Jurnal Ilmiah Manajemen, Bisnis dan Kewirausahaan
Volume 6 Nomor 3, Oktober 2026
E-ISSN: 2827-7961 / P-ISSN: 2827-8143, Hal 447 – 464
DOI: 10.55606/jurimbik.v6i3.2629

Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt To Asset Ratio* Terhadap *Return On Assets* Sub Sektor Transportasi

The Influence of Current Ratio and Debt-to-Asset Ratio on Return on Assets in the Transportation Sub-sector

Jehan Zachry Ibrahim*, Sutanti
Universitas Muhammadiyah Jakarta
*Korespondensi penulis: jehanibrahim06@gmail.com**

Abstract. *This study aims to examine the effect of liquidity, proxied by the Current Ratio (CR), and capital structure, proxied by the Debt to Asset Ratio (DAR), on profitability as measured by Return on Assets (ROA) in transportation sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) during the 2018–2025 period. This research employs a quantitative approach with associative methods. Using a purposive sampling technique, 9 companies met the selection criteria, generating a balanced panel data set of 72 firm-year observations. The data were analyzed through panel data multiple linear regression utilizing EViews 13, where model specification tests confirmed the Common Effect Model (CEM) as the most appropriate estimation model. The empirical results reveal that the Current Ratio has a negative but statistically insignificant effect on ROA ($\beta = -0.007375; p = 0.2028$). In contrast, the Debt to Asset Ratio exerts a negative and statistically significant effect on ROA ($\beta = -0.182300; p = 0.0014$), indicating that higher debt utilization increases financial burdens and thereby reduces profitability for the observed transportation companies. Simultaneously, CR and DAR significantly affect ROA ($F = 5.616904; p = 0.005495$) with a coefficient of determination (R^2) of 14.00%.*
Keywords: *Current Ratio, Debt to Asset Ratio, Return on Assets, Signaling Theory, Transportation Sub-sector.*

.

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh likuiditas yang diproksikan dengan *Current Ratio* (CR) dan struktur pendanaan yang diproksikan dengan *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap profitabilitas yang diukur melalui *Return on Assets* (ROA) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018–2025. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode asosiatif. Melalui teknik *purposive sampling*, diperoleh 9 perusahaan yang memenuhi kriteria sehingga membentuk data panel seimbang dengan total 72 observasi perusahaan-tahun. Analisis data dilakukan dengan regresi linier berganda data panel menggunakan EViews 13, di mana pengujian spesifikasi model menetapkan *Common Effect Model* (CEM) sebagai model estimasi terbaik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap ROA ($\beta = -0{,}007375; p = 0{,}2028$). Sebaliknya, *Debt to Asset Ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA ($\beta = -0{,}182300; p = 0{,}0014$), yang mengindikasikan bahwa peningkatan proporsi utang cenderung membebani profitabilitas perusahaan sampel. Secara simultan, CR dan DAR berpengaruh signifikan terhadap ROA ($F = 5{,}616904; p = 0{,}005495$) dengan nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 14,00%.
Kata Kunci: *Current Ratio, Debt to Asset Ratio, Return on Assets, Teori Sinyal, Sub Sektor Transportasi.*

Received: July 10, 2026; Revised: July 17, 2026; Accepted: July 24, 2026; Published October 31, 2026.
**) Corresponding author, e-mail addres*

LATAR BELAKANG

Sektor transportasi memegang peranan vital dalam mendorong akselerasi perekonomian melalui penyediaan mobilitas masyarakat dan kelancaran rantai pasok distribusi logistik antarwilayah. Peningkatan integrasi infrastruktur transportasi darat, laut, dan udara secara konsisten diarahkan untuk memperkuat konektivitas nasional (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2024). Karakteristik utama industri transportasi adalah padat modal (*capital-intensive*), di mana entitas membutuhkan investasi aset tetap berskala masif berupa armada kendaraan, kapal laut, hingga pesawat terbang guna menunjang operasional intinya. Struktur aset yang didominasi aset tidak lancar ini menuntut ketepatan manajemen pendanaan dan pengelolaan likuiditas agar entitas mampu mempertahankan efisiensi dan kelangsungan laba di tengah fluktuasi ekonomi makro.

