

**THE EFFECT OF BI RATE, INFLATION, AND USD EXCHANGE RATE ON
THE PROFITABILITY OF TRANSPORTATION SECTOR COMPANIES LISTED
ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE FOR THE 2021–2025 PERIOD**

**PENGARUH BI RATE, INFLASI DAN NILAI TUKAR USD TERHADAP
PROFITABILITAS PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG
TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2021–2025**

Tabita Theresia Panjaitan¹, Puput Tri Komalasari²

Magister Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Airlangga, Surabaya,
Indonesia^{1,2}

tabita.theresia.panjaitan-2024@feb.unair.ac.id¹

ABSTRACT

This study analyzes the effects of BI Rate, inflation, and the USD/IDR exchange rate on the profitability (ROA) of transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange for 2021–2025. Using multiple linear regression on 58 companies (290 observations) estimated via Jamovi, results show: (1) BI Rate has no significant effect on ROA ($\beta=0.470$; $p=0.693$); (2) inflation has a significant positive effect on ROA ($\beta=1.741$; $p=0.031$); (3) exchange rate has no significant effect on ROA ($\beta=0.001$; $p=0.739$). The ANOVA test confirms inflation as the only individually significant predictor ($F=4.695$; $p=0.031$). The low R^2 (2.14%) indicates the dominance of firm-specific factors over macroeconomic variables in determining transportation sector profitability.

Keywords: BI Rate, inflation, exchange rate, profitability, ROA, transportation sector

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis pengaruh BI Rate, inflasi, dan nilai tukar USD/IDR terhadap profitabilitas (ROA) perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021–2025. Penelitian menggunakan metode regresi linear berganda dengan sampel 58 perusahaan (290 observasi) dan perangkat lunak Jamovi. Hasil uji parsial menunjukkan: (1) BI Rate tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA ($\beta=0,470$; $p=0,693$); (2) inflasi berpengaruh positif signifikan terhadap ROA ($\beta=1,741$; $p=0,031$); (3) nilai tukar tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA ($\beta=0,001$; $p=0,739$). Secara simultan, inflasi berpengaruh signifikan terhadap ROA melalui uji ANOVA ($F=4,695$; $p=0,031$), sementara BI Rate dan nilai tukar tidak signifikan. Koefisien determinasi (R^2) sebesar 2,14% mengindikasikan bahwa variabel makroekonomi memiliki daya jelaskan sangat terbatas terhadap profitabilitas sektor transportasi, dan faktor spesifik perusahaan jauh lebih dominan.

Kata kunci: BI Rate, inflasi, nilai tukar, profitabilitas, ROA, sektor transportasi

PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi global dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan tingkat ketidakpastian yang semakin tinggi akibat terjadinya berbagai guncangan ekonomi dan geopolitik secara bersamaan. Setelah dunia mulai memasuki fase pemulihan pascapandemi COVID-19 pada tahun 2021, stabilitas perekonomian global kembali menghadapi tantangan akibat konflik Rusia–Ukraina, terganggunya rantai pasok internasional, lonjakan harga energi dan pangan, serta pengetatan kebijakan moneter yang

dilakukan secara serempak oleh berbagai bank sentral dunia [1,2].

Sebagai negara berkembang dengan sistem perekonomian terbuka, Indonesia mengalami perubahan kondisi makroekonomi yang signifikan selama periode 2021–2025. BI Rate meningkat dari 3,50% (2021) menjadi 6,25% (2024), inflasi mencapai 5,51% pada 2022, dan nilai tukar rupiah tertekan hingga kisaran Rp16.500/USD pada 2024 [3,4,5]. Ketiga indikator tersebut mencerminkan risiko ekonomi yang berpotensi memengaruhi kinerja keuangan perusahaan.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang paling sensitif terhadap perubahan makroekonomi. Sebagai industri padat modal (*capital intensive*), sektor ini memiliki kebutuhan investasi aset tetap yang besar, menggunakan pembiayaan eksternal dalam jumlah tinggi, serta bergantung pada komponen operasional yang mengacu pada harga internasional dan berdenominasi dolar AS seperti avtur, bahan bakar kapal, suku cadang, dan pembayaran leasing [2]. Dalam perspektif teori Monetary Transmission Mechanism [11], Cost-Push Inflation [6], dan Purchasing Power Parity [7], perubahan BI Rate, inflasi, dan nilai tukar akan memengaruhi biaya modal, biaya operasional, serta daya saing perusahaan.

