

ANALISIS PENGARUH CURRENT RATIO (CR) TERHADAP DEBT TO ASSET RATIO (DAR) PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI

Resti Ratna Anjani⁽¹⁾, Rizca Puspita Devi⁽²⁾

⁽¹⁾ Mahasiswa Universitas Teknologi Digital, Indonesia
Kampus I, Jl. Cibogo Indah No. 3, Mekarjaya, Kec Rancasari, Kota Bandung,
Jawa Barat 40163 Email: resti10121225@digitechuniversity.ac.id,

⁽²⁾ Dosen Universitas Teknologi Digital, Indonesia
Kampus I, Jl. Cibogo Indah No. 3, Mekarjaya, Kec Rancasari, Kota Bandung,
Jawa Barat 40163 Email:
rizcapuspita@digitechuniversity.ac.id

ABSTRACT

The purpose of this study is to understand how liquidity as measured by Current Ratio (CR) and Debt to Assets Ratio (DAR) affects land transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX). This study uses a quantitative approach with a population that includes 37 companies in the transportation and logistics sector listed on the IDX. For sample selection, purposive sampling method was used so that 10 companies were selected as research subjects. Data analysis was carried out using the simple linear analysis method through SPSS software. The results showed that liquidity (CR) has a partially significant effect on Debt to Assets Ratio (DAR) in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the period 2020-2023, with a significance level of 0.027 and a t value of 2.024. The relationship found between these two variables is negative. This indicates that the higher the CR value of a company, the lower its DAR value, which indicates that companies with high levels of liquidity tend to have lower dependence on debt

Keywords: Liquidity, Solvency, Current ratio, Debt to Assets Ratio.

PENDAHULUAN

Sektor sarana “transportasi” dan logistik mempunyai fungsi krusial di dalam mendukung perekonomian negara dan kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan kualitas layanan publik serta pemanfaatan sumber daya yang lebih optimal dan mendorong pembangunan sektor lain. Menurut laporan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) sektor logistik dan transportasi perannya sangat besar dalam mendorong ekspansi ekonomi Indonesia, seperti yang ditunjukkan oleh kontribusinya terhadap produk domestik bruto (PDB). Namun, menurut laporan tersebut, sektor ini mengalami pertumbuhan yang tajam, naik 8,5 persen pada tahun 2017 tetapi turun 14,9% pada tahun 2020. Penurunan ini menjadi bagian penting dari kontribusi terhadap menurunnya PDB nasional secara keseluruhan.

Sektor transportasi darat memainkan peran yang sangat vital dalam perekonomian Indonesia, berkontribusi terhadap mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, dan pemerataan pembangunan. “Berdasarkan pernyataan Luhut Binsar Pandjaitan, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, peningkatan jumlah stok jalan 1% berpotensi mendorong pertumbuhan ekonomi 8,8 persen. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur

transportasi darat secara langsung mempengaruhi pertumbuhan ekonomi nasional” Administrator (2020)

Transportasi darat mendukung mobilitas Masyarakat yang sangat penting untuk kelancaran aktivitas harian. Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, menegaskan keberadaan sarana transportasi darat yang aman dan terintegrasi berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi serta pemerataan Pembangunan publik biro komunikasi dan informasi (2024).

Menurut Statistik Badan Pusat (2020) transportasi darat adalah salah satu elemen dari sistem transportasi nasional yang berperan signifikan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Daerah dengan jaringan angkutan darat yang memadai normalnya mengalami kemajuan ekonomi berkembang dibandingkan dengan wilayah yang terisolasi. Oleh karena itu, sangat penting untuk memiliki indikator yang mampu memberikan gambaran komprehensif mengenai kondisi transportasi darat di Indonesia.

Nopita et al. (n.d.) dalam penelitiannya “untuk menganalisis laporan keuangan Perusahaan dapat menggunakan rasio seperti Likuiditas dan solvabilitas”. Menurut data Bursa Efek Indonesia, terdapat sebanyak 37 perusahaan yang beroperasi di bidang transportasi dan logistik yang tercatat, dalam hal ini 10 perusahaan berfokus pada transportasi darat yang memiliki peran signifikan dalam mendukung mobilitas dan distribusi logistik di Indonesia. Namun, transportasi darat telah menghadapi masalah keuangan yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Banyak bisnis tidak dapat mempertahankan kemampuan likuiditas yang cukup untuk memenuhi kewajiban jangka pendek mereka. Salah satu ciri khas industri ini adalah ketergantungan yang tinggi pada utang, yang ditunjukkan oleh DAR. Selain itu, tingkat likuiditas yang diukur menggunakan CR seringkali rendah, yang membuat menjaga stabilitas keuangan lebih sulit dan meningkatkan risiko gagal bayar.