Fluktuasi ekonomi dalam beberapa periode terakhir, khususnya transisi sebelum, saat, dan pascapandemi COVID-19, memberikan tekanan yang signifikan terhadap kinerja keuangan industri transportasi dan logistik (Listiarti et al. 2022 & Arfiana Dewi et al. 2023). Efektivitas manajemen dalam mengelola seluruh sumber daya aset untuk menghasilkan keuntungan tercermin melalui *Return on Assets* (ROA). ROA merupakan indikator fundamental yang merefleksikan seberapa produktif aset dialokasikan dalam membukukan laba bersih (Hery, 2015 & Rahmawati et al., 2025).

Kinerja profitabilitas dipengaruhi oleh kemampuan entitas dalam mengelola likuiditas jangka pendek, salah satunya melalui *Current Ratio* (CR). Berdasarkan teori keuangan, CR menunjukkan kapasitas aset lancar untuk memenuhi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo (Kasmir, 2018). Namun, cadangan aset lancar yang berlebihan di sektor transportasi berisiko menimbulkan dana menganggur (*idle cash* atau piutang tertahan) yang tidak menghasilkan return produktif. Di sisi lain, pemenuhan kebutuhan armada sering kali mengandalkan instrumen utang, yang tecermin dalam *Debt to Asset Ratio* (DAR). DAR mengukur proporsi total aset yang didanai oleh kreditor (Kasmir, 2019). Ketergantungan utang yang terlalu tinggi dapat meningkatkan beban bunga dan risiko kebangkrutan yang secara langsung menggerus profitabilitas bersih entitas.

Fenomena empiris pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama rentang 2018–2025 menunjukkan anomali pergerakan antara *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Return on Assets* (ROA).

Tabel 1. Data Rata-Rata CR dan DAR Terhadap ROA Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Tahun	CR (%)	DAR (%)	ROA (%)
2018	60.88	69.67	-8.54
2019	59.19	64.48	-4.24
2020	54.66	101.58	-10.69
2021	130.41	83.62	9.18
2022	135.12	85.85	-1.55
2023	146.80	89.41	0.60
2024	346.78	83.05	0.50
2025	482.17	75.38	-3.03
Rata Rata 8 Tahun	**162.75**	**88.70**	**-0.39**

Sumber: www.idx.co.id (diolah)

Berdasarkan Tabel 1, terlihat fenomena di mana peningkatan likuiditas tidak berbanding lurus dengan profitabilitas. Pada periode 2023–2024, nilai rata-rata CR melonjak drastis dari 146,80% menjadi 346,78%, namun nilai ROA justru terkoreksi dari 0,60% ke 0,50%. Fenomena ini berlanjut pada 2024–2025 ketika CR kembali meningkat hingga 482,17%, tetapi ROA merosot hingga -3,03%. Kondisi ini menandakan bahwa penumpukan aset lancar tidak serta-merta meningkatkan produktivitas aset operasi di industri transportasi. Pola yang dinamis juga terlihat pada variabel DAR. Pada tahun 2020, lonjakan DAR mencapai 101,58% beriringan dengan anjloknya ROA ke titik -10,69%. Akan tetapi, penurunan DAR pada 2021 menjadi 83,62% diiringi oleh lonjakan pemulihan laba (ROA 9,18%).

Selain ketidakkonsistenan empiris, telaah literatur terdahulu memperlihatkan adanya kesenjangan penelitian (*research gap*) yang nyata. Astutik dan Anggraeny (2019), Tripuspitorini et al. (2022), serta Puspitasari (2021) menyimpulkan bahwa CR berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA. Sebaliknya, temuan Putri dan Siregar (2026), Rita Satria dan Riska Monika (2023), serta Pratama dan Heruwanto (2023) menunjukkan bahwa likuiditas (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA. Pada variabel DAR, Puspitasari (2021) melaporkan pengaruh positif signifikan, sedangkan

Setiawati dan Sampurnaning (2022) menemukan pengaruh negatif signifikan terhadap ROA. Di sisi lain, Mutaqin et al. (2025) serta Putri dan Siregar (2026) mendokumentasikan bahwa DAR tidak memiliki pengaruh signifikan.

