

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Landasan Teori

Penelitian terdahulu dijadikan acuan untuk memetakan persamaan dan perbedaan pendekatan, variabel, objek, serta hasil penelitian yang ada, sekaligus mengidentifikasi celah penelitian (*research gap*) yang menjadi alasan kebaruan penelitian ini.

Tabel 1.4.2.1 Penelitian Terdahulu

| No | Peneliti<br>(Tahun)                       | Judul Penelitian                                                                                                                                                                                                    | Variabel<br>Penelitian                                                                                            | Hasil Penelitian                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | M. D. Putri<br>et al., (2026)             | Pengaruh <i>Leverage</i> ,<br>Ukuran Perusahaan,<br>dan Pertumbuhan<br>Penjualan terhadap<br>Kinerja Keuangan<br>pada Perusahaan<br>Sektor Transportasi<br>dan Logistik yang<br>Terdaftar di BEI<br>Tahun 2020–2024 | X: <i>Leverage</i><br>(DER), Ukuran<br>Perusahaan,<br>Pertumbuhan<br>Penjualan<br>Y: Kinerja<br>Keuangan<br>(ROA) | <i>Leverage</i> berpengaruh<br>negatif yang<br>signifikan terhadap<br>ROA, sebaliknya<br>ukuran perusahaan<br>berpengaruh positif<br>signifikan terhadap<br>ROA, sedangkan<br>pertumbuhan<br>penjualan tidak<br>menunjukkan<br>pengaruh yang<br>signifikan terhadap<br>ROA. |
| 2. | F. M. Putri<br>&<br>Rajagukguk,<br>(2025) | Pengaruh Ukuran<br>Perusahaan, <i>Listing<br/>age</i> , dan <i>Leverage</i><br>terhadap Kinerja<br>Keuangan Emiten<br>Transportasi BEI                                                                              | X: Ukuran<br>Perusahaan,<br><i>Listing age</i> ,<br><i>Leverage</i><br>Y: Kinerja<br>Keuangan<br>(ROA)            | Ukuran perusahaan<br>berpengaruh negatif<br>signifikan terhadap<br>kinerja keuangan.<br><i>Listing age</i><br>berpengaruh positif<br>signifikan terhadap<br>kinerja keuangan,<br><i>Leverage</i> tidak                                                                      |

| No | Peneliti<br>(Tahun)    | Judul Penelitian                                                                                                                                                                        | Variabel<br>Penelitian                                                                                                        | Hasil Penelitian                                                                                                                                                                                                                                      |
|----|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                        |                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                               | berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan                                                                                                                                                                                                      |
| 3. | Daulay & Fitra, (2025) | Pengaruh Efisiensi Operasional, Pertumbuhan Perusahaan, dan Struktur Modal terhadap Profitabilitas. Objek: Sektor Transportasi & Logistik BEI 2019–2023.                                | X: Efisiensi Operasional, Pertumbuhan, Struktur Modal;<br>Y: Profitabilitas (ROA)                                             | Efisiensi operasional dan pertumbuhan berpengaruh positif signifikan; struktur modal tidak signifikan.                                                                                                                                                |
| 4. | Putra et al., (2025)   | <i>The Influence of Current Ratio, Debt to Asset Ratio and Operating profit margin on Return on Assets: Empirical Study of Financial Performance at Mitra Niaga Mandiri Cooperative</i> | X: <i>Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), Operating profit margin (OPM)</i> ,<br>Y : <i>Return on Assets (ROA)</i> | Secara parsial CR berpengaruh positif signifikan terhadap ROA, DAR berpengaruh negatif signifikan terhadap ROA, dan OPM berpengaruh positif signifikan terhadap ROA. Secara simultan seluruh variabel independen berpengaruh signifikan terhadap ROA. |
| 5. | Ardila & Lubis, (2024) | <i>The Influence of Investment Opportunity Set, Operating profit margin, and Cash</i>                                                                                                   | X: <i>Investment Opportunity Set (IOS), Operating profit margin (OPM)</i> ,                                                   | Secara parsial IOS dan OPM berpengaruh signifikan terhadap ROA, sedangkan <i>Cash Flow from</i> ,                                                                                                                                                     |