Laporan finansial perusahaan transportasi darat yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) mengungkapkan bahwa sejumlah perusahaan menghadapi penurunan keuntungan bersih dalam kurun waktu empat tahun berturut-turut, sementara tingkat utangnya, yang diukur dengan *Debt to Asset Ratio*, tetap tinggi dan menggambarkan ketergantungan pada sumber modal. Berikut laba dari Perusahaan transportasi darat:

Tabel 1 Laba Perusahaan Transportasi Darat Periode 2020-2023

No	Nama Perusahaan	Laba (dalam Rp)			
		2020	2021	2022	2023
1	Adi Sarana Armada Tbk	93.703.216.249	155.224.067.705	103.762.810.607	101.603.832.597
2	Blue Bird Tbk	(161.353.000.000)	1.666.000.000	348.293.000.000	452.164.000.000
3	Eka sari Lorena Transport Tnk	(43.018.317.663)	(26.124.514.721)	(21.323.509.436)	135.871.548.699
4	Steady safe Tbk	(17.415.165.901)	682.895.415	10.442.524.823	19.551.084.144
5	Express Trasindo Utama Tbk	(51.979.604.000)	188.614.656.000	(14.641.200.000)	-4.134.016.000
6	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	(33.818.412.723)	(9.499.283.382)	20.023.523.209	31.396.961.920
7	Guna Timur Raya Tbk	(9.308.159.222)	(4.814.001.294)	(4.243.916.130)	(3.310.040.525)

No	Nama Perusahaan	Laba (dalam Rp)			
		2020	2021	2022	2023
8	Armada Berjaya Trans Tbk	3.027.503.431	5.731.182.386	4.452.733.282	10.224.169.012
9	Putra Rajawali Kencana Tbk	6.768.585.403	8.224.871.729	6.187.976.481	4.207.291.591
10	Transkon Jaya Tbk	37.250.961.881	46.023.426.901	35.087.554.173	14.993.939.525

Sumber: data diolah peneliti (2024)

Masalah ini mengindikasikan bahwa keterkaitan antara likuiditas (CR) dan ketergantungan terhadap utang (DAR) perlu dianalisis lebih lanjut, dengan memperhatikan likuiditas perusahaan yang diukur melalui rasio likuiditas (CR), sering kali berada di bawah angka 1.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh likuiditas, yang diukur dengan rasio lancar (Current Ratio/CR), serta rasio utang terhadap aset (Debt to Asset Ratio/DAR) pada perusahaan angkutan darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Dengan memahami bagaimana kedua variabel berinteraksi, perusahaan diharapkan dapat membuat strategi keuangan yang lebih baik untuk menangani masalah keuangan di masa depan.

Rasio Solvabilitas

Rasio solvabilitas, yang juga dikenal sebagai rasio leverage, adalah indikator penting yang menilai sejauh mana perusahaan membiayai operasinya dengan menggunakan utang. Dengan kata lain, rasio ini mencerminkan total utang yang harus ditanggung oleh perusahaan untuk memperoleh dan mengelola aset-asetnya. Lebih jauh lagi, rasio solvabilitas bertujuan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajiban baik untuk jangka pendek maupun jangka panjang. (Dr. Alexander Thian (2022)).

Rasio solvabilitas merupakan indikator yang digunakan untuk mengevaluasi seberapa efektif suatu organisasi dalam mengelola sumber daya keuangannya Yuliani Irma & Devi Rizca Puspita (2024). Perusahaan yang pada umumnya mempunyai tingkat beban utang yang signifikan, bisa menghadapi risiko keuangan utama. Namun, di sisi lain, mereka Risiko keuangan yang tinggi sering kali disertai dengan peluang besar untuk meraih keuntungan yang signifikan.

Perusahaan yang memiliki utang yang besar dan rasio solvabilitas yang tinggi berpotensi menghadapi risiko keuangan yang signifikan, namun di sisi lain, juga sangat mungkin untuk menghasilkan laba yang tinggi. (Wawan Devis Wahyu & Ahmad Yani, 2024) menjelaskan bahwa “Rasio utang terhadap aset (Debt to Asset Ratio atau DAR) merupakan suatu indikator yang menggambarkan seberapa besar proporsi utang yang digunakan untuk mendanai aset perusahaan. Selain itu, rasio DAR juga menggambarkan hubungan antara dana yang diberikan oleh pemegang saham dengan kreditur sebagai penyedia pinjaman. Rasio ini berfungsi sebagai alat untuk menilai tingkat keamanan relatif terhadap aset Perusahaan”.

Persentase rasio ini umumnya berada pada angka minimal 100% atau perbandingan 1:1. Dengan kata lain, setiap rupiah yang dipinjam dalam bentuk jangka panjang dapat didukung oleh satu rupiah dari aset tetap yang dimiliki oleh perusahaan. Dalam perhitungan ini, utang yang diperhitungkan mencakup seluruh kewajiban perusahaan, apakah itu dalam jangka pendek atau jangka Panjang. Kreditur umumnya menyukai rasio utang rendah karena menandakan

kondisi keuangan perusahaan yang lebih stabil dan memiliki risiko kebangkrutan yang lebih kecil. Semakin rendah rasio tersebut, semakin aman atau solvabel kondisi perusahaan (Wawan Devis Wahyu & Ahmad Yani, 2024).