Adanya inkonsistensi temuan antarpeneliti tersebut menegaskan perlunya kajian empiris lanjutan yang berfokus pada subsektor transportasi. Sektor ini memiliki profil risiko operasional dan struktur pendanaan yang unik dibandingkan sektor manufaktur atau perdagangan umum. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan menguji dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Asset Ratio* terhadap *Return on Assets* pada perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di BEI selama periode 2018–2025.

KAJIAN TEORITIS

A. Kajian Pustaka

1. Teori Sinyal (*Signaling Theory*)

Teori Sinyal pertama kali diperkenalkan oleh Ross (1977) yang menyatakan bahwa pihak manajemen perusahaan memiliki informasi asimetris yang lebih lengkap mengenai kondisi internal entitas dibanding investor eksternal. Manajemen berupaya menyampaikan sinyal kredibel mengenai prospek kinerja entitas melalui laporan keuangan publik guna mengurangi tingkat asimetri informasi (Connelly et al., 2011 & Brigham & Houston, 2022).

Dalam konteks manajemen keuangan, *Current Ratio* (CR) berfungsi sebagai sinyal kesiapan entitas dalam melunasi kewajiban jangka pendek tanpa menghadapi tekanan likuiditas. Namun, jika nilai CR terlalu tinggi, sinyal tersebut dapat dipersepsikan pasar sebagai ketidakefisienan alokasi modal kerja. Sementara itu, *Debt to Asset Ratio* (DAR) mengirimkan sinyal leverage dan profil risiko keuangan perusahaan. Proporsi utang yang terlampau tinggi memberikan sinyal ancaman beban bunga tetap (*fixed financial charges*) yang dapat menekan laba bersih dan membahayakan profitabilitas aset perusahaan.

2. Return on Assets

Return on Assets (ROA) mencerminkan efisiensi operasional manajemen dalam mengonversi seluruh aset perusahaan menjadi laba bersih setelah pajak (Hery, 2015), ROA diformulasikan sebagai perbandingan persentase antara laba bersih setelah pajak terhadap total aset:

$$Return\ on\ Assets = \frac{Laba\ Bersih}{Total\ Assets}\ X\ 100\%$$

3. *Current Ratio* (CR)

Current Ratio (CR) mengukur kemampuan kas dan aktiva lancar lainnya dalam melunasi kewajiban jangka pendek (Kasmir, 2018 & Hery, 2017). Pengukuran CR dinyatakan dalam persentase rasio sebagai berikut:

$$Current\ ratio = \frac{\text{Aset lancar}}{\text{Hutang lancar}}\ X\ 100\%$$

4. *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Debt to Asset Ratio (DAR) mengindikasikan tingkat *leverage* keuangan dengan menghitung proporsi total aset yang didanai melalui kewajiban utang (Kasmir, 2018; Hery, 2017). Formulasi DAR adalah:

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

B. Pengembangan Hipotesis

Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return on Assets*

Likuiditas yang memadai memungkinkan operasional perusahaan berjalan lancar tanpa terkendala penagihan kewajiban jangka pendek. Sesuai teori sinyal, likuiditas yang stabil mencerminkan tata kelola kas yang sehat. Namun, bagi sektor transportasi yang bersifat padat modal, laba perusahaan utamanya ditopang oleh produktivitas armada aset tetap. Apabila perusahaan mengendapkan modal kerja berlebih dalam aset lancar, dana tersebut kehilangan peluang (opportunity cost) untuk menghasilkan imbal hasil optimal sehingga dapat memengaruhi profitabilitas secara negatif atau tidak signifikan (Pratama & Heruwanto, 2023).

H1: *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Return on Assets* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018–2025.

Pengaruh *Debt to Asset Ratio* terhadap *Return on Assets*

Berdasarkan teori sinyal, penambahan utang dapat dimanfaatkan untuk ekspansi pembelian armada guna meningkatkan skala layanan. Kendati demikian, kenaikan rasio utang terhadap total aset secara langsung meningkatkan beban bunga pinjaman periodik. Pada saat pendapatan tertekan oleh kenaikan biaya operasional atau fluktuasi ekonomi,

beban utang yang kaku akan memotong margin keuntungan bersih secara drastis, sehingga menurunkan nilai ROA entitas (Setiawati & Sampurnaning, 2022).