Hasil penelitian terdahulu mengenai pengaruh variabel makroekonomi terhadap profitabilitas masih menunjukkan inkonsistensi. Pada variabel BI Rate, Almira & Wiagustini [8] dan Fadila et al. [3] menemukan pengaruh negatif signifikan, sementara Ramadhan [4] menemukan pengaruh tidak signifikan. Pada variabel inflasi, Firmansyah et al. [6] menemukan pengaruh negatif, sedangkan studi lain menunjukkan hubungan tidak signifikan. Inkonsistensi serupa ditemukan pada variabel nilai tukar [5,9]. Selain itu, sebagian besar penelitian berfokus pada sektor perbankan dan manufaktur, sehingga kajian spesifik terhadap sektor transportasi masih terbatas.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh BI Rate, inflasi, dan nilai tukar USD secara parsial dan simultan terhadap profitabilitas (ROA) perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.

Rumusan masalah penelitian ini: (1) Apakah BI Rate berpengaruh signifikan terhadap ROA perusahaan

transportasi di BEI 2021–2025? (2) Apakah inflasi berpengaruh signifikan terhadap ROA? (3) Apakah nilai tukar USD berpengaruh signifikan terhadap ROA? (4) Apakah BI Rate, inflasi, dan nilai tukar secara simultan berpengaruh signifikan terhadap ROA? Tujuan penelitian adalah menganalisis dan menguji secara empiris keempat pertanyaan tersebut.

Landasan Teori

Teori Transmisi Kebijakan Moneter. BI Rate secara resmi disebut BI 7-Day Reverse Repo Rate sejak 2016 yang bekerja melalui saluran suku bunga, kredit, harga aset, dan nilai tukar [10]. Kenaikan BI Rate meningkatkan cost of fund dan beban bunga perusahaan dengan rasio leverage tinggi, sekaligus menekan permintaan transportasi melalui penurunan daya beli [11,12,13].

Teori Inflasi. Inflasi meningkatkan harga input produksi (bahan bakar, suku cadang, upah) yang menekan margin keuntungan melalui jalur biaya (*cost-push*). Melalui jalur permintaan, inflasi menggerus daya beli sehingga mengurangi frekuensi perjalanan [14,15]. Namun, Perry [16] dan Athanasoglou et al. [17] menemukan bahwa perusahaan yang mengantisipasi inflasi (*anticipated inflation*) dapat menyesuaikan harga sehingga profitabilitas tetap terjaga.

Teori Nilai Tukar (PPP). Teori Purchasing Power Parity [18,7] menjelaskan bahwa depresiasi mata uang memengaruhi harga relatif antarnegara. Sektor transportasi Indonesia memiliki eksposur asimetris: biaya operasional (avtur, leasing, MRO) berdenominasi dolar, sementara pendapatan berdenominasi rupiah. Fenomena currency mismatch ini menjadikan depresiasi rupiah sebagai ancaman langsung terhadap profitabilitas [19,20].

Teori Profitabilitas. ROA (Laba Bersih / Total Aset × 100%) dipilih sebagai proksi profitabilitas karena mencerminkan efisiensi penggunaan seluruh aset tanpa dipengaruhi struktur modal [21,22,23].

Penelitian Terdahulu

Ringkasan penelitian terdahulu yang relevan dengan topik ini disajikan pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Ringkasan Penelitian Terdahulu

No	Peneliti (Tahun)	Variabel	Hasil Utama
1	Rahayu & Haryanto (2020)	BI Rate, Inflasi → ROA (Bank)	Keduanya negatif signifikan
2	Nugraha & Fauziah (2021)	Inflasi, Kurs → ROA (Bank)	Keduanya negatif signifikan
3	Putri & Rofiq (2023)	Inflasi, BI Rate → ROA (Bank Syariah)	Inflasi tdk signifikan; BI Rate negatif
4	Kurniawan (2022)	BI Rate, Inflasi, Kurs → ROA (Bank)	Simultan signifikan; BI Rate dominan
5	Sudiyatno & Suroso (2021)	BI Rate, Kurs → ROA (Manufaktur)	Keduanya negatif signifikan
6	Fitriyani & Oktaviani (2022)	Suku Bunga, Kurs → Profit. (Transportasi)	Keduanya negatif; R ² =0,391
7	Lestari & Widodo (2023)	Kurs → ROA (Transportasi)	Kurs negatif signifikan

Sumber: Diolah dari berbagai penelitian terdahulu (2020–2023)

Berdasarkan tinjauan pustaka dan penelitian terdahulu, hipotesis yang dirumuskan adalah sebagai berikut:

H1: BI Rate berpengaruh negatif signifikan terhadap ROA.

H2: Inflasi berpengaruh negatif signifikan terhadap ROA.

H3: Nilai tukar USD berpengaruh negatif signifikan terhadap ROA.