| No | Peneliti<br>(Tahun)        | Judul Penelitian                                                                                                                                                    | Variabel<br>Penelitian                                                                           | Hasil Penelitian                                                                                                                                              |
|----|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                            | <i>Flow from Operating Activities on Return on Assets</i>                                                                                                           | <i>Cash Flow from Operating Activities (CFOA),<br/>Y : Return on Assets (ROA)</i>                | <i>Operating Activities</i> tidak berpengaruh terhadap ROA. Secara simultan seluruh variabel independen berpengaruh signifikan terhadap ROA.                  |
| 6. | Anisa & Febyansyah, (2024) | Pengaruh Likuiditas, <i>Leverage</i> , Ukuran Perusahaan dan Pertumbuhan Penjualan terhadap Profitabilitas. Objek: Sub sektor Makanan & Minuman BEI 2020–2022.      | X : Likuiditas, <i>Leverage</i> , Ukuran Perusahaan, Pertumbuhan Penjualan.<br>Y: Profitabilitas | <i>Leverage</i> (–) signifikan; Ukuran Perusahaan (–) signifikan; Pertumbuhan Penjualan tidak signifikan terhadap Profitabilitas; secara simultan signifikan. |
| 7. | Novianda et al., (2023)    | Analisis <i>Financial Distress</i> pada Perusahaan Sub Sektor Penerbangan (Studi Kasus Pada PT Garuda Indonesia Tbk dan PT AirAsia Indonesia Tbk Periode 2018–2021) | <i>Financial Distress (Altman Z''-Score)</i>                                                     | Garuda Indonesia dan AirAsia Indonesia mengalami <i>financial distress</i> akibat dampak pandemi Covid-19.                                                    |
| 8. | (Yanah & Sutrisna, 2023)   | Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> , <i>Operating profit margin</i> , dan Ukuran Perusahaan terhadap                                                              | X: DER, OPM, Ukuran Perusahaan<br>Y: Nilai Perusahaan                                            | DER dan OPM berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan, ukuran perusahaan                                                                               |

| No | Peneliti<br>(Tahun) | Judul Penelitian                                                                                                                     | Variabel<br>Penelitian | Hasil Penelitian                                                                         |
|----|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                     | Nilai Perusahaan<br>pada Perusahaan<br>Manufaktur Sub<br>Sektor Makanan dan<br>Minuman yang<br>Terdaftar di BEI<br>Periode 2017–2021 |                        | tidak berpengaruh<br>signifikan, dan secara<br>simultan seluruh<br>variabel berpengaruh. |

## 2.2 Landasan Teori

### 2.2.1 Teori Sinyal (*Signaling Theory*)

*Signaling Theory* diciptakan oleh Spence (1973) yang mengemukakan bahwa setiap informasi yang dipublikasikan perusahaan dapat dianggap sebagai “sinyal” bagi para investor untuk menilai kondisi perusahaan saat ini dan potensi dimasa depan. Perusahaan dengan performa yang baik cenderung menyampaikan sinyal positif melalui laporan keuangan yang mencerminkan stabilitas dan kinerja keuangan yang baik. Sebaliknya, perusahaan dengan kinerja yang kurang baik akan memberikan sinyal negatif kepada pasar sehingga dapat mempengaruhi persepsi investor (Murti & Purwaningsih, 2022).

Relevansi *Signaling Theory* dalam penelitian ini terletak pada kemampuan ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, dan *operating profit margin* dalam memberikan sinyal kepada investor mengenai kondisi perusahaan maskapai. Akan tetapi, fenomena pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* selama periode 2020-2025 menunjukkan bahwa sinyal yang di berikan oleh ketiga variabel tersebut tidak diikuti oleh peningkatan profitabilitas. Oleh karena itu, hubungan antara variabel-variabel tersebut terhadap profitabilitas masih perlu dibuktikan melalui pengujian empiris pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020-2025.

### 2.2.2 Teori Titik Keseimbangan (*Trade-off Theory*)

*Trade-off Theory* pertama kali dikembangkan oleh Modigliani & Miller (1958), kemudian dikembangkan lebih lanjut oleh Scott (1977). Teori ini menyatakan bahwa perusahaan cenderung mencari struktur modal yang ideal

dengan menciptakan keseimbangan antara manfaat penggunaan utang, berupa *tax shield* dengan potensi risiko yang ditimbulkan, seperti kesulitan keuangan dan biaya kebangkrutan akibat penggunaan utang yang terlalu tinggi (Myers & Majluf, 1984).

Relevansi *Trade-off Theory* dalam penelitian ini terletak pada kondisi maskapai penerbangan yang umumnya memiliki tingkat utang dan kewajiban *leasing* pesawat yang tinggi untuk mempertahankan operasional. Dalam kondisi pandemi dan pemulihannya, beban tetap tersebut justru menggerogoti profitabilitas, terutama pada maskapai berskala besar (Budi Gautama Siregar et al., 2024).

### 2.3 Profitabilitas

Profitabilitas merujuk pada kemampuan suatu perusahaan dalam memperoleh keuntungan dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki selama menjalankan kegiatan operasional pada suatu periode tertentu. Tingkat profitabilitas mencerminkan efektivitas dan efisiensi manajemen dalam mengelola aset, modal, serta operasional perusahaan secara keseluruhan (Kasmir, 2019). Sementara itu, Brigham & Houston, (2019) menyatakan bahwa profitabilitas menggambarkan kinerja keuangan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Berdasarkan pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan menghasilkan laba melalui pengelolaan aset, modal, dan aktivitas operasional secara optimal sehingga mencerminkan keberhasilan dalam menjalankan perusahaan. Oleh karena itu, profitabilitas digunakan sebagai variabel dependen dalam penelitian ini karena keberhasilan perusahaan pada umumnya diukur dari kemampuannya memperoleh laba guna menjaga keberlangsungan usahanya.

Tingkat profitabilitas dapat diukur menggunakan beberapa rasio keuangan. Rasio yang umum digunakan antara lain: *Return On Assets* (ROA), mengukur seberapa efektif perusahaan menghasilkan laba bersih berdasarkan total aset yang dimiliki; *Return On Equity* (ROE), mengukur tingkat pengembalian yang diperoleh pemegang saham atas modal yang mereka investasikan. Berbeda dengan ROA, ROE dipengaruhi oleh struktur permodalan (*leverage*); *Net Profit Margin* (NPM), menunjukkan berapa persen dari setiap rupiah penjualan yang benar-benar menjadi laba bersih, setelah dikurangi seluruh biaya, bunga, dan pajak; dan *Gross Profit*

*Margin* (GPM), mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba kotor (sebelum memperhitungkan beban operasional, bunga, dan pajak) dari penjualan.

Penelitian ini menggunakan ROA sebagai proksi profitabilitas karena mencerminkan efisiensi penggunaan seluruh sumber daya perusahaan tanpa memandang struktur pendanaan, sehingga lebih dapat diperbandingkan antar perusahaan dengan struktur modal yang berbeda. Dibandingkan dengan ROE, yang sangat sensitif terhadap proporsi utang dalam struktur modal, ROA memberikan gambaran kinerja operasional yang lebih murni karena menggunakan total aset bukan ekuitas sebagai pembagi. *Financial leverage* yang tinggi dapat menggelembungkan nilai ROE tanpa benar-benar mencerminkan peningkatan efisiensi operasional, karena kenaikan aset yang dibiayai utang tidak selalu diikuti kenaikan ekuitas pemegang saham secara proporsional. Hal ini sangat relevan pada sub sektor *airlines & air transportation*, mengingat GIAA dan CMPP tercatat memiliki ekuitas negatif akibat akumulasi kerugian pasca-pandemi, sehingga ROE menjadi tidak bermakna untuk diperbandingkan, sementara ROA tetap dapat dihitung secara konsisten karena menggunakan total aset sebagai pembagi. Dibandingkan dengan NPM dan GPM yang hanya mengukur profitabilitas terhadap penjualan, ROA lebih komprehensif karena turut memperhitungkan efisiensi penggunaan aset hal yang relevan bagi industri penerbangan yang bersifat padat modal (*capital intensive*). Perhitungan laba pada penelitian ini menggunakan laba bersih setelah pajak (*net income*) sebagai pembilang ROA, bukan laba komprehensif lainnya (*other comprehensive income*), karena laba bersih setelah pajak secara konsisten dilaporkan pada laporan laba rugi seluruh perusahaan sampel dan sejalan dengan definisi ROA menurut Kasmir (2019), sedangkan pos laba komprehensif lain bersifat non-operasional dan tidak selalu tersedia secara konsisten pada setiap perusahaan dan tahun pengamatan.

Selain itu, secara konseptual, penghasilan komprehensif lain (*other comprehensive income/OCI*) memang bukan merupakan bagian dari laba bersih setelah pajak (*net income*), karena OCI mencakup pos-pos yang tidak diakui melalui laporan laba rugi, seperti selisih revaluasi aset tetap, keuntungan atau kerugian aktuarial atas program imbalan pasti, dan selisih kurs penjabaran laporan

keuangan. Berdasarkan PSAK 1 tentang Penyajian Laporan Keuangan, pos-pos tersebut disajikan secara terpisah pada laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain, kemudian diakumulasikan sebagai bagian dari ekuitas pada pos "penghasilan komprehensif lain" dalam laporan posisi keuangan (neraca), bukan sebagai bagian dari laba yang memengaruhi laba bersih setelah pajak perusahaan. Dengan demikian, penggunaan laba bersih setelah pajak sebagai pembilang ROA dalam penelitian ini sudah tepat, karena OCI secara substansi bukan mencerminkan kinerja laba operasional dan finansial perusahaan yang diukur melalui ROA, melainkan komponen ekuitas yang mencerminkan perubahan nilai wajar atas aset atau liabilitas tertentu.

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

#### 2.4 *Leverage*

*Leverage* merupakan salah satu rasio solvabilitas yang digunakan untuk menilai tingkat penggunaan utang sebagai sumber pembiayaan perusahaan dalam mendukung kepemilikan aset maupun kegiatan operasional. Tingkat *leverage* mencerminkan besarnya ketergantungan perusahaan terhadap dana yang berasal dari pihak eksternal sehingga dapat menggambarkan risiko keuangan yang harus ditanggung perusahaan. Menurut Kasmir, (2019), *leverage* menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajiban finansialnya, baik yang bersifat jangka pendek maupun jangka panjang. Semakin tinggi proporsi utang dibandingkan dengan modal sendiri, semakin besar pula beban bunga yang harus ditanggung perusahaan. Apabila penggunaan utang tersebut tidak dikelola secara optimal, peningkatan beban bunga dapat menekan laba yang dihasilkan perusahaan. (Haris et al., 2024).

*Leverage* dapat dibedakan menjadi *operating leverage* (penggunaan biaya operasional tetap), *financial leverage* (penggunaan utang dalam struktur modal), dan *combined leverage* (gabungan keduanya). Penelitian ini menggunakan *financial leverage* karena berkaitan langsung dengan profitabilitas melalui beban bunga dan mudah diukur dari laporan keuangan. Pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation*, penggunaan *financial leverage* menjadi semakin relevan mengingat

sebagian besar perusahaan memiliki kebutuhan pendanaan yang tinggi untuk pembelian maupun penyewaan (*leasing*) armada pesawat, sehingga lebih sensitif terhadap risiko yang ditimbulkan oleh penggunaan utang.

Pada penelitian ini menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER) sebagai proksi *leverage* karena paling langsung mencerminkan keseimbangan antara sumber pendanaan eksternal dan internal perusahaan (Kasmir, 2019). Dibandingkan dengan *Debt to Asset Ratio* (DAR) yang membandingkan total utang terhadap total aset, DER dinilai lebih relevan karena secara eksplisit menyoroti hubungan antara jumlah pinjaman kreditur dengan modal sendiri pemilik perusahaan (Amelia & Wijaya, 2023), sehingga lebih sensitif menangkap risiko terhadap pemegang saham. Hal ini penting pada sub sektor *airlines & air transportation*, mengingat nilai ekuitas yang sangat tertekan bahkan negatif pada GIAA dan CMPP, sehingga DER lebih sensitif menangkap risiko struktural tersebut dibandingkan DAR yang menggunakan total aset sebagai pembagi (Brigham & Houston, 2019).

Pemilihan DER juga konsisten dengan kerangka *Trade-off Theory*, di mana struktur modal dianggap optimal ketika nilai sekarang dari *tax shield* atas utang sebanding dengan biaya kesulitan keuangan yang ditimbulkannya. DER juga merupakan proksi *leverage* yang paling banyak digunakan pada penelitian terdahulu sejenis (Anisa & Febyansyah, 2024; Dasriyan Saputra & Ardiles, 2024; Sarah et al., 2025), yang menggunakan DER sebagai indikator *leverage* dalam menganalisis pengaruhnya terhadap profitabilitas perusahaan.

$$Leverage = \frac{\text{Total Liabilitas}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

## 2.5 Ukuran Perusahaan

Ukuran perusahaan merupakan indikator yang menggambarkan skala atau besar kecilnya suatu perusahaan, pengukurannya umumnya dilakukan dengan menggunakan total aset, total penjualan, maupun kapitalisasi pasar yang dimiliki perusahaan. Menurut Brigham & Houston, (2019), menjelaskan bahwa perusahaan yang berukuran besar umumnya memiliki peluang lebih luas terhadap berbagai sumber pendanaan, serta peluang yang tinggi untuk memperoleh pembiayaan, mampu beradaptasi dalam menghadapi perubahan kondisi ekonomi dibandingkan

perusahaan yang berukuran kecil. Meskipun demikian, pada industri penerbangan ukuran perusahaan yang besar tetap dapat mengalami penurunan profitabilitas akibat tingginya biaya operasional, biaya perawatan pesawat, kewajiban *leasing*, dan biaya tetap (*fixed cost*) lainnya. Dalam praktiknya, ukuran perusahaan umumnya diukur menggunakan beberapa indikator seperti total aset, total penjualan, kapitalisasi pasar, dan jumlah karyawan.

Penelitian ini menggunakan logaritma natural total aset ( $\ln$  Total Aset) sebagai proksi ukuran perusahaan karena dinilai mampu untuk meminimalkan fluktuasi ekstrem akibat perbedaan skala aset antar perusahaan (Arifin & Arif, 2024). Dibandingkan dengan Total Penjualan, Total Aset lebih tepat digunakan pada sub sektor *airlines & air transportation* karena industri penerbangan bersifat padat modal, di mana nilai armada pesawat dan hak guna aset sewa pesawat menjadi komponen dominan dalam total aset, sementara fluktuasi pendapatan lebih banyak dipengaruhi faktor eksternal jangka pendek seperti pemulihan trafik penumpang pasca-pandemi. Bentuk logaritma natural ( $\ln$ ) juga lebih tepat dibandingkan nilai absolut karena selisih skala aset antara GIAA (triliunan) dan HELI sangat besar, sehingga tanpa transformasi logaritma data akan sangat heteroskedastis dan berpotensi mendistorsi hasil regresi (Ghozali, H, 2021). Sementara itu, Kapitalisasi Pasar tidak dipilih karena nilainya dipengaruhi sentimen pasar yang fluktuatif, dan Jumlah Karyawan tidak dipilih karena datanya tidak konsisten dipublikasikan pada seluruh laporan tahunan emiten yang diteliti.

$$\text{Ukuran Perusahaan (Size)} = \ln(\text{Total Aset})$$

## 2.6 Pertumbuhan Penjualan

Pertumbuhan penjualan merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan perubahan nilai penjualan perusahaan dari satu periode ke periode berikutnya. Rasio ini mencerminkan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan sekaligus mempertahankan tingkat penjualannya sebagai salah satu ukuran keberhasilan pertumbuhan usaha. Menurut Kasmir, (2019), menyatakan bahwa pertumbuhan penjualan menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mempertahankan posisi ekonominya di tengah perkembangan ekonomi dan persaingan bisnis yang semakin kompetitif. Dengan demikian, pertumbuhan penjualan dapat dijadikan sebagai

indikator dalam mengevaluasi prospek perusahaan, efektivitas strategi pemasaran, serta peningkatan kinerja keuangan pada periode mendatang. Selain itu pertumbuhan penjualan berperan sebagai indikator daya saing, sinyal positif bagi investor, dasar proyeksi profitabilitas, serta indikator efisiensi operasional.

Pada industri penerbangan, pertumbuhan penjualan sangat bergantung pada pemulihan trafik penumpang setelah pandemi. Namun, Anisa & Febyansyah, (2024) menjelaskan bahwa peningkatan penjualan yang hanya dipengaruhi oleh kenaikan harga (*inflation-driven growth*) atau efek pemulihan (*rebound effect*) tanpa diikuti peningkatan volume penjualan secara riil berpotensi memberikan gambaran pertumbuhan yang kurang mencerminkan peningkatan kinerja operasional perusahaan. Fenomena tersebut menjadi relevan untuk *airlines & air transportation* selama periode pemulihan tahun 2022–2025.

Pertumbuhan penjualan diukur menggunakan rasio *sales growth*, yaitu rasio perubahan penjualan tahun berjalan terhadap tahun sebelumnya (*year-on-year growth*), sebagaimana digunakan oleh (Kasmir, 2019) dan diterapkan pada penelitian sejenis oleh (Dasriyan Saputra & Ardiles, 2024). Proksi ini dipilih dibandingkan *Compound Annual Growth Rate* (CAGR) karena CAGR mengasumsikan pertumbuhan yang konstan dan merata sepanjang periode pengamatan, sehingga kurang mampu menangkap fluktuasi tajam tahun-ke-tahun yang menjadi karakteristik utama sub sektor *airlines & air transportation* selama periode 2020–2025.

$$\text{Sales Growth} = \frac{(\text{Penjualan } t - \text{Penjualan } t - 1)}{\text{Penjualan } t - 1} \times 100\%$$

## 2.7 Operating profit margin

*Operating profit margin* (OPM) merupakan salah satu rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba operasional dari setiap penjualan yang diperoleh sebelum dikurangi beban bunga dan pajak. Rasio ini mencerminkan tingkat efisiensi perusahaan dalam menjalankan aktivitas operasional utamanya untuk memperoleh laba. Menurut Hermawan et al, (2022) *operating profit margin* menunjukkan proporsi laba operasi terhadap penjualan sehingga dapat digunakan untuk menilai efektivitas perusahaan dalam

mengendalikan biaya operasional. Dengan demikian, semakin tinggi nilai OPM menunjukkan semakin efisien perusahaan dalam mengelola aktivitas operasionalnya.

Pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation*, efisiensi operasional merupakan faktor yang sangat krusial karena struktur biaya maskapai didominasi oleh biaya operasional yang tinggi, khususnya bahan bakar penerbangan (avtur) yang dapat menyumbang sekitar 40% dari total biaya operasional; volatilitas harga avtur dan nilai tukar secara langsung memengaruhi besarnya laba operasi yang dapat dihasilkan dari setiap rupiah pendapatan.

Penelitian ini menggunakan *operating profit margin* (OPM) sebagai proksi efisiensi operasional karena mampu menggambarkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aktivitas operasional utama sebelum dipengaruhi oleh keputusan pendanaan maupun beban pajak. Dibandingkan dengan *Gross Profit Margin* (GPM), OPM dinilai lebih representatif karena memperhitungkan seluruh beban operasional perusahaan, sedangkan GPM hanya mengukur laba kotor terhadap penjualan. Sementara itu, *Net Profit Margin* (NPM) tidak dipilih karena telah memperhitungkan beban bunga dan pajak, sehingga berpotensi menimbulkan tumpang tindih secara konseptual dengan variabel *leverage* (DER) yang juga digunakan dalam penelitian ini (Kasmir, 2019) dan juga didukung oleh penelitian (Ardila & Lubis, 2024) serta (Putra et al., 2025) yang menggunakan *operating profit margin* sebagai indikator efisiensi operasional dalam menganalisis pengaruhnya terhadap profitabilitas perusahaan.

$$OPM = \frac{\text{Laba Usaha/Operasi}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

## 2.8 Hipotesis

### 2.8.1 Pengaruh Leverage terhadap Profitabilitas

Berdasarkan *Trade-off Theory*, penggunaan utang yang melampaui titik optimalnya menekan profitabilitas melalui beban bunga dan kewajiban *leasing* yang menyusutkan laba. Pada maskapai penerbangan, tingginya *leverage* akibat pendanaan darurat selama pandemi dan beban *leasing* pesawat menjadi hambatan utama pemulihan profitabilitas. Temuan (Anisa & Febyansyah, 2024; Nainggolan

et al., 2022) mendukung pengaruh negatif *leverage* terhadap profitabilitas. Perlu dicatat bahwa pada sub sektor transportasi secara umum, (Sarah et al., 2025) berpendapat bahwa DER tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA periode 2020–2023; perbedaan hasil ini menjadi salah satu celah yang ingin diuji ulang secara lebih spesifik pada sub sektor *airlines & air transportation*, yang memiliki eksposur utang dan sewa pesawat dalam valuta asing yang jauh lebih ekstrem dibandingkan sub sektor transportasi secara umum.

**H1: *Leverage* berpengaruh negatif signifikan terhadap Profitabilitas (ROA) pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020–2025.**

#### 2.8.2 Pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas

Dari perspektif *Signaling Theory*, ukuran perusahaan besar merupakan sinyal positif. Namun, fenomena pada sub sektor *airlines & air transportation* menunjukkan maskapai besar justru menghadapi beban tetap operasional yang lebih besar (*leasing*, perawatan, dan gaji kru) sehingga menekan profitabilitas, sementara maskapai kecil lebih lincah menyesuaikan skala operasinya. Hasil empiris masih beragam: (Daulay & Fitra, 2025; Fajar et al., 2025) menemukan pengaruh positif, sedangkan (Anisa & Febyansyah, 2024; Yanah & Sutrisna, 2023) menemukan tidak signifikan. Temuan paling relevan berasal dari (F. M. Putri & Rajagukguk, 2025) pada emiten transportasi BEI periode 2019–2024, yang membuktikan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA, dengan PT Garuda Indonesia (GIAA) dikutip langsung sebagai contoh empiris perusahaan berukuran besar dan telah lama tercatat di bursa yang justru mengalami ROA negatif akibat struktur biaya yang kaku dan ketidakmampuan beradaptasi. Mengacu pada fenomena nyata pada industri penerbangan tersebut, hipotesis dirumuskan negatif.

**H2: Ukuran Perusahaan berpengaruh negatif signifikan terhadap Profitabilitas (ROA) pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020–2025.**

### 2.8.3 Pengaruh Pertumbuhan Penjualan terhadap Profitabilitas

Berdasarkan *Signaling Theory*, pertumbuhan penjualan yang tinggi menjadi sinyal positif atas kemampuan memperluas pasar sehingga diharapkan meningkatkan profitabilitas. Namun, pada industri penerbangan yang memiliki biaya operasional tinggi, peningkatan penjualan tidak selalu diikuti peningkatan laba karena kenaikan pendapatan dapat tergerus oleh tingginya biaya operasional, terutama beban bahan bakar avtur. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa pertumbuhan penjualan tidak selalu diikuti oleh peningkatan profitabilitas perusahaan. Temuan tersebut didukung oleh penelitian (Anisa & Febyansyah, 2024; M. D. Putri et al., 2026) yang menyimpulkan bahwa pertumbuhan penjualan tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap profitabilitas. Namun, hasil yang berbeda dikemukakan oleh (Daulay & Fitra, 2025) yang menemukan bahwa pertumbuhan penjualan berpengaruh positif signifikan terhadap profitabilitas. Adanya perbedaan dari hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat inkonsistensi sehingga perlu dilakukan pengujian kembali pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* periode 2020–2025. Berdasarkan fenomena dan inkonsistensi hasil penelitian tersebut, hipotesis dirumuskan negatif.

**H3: Pertumbuhan Penjualan (SG) berpengaruh negatif signifikan terhadap Profitabilitas (ROA) pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020–2025.**

### 2.8.4 Pengaruh Operating profit margin terhadap Profitabilitas

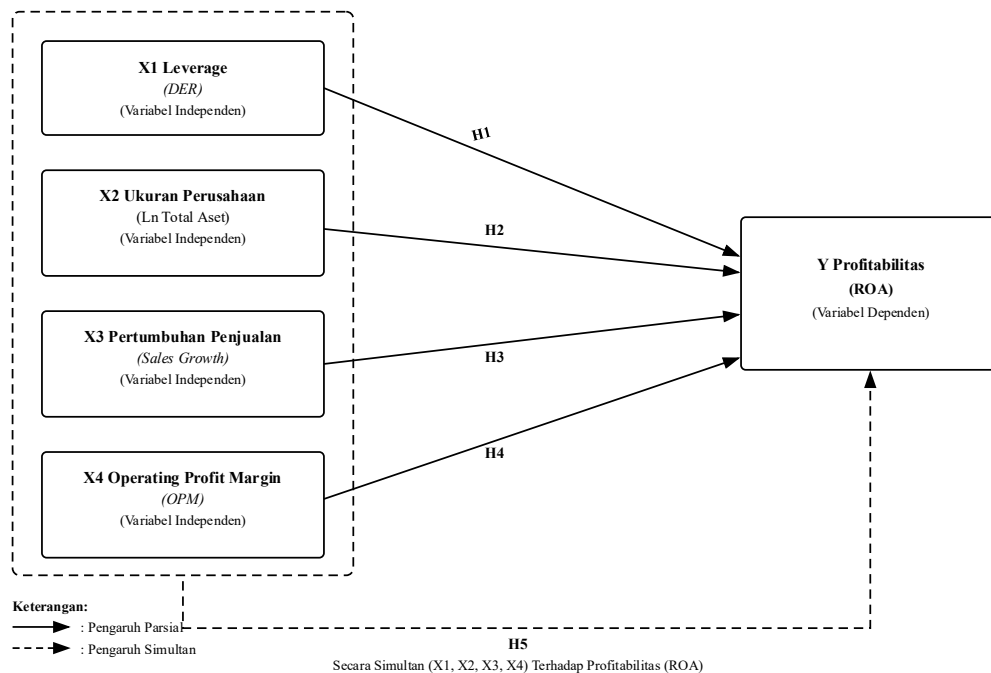
*Operating profit margin* secara konseptual sangat berdekatan dengan profitabilitas karena keduanya mengukur kemampuan menghasilkan laba; OPM dari sisi pendapatan dan ROA dari sisi aset. Semakin tinggi efisiensi operasional yang tercermin pada OPM, semakin besar laba operasi yang tersedia untuk dikonversi menjadi laba bersih, sehingga meningkatkan ROA. Menurut (Putra et al., 2025; Yanah & Sutrisna, 2023) menunjukkan bahwa OPM berpengaruh positif dan signifikan terhadap profitabilitas. Oleh karena itu, hipotesis dirumuskan positif.

**H4 : Operating profit margin (OPM) berpengaruh positif signifikan terhadap Profitabilitas (ROA) pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020–2025.**

**H5 : *Leverage, Ukuran Perusahaan, Pertumbuhan Penjualan, dan Operating profit margin* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas (ROA) pada perusahaan sub sektor *airlines & air transportation* yang terdaftar di BEI periode 2020–2025.**

## 2.9 Kerangka Berpikir

Kerangka pemikiran merupakan gambaran konseptual yang menjelaskan hubungan logis antarvariabel dalam penelitian berdasarkan teori dan hasil penelitian terdahulu yang relevan. Penyusunan kerangka pemikiran bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai alur berpikir peneliti dalam menghubungkan permasalahan penelitian dengan landasan teori serta hubungan antarvariabel yang akan diuji secara empiris. Dengan demikian, kerangka pemikiran menjadi acuan dalam merumuskan hipotesis penelitian. Berdasarkan uraian tersebut, kerangka pemikiran penelitian ini disajikan pada gambar berikut:



Gambar 2.9.1 Kerangka Berpikir