H2: *Debt to Asset Ratio* berpengaruh terhadap *Return on Assets* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018–2025.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan memanfaatkan data berbentuk angka untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan. Menurut (Sugiyono, 2016), metode kuantitatif berlandaskan filsafat positivisme dan digunakan untuk menganalisis populasi atau sampel secara sistematis. Dengan demikian, analisis hubungan antarvariabel dalam penelitian ini dilakukan berdasarkan data numerik.

Lokasi dan Objek Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan memanfaatkan data yang diperoleh secara online melalui sumber resmi, yaitu situs Bursa Efek Indonesia (BEI) serta laman resmi masing-masing perusahaan yang menjadi sampel penelitian. Proses pengumpulan hingga pengolahan data dilakukan mulai Agustus 2025.

Sumber Data

Laporan keuangan perusahaan sub sektor transportasi periode 2018–2025 menjadi dasar dalam pengumpulan data penelitian. Menurut (Sugiyono, 2016) data sekunder diperoleh secara tidak langsung melalui dokumen atau sumber yang telah tersedia. Seluruh data tersebut diakses melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia (BEI), yakni https://www.idx.co.id/id

Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi penelitian mencakup seluruh perusahaan subsektor transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada periode 2018–2025. Teknik penentuan sampel menggunakan metode *purposive sampling* dengan kriteria pemilihan sebagai berikut:

Tabel 2. Kriteria Pemilihan Sampel

No	Kriteria Sampel	Jumlah
1	Perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di (BEI) tahun 2018 sampai tahun 2025	11
2	Perusahaan subsektor transportasi yang tidak konsisten mempublikasikan laporan keuangan selama periode 2018-2025	(2)
Total Sampel		**9**

Sumber: data diolah oleh penulis.

Dengan ditetapkannya 9 perusahaan sampel dan rentang waktu penelitian selama 8 tahun (2018–2025), total unit observasi data panel seimbang (*balanced panel data*) yang dianalisis adalah 9 perusahaan $\times$ 8 tahun $=$ 72 observasi perusahaan-tahun

2. Sampel

Penentuan sampel penelitian menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan sampel berdasarkan kriteria yang sesuai dengan tujuan penelitian. (Sugiyono, 2022) menyatakan bahwa sampel merupakan bagian dari populasi yang memiliki karakteristik tertentu untuk mewakili objek penelitian. Berdasarkan data BEI, terdapat 11 perusahaan sub sektor transportasi periode 2018–2025 yang selanjutnya diseleksi sesuai kriteria penelitian. Hasil seleksi sampel disajikan pada Tabel 3. berikut.

Tabel 3. Sampel Penelitian

No	Kode	Nama Perusahaan
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.
2	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.
3	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.
4	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk
5	HELI	Jaya Trishindo Tbk.
6	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.
7	SAFE	Steady Safe Tbk
8	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.
9	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.

Sumber: http://www.idx.co.id.

Pengumpulan data sekunder laporan keuangan auditan periode 2018–2024 dilakukan melalui keterbukaan informasi IDX, sedangkan data tahun 2025 dihimpun

dan difinalisasi setelah publikasi laporan keuangan tahunan auditan 2025 tersedia secara resmi pada basis data BEI (www.idx.co.id).

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data menggunakan regresi linier berganda data panel dengan EViews 13 untuk menguji pengaruh *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap *Return on Assets* (ROA). Pemilihan model terbaik dilakukan melalui uji Chow dan uji *Lagrange Multiplier* (LM), di mana kedua pengujian tersebut menetapkan *Common Effect Model* (CEM) sebagai model paling tepat sehingga uji Hausman tidak dilanjutkan. Selanjutnya, dilakukan uji asumsi klasik (multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi), evaluasi kelayakan model melalui koefisien determinasi (R^2) dan uji F, serta pengujian hipotesis parsial melalui uji t pada tingkat signifikansi $\alpha = 0{,}05$.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif dilakukan untuk memberikan gambaran umum mengenai karakteristik data penelitian. Analisis ini menyajikan informasi berupa nilai rata-rata (*mean*), nilai terendah (*minimum*), nilai tertinggi (*maximum*), serta standar deviasi dari setiap variabel yang digunakan. Hasil pengujian statistik deskriptif dalam penelitian ini disajikan pada tabel berikut.

Tabel 4. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian

	ROA	CR	DAR
Mean	-3.431838	192.4325	85.71224
Median	0.265060	47.63718	69.21252
Maximum	207.1498	4525.072	313.8601
Minimum	-65.94198	2.507631	6.208484
Std. Dev.	31.89650	646.5569	67.76518
Skewness	3.794286	5.607331	1.553652
Kurtosis	28.01920	34.87237	5.450718
Jarque-Bera	2050.641	3424.849	46.98407
Probability	0.000000	0.000000	0.000000
Sum	-247.0923	13855.14	6171.281
Sum Sq. Dev.	72234.44	29680541	326040.5
Observations	72	72	72

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Berdasarkan Tabel 4, variabel ROA memiliki nilai rata-rata negatif sebesar -3,4318% dengan deviasi standar 31,8965%. Nilai maksimum ROA tercatat sebesar 207,1498%,

sedangkan nilai minimum mencapai -65,9420%. Nilai maksimum ekstrem tersebut merupakan kondisi riil yang dialami oleh entitas transportasi udara (GIAA) pada tahun buku pascarestrukturisasi utang besar-besaran yang mencatatkan pendapatan luar biasa (*extraordinary income* dari pembatalan liabilitas), bukan semata-mata cerminan laba operasional rutin.

Pada variabel CR, nilai rata-rata tercatat sebesar 192,4325% dengan median 47,6372% dan nilai maksimum mencapai 4525,0720%. Nilai maksimum yang sangat tinggi ini mengindikasikan adanya pencilan (*outlier*) dari entitas tertentu yang mengalami restrukturisasi modal kerja atau penurunan drastis pada liabilitas lancar. Nilai kemiringan (*skewness*) dan keruncingan (*kurtosis*) yang tinggi pada data cross-section mencerminkan disparitas struktur modal dan kemampuan likuiditas yang sangat lebar antarsubsektor armada transportasi di BEI.

2. Penentuan Metode Estimasi

1) Uji Chow

Uji ini dipergunakan untuk memutuskan kelayakan antara CEM dan FEM yang dilakukan dengan mencocokkan nilai *cross section* F dengan tingkat signifikansi (α = 0.05).

Tabel 5. Hasil Uji Chow

Redundant Fixed Effects Tests				
Equation: Untitled				
Test cross-section fixed effects				
Effects Test		Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F		0.920925	(8,61)	0.5057
Cross-section Chi-square		8.209605	8	0.4133

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Berdasarkan hasil uji Chow pada Tabel 5, diperoleh nilai probabilitas *Cross-section F* sebesar 0,5057. Nilai tersebut lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05, sehingga model regresi yang dipilih dalam penelitian ini adalah *Common Effect Model* (CEM).

2) Uji *Lagrange Multiplier*

Setelah diperoleh hasil uji Chow, pengujian dilanjutkan dengan uji Lagrange Multiplier (LM) untuk menentukan model yang lebih tepat antara *Common Effect Model* (CEM) dan *Random Effect Model* (REM) berdasarkan nilai Breusch-Pagan.