H4: BI Rate, inflasi, dan nilai tukar secara simultan berpengaruh signifikan terhadap ROA.

$$\text{Model: ROA} = \beta_0 + \beta_1 \text{BI Rate} + \beta_2 \text{Inflasi} + \beta_3 \text{Nilai Tukar} + \varepsilon$$

METODE PENELITIAN

Populasi dan Sampel

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif kausal-komparatif. Populasi penelitian mencakup 68 perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI (IDXIC kode 20). Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling dengan kriteria: (1) terdaftar

secara konsisten selama periode 2021–2025, (2) menyediakan laporan keuangan audited yang lengkap, (3) tidak mengalami suspensi perdagangan, dan (4) ROA tidak menunjukkan outlier ekstrem ($>3\sigma$). Berdasarkan kriteria tersebut, diperoleh sampel akhir sebanyak 58 perusahaan dengan total 290 observasi (58×5 tahun), mewakili 85,3% populasi.

Variabel dan Pengukuran

Variabel dan pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini disajikan pada Tabel 2 berikut.

Tabel 2. Variabel dan Pengukuran

Variabel	Definisi	Pengukuran	Skala
BI Rate (X1)	Suku bunga kebijakan BI	Rata-rata 12 data bulanan BI 7-Day RRR/tahun (%)	Rasio
Inflasi (X2)	Kenaikan harga umum (CPI)	Rata-rata inflasi tahunan BPS (%)	Rasio

Variabel	Definisi	Pengukuran	Skala
Nilai Tukar (X3)	Kurs JISDOR USD/IDR	Rata-rata 12 JISDOR bulanan/tahun (IDR)	Rasio
ROA (Y)	Profitabilitas	(Laba Bersih / Total Aset) $\times 100\%$	Rasio

Sumber: Diolah oleh peneliti (2026)

Teknik Analisis

Analisis data dilakukan menggunakan metode regresi linear berganda dengan perangkat lunak Jamovi versi 2.7. Tahapan analisis meliputi: (1) statistik deskriptif untuk menggambarkan karakteristik data; (2)

uji asumsi klasik yang mencakup uji normalitas (Shapiro-Wilk), uji multikolinearitas (Variance Inflation Factor/VIF), dan analisis residual plot; (3) regresi linear berganda untuk mengestimasi koefisien model; (4) uji hipotesis parsial (uji t) dan simultan (uji F melalui ANOVA); serta (5) koefisien determinasi (R^2) untuk mengukur daya jelaskan model. Tingkat signifikansi yang digunakan adalah $\alpha = 5\%$.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif keempat variabel penelitian berdasarkan output Jamovi disajikan pada Tabel 3 berikut.

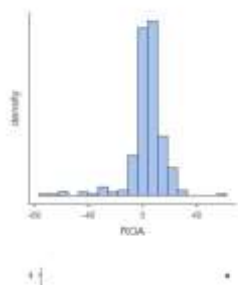
Tabel 3. Statistik Deskriptif

Statistik	ROA (%)	BI Rate (%)	Inflasi (%)	Nilai Tukar (IDR)
N	290	290	290	290
Mean	3,49	4,94	2,73	15.343
Median	4,02	5,27	2,30	15.249
Standard Deviation	13,2	1,01	1,04	760
Minimum	-76,1	3,52	1,56	14.306
Maximum	55,7	6,10	4,21	16.478
Skewness	-2,19	-0,280	0,334	0,159
Kurtosis	10,8	-1,62	-1,61	-1,22

Sumber: Output Jamovi (2026)

Variabel dependen ROA menunjukkan rata-rata sebesar 3,49% dengan standar deviasi 13,2%. Besarnya standar deviasi yang melebihi rata-rata mengindikasikan heterogenitas profitabilitas yang sangat tinggi antarperusahaan dalam sektor transportasi. Nilai minimum ROA sebesar -76,1% dan maksimum 55,7% memperkuat adanya variasi kinerja keuangan yang ekstrem. Skewness negatif (-2,19) menunjukkan distribusi menceng ke kiri (left-skewed), sementara kurtosis yang tinggi (10,8) menandakan distribusi leptokurtic dengan ekor yang berat (heavy tails), mengonfirmasi keberadaan observasi dengan ROA sangat negatif.

Variabel BI Rate memiliki rata-rata 4,94% dengan standar deviasi 1,01%, menunjukkan bahwa suku bunga kebijakan relatif stabil selama periode pengamatan meskipun terdapat siklus kenaikan dari 3,52% hingga 6,10%. Inflasi rata-rata 2,73% dengan standar deviasi 1,04%, mencerminkan fluktuasi moderat antara 1,56% dan 4,21%. Nilai tukar menunjukkan rata-rata Rp15.343/USD dengan standar deviasi Rp760, bergerak dalam kisaran Rp14.306–Rp16.478, menggambarkan tekanan depresiasi rupiah yang konsisten selama periode 2021–2025.

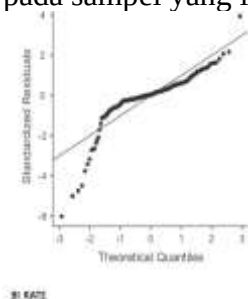


Gambar 1. Histogram Distribusi ROA (Output Jamovi)

Uji Asumsi Klasik

Normalitas. Uji normalitas dilakukan menggunakan Shapiro-Wilk Test. Hasil menunjukkan bahwa seluruh variabel memiliki $p\text{-value} < 0,001$, yang berarti distribusi data secara statistik tidak normal. Pada ROA, Shapiro-Wilk $W = 0,776$ ($p < 0,001$); BI Rate $W = 0,818$ ($p < 0,001$); Inflasi $W = 0,812$ ($p < 0,001$); dan Nilai Tukar $W = 0,888$ ($p < 0,001$). Pelanggaran asumsi normalitas ini terutama terlihat dari distribusi ROA yang menunjukkan skewness negatif dan kurtosis tinggi.

Meskipun demikian, berdasarkan Central Limit Theorem, pada sampel besar ($N = 290$) estimator regresi tetap bersifat konsisten dan mendekati distribusi normal secara asimptotik. Dengan demikian, pelanggaran normalitas ini tidak menginvalidasi hasil estimasi, namun dicatat sebagai keterbatasan yang berpotensi memengaruhi keandalan uji signifikansi pada sampel yang lebih kecil.



Gambar 2. Q-Q Plot Standardized Residuals ROA (Output Jamovi)

Multikolinearitas. Uji multikolinearitas dilakukan menggunakan Variance Inflation Factor (VIF). Hasil pengujian disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4. Hasil Uji Multikolinearitas (VIF)

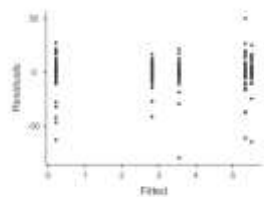
Variabel	VIF	Tolerance	Keputusan
BI Rate	2,42	0,413	Tidak ada multikolinearitas
Inflasi	1,16	0,866	Tidak ada multikolinearitas
Nilai Tukar	2,51	0,399	Tidak ada multikolinearitas

Sumber: Output Jamovi (2026)

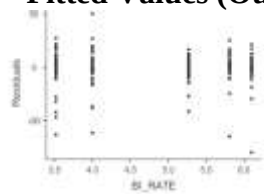
Seluruh variabel independen memiliki nilai VIF di bawah 10 dan Tolerance di atas 0,1, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat masalah multikolinearitas yang serius dalam model regresi. VIF tertinggi dimiliki oleh Nilai Tukar (2,51) dan BI Rate (2,42), yang secara ekonomi wajar mengingat kedua variabel tersebut saling terkait melalui mekanisme transmisi kebijakan moneter. Namun demikian, nilai VIF tersebut masih jauh di bawah ambang batas kritis ($VIF > 10$), sehingga estimasi koefisien regresi tetap dapat diandalkan.

Analisis Residual Plot. Analisis residual plot dilakukan untuk mengevaluasi asumsi homoskedastisitas dan linearitas model. Residual plot dari output Jamovi menunjukkan sebaran residual terhadap nilai prediksi (fitted values) yang membentuk pola vertikal pada beberapa nilai, disebabkan oleh sifat variabel makroekonomi yang bersifat *time-invariant within year* di mana seluruh perusahaan dalam tahun yang sama memiliki nilai BI Rate, inflasi, dan nilai tukar yang identik. Meskipun demikian, sebaran residual secara umum tidak menunjukkan pola sistematis yang mengindikasikan

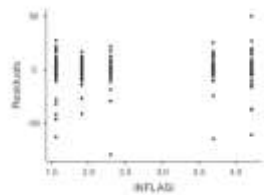
pelanggaran asumsi linearitas secara serius.



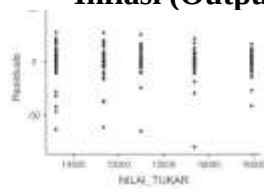
Gambar 3. Residual Plot terhadap Fitted Values (Output Jamovi)



Gambar 4. Residual Plot terhadap BI Rate (Output Jamovi)



Gambar 5. Residual Plot terhadap Inflasi (Output Jamovi)



References

[1] The jamovi project (2022). jamovi (Version 2.7) [Computer software]. Retrieved from <https://www.jamovi.org>

[2] G. Core Team (2015). R: A language and environment for statistical computing. Version 4.0.3 (Computer software). Retrieved from <https://www.R-project.org/>

Gambar 6. Residual Plot terhadap Nilai Tukar (Output Jamovi)

Hasil Regresi Linear Berganda

Model Fit. Hasil estimasi model regresi linear berganda disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5. Model Fit Measures

Model	R	R ²	Adjusted R ²
1	0,146	0,0214	0,0112

Sumber: Output Jamovi (2026)

Nilai R sebesar 0,146 menunjukkan korelasi yang sangat lemah antara variabel independen secara bersama-sama dengan ROA. Koefisien determinasi (R²) sebesar 0,0214 atau 2,14% mengindikasikan bahwa variasi ROA yang dapat dijelaskan oleh BI Rate, inflasi, dan nilai tukar secara bersama-sama hanya sebesar 2,14%, sedangkan 97,86% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain di luar model. Adjusted R² sebesar 1,12% yang lebih rendah dari R² menunjukkan bahwa penambahan variabel independen tidak memberikan kontribusi substansial terhadap peningkatan daya jelaskan model.

Rendahnya R² ini merupakan temuan penting yang mengindikasikan bahwa faktor-faktor spesifik perusahaan seperti efisiensi operasional, strategi manajemen, struktur modal, skala ekonomi, dan komposisi pendapatan jauh lebih dominan dalam menentukan profitabilitas sektor transportasi dibandingkan variabel makroekonomi.

Uji ANOVA (Uji F). Hasil uji ANOVA dengan Type 3 Sum of Squares disajikan pada Tabel 6.

Tabel 6. Omnibus ANOVA Test

Sumber	Sum of Squares	df	Mean Square	F	p
BI Rate	27,1	1	27,1	0,157	0,693
Inflasi	812,7	1	812,7	4,695	0,031
Nilai Tukar	19,3	1	19,3	0,112	0,739
Residuals	49.508,9	286	173,1		

Sumber: Output Jamovi (2026). Catatan: Type 3 Sum of Squares

Hasil uji ANOVA dengan Type 3 Sum of Squares menunjukkan bahwa

secara individual hanya variabel inflasi yang memiliki kontribusi signifikan

terhadap model ($F = 4,695$; $p = 0,031 < 0,05$). Variabel BI Rate ($F = 0,157$; $p = 0,693$) dan Nilai Tukar ($F = 0,112$; $p = 0,739$) tidak menunjukkan kontribusi signifikan. Total Sum of Squares residual yang sangat besar (49.508,9) dibandingkan dengan Sum of Squares masing-masing prediktor memperkuat

temuan bahwa variabel makroekonomi memiliki kemampuan prediktif yang sangat terbatas terhadap ROA.

Koefisien Regresi

Hasil koefisien regresi disajikan pada Tabel 7 berikut.

Tabel 7. Koefisien Regresi

Prediktor	B	SE	β (Std.)	t	p	95% CI
(Intercept)	-11,861	21,472	–	-0,552	0,581	[-54,12; 30,40]
BI Rate	0,470	1,189	0,036	0,396	0,693	[-1,87; 2,81]
Inflasi	1,741	0,804	0,136	2,167	0,031*	[0,16; 3,32]
Nilai Tukar	$5,39 \times 10^{-4}$	0,002	0,031	0,334	0,739	[-0,003; 0,004]

Sumber: Output Jamovi (2026). Catatan: *signifikan pada $\alpha = 5\%$

Persamaan regresi yang dihasilkan adalah: $ROA = -11,861 + 0,470 \text{ BI Rate} + 1,741 \text{ Inflasi} + 0,000539 \text{ Nilai Tukar} + \varepsilon$. Interpretasi koefisien: setiap kenaikan 1% inflasi diasosiasikan dengan peningkatan ROA sebesar 1,741 poin persentase, dengan asumsi variabel lain konstan. Koefisien terstandarisasi (β) menunjukkan bahwa inflasi memiliki efek relatif terbesar ($\beta = 0,136$), diikuti BI Rate ($\beta = 0,036$) dan Nilai Tukar ($\beta = 0,031$), meskipun dua variabel terakhir tidak signifikan secara statistik.

Confidence interval 95% untuk koefisien BI Rate (-1,87 hingga 2,81) dan Nilai Tukar (-0,003 hingga 0,004) memuat nilai nol, mengonfirmasi ketidaksignifikanan kedua variabel. Sebaliknya, confidence interval inflasi (0,16 hingga 3,32) sepenuhnya positif, mendukung kesimpulan bahwa inflasi memiliki pengaruh positif signifikan terhadap ROA.

Pengujian Hipotesis

Ringkasan hasil pengujian hipotesis disajikan pada Tabel 8 berikut.

Tabel 8. Ringkasan Hasil Pengujian Hipotesis

Hipotesis	Variabel	B	p-value	Keputusan
H1	BI Rate $\rightarrow$ ROA	+0,470	0,693	Ditolak (tidak signifikan)
H2	Inflasi $\rightarrow$ ROA	+1,741	0,031*	Ditolak (arah positif $\neq$ hipotesis negatif)
H3	Nilai Tukar $\rightarrow$ ROA	+0,001	0,739	Ditolak (tidak signifikan)
H4	Simultan (ANOVA)	–	–	Ditolak (hanya inflasi signifikan)

Sumber: Output Jamovi (2026). Catatan: *signifikan pada $\alpha = 5\%$

H1: BI Rate berpengaruh negatif signifikan terhadap ROA — Ditolak. Koefisien BI Rate sebesar +0,470 dengan p-value 0,693 ($> 0,05$) menunjukkan bahwa BI Rate tidak

berpengaruh signifikan terhadap ROA. Selain tidak signifikan, arah koefisien juga berlawanan dengan hipotesis (positif, bukan negatif).

H2: Inflasi berpengaruh negatif signifikan terhadap ROA — Ditolak (arah berlawanan). Inflasi berpengaruh signifikan terhadap ROA ($p = 0,031 < 0,05$), namun arah pengaruhnya positif ($\beta = +1,741$), berlawanan dengan hipotesis yang memprediksi arah negatif. Temuan ini kontraintuitif tetapi dapat dijelaskan secara teoretis.

H3: Nilai tukar berpengaruh negatif signifikan terhadap ROA — Ditolak. Koefisien nilai tukar sebesar $+0,000539$ dengan $p\text{-value } 0,739 (> 0,05)$ menunjukkan bahwa nilai tukar tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA.

H4: Secara simultan berpengaruh signifikan - Ditolak. Berdasarkan hasil ANOVA per variabel (Type 3 SS), hanya inflasi yang secara individual berkontribusi signifikan terhadap model. Model secara keseluruhan memiliki R^2 yang sangat rendah (2,14%), mengindikasikan bahwa ketiga variabel makroekonomi secara bersama-sama tidak memiliki daya jelaskan yang memadai terhadap ROA. Meskipun inflasi signifikan secara parsial, kontribusi gabungan seluruh prediktor terhadap variasi ROA sangat minimal.

Pembahasan

Pengaruh BI Rate terhadap ROA (H1 Ditolak)

BI Rate tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA perusahaan sektor transportasi, bertentangan dengan prediksi teori transmisi kebijakan moneter. Terdapat beberapa penjelasan atas temuan ini. Pertama, perusahaan transportasi berskala besar umumnya memiliki akses terhadap sumber pembiayaan alternatif di luar sistem perbankan domestik, seperti penerbitan obligasi korporasi, pembiayaan dari lembaga keuangan internasional, dan kredit sindikasi, sehingga sensitivitas terhadap perubahan BI Rate menjadi

lebih rendah. Kedua, penggunaan instrumen lindung nilai suku bunga (interest rate swap) oleh sebagian emiten besar memungkinkan mereka memitigasi dampak fluktuasi BI Rate terhadap beban bunga.

Ketiga, dalam konteks spesifik periode 2021–2025, kenaikan BI Rate yang terjadi secara bertahap bertepatan dengan fase pemulihan permintaan transportasi pascapandemi COVID-19. Peningkatan volume penumpang dan barang yang signifikan selama periode tersebut mengompensasi kenaikan biaya modal, sehingga dampak bersih BI Rate terhadap profitabilitas menjadi tidak signifikan. Temuan ini konsisten dengan Ramadhan [4] dan Putri & Rofiq [24] yang menemukan pengaruh tidak signifikan pada sektor non-perbankan, sekaligus mengonfirmasi bahwa jalur transmisi suku bunga ke profitabilitas lebih kuat pada sektor perbankan dibandingkan sektor riil.

Pengaruh Inflasi terhadap ROA (H2 Ditolak - Arah Positif)

Inflasi berpengaruh positif signifikan terhadap ROA temuan yang kontraintuitif namun dapat dijelaskan secara teoretis. Pertama, perusahaan transportasi di Indonesia berhasil menerapkan mekanisme fuel surcharge dan penyesuaian tarif otomatis yang memungkinkan cost pass-through berjalan efektif. Dalam kondisi inflasi moderat, kenaikan biaya operasional dapat dibebankan kepada konsumen melalui kenaikan tarif, dan karena jasa transportasi bersifat kebutuhan primer (derived demand), elastisitas harga permintaan relatif rendah.

Kedua, periode inflasi tinggi pada 2022 (4,21% dalam dataset) bertepatan dengan fenomena pent-up demand pascapandemi yang memberikan pricing power kuat kepada perusahaan transportasi. Lonjakan permintaan

perjalanan dan pengiriman barang memungkinkan perusahaan menetapkan harga premium. Ketiga, inflasi moderat umumnya berkorelasi positif dengan pertumbuhan ekonomi, yang meningkatkan volume angkutan barang dan penumpang. Temuan ini sejalan dengan teori anticipated inflation dari Perry [16] dan Athanasoglou et al. [17], yang menyatakan bahwa perusahaan yang mampu mengantisipasi inflasi dapat menyesuaikan strategi harga sehingga profitabilitas tetap terjaga bahkan meningkat.

Pengaruh Nilai Tukar terhadap ROA (H3 Ditolak)

Nilai tukar tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA meskipun sektor transportasi memiliki eksposur USD yang tinggi. Terdapat beberapa penjelasan yang relevan. Pertama, heterogenitas eksposur valuta asing antarsubsektor sangat besar: subsektor penerbangan sangat terekspos terhadap fluktuasi kurs melalui biaya avtur dan leasing pesawat, sementara subsektor transportasi darat memiliki eksposur yang relatif rendah. Dalam analisis agregat, efek berlawanan antarsubsektor ini saling meniadakan sehingga secara keseluruhan menjadi tidak signifikan.

Kedua, strategi natural hedging yang diterapkan oleh perusahaan transportasi besar misalnya dengan memperoleh pendapatan ekspor atau mengelola aset dalam denominasi USD efektif memitigasi risiko nilai tukar. Ketiga, program stabilisasi nilai tukar oleh Bank Indonesia melalui intervensi pasar valas dan kebijakan triple intervention turut meredam volatilitas kurs selama periode pengamatan. Temuan ini konsisten dengan argumen bahwa dampak nilai tukar lebih terlihat pada level perusahaan individual dibandingkan pada level sektoral secara agregat.

Implikasi R² Rendah

R² yang sangat rendah (2,14%) merupakan temuan signifikan yang menyiratkan bahwa variabel makroekonomi bukanlah prediktor utama profitabilitas sektor transportasi. Faktor-faktor spesifik perusahaan—termasuk efisiensi operasional, manajemen biaya, strategi penetapan harga, struktur modal, skala ekonomi, kualitas manajemen, dan komposisi lini bisnis—memberikan kontribusi yang jauh lebih dominan. Implikasi analitisnya, model prediksi profitabilitas sektor transportasi seharusnya memasukkan variabel-variabel mikro perusahaan untuk meningkatkan daya jelaskan model secara substansial.

PENUTUP Simpulan

Berdasarkan analisis regresi linear berganda terhadap 58 perusahaan transportasi di BEI periode 2021–2025 (290 observasi) menggunakan Jamovi, dapat disimpulkan: (1) BI Rate tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA ($p = 0,693$), sehingga H1 ditolak; (2) inflasi berpengaruh positif signifikan terhadap ROA ($\beta = 1,741$; $p = 0,031$), namun arah pengaruhnya berlawanan dengan hipotesis negatif sehingga H2 ditolak; (3) nilai tukar tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA ($p = 0,739$), sehingga H3 ditolak; dan (4) berdasarkan uji ANOVA, hanya inflasi yang berkontribusi signifikan dengan R² keseluruhan yang sangat rendah (2,14%), sehingga H4 ditolak. Profitabilitas sektor transportasi lebih ditentukan oleh faktor spesifik perusahaan daripada kondisi makroekonomi.

Implikasi

Implikasi Teoritis. Temuan positif inflasi mengonfirmasi teori anticipated inflation dan memberikan

nuansa baru terhadap literatur yang didominasi oleh studi sektor perbankan. Rendahnya R^2 memperkuat argumen dominannya faktor mikro perusahaan dalam menentukan profitabilitas dan menyarankan perlunya pendekatan analisis yang lebih komprehensif.

Implikasi Praktis. Manajemen perusahaan transportasi sebaiknya memprioritaskan efisiensi operasional dan strategi penetapan harga adaptif, termasuk mekanisme fuel surcharge yang responsif terhadap inflasi. Investor disarankan memprioritaskan analisis fundamental perusahaan (struktur biaya, efisiensi operasional, strategi hedging) daripada sekadar mengandalkan prediksi makroekonomi dalam mengevaluasi prospek investasi di sektor transportasi.

Keterbatasan dan Saran

Keterbatasan: (1) pelanggaran asumsi normalitas data yang terlihat dari uji Shapiro-Wilk; (2) variabel makroekonomi bersifat time-invariant within year sehingga variasi antarperusahaan dalam tahun yang sama tidak dapat ditangkap; (3) model tidak menyertakan variabel kontrol spesifik perusahaan; (4) penggunaan data tahunan menghilangkan dinamika jangka pendek.

Saran Penelitian Masa Depan:

(1) menggunakan data kuartalan untuk menangkap dinamika jangka pendek; (2) menambahkan variabel kontrol seperti leverage, firm size, dan subsektor; (3) melakukan analisis per subsektor transportasi untuk mengidentifikasi heterogenitas dampak; (4) mempertimbangkan metode robust regression atau data panel untuk mengatasi keterbatasan model.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Martins, J. M., et al. (2024). Global Economic Uncertainty and Firm Performance. *Journal of*

International Business Studies, 55(3), 312–330.

[2] Saini, V., et al. (2024). Monetary Policy Transmission and Corporate Profitability. *Emerging Markets Finance and Trade*, 60(5), 1102–1119.

[3] Fadila, R., et al. (2025). Pengaruh Variabel Makroekonomi terhadap Kinerja Keuangan. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*.

[4] Ramadhan, F. (2025). Suku Bunga dan Profitabilitas: Analisis Sektor Transportasi. *Jurnal Manajemen Indonesia*.

[5] Riwu, R. M., et al. (2025). Nilai Tukar dan Kinerja Keuangan di Negara Berkembang. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*.

[6] Firmansyah, A., et al. (2022). Inflasi dan Profitabilitas: Perspektif Cost-Push. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Indonesia*.

[7] Krugman, P. R., & Obstfeld, M. (2020). *International Economics* (12th ed.). Pearson Education.

[8] Almira, N. P. A. K., & Wiagustini, N. L. P. (2020). Return on Asset, Return on Equity, dan Earning per Share Berpengaruh terhadap Return Saham. *E-Jurnal Manajemen Unud*, 9(3), 1069–1088.

[9] Gunawan, A., et al. (2026). Nilai Tukar dan Kinerja Sektor Riil di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Keuangan*.

[10] Bernanke, B. S., & Blinder, A. S. (1992). The Federal Funds Rate and the Channels of Monetary Transmission. *American Economic Review*, 82(4), 901–921.

[11] Mishkin, F. S. (2019). *The Economics of Money, Banking, and Financial Markets* (12th ed.). Pearson Education.

- [12] Husnan, S., & Pudjiastuti, E. (2015). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan* (7th ed.). UPP STIM YKPN.
- [13] Dornbusch, R., Fischer, S., & Startz, R. (2013). *Macroeconomics* (12th ed.). McGraw-Hill Education.
- [14] Prasetyo, P. E. (2020). *Fundamental Macro Economics* (2nd ed.). UPT Penerbitan UNNES.
- [15] Nugraha, A. A., & Fauziah, N. (2021). Pengaruh Inflasi dan Nilai Tukar terhadap ROA Bank Nasional. *Jurnal Manajemen*.
- [16] Perry, G. L. (1992). Inflation in Theory and Practice. *Brookings Papers on Economic Activity*, 1992(1), 234–254.
- [17] Athanasoglou, P. P., Brissimis, S. N., & Delis, M. D. (2008). Bank-specific, Industry-specific and Macroeconomic Determinants of Bank Profitability. *Journal of International Money and Finance*, 18(2), 121–136.
- [18] Cassel, G. (1918). Abnormal Deviations in International Exchanges. *Economic Journal*, 28(112), 413–415.
- [19] INACA. (2023). *Laporan Industri Penerbangan Indonesia*. Indonesia National Air Carriers Association.
- [20] Adler, M., & Dumas, B. (1984). Exposure to Currency Risk: Definition and Measurement. *Financial Management*, 13(2), 41–50.
- [21] Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of Financial Management* (15th ed.). Cengage Learning.
- [22] Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jordan, B. D. (2016). *Fundamentals of Corporate Finance* (11th ed.). McGraw-Hill Education.
- [23] Kasmir. (2016). *Analisis Laporan Keuangan*. Rajawali Pers.
- [24] Putri, D., & Rofiq, M. (2023). Pengaruh Inflasi dan BI Rate terhadap ROA Bank Syariah. *Jurnal Perbankan Syariah*.