Untuk menghitung Debt to Asset Ratio, rumus berikut digunakan:

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Utang}}{\text{Aset}} \times 100\%$$

Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas adalah indikator yang menggambarkan sejauh mana perusahaan mampu memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek serta melunasi utangnya (Yuliani Irma & Devi Rizca Puspita (2024)). Pentingnya likuiditas terletak pada kemampuannya untuk memastikan kelangsungan operasional Perusahaan tanpa gangguan, karena Perusahaan dengan tingkat likuiditas tinggi mampu melunasi utangnya secara cepat dan memenuhi kewajiban lainnya. Analisis likuiditas memberikan informasi penting bagi manajer keuangan dalam mengelola kas dan aset lancar, serta bagi investor dan kreditor dalam menilai risiko keuangan jangka pendek perusahaan. Rasio likuiditas yang baik mencerminkan kesehatan keuangan perusahaan dan kemampuan beradaptasi dengan perubahan kondisi pasar (Ya'atulo et al., 2024)

Menurut Munawir (2007) sebagaimana dikutip dalam (Ni Luh Gede Erni Sulindawati, 2021) "Kemampuan suatu perusahaan untuk melakukan apa yang disebut sebagai likuiditasnya dalam memenuhi kewajiban keuangan yang harus segera diselesaikan, baik saat jatuh tempo maupun ketika ditagih." Rasio likuiditas merupakan metode yang digunakan untuk menganalisis sejauh mana likuiditas suatu perusahaan. Perhitungan rasio ini dilakukan dengan membandingkan total aset lancar dengan kewajiban lancar, sehingga menghasilkan indikator yang memperlihatkan posisi modal kerja perusahaan. Aset lancar mencerminkan sumber pembayaran yang diasumsikan dapat sepenuhnya digunakan untuk melunasi kewajiban. Sementara itu, kewajiban lancar menggambarkan jumlah yang harus dibayarkan, dengan asumsi bahwa seluruh kewajiban tersebut akan diselesaikan.

Rumus Current Ratio adalah:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

Rasio likuiditas merupakan alat yang sangat bermanfaat untuk menilai likuiditas suatu perusahaan, meskipun penggunaannya bisa menjadi rumit. Sebuah rasio likuiditas yang tinggi tidak selalu mencerminkan situasi yang positif, Hal ini disebabkan oleh kemungkinan bahwa piutang tersebut adalah piutang yang tidak dapat ditagih, sehingga jelas tidak bisa digunakan untuk memenuhi kewajiban pembayaran.

Rasio yang tinggi menggambarkan bahwa perusahaan memiliki aset lancar yang memadai untuk menutupi kewajibannya. Namun, jika rasio tersebut terlalu tinggi, hal ini bisa menjadi tanda adanya kurangnya efisiensi dalam penggunaan aset yang dimiliki.

Penelitian Terdahulu

Sejumlah penelitian telah mengamati beberapa penelitian untuk melihat variabel apa saja yang memengaruhi DAR.

Marwansyah (2017) menemukan bahwa terdapat hubungan yang moderat dan terbalik antara CR dan DAR, dengan nilai R sebesar -0,439. Selain itu, DAR dipengaruhi oleh likuiditas 1 sebesar 19,2%, sementara sisanya sebesar 80,8% dipengaruhi oleh faktor lain.

Fithriyyah et al. (2024) “Dampak pandemi COVID-19 memberikan pengaruh yang signifikan terhadap kinerja PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. terutama terlihat dari fluktuasi yang terjadi pada berbagai metrik keuangan, seperti likuiditas, profitabilitas, dan solvabilitas. Meskipun mengalami dinamika tersebut, PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. mampu menghadapi tantangan ekonomi yang kompleks dan dengan hati-hati mengelola risiko keuangannya”.

Febrianti & Suartini (2021) menemukan bahwa current ratio berpengaruh terhadap ROA dan debt to asset ratio tidak berpengaruh terhadap ROA.

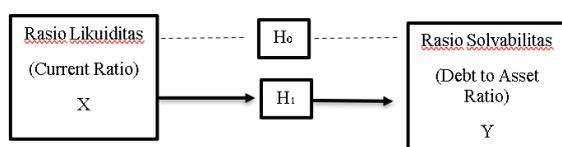
Penelitian Goenawan Soedarso & Dewi (2022) “menunjukkan bahwa perputaran piutang memiliki pengaruh terhadap profitabilitas perusahaan makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2018-2020. Selain itu, rasio current (CR) dan rasio debt to asset (DAR) juga berpengaruh terhadap return on assets (ROA) perusahaan-perusahaan tersebut. Namun, perputaran modal total tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap ROA”.

Pada penelitian (Cahya Pratama & Heruwanto, n.d.) “Penelitian ini menunjukkan bahwa likuiditas tingkat pertama, atau Rasio lancar (CR) tidak berpengaruh terhadap laba atas aktiva (ROA) perusahaan angkutan di Indonesia. Di sisi lain, quick ratio (QR) menunjukkan pengaruh negatif yang signifikan terhadap ROA perusahaan-perusahaan tersebut. Sementara itu, debt-to-asset ratio (DAR) tidak menunjukkan dampak yang signifikan terhadap ROA pada enam perusahaan transportasi yang diteliti. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa rasio likuiditas (CR) tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pengembalian aset (ROA). Hal ini terlihat dari hasil uji t yang menunjukkan nilai t sebesar 1,300. Hal ini menunjukkan bahwa CR tidak dapat digunakan untuk memprediksi ROA. Di sisi lain, variabel independen Debt to Asset Ratio secara individual juga tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap return on investment, dengan thitung sebesar 0,994. Hasil uji F menunjukkan bahwa tidak ada variabel independen, yaitu Current Ratio dan Debt to Asset Ratio, yang berpengaruh secara simultan terhadap return on investment, yang tercermin dari nilai Fhitung sebesar 0,851. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel independen yang diteliti tidak dapat digunakan secara bersama-sama untuk memprediksi return on investment”.

Amelya Bella et al. (2021) menemukan bahwa Current Ratio setelah adanya Covid- 19 dianggap lebih baik dari Kuartal 1 hingga Kuartal III. Hal ini dikarenakan adanya peningkatan Current Ratio setelah pandemi dibandingkan dengan periode sebelumnya. Peningkatan likuiditas tingkat pertama disebabkan oleh tingkat liabilitas jangka pendek yang lebih rendah dibandingkan dengan aset jangka pendek.

Kerangka Pemikiran

Kerangka penelitian dalam studi ini mencakup variabel independen yaitu Rasio Likuiditas (X) pada variabel dependen, yaitu rasio solvabilitas (Y), penjelasan lebih jelasnya adalah sebagai berikut:



gambar 1 Kerangka Pemikiran

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Metode penelitian memberikan gambaran dan rencana kerja, dibuat secara terstruktur yang didalamnya menjelaskan tentang prosedur yang bertujuan untuk menyusun sebuah penelitian dengan cara sistematis. Metode sistematis dalam penelitian digunakan untuk mengumpulkan data dengan tujuan untuk menganalisis, menggambarkan, dan mencari solusi terhadap masalah yang sedang diteliti.

Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif, yang berasal dari filsafat positivisme, dan dimaksudkan untuk menyelidiki populasi atau sampel tertentu. Tujuan dari metode ini adalah untuk menguji hipotesis yang telah dibuat instrumen penelitian digunakan untuk mengumpulkan data, dan metode statistik digunakan untuk menganalisis data. (Sugiyono).

Tujuan dari penelitian kuantitatif ini adalah untuk menganalisis pengaruh rasio likuiditas (X) terhadap rasio utang (Y) pada perusahaan yang bergerak dalam sektor angkutan darat.

Desain penelitian merupakan representasi dan rancangan kerja yang disusun secara sistematis guna menggambarkan hubungan antara variabel secara menyeluruh. Tujuan dari desain penelitian ini adalah agar hasil yang diperoleh dapat menjawab pertanyaan penelitian atau membuka peluang untuk pertanyaan baru. Penelitian ini menggunakan desain deskriptif.

Populasi dan Sampel

Populasi yang menjadi fokus dalam penelitian ini mencakup seluruh perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), dengan total sebanyak 37 perusahaan.

Proses penentuan sampel dilakukan berdasarkan prinsip purposive sampling, yakni pengambilan sampel dengan mempertimbangkan kriteria dan pertimbangan tertentu. Berikut adalah kriteria perusahaan yang termasuk dalam penelitian ini:

1. Perusahaan yang terlibat harus merupakan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020 hingga 2023.
2. Perusahaan yang diikutsertakan harus memiliki laporan keuangan yang lengkap.
3. Perusahaan yang terlibat harus tercatat sebagai perusahaan transportasi darat di Bursa Efek Indonesia.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah data sekunder, yang dilakukan melalui metode dokumentasi. Metode dokumentasi ini adalah suatu cara untuk mengumpulkan data dengan memanfaatkan catatan atau dokumen yang telah ada, seperti transkrip, buku, surat kabar, dan sebagainya. Untuk penelitian ini, data yang digunakan adalah laporan keuangan Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020 hingga 2023 yang dapat diakses di situs web www.idx.co.id.

Teknik Pengujian Data

Metode pengujian data dalam penelitian kuantitatif merujuk pada prosedur pengelolaan dan pengumpulan data dari para partisipan. Dalam penelitian ini, kami menggunakan metode pengujian data berikut:

- Uji Asumsi Klasik
- Uji Regresi Linear Sederhana
- Uji Korelasi
- Uji Determinasi
- Uji Hipotesis

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Regresi Linear sederhana

Analisis regresi linier sederhana merupakan salah satu metode statistik yang digunakan untuk mengetahui dan memahami hubungan sebab akibat antara dua variabel.

Tabel 2 Uji Regresi Linear sederhana

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	.655	.113		5.804
	CR	-.103	.045	-.350	-2.301

a. Dependent Variable: DAR

Diketahui bahwa nilai konstanta (a) adalah 0,655 dan koefisien regresi (b) sebesar -0,103. Oleh karena itu, persamaan regresi dapat dituliskan sebagai berikut:

$$Y = a + bx$$

$$Y = 0,655 - 0,103x$$

Berdasarkan hasil tersebut, dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai 0,655 menunjukkan bahwa ketika rasio lancar (CR) mencapai nol, rasio aset utang (DAR) diproyeksikan sebesar 0,655.
2. Koefisien -0,103 Menunjukkan bahwa setiap peningkatan 1 unit pada CR akan mengakibatkan penurunan DAR sebesar 0,102, dengan asumsi variabel lainnya tetap konstan.
3. Berdasarkan nilai signifikansi dari tabel coefficients diperoleh nilai signifikansi sebesar $0,027 < 0,05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa CR berpengaruh terhadap DAR.

Uji Korelasi

Analisis korelasi bertujuan untuk mengukur “seberapa kuat” atau “derajat kedekatan”, suatu relasi yang terjadi antar variabel.

Tabel 3. Uji Korelasi

Correlations			
		CR	DAR
CR	Pearson Correlation	1	-.350*
	Sig. (2-tailed)		.027
	N	40	40
DAR	Pearson Correlation	-.350*	1
	Sig. (2-tailed)	.027	
	N	40	40

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Nilai korelasi antara CR dan DAR adalah -0,350. Korelasi negative menunjukkan bahwa, ketika nilai *Current Ratio* (CR) meningkat, nilai Debt Asset Ratio (DAR) cenderung menurun, dan sebaliknya. Nilai signifikansinya sebesar 0,027 lebih besar dari 0,05 artinya korelasi antara CR dan DAR adalah signifikan secara statistik.

Uji Hipotesis

Tabel 4. Uji t

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	.655	.113		5.804	<.001
	CR	-.103	.045	-.350	-2.302	.027

a. Dependent Variable: DAR

Diketahui nilai sig. untuk pengaruh (parsial) X terhadap Y adalah sebesar $0,027 < 0,05$ dan nilai t hitung $-2,302 > 2,024$. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa hipotesis H_1 diterima yang menunjukkan adanya pengaruh antara variabel X (CR) dengan variabel Y (DAR).

PEMBAHASAN

Tingkat Current Ratio pada Perusahaan transportasi darat periode 2020-2023

Tabel 5. Current Ratio Perusahaan transportasi darat

No	Perusahaan	Tahun	Likuiditas (dalam Rp)		
			Aktiva Lancar	Utang Lancar	CR
1	Adi Sarana Armada Tbk	2020	627.688.164.688	1.436.932.364.028	0.44
		2021	1.061.788.861.867	1.182.732.810.012	0.90
		2022	1.545.235.102.845	1.792.267.563.348	0.86
		2023	1.466.081.219.253	1.663.304.123.364	0.88
2	Blue Bird Tbk	2020	1.241.604.000.000	639.864.000.000	1.94
		2021	1.366.505.000.000	565.041.000.000	2.42
		2022	1.379.949.000.000	908.381.000.000	1.52
		2023	1.497.037.000.000	875.701.000.000	1.71
3	Eka Sari Lorena Transport Tbk	2020	19.404.955.562	24.273.678.406	0.80
		2021	19.325.367.668	19.204.829.670	1.01
		2022	17.677.040.107	23.685.508.054	0.75
		2023	18.053.348.535	21.336.844.940	0.85
4	Steady Safe Tbk	2020	20.982.095.779	187.447.337.836	0.11
		2021	27.205.306.574	323.987.512.785	0.08
		2022	29.138.439.646	207.036.303.928	0.14
		2023	24.710.914.366	239.244.745.450	0.10
5	Express Trasindo Utama Tbk	2020	160.199.112.000	119.903.165.000	1.34
		2021	81.644.127.000	12.916.966.000	6.32
		2022	67.920.826.000	11.664.497.000	5.82
		2023	64.670.724.000	11.543.042.000	5.60
6	WEHA Transport Indonesia Tbk	2020	11.358.991.009	30.824.345.288	0.37
		2021	12.590.158.246	29.778.574.564	0.42
		2022	45.931.247.539	29.889.169.581	1.54
		2023	103.549.455.692	35.656.490.790	2.90
7	Guna Timur Raya Tbk	2020	10.950.372.543	16.591.014.668	0.66
		2021	7.315.713.528	16.591.014.668	0.44
		2022	8.509.512.704	10.321.788.986	0.82
		2023	9.705.102.526	8.318.044.368	1.17
8	Armada Berjaya Trans Tbk	2020	20.236.527.028	11.810.512.910	1.71
		2021	54.823.160.889	6.974.418.958	7.86
		2022	52.160.068.676	11.780.044.897	4.43
		2023	53.046.136.217	31.374.000.216	1.69
9	Putra Rajawali Kencana Tbk	2020	82.003.359.113	25.431.224.871	3.22
		2021	78.544.307.987	25.697.834.879	3.06
		2022	94.834.235.481	59.875.723.067	1.58
		2023	115.547.373.595	75.329.748.654	1.53
10	Transkon Jaya Tbk	2020	132.868.456.460	221.545.838.833	0.60
		2021	171.971.969.945	192.617.916.688	0.89
		2022	291.778.631.072	301.893.099.648	0.97
		2023	267.732.961.190	479.315.082.139	0.56

Tingkat likuiditas sepuluh perusahaan transportasi sangat berbeda, menurut analisis Current Ratio (CR). Beberapa perusahaan, seperti PT Blue Bird Tbk, PT Express Trasindo Utama Tbk, dan PT Armada Berjaya Trans Tbk, memiliki likuiditas yang sangat baik hingga sangat baik, dengan CR yang selalu memenuhi atau melampaui standar minimum. Kondisi ini menunjukkan kemampuan mereka untuk memenuhi kewajiban jangka pendek.

Namun, beberapa perusahaan, termasuk PT Adi Sarana Armada Tbk, PT Eka Sari Lorena Transport Tbk, PT Steady Safe Tbk, dan PT Transkon Jaya Tbk, mengalami masalah likuiditas yang signifikan. Mereka rentan terhadap tekanan keuangan karena CR mereka sebagian besar di bawah standar minimum ($CR < 1$), yang menunjukkan bahwa aktiva lancar tidak cukup untuk menutupi kewajiban jangka pendek.

Sementara itu, perusahaan seperti PT WEHA Transport Indonesia Tbk dan PT Guna Timur Raya Tbk menunjukkan peningkatan likuiditas secara bertahap selama periode tersebut, mulai dari kondisi awal yang buruk hingga akhir periode tersebut.

Secara keseluruhan, berbagai masalah likuiditas dihadapi oleh sektor transportasi ini. Perusahaan dengan CR yang tinggi harus berkonsentrasi pada peningkatan pengelolaan keuangan untuk mengurangi risiko keuangan di masa depan dengan meningkatkan efisiensi operasional dan mengoptimalkan pengelolaan aktiva lancar. Perusahaan dengan CR yang tinggi juga dapat mempertahankan strategi keuangan mereka untuk menjaga stabilitas dan keberlanjutan operasional.

Tingkat Debt to Asset Ratio pada Perusahaan transportasi darat periode 2020-2023

Tabel 6. Debt to Asset Ratio Perusahaan Transportasi Darat

No	Perusahaan	Tahun	Solvasitas (dalam Rp)		
			utang	asset	DAR
1	Adi Sarana Armada Tbk	2020	3.731.575.182.568	5.170.895.098.267	0.72
		2021	4.266.438.743.626	6.031.946.733.670	0.71
		2022	4.797.579.648.309	7.268.436.910.723	0.66
		2023	4.733.321.354.845	7.335.797.636.072	0.65
2	Blue Bird Tbk	2020	2.017.591.000.000	7.253.114.000.000	0.28
		2021	1.450.558.000.000	6.598.137.000.000	0.22
		2022	1.542.469.000.000	6.893.160.000.000	0.22
		2023	1.948.786.000.000	7.580.224.000.000	0.26
3	Eka Sari Lorena Transport Tbk	2020	52.352.752.945	270.508.602.770	0.19
		2021	47.302.648.250	239.333.983.354	0.20
		2022	53.996.429.050	224.704.254.718	0.24
		2023	52.183.775.772	358.763.150.139	0.15
4	Steady Safe Tbk	2020	391.040.622.215	322.122.601.642	1.21
		2021	366.839.357.213	298.604.232.055	1.23
		2022	328.634.650.706	270.842.050.371	1.21
		2023	275.538.626.115	237.297.109.924	1.16
5	Express Trasindo Utama Tbk	2020	763.628.958.000	243.302.339.000	3.14
		2021	14.972.234.000	91.040.495.000	0.16
		2022	11.664.497.000	73.091.558.000	0.16
		2023	11.543.042.000	68.834.522.000	0.17
6	WEHA Transport Indonesia Tbk	2020	121.787.883.668	239.784.904.490	0.51
		2021	113.973.603.428	222.474.205.879	0.51
		2022	94.883.159.550	291.613.017.757	0.33
		2023	123.678.293.667	351.818.919.026	0.35
7	Guna Timur Raya Tbk	2020	22.650.488.908	86.141.743.970	0.26
		2021	18.063.690.866	76.740.944.634	0.24
		2022	16.416.167.347	70.849.504.985	0.23
		2023	14.279.894.662	65.403.191.775	0.22
		2020	15.456.969.921	82.202.146.171	0.19

No	Perusahaan	Tahun	Solvabilitas (dalam Rp)		
			utang	asset	DAR
8	Armada Berjaya Trans Tbk	2021	11.730.638.222	121.943.097.733	0.10
		2022	14.137.330.046	131.564.860.762	0.11
		2023	45.109.825.056	166.743.809.893	0.27
9	Putra Rajawali Kencana Tbk	2020	42.333.171.356	453.512.469.841	0.09
		2021	40.209.635.669	481.497.710.848	0.08
		2022	70.381.067.277	538.468.361.481	0.13
		2023	81.653.675.338	579.886.971.947	0.14
10	Transkon Jaya Tbk	2020	326.040.615.789	605.533.990.302	0.54
		2021	325.371.206.685	646.357.408.099	0.50
		2022	523.315.238.440	873.443.134.370	0.60
		2023	745.674.636.846	1.106.269.051.722	0.67

Analisis solvabilitas yang dilakukan terhadap sepuluh perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia menunjukkan perbedaan yang signifikan dalam kondisi keuangan mereka. Sebagian besar bisnis memiliki rasio utang terhadap aset (DAR) di bawah 1, menurut data yang dikumpulkan, yang menunjukkan bahwa aset mereka masih mampu menutupi kewajiban utang mereka. Namun, ada beberapa bisnis yang memiliki rasio tinggi atau fluktuasi yang harus diperhatikan.

Kondisi solvabilitas perusahaan seperti Blue Bird Tbk, Putra Rajawali Kencana Tbk, dan Guna Timur Raya Tbk sangat bagus. Kemampuan mereka untuk mengelola kewajiban keuangan mereka terbukti dengan rasio utang mereka yang rendah hingga stabil. Dengan penurunan rasio utang yang konsisten selama empat tahun terakhir, Adi Sarana Armada Tbk menunjukkan tren perbaikan solvabilitas.

Sebaliknya, solvabilitas Steady Safe Tbk dan Express Trasindo Utama Tbk buruk. Rasio utangnya yang lebih tinggi daripada aset Steady Safe Tbk menunjukkan ketergantungan yang besar pada utang dan risiko kebangkrutan yang tinggi. Ini terlepas dari fakta bahwa Express Trasindo Utama Tbk telah memperbaiki rasio utangnya sejak 2021, tetapi tingkat utangnya pada tahun 2020 sangat tinggi, menunjukkan masalah solvabilitas sebelumnya.

Selama periode analisis, beberapa perusahaan seperti Transkon Jaya Tbk menunjukkan peningkatan rasio utang, meskipun masih berada dalam batas yang aman. Tren ini, bagaimanapun, harus diperhatikan karena dapat menimbulkan risiko solvabilitas di masa depan jika terus berlanjut. Secara keseluruhan, kondisi solvabilitas perusahaan transportasi berbeda-beda; beberapa memiliki keuangan yang baik, sementara yang lain membutuhkan lebih banyak upaya untuk mengelola utang mereka dengan lebih efisien. Tingkat solvabilitas yang baik sangat penting untuk keberlanjutan operasi dan pertumbuhan perusahaan di masa depan.

Pengaruh Current Ratio terhadap Debt to Asset Ratio

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel likuiditas yang diukur menggunakan Current Ratio (CR) berdampak negatif pada Debt to Asset Ratio (DAR). Nilai signifikansi penelitian adalah 0,027, yang kurang dari 0,05, dan koefisien regresi adalah -0,103, yang menunjukkan bahwa setiap kenaikan nilai rasio saat ini (CR) akan mengakibatkan penurunan rasio kewajiban terhadap aset (DAR). Artinya, proporsi utang terhadap total aset perusahaan berkorelasi negatif dengan tingkat likuiditasnya.

KESIMPULAN

Penelitian yang dilakukan pada 10 perusahaan transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2020-2023. Berdasarkan pembahasan dan hasil analisis yang penulis uraikan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan beberapa hal yaitu sebagai

berikut:

1. Tingkat Rasio Lancar Perusahaan Angkutan Darat yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama Periode 2020- 2023 menunjukkan variasi tingkat likuiditas yang signifikan. Di industri transportasi, indikator rasio utang (CR) yang baik umumnya harus di atas 1-2 Berikut adalah rata-rata *Current Ratio* untuk Perusahaan yang memiliki nilai lebih dari 1 selama periode 2020-2023:

Tabel 7. Nilai Rata-Rata CR > 1

CR > 1		
No	Nama Perusahaan	Rata-Rata CR
1	Blue Bird Tbk	1.90
2	Express Trasindo Utama Tbk	4.77
3	WEHA Transport Indonesia Tbk	1.31
4	Armada Berjaya Trans Tbk	3.92
5	Putra Rajawali Kencana Tbk	2.35

Sumber: diolah penulis (2025)

Jika rasio kurang dari 1 maka perusahaan menghadapi tantangan dalam likuiditas dan harus segera diatasi. Berikut daftar Perusahaan transportasi darat yang rata-rata tingkat *Current Ratio* nya kurang dari 1 selama periode 2020-2023:

Tabel 8. Nilai Rata-Rata CR < 1

CR < 1		
No	Nama Perusahaan	Rata-Rata CR
1	Adi Sarana Armada Tbk	0.77
2	Eka Sari Lorena Transport Tbk	0.85
3	Steady Safe Tbk	0.11
4	Guna Timur Raya Tbk	0.77
5	Transkon Jaya Tbk	0.75

Sumber: diolah penulis (2025)

2. Tingkat rasio utang terhadap aset (DAR) pada Perusahaan Transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) menunjukkan perbedaan yang sangat signifikan. Indikator *Debt to Asset Ratio* (DAR) yang baik untuk perusahaan transportasi berada di bawah 0.5. Berikut daftar Perusahaan transportasi darat yang rata-rata tingkat DAR nya kurang dari 0,5 selama periode 2020-2023:

Tabel 9. Nilai rata-rata DAR < 0,5

DAR < 0,5		
No	Nama Perusahaan	Rata-Rata DAR
1	Blue Bird Tbk	0.24
2	Eka Sari Lorena Transport Tbk	0.19
3	WEHA Transport Indonesia Tbk	0.42
4	Guna Timur Raya Tbk	0.24
5	Armada Berjaya Trans Tbk	0.17
6	Putra Rajawali Kencana Tbk	0.11

Sumber: diolah penulis (2025)

Sementara rasio di atas 0.5 dianggap tidak baik dan dapat meningkatkan risiko finansial. Berikut daftar Perusahaan transportasi darat yang rata-rata tingkat DAR nya lebih dari 0,5 selama periode 2020-2023:

Tabel 10 Nilai rata-rata DAR < 0,5

DAR > 0,5		
No	Nama Perusahaan	Rata-Rata DAR
1	Adi Sarana Armada Tbk	0.68
2	Steady Safe Tbk	1.20
3	Express Trasindo Utama Tbk	0.91
4	Transkon Jaya Tbk	0.58

Sumber: diolah penulis (2025)

Untuk keseluruhan Tingkat *Debt to Asset Ratio* Perusahaan Transportasi Darat sangat bervariasi, peningkatan pengelolaan utang menjadi kunci supaya bisa memastikan keberlanjutan dan pertumbuhan Perusahaan.

3. Rasio Likuiditas (CR) berdampak negatif terhadap *Debt to Asset Ratio* (DAR). Nilai signifikansi penelitian adalah 0,027, yang kurang dari 0,05, dan koefisien regresi adalah -0,103, yang menunjukkan bahwa setiap kenaikan nilai *Current Ratio* (CR) akan mengakibatkan penurunan *Debt to Asset Ratio* (DAR). Artinya, proporsi utang terhadap total aset perusahaan berkorelasi negatif dengan tingkat likuiditasnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Amelya Bella, Nugraha Slamet Jati, & Puspita Anggilia Vina. (2021). 1494- Article Text-4413-publish. <https://doi.org/https://doi.org/10.31955/mea.v5i3.1494>
- Cahya Pratama, A., & Heruwanto, J. (n.d.). *Current Ratio, Quick Ratio, dan Debt to Asset Ratio terhadap Return on Asset pada Perusahaan Transportasi di Indonesia The Effect of Current Ratio, Quick Ratio, and Debt to Asset Ratio on Return on Asset in Indonesian Transportation Companies*. <https://doi.org/10.33370/jpw.v25i2.1091>
- Alexander Thian (2022). Analisa Fundamental. In *Analisa Fundamental* (p. 130). Penerbit Andi.
- Febrianti, C., & Suartini, S. (2021). The Effect Of Current Ratio (Cr) And Debt To Asset Ratio (Dar) On Return On Asset (ROA). *Business and Accounting*, 4.
- Fithriyyah, L., Anggilia Puspita, V., & Studi Manajemen, P. (2024). Analisis Laporan Keuangan untuk Menilai Kinerja Keuangan pada PT. Bank Mandiri (Persero) Tbk. *Jurnal Simki Economic*, 7(2), 367–379. <https://jipend.org/index.php/JSE>
- Goenawan Soedarso, H., & Dewi, L. (2022). Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR) Dan Total Assets Turnover (TATO) Terhadap Return On Asset (ROA). *SINOMIKA Journal: Publikasi Ilmiah Bidang Ekonomi Dan Akuntansi*, 1(4), 913–918. <https://doi.org/10.54443/sinomika.v1i4.456>
- Marwansyah Akademi Manajemen Keuangan BSI Jakarta, S. (2017). Analisis Current Ratio Terhadap Debt To Asset Ratio Pada Perusahaan Property Dan Real Estate. In *Jurnal Moneter: Vol. IV* (Issue 1).
- Nopita, N., Rizca,), & Devi, P. (n.d.). Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas Dan Aktivitas Terhadap Nilai Perusahaan (*Studi Pada Perusahaan Sektor Tekstil dan Garmen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2019- 2023*) (Vol. 18, Issue 2).
- Wawan Devis Wahyu & Ahmad Yani, (2024). *Manajemen keuangan* (p. 96). PT Persada.