Tabel 6. Hasil Uji *Lagrange Multiplier*

Lagrange Multiplier Tests for Random Effects			
Null hypotheses: No effects			
Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided (all others) alternatives			
	Test Hypothesis		
	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	0.725513	1.208349	1.933862
	(0.3943)	(0.2717)	(0.1643)
Honda	-0.851770	-1.099249	-1.379579
	(0.8028)	(0.8642)	(0.9161)
King-Wu	-0.851770	-1.099249	-1.384648
	(0.8028)	(0.8642)	(0.9169)
Standardized Honda	-0.489298	-0.931413	-4.645352
	(0.6877)	(0.8242)	(1.0000)
Standardized King-Wu	-0.489298	-0.931413	-4.637879
	(0.6877)	(0.8242)	(1.0000)
Gourieroux, et al.	--	--	0.000000
			(1.0000)

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Penentuan model regresi data panel melalui uji Lagrange Multiplier menghasilkan nilai probabilitas Breusch-Pagan sebesar 0,3943. Karena nilai tersebut melebihi batas signifikansi 0,05, maka pendekatan yang dipilih adalah *Common Effect Model* (CEM). Dengan hasil tersebut, penelitian ini menetapkan CEM sebagai model regresi data panel yang digunakan.

3. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Multikolinearitas

Pengujian multikolinearitas bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya korelasi yang tinggi antarvariabel independen, yaitu Current Ratio (CR) dan Debt to Asset Ratio (DAR). Model dinyatakan bebas multikolinearitas apabila nilai VIF < 10.

Tabel 7. Uji Multikolinearitas

Variance Inflation Factors			
Date: 06/23/26 Time: 20:04			
Sample: 1 72			
Included observations: 72			
	Coefficient	Uncentered	Centered
Variable	Variance	VIF	VIF
C	38.61609	3.088260	NA
CR	3.29E-05	1.182010	1.084583
DAR	0.002995	2.844164	1.084583

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Hasil uji multikolinearitas menunjukkan bahwa nilai *Centered VIF* pada variabel *Current Ratio (CR)* dan *Debt to Asset Ratio (DAR)* sebesar 1,084583 (< 10), sehingga model regresi tidak mengalami multikolinearitas.

2) Uji Heteroskedastisitas (*White*)

Pengujian heteroskedastisitas dilakukan menggunakan *White Heteroskedasticity Test.* Model dinyatakan memenuhi asumsi homoskedastisitas apabila nilai Prob. Obs*R-squared > 0,05.

Tabel 8. Uji Heteroskedastisitas (*White*)

Heteroskedasticity Test: White			
Null hypothesis: Homoskedasticity			
F-statistic	0.081777	Prob. F(2,69)	0.9216
Obs*R-squared	0.170261	Prob. Chi-Square(2)	0.9184
Scaled explained SS	2.403065	Prob. Chi-Square(2)	0.3007

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Hasil White Test menunjukkan nilai *Prob. Chi-Square* sebesar 0,9184 (> 0,05), sehingga model regresi tidak mengalami heteroskedastisitas.

3) Uji Autokorelasi (*Durbin-Watson*)

Pengujian autokorelasi dilakukan menggunakan uji Durbin-Watson (DW). Model dinyatakan bebas autokorelasi apabila nilai DW berada pada rentang 1,5–2,5.

Tabel 9. Uji Autokorelasi (*Durbin-Watson*)

Mean dependent var	-3.431838
S.D. dependent var	31.89650
Akaike info criterion	9.681378
Schwarz criterion	9.776239
Hannan-Quinn criter.	9.719143
Durbin-Watson stat	2.009059

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data diolah)

Nilai statistik *Durbin-Watson* (DW) adalah **2,009059**. Nilai ini berada di sekitar angka 2 dan berada di antara batas atas (d_U) tabel DW, membuktikan tidak adanya masalah autokorelasi serial pada residual model CEM.

4) Persamaan Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda data panel digunakan untuk menguji pengaruh Current Ratio (CR) dan Debt to Asset Ratio (DAR) terhadap Return on Assets (ROA) menggunakan EViews 13.

Tabel 10. Hasil Persamaan Regresi Linear Berganda

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	13.61269	6.214185	2.190584	0.0319
CR	-0.007375	0.005736	-1.285826	0.2028
DAR	-0.182300	0.054725	-3.331169	0.0014

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Model regresi Common Effect Model (CEM) hasil pengolahan data menggunakan EViews 13 disajikan pada Tabel 4.10 untuk menunjukkan pengaruh Current Ratio (CR) dan Debt to Asset Ratio (DAR) terhadap Return on Assets (ROA):

ROA = 13,61269 – 0,007375 (CR) – 0,182300 (DAR)

Berdasarkan persamaan regresi tersebut, selanjutnya dilakukan interpretasi untuk mengetahui hubungan masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen:

1. Konstanta (α = 13,61269)

   Nilai konstanta sejumlah 13,61269 memperlihatkan jika apabila variabel CR dan DAR bernilai nol, maka ROA diperkirakan sejumlah 13,61269. Hal ini menggambarkan adanya tingkat profitabilitas dasar perusahaan tanpa dipengaruhi oleh variabel independen. Perlu dicatat bahwa asumsi nilai rasio nol merupakan interpretasi matematis model regresi dan bukan kondisi empiris nyata entitas bisnis transportasi.
2. Koefisien Current Ratio (β_1 = -0,007375)

   Nilai koefisien CR sejumlah -0,007375 memperlihatkan jika setiap kenaikan CR sejumlah 1 satuan akan menurunkan ROA sejumlah 0,007375 satuan dengan asumsi variabel lain tetap. Hubungan negatif ini memperlihatkan jika peningkatan aset lancar belum tentu meningkatkan laba, karena aset yang terlalu besar dapat belum dimanfaatkan secara optimal.
3. Koefisien Debt to Asset Ratio (β_2 = -0,182300)

Koefisien DAR sejumlah -0,182300 memperlihatkan setiap kenaikan DAR sebesar satu satuan persentase (*percentage point* / 1%) akan menurunkan profitabilitas ROA sebesar 0,182300 *percentage point*, dengan asumsi variabel CR konstan. Hal ini memperlihatkan jika penggunaan utang yang semakin besar dapat meningkatkan beban keuangan sehingga berpotensi menurunkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

4. Uji Kelayakan Model Regresi

1) Koefisien Determinasi (R^2)

Tabel 11. Hasil Koefisien Determinasi (R2)

R-squared	0.140013
Adjusted R-squared	0.115086
S.E. of regression	30.00499
Sum squared resid	62120.65
Log likelihood	-345.5296
F-statistic	5.616904
Prob(F-statistic)	0.005495

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Nilai *R-squared* sebesar 0,140013 (14,00%) mengindikasikan bahwa kapasitas CR dan DAR dalam menjelaskan variasi fluktuasi ROA adalah sebesar 14,00%. Nilai determinasi ini tergolong rendah, yang menunjukkan bahwa sebagian besar variasi ROA (86,00%) ditentukan oleh faktor-faktor fundamental lain di luar model, seperti perputaran total aset (*Total Asset Turnover*), ukuran perusahaan (*Firm Size*), margin laba bersih (*Net Profit Margin*), utilisasi kapasitas armada, serta kondisi makroekonomi (suku bunga dan inflasi bahan bakar).

2) Uji F

Pengujian simultan (uji F) dilakukan untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap Return on Assets (ROA) secara bersama-sama. Model dinyatakan signifikan apabila nilai Prob. F-statistic < 0,05.

Tabel 12. Hasil Uji F

R-squared	0.140013
Adjusted R-squared	0.115086
S.E. of regression	30.00499
Sum squared resid	62120.65
Log likelihood	-345.5296
F-statistic	5.616904
Prob(F-statistic)	0.005495

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Kelayakan model penelitian diketahui melalui uji F. Hasil pengujian menunjukkan nilai F-statistic sebesar 5,616904 dengan Prob. 0,005495 (< 0,05), sehingga H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA).

5. Uji Hipotesis

1) Uji t

Pengujian Pengujian parsial (uji t) dilakukan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel bebas, yaitu Current Ratio (CR) dan Debt to Asset Ratio (DAR), terhadap Return on Assets (ROA) pada tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$). Pengujian didasarkan pada nilai probabilitas masing-masing variabel, dengan t-tabel sebesar 1,995 :

Tabel 13. Hasil Uji Hipotesis (Uji t)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	13.61269	6.214185	2.190584	0.0319
CR	-0.007375	0.005736	-1.285826	0.2028
DAR	-0.182300	0.054725	-3.331169	0.0014

Sumber: Hasil Output Eviews 13 (Data Diolah)

Hasil pengujian yang disajikan pada Tabel 4.13 memberikan gambaran mengenai keputusan hipotesis berdasarkan analisis statistik yang telah dilakukan, dengan uraian hasil sebagai berikut:

a) Pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap ROA

Hasil uji parsial menunjukkan t-hitung -1,285826 dengan Prob. 0,2028 (> 0,05), sehingga H_0 diterima dan H_1 ditolak. Artinya, CR tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA.

b) Pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap ROA

Variabel DAR memperoleh t-hitung -3,331169 dengan Prob. 0,0014 (< 0,05),

sehingga H_0 ditolak dan H_2 diterima. Artinya, DAR berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA.

Berdasarkan hasil uji parsial, CR tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA, sedangkan DAR berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA pada perusahaan subsektor transportasi.

PEMBAHASAN

1. Pengaruh Current Ratio (CR) terhadap Return on Assets (ROA)

Hasil pengujian empiris membuktikan bahwa *Current Ratio* (CR) memiliki koefisien negatif dan tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA pada perusahaan subsektor transportasi periode 2018–2025 ($p = 0{,}2028$). Ditinjau dari *Signaling Theory*, likuiditas yang tinggi pada industri transportasi tidak selalu ditangkap oleh pasar sebagai sinyal positif efisiensi operasi. Sektor transportasi merupakan industri padat aset tetap (*capital-intensive*) di mana profitabilitas utama digerakkan oleh utilisasi aset produktif seperti armada truk, kapal, dan pesawat, bukan dari perputaran aset lancar.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Putri dan Oktrima (2024) serta (Rita Satria & Riska Monika, 2023) yang menyatakan bahwa CR tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA. Namun, hasil ini berbeda dengan (Astutik & Anggraeny, 2019) serta Fifi Afiyanti Tripuspitorini, Hasbi Assidiki Mauluddi, dan Wika Hasna Asyifa (2022) yang menemukan pengaruh positif dan signifikan.

2. Pengaruh Debt to Asset Ratio (DAR) terhadap Return on Assets (ROA)

Pengujian statistik membuktikan bahwa *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA ($p = 0{,}0014$). Hasil ini memperkuat kerangka *Signaling Theory* bahwa tingkat leverage yang berlebihan mengirimkan sinyal risiko finansial yang membebani prospek laba perusahaan. Pada perusahaan transportasi, ketergantungan pembiayaan aset tetap melalui utang membawa konsekuensi kewajiban pembayaran pokok dan beban bunga periodik yang bersifat tetap. Ketika operasional entitas tertekan oleh volatilitas harga bahan bakar atau penurunan volume penumpang, beban bunga utang tetap harus dibayarkan, yang pada akhirnya menggerus laba bersih perusahaan secara langsung. Semakin tinggi proporsi aset yang didanai dari utang, semakin sempit margin keuntungan yang dapat diatribusikan ke dalam ROA.

Temuan ini mendukung penelitian Setiawati dan Sampurnaning (2022) yang menyatakan bahwa DAR berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA. Sebaliknya,

hasil ini berbeda dengan (Puspitasari, 2021) yang menemukan pengaruh positif dan signifikan, serta Rita Satria dan Riska Monika (2023), (Mutaqin et al., 2025), dan (Putri & Siregar, 2026) yang menyatakan bahwa DAR tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA.

KESIMPULAN DAN SARAN

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data panel dan pengujian hipotesis pada perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2018–2025, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. *Current Ratio* (CR) berpengaruh negatif tetapi tidak signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA). Hal ini menunjukkan bahwa ketersediaan aset lancar bukan merupakan faktor penentu utama profitabilitas aset pada industri transportasi yang padat modal.
2. *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA). Peningkatan proporsi utang dalam mendanai aset terbukti memperbesar beban keuangan dan secara langsung menurunkan tingkat profitabilitas perusahaan.
3. Secara simultan, CR dan DAR berpengaruh signifikan terhadap perubahan ROA dengan kapasitas determinasi model sebesar 14,00%.

IMPLIKASI MANAJERIAL DAN SARAN

1. Bagi Manajemen Perusahaan: Manajemen subsektor transportasi perlