yang pada akhirnya meningkatkan nilai perusahaan (Maheni et al., 2022). Pertumbuhan laba dalam sebuah perusahaan diperlukan dan penting

bagi pemangku kepentingan internal dan eksternal. Bagi pihak internal yaitu manajemen perusahaan, pertumbuhan laba berfungsi sebagai alat untuk mengantisipasi berbagai kemungkinan di masa depan. Sementara itu, bagi pihak eksternal seperti investor, pertumbuhan laba digunakan sebagai acuan dalam pengambilan keputusan investasi, baik menanamkan modal dan menahan atau melepas investasi. Adapun bagi kreditor, pertumbuhan laba membantu menilai kemampuan perusahaan dalam melunasi pinjaman (Siringoringo et al., 2022).

Sektor industri di Indonesia yang mendorong mobilitas masyarakat dan memiliki pengaruh besar terhadap kegiatan perekonomian negara salah satunya adalah perusahaan pada sub sektor transportasi. Hal ini disebabkan oleh cakupan usaha transportasi yang luas dan tidak terbatas, karena layanannya tidak hanya terkait pengangkutan manusia dan barang. Selain itu, kebutuhan transportasi juga mencakup bidang lain, seperti keamanan, pertahanan, bisnis, budaya, dan politik. Transportasi didefinisikan sebagai usaha untuk memindahkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari satu lokasi ke lokasi lain, di mana objek tersebut lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu. Perusahaan yang bergerak di bidang transportasi menyediakan fasilitas dan layanan yang berkaitan dengan kegiatan tersebut (Noviyana et al., 2024).

Sektor transportasi turut memberikan kontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi nasional, berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2022 dan 2023, sektor transportasi menunjukkan pertumbuhan tertinggi dibandingkan sektor lainnya, yaitu sekitar 15 persen, yang turut mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia secara keseluruhan (Kementerian Perhubungan

Republik Indonesia, 2023). Dalam beberapa tahun terakhir, sektor transportasi di Indonesia telah mengalami pertumbuhan yang signifikan, khususnya dalam jumlah penumpang. Grafik berikut ini menggambarkan permintaan jumlah penumpang selama 10 tahun terakhir, mulai dari tahun 2014 hingga 2023.



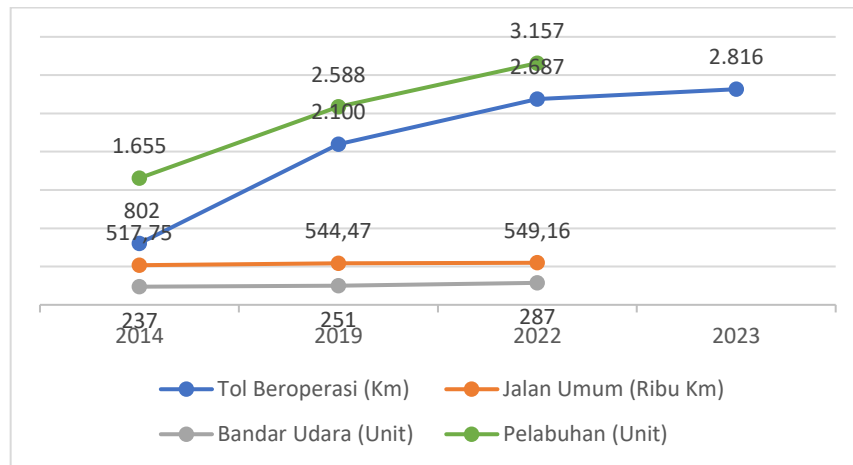
Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) data diolah, 2024

Grafik 1.1

Rata-rata Permintaan Penumpang (Juta) Periode 2014-2023

Berdasarkan grafik 1.1, dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan permintaan penumpang mengalami fluktuasi yang cenderung mengarah ke tren kenaikan pada moda transportasi penerbangan dan pelayaran meskipun mengalami penurunan pada tahun 2019 hingga 2021 akibat pandemi Covid-19. Pertumbuhan ini didorong oleh urbanisasi yang cepat, penambahan jumlah penduduk, serta meningkatnya mobilitas masyarakat (Majeedah et al., 2022).

Pemerintah telah berfokus pada pembangunan infrastruktur transportasi yang lebih baik. Pemerintahan telah membelanjakan APBN sebesar Rp2.779,9 triliun untuk pembangunan infrastruktur guna mengakomodasi pertumbuhan jumlah permintaan penumpang ini.



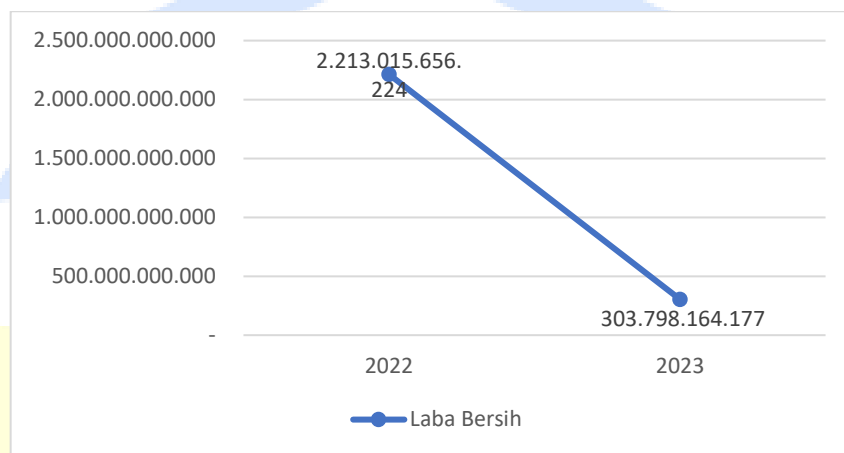
Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) data diolah, 2024

Grafik 1.2

Tingkat Pembangunan Infrastruktur Transportasi 2014-2023

Berdasarkan grafik 1.2, dapat dilihat bahwa tingkat pembangunan infrastruktur transportasi tiap tahunnya mengalami peningkatan. Tercatat, tol yang beroperasi meningkat menjadi 2.816 kilometer hingga tahun 2023. Tingkat pembangunan jalan umum juga meningkat menjadi 549,16 ribu kilometer pada tahun 2022. Percepatan pembangunan bandar udara (bandara) serta pelabuhan juga terus dikejar. Tercatat pada 2022 ada sebanyak 287 unit bandara di Indonesia, dari yang sebelumnya 237 unit pada 2014. Kemudian, pembangunan pelabuhan hampir mencapai dua kali lipat dari jumlah pelabuhan tahun 2014. Pada 2014 sebanyak 1.655 unit pelabuhan, meningkat menjadi 3.157 unit pada 2022. Tingkat pembangunan infrastruktur transportasi diprediksi akan meningkat pada tiap tahun berikutnya yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah, mempercepat mobilitas barang dan orang, serta mendukung pertumbuhan ekonomi yang lebih merata (Putri, 2023).

Pertumbuhan jumlah penumpang yang positif di sektor transportasi telah diiringi dengan pembangunan infrastruktur yang signifikan. Meskipun perkembangan ini terlihat menjanjikan, banyak perusahaan di sub sektor transportasi justru cenderung mengalami tren penurunan laba. Berikut ini adalah grafik pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.



Sumber : Laporan keuangan perusahaan data diolah, 2024

Grafik 1.3

Rata-rata Laba Bersih Perusahaan Sub Sektor Transportasi Pada Tahun 2022-2023

Berdasarkan grafik 1.3, terlihat bahwa rata-rata laba bersih perusahaan sub sektor transportasi mengalami penurunan pada periode 2022-2023. Pada tahun 2022 mencapai rata-rata 2.213.015.656.224. Kemudian mengalami penurunan pada tahun berikutnya yaitu 2023 yang mencapai rata-rata 303.798.164.177. Penurunan laba bersih perusahaan sub sektor transportasi diperkuat dengan bukti fenomena bahwa masih adanya perusahaan yang mencatat kerugian hingga lebih dari 4 tahun selama periode 7 tahun terakhir.

Tabel 1.1
Laba (Rugi) Perusahaan Sub Sektor Transportasi 2017-2023

No.	Perusahaan	Tahun	Laba/Rugi (Rp)
1.	AirAsia Indonesia Tbk (CMPP)	2017	-512.961.280.383
		2018	-907.024.833.708
		2019	-157.368.618.806
		2020	-2.754.589.873.561
		2021	-2.345.394.201.170
		2022	-1.646.936.950.638
		2023	-1.080.715.703.453
2.	Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA)	2017	-2.891.003.357.544
		2018	-3.314.549.197.044
		2019	-619.533.026.015
		2020	-34.932.913.387.645
		2021	-59.558.874.034.592
		2022	58.781.560.552.224
		2023	3.884.779.277.280
3.	Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA)	2017	-38.483.410.461
		2018	-29.874.068.816
		2019	-6.857.140.631
		2020	-43.027.059.389
		2021	-26.466.832.753
		2022	-21.311.924.827
		2023	-777.202.431
4.	Express Transindo Utama Tbk (TAXI)	2017	-492.102.310.000
		2018	-836.820.231.000
		2019	-276.072.942.000
		2020	-53.221.960.000
		2021	188.614.656.000
		2022	-14.903.708.000
		2023	-4.049.534.000

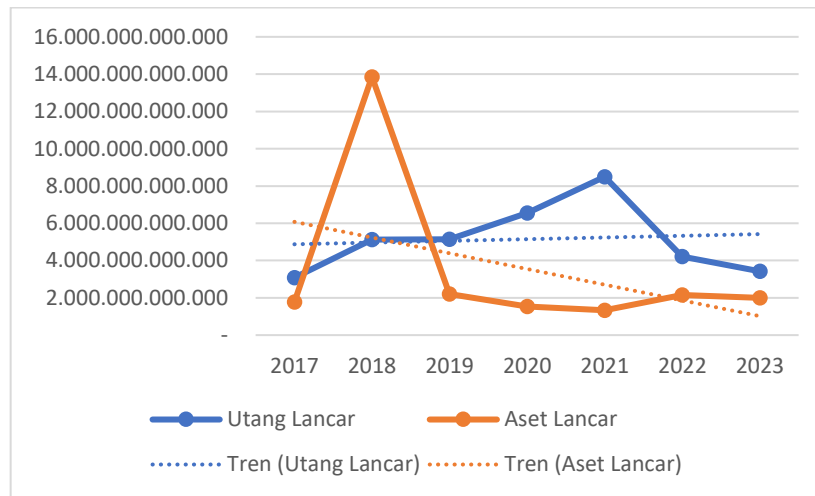
Sumber : Laporan keuangan perusahaan data diolah, 2024

Pada data perhitungan yang terdapat pada tabel 1.1, dalam kurun waktu 4 tahun bahkan lebih selama periode 2017-2023, terdapat 4 perusahaan yang mencatatkan kerugian dari 12 perusahaan sub sektor transportasi. Kerugian tertinggi dialami oleh AirAsia Indonesia dengan rata-rata kerugian mencapai 1.343.570.208.817. Kerugian yang terus-menerus dialami oleh beberapa perusahaan mengindikasikan bahwa pertumbuhan laba di sektor ini tidak merata.

Beberapa perusahaan berhasil mencatatkan peningkatan laba, sementara perusahaan yang lain masih mengalami kerugian, hal ini menggambarkan ketidakstabilan dalam kinerja sektor secara keseluruhan. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis untuk meramalkan pertumbuhan laba (Maheni et al., 2022).

Menganalisis rasio keuangan adalah salah satu metode untuk menentukan apakah informasi keuangan yang dihasilkan berguna dalam memprediksi pertumbuhan laba serta kesehatan keuangan di masa depan. Rasio keuangan berfungsi sebagai alat analisis untuk menilai kondisi posisi keuangan suatu perusahaan (Indriastuti & Ruslim, 2020). Adapun rasio keuangan yang mempengaruhi pertumbuhan laba, di antaranya yaitu rasio likuiditas yang diukur dengan *Current Ratio* (CR), rasio solvabilitas yang diukur dengan *Debt to Equity Ratio* (DER), dan rasio aktivitas yang diukur dengan *Total Asset Turnover* (TATO).

Faktor rasio keuangan pertama yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba yaitu rasio likuiditas. Rasio likuiditas atau sering disebut sebagai rasio modal kerja, digunakan untuk mengukur tingkat likuiditas suatu perusahaan. Rasio likuiditas diproksikan dengan *current ratio*, sebab aset lancar perusahaan harus digunakan untuk pembayaran utang lancar yang ditunjukkan dengan kemampuan dari perusahaan. *Current ratio* adalah rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih (Kasmir, 2019:134).



Sumber : Laporan keuangan perusahaan data diolah, 2024

Grafik 1.4

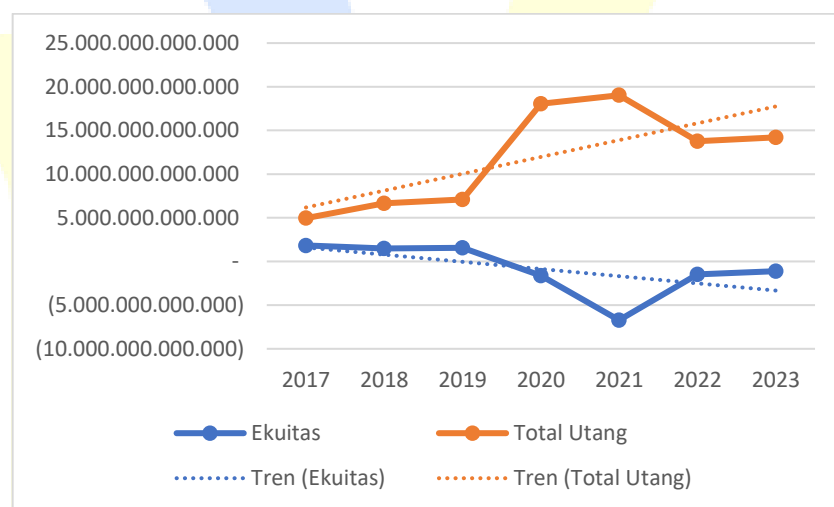
Rata-rata Aset Lancar dan Utang Lancar Perusahaan Sub Sektor

Transportasi Tahun 2017-2023

Berdasarkan grafik 1.4, menunjukkan bahwa rata-rata aset lancar perusahaan sub sektor transportasi selama periode 2017-2023 mengalami fluktuasi yang cenderung ke arah tren penurunan yang signifikan. Tingkat penurunan terendah terjadi pada tahun 2021 dengan rata-rata mencapai 1.334.145.161.880. Sementara itu, rata-rata utang lancar justru menunjukkan tren peningkatan selama periode yang sama, dengan peningkatan tertinggi terjadi pada tahun yang sama yaitu 2021 mencapai 8.493.941.193.929. Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat ketidakseimbangan yang sangat signifikan antara aset lancar dan utang lancar pada perusahaan sub sektor transportasi. Akibatnya akan mempengaruhi tingkat *current ratio*. Apabila tingkat *current ratio* yang terus menurun memungkinkan perusahaan mengalami risiko gagal bayar yang dapat menyebabkan peningkatan beban denda,

sehingga berpotensi menurunkan tingkat laba yang dapat diperoleh (Petra et al., 2021).

Faktor kedua dari rasio keuangan yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba yaitu rasio solvabilitas. Rasio solvabilitas atau *leverage ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aset perusahaan didanai oleh utang. Rasio ini dapat diukur menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER). DER berfungsi untuk menentukan perbandingan antara jumlah dana yang dipinjam dari kreditur dan dana yang dimiliki oleh pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini mengukur berapa banyak modal sendiri atau ekuitas yang digunakan sebagai jaminan untuk utang perusahaan (Kasmir, 2019:159).



Sumber : Laporan keuangan perusahaan data diolah, 2024

Grafik 1.5

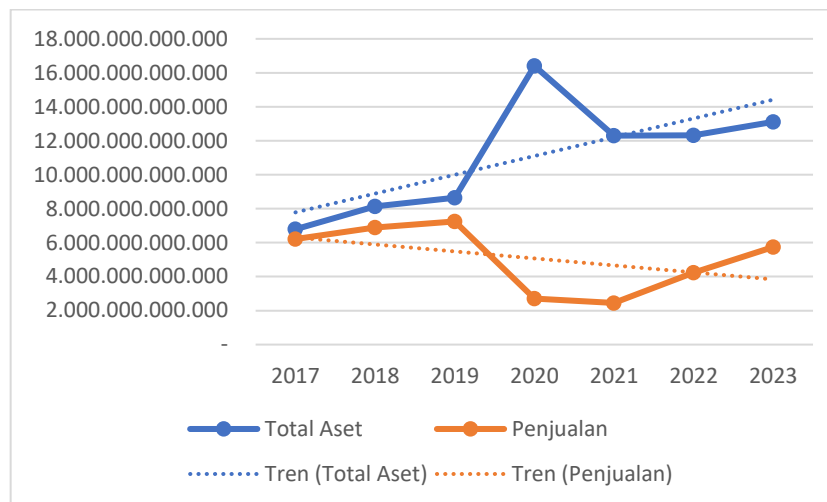
Rata-rata Total Utang dan Ekuitas Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Tahun 2017-2023

Pada grafik 1.5, menunjukkan fenomena rata-rata total utang pada perusahaan sub sektor transportasi selama periode 2017-2023 mengalami fluktuasi

yang cenderung mengarah tren peningkatan signifikan, dimana peningkatan tertinggi terjadi pada tahun 2021 mencapai rata-rata 19.027.626.711.130. Pada saat yang bersamaan terjadi tren penurunan ekuitas yang signifikan pada perusahaan sub sektor transportasi dalam periode yang sama, dimana penurunan terendah terjadi pada tahun 2021 mencapai rata-rata -6.719.970.775.400 mengarah pada penyusutan ekuitas. Beberapa fenomena tersebut menunjukkan bahwa perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI didominasi proporsi hutang pada struktur ekuitas, Hal ini mengakibatkan semakin tinggi beban tetap dan komitmen pembayaran kembali yang ditimbulkan, jika perusahaan menggunakan lebih banyak hutang dibandingkan dengan ekuitas, maka tingkat *debt to equity ratio* akan semakin tinggi karena beban bunga yang harus ditanggung juga akan bertambah tinggi, dan hal ini akan mengakibatkan tingkat laba perusahaan menurun (Ass, 2020).

Faktor rasio keuangan ketiga yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba yaitu rasio aktivitas. Rasio ini digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam memanfaatkan aset yang dimilikinya. Rasio aktivitas dapat diukur menggunakan perputaran total aset atau biasa disebut *Total Asset Turnover* (TATO). Rasio ini berfungsi untuk mengukur perputaran semua aset yang dimiliki perusahaan dan mengukur berapa jumlah penjualan yang dapat dihasilkan dari setiap rupiah aset yang dimiliki (Kasmir, 2019:187).



Sumber : Laporan keuangan perusahaan data diolah, 2024

Grafik 1.6

Rata-rata Penjualan dan Total Aset Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Tahun 2017-2023

Berdasarkan grafik 1.6, dapat dilihat bahwa rata-rata penjualan pada perusahaan sub sektor transportasi selama periode 2017-2023 mengalami fluktuasi cenderung mengarah ke tren penurunan yang signifikan. Tingkat penurunan terendah tahun 2021 mencapai rata-rata 2.451.755.527.677. Sementara itu, terjadi tren peningkatan yang signifikan pada total aset pada periode yang sama. Tingkat peningkatan tertinggi terjadi pada tahun 2020 mencapai rata-rata 16.406.164.778.329. Hal tersebut menunjukkan bahwa terjadinya peningkatan total aset dimana perusahaan telah melakukan investasi lebih besar dalam aset, akan tetapi tidak dapat memaksimalkan penggunaan aset tersebut karena sebaliknya terjadi penurunan penjualan atau pendapatan sehingga berkontribusi pada penurunan tingkat laba (Aisyah & Widhiastuti, 2021).

Penelitian mengenai pertumbuhan laba menarik untuk diteliti, karena dapat dijadikan sebagai acuan bagi pihak internal dan eksternal perusahaan dalam mengukur pertumbuhan laba perusahaan serta untuk memperjelas faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba perusahaan. Sehubungan untuk mengevaluasi efektivitas dan efisiensi kinerja keuangan dalam memprediksi pertumbuhan laba di masa mendatang. Pertumbuhan laba menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kemampuan untuk bertahan.

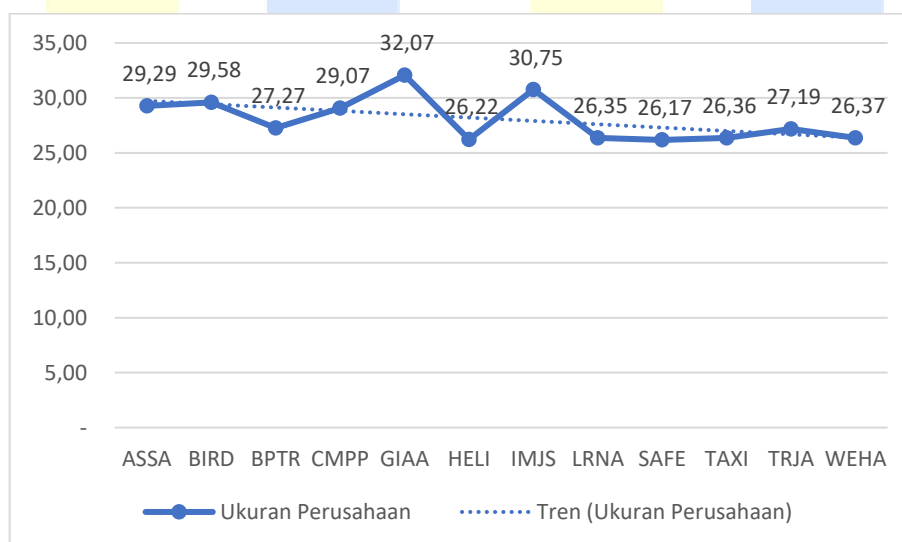
Penelitian yang dilakukan Wigati (2020) menyatakan bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan laba. Namun, dalam penelitian yang dilakukan Petra et al., (2021) menyatakan bahwa *current ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini sejalan dengan penelitian Aisyah & Yulianti (2023) dan Juniarso et al., (2023) bahwa *current ratio* memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba.

Sementara itu, menurut Habibah et al., (2021) dalam penelitian menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Namun, dalam penelitian Ardyanti et al., (2022) menyatakan bahwa *debt to equity ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini didukung oleh penelitian Wigati (2020) yang juga menyatakan bahwa *debt to equity ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba.

Penelitian yang dilakukan Aisyah & Widhiastuti (2021) menyatakan bahwa *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan Yusuf et al.,

(2023) dan Zahara et al., (2023), yang juga menyatakan bahwa *total asset turnover* berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Namun, dalam penelitian yang dilakukan Martini & Siddi (2021) menunjukkan bahwa *total asset turnover* tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan laba.

Berdasarkan fenomena yang telah diungkapkan dan beberapa penelitian di atas, masih terdapat banyak perbedaan hasil atau temuan dari penelitian-penelitian terdahulu, yang menyebabkan inkonsisten hasil dan menunjukkan adanya *research gap*. Hal ini memberikan peluang untuk mengembangkan model penelitian dengan menambahkan variabel moderasi, yaitu ukuran perusahaan. Ukuran perusahaan memiliki peran penting dalam meninjau pertumbuhan laba perusahaan, karena perusahaan yang lebih besar cenderung memiliki jangkauan, pengetahuan, dan pengalaman yang lebih luas dalam meningkatkan perolehan laba (Sudjiman & Sudjiman, 2022).



Sumber : Laporan keuangan perusahaan data diolah, 2024

Grafik 1.7

Rata-rata Ukuran Perusahaan Sub Sektor Transportasi Tahun 2017-2023

Pada grafik 1.7, menunjukkan fenomena terjadinya fluktuasi yang mengarah pada tren penurunan tingkat ukuran perusahaan pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI selama periode 2017-2023. Tingkat ukuran perusahaan tertinggi ada pada perusahaan maskapai penerbangan yaitu Garuda Indonesia Persero Tbk (GIAA) mencapai rata-rata 32,07. Meskipun ukuran perusahaan yang lebih besar dianggap memiliki keuntungan skala operasi yang luas, justru Garuda Indonesia Persero Tbk mencatatkan kerugian berturut-turut yang dapat dilihat pada tabel 1.1, dimana kerugian tertinggi mencapai minus 59.558.874.034.592 pada tahun 2021. Kemudian tingkat ukuran perusahaan terendah ada pada perusahaan transportasi umum yaitu Steady Safe Tbk (SAFE) mencapai rata-rata 26,17. Meskipun ukuran perusahaan lebih kecil, perusahaan Steady Safe Tbk tetap mampu mencatatkan laba meskipun tidak berturut-turut. Beberapa fenomena yang terjadi tersebut menunjukkan bahwa ukuran perusahaan tidak selalu dapat menjamin perolehan laba.

Hasil penelitian terkait ukuran perusahaan memoderasi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen (pertumbuhan laba) yang dilakukan oleh Wigati (2020) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan dapat memoderasi pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER), *Total Assets Turnover* (TATO), dan *Pertumbuhan Penjualan* (PP) terhadap pertumbuhan laba. Hasil ini sejalan dengan penelitian As'ari & Pertiwi (2021) yang menunjukkan bahwa ukuran perusahaan dapat memoderasi pengaruh *current ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap pertumbuhan laba.

Sementara itu, penelitian oleh Tamba & Hutagalung (2024) menyatakan bahwa ukuran perusahaan tidak dapat memoderasi pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Net Profit Margin* (NPM), *Total Assets Turnover* (TATO) dan *Return On Assets* (ROA) terhadap pertumbuhan laba. Hal ini sejalan dengan penelitian Sudjiman & Sudjiman (2022) yang menunjukkan bahwa ukuran perusahaan tidak dapat memoderasi pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Return On Asset* (ROA) terhadap pertumbuhan laba.

Dengan demikian berdasarkan latar belakang penelitian serta terdapatnya fenomena *research gap* yang menyebabkan perbedaan hasil pada penelitian-penelitian sebelumnya maka dirasa perlu untuk menelaah dan mengkaji ulang penelitian sebelumnya dengan mengambil judul **“Pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap Pertumbuhan Laba dengan Ukuran Perusahaan sebagai Variabel Moderasi pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017-2023.”**

1.2 Ruang Lingkup

Objek Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2023. Variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel independen (bebas) yaitu *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER), dan *Total Asset Turnover* (TATO). Pertumbuhan laba sebagai variabel dependen (terikat) dan ukuran perusahaan sebagai variabel *moderating*.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat diidentifikasi berbagai masalah, di antaranya yaitu :

1. Adanya pertumbuhan jumlah penumpang di sektor transportasi yang positif (grafik 1.1) telah diikuti oleh pembangunan infrastruktur yang signifikan (grafik 1.2). Namun, banyak perusahaan dalam sub sektor transportasi justru mengalami tren penurunan laba (grafik 1.3).
2. Terdapat penurunan aset lancar sementara itu terjadi peningkatan utang lancar pada perusahaan sub sektor transportasi menunjukkan adanya penurunan rasio *current ratio*, yang menandakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya semakin melemah.
3. Terdapat peningkatan total utang sementara itu terjadi penurunan ekuitas pada perusahaan sub sektor transportasi menunjukkan adanya kenaikan rasio *debt to equity ratio*, yang menandakan semakin tingginya proporsi utang terhadap ekuitas perusahaan.
4. Terdapat penurunan penjualan sementara itu terjadi peningkatan total aset pada perusahaan sub sektor transportasi menunjukkan adanya penurunan rasio *total asset turnover*, yang menandakan semakin rendahnya efisiensi penggunaan aset dalam menghasilkan penjualan pada perusahaan.
5. Ukuran perusahaan tidak selalu mencerminkan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan perolehan laba, seperti yang terlihat pada kasus Garuda Indonesia dan Steady Safe.

6. Inkonsistensi hasil penelitian terdahulu terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023?
2. Bagaimana pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023?
3. Bagaimana pengaruh *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023?
4. Bagaimana ukuran perusahaan dapat memoderasi pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023?
5. Bagaimana ukuran perusahaan dapat memoderasi pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023?
6. Bagaimana ukuran perusahaan dapat memoderasi pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023.
2. Untuk menganalisis pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023.
3. Untuk menganalisis pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023.
4. Untuk menganalisis ukuran perusahaan memoderasi pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap Pertumbuhan Laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023.
5. Untuk menganalisis ukuran perusahaan memoderasi pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap Pertumbuhan Laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023.
6. Untuk menganalisis ukuran perusahaan memoderasi pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap Pertumbuhan Laba pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2023.

1.5 Manfaat Penelitian

Diharapkan semoga penelitian ini dapat memberi beberapa manfaat, antara lain:

1.5.1 Manfaat Teoritis

Bagi civitas akademik, penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk bahan literatur dalam penelitian selanjutnya dengan membahas variabel yang lainnya terkait pertumbuhan laba perusahaan.

1.5.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Investor

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi pada pengambilan keputusan berinvestasi di Bursa Efek Indonesia (BEI), baik bagi investor maupun calon investor.

b. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan dan evaluasi pada perusahaan sub sektor transportasi dalam merumuskan kebijakan perusahaan dimasa depan terhadap pertumbuhan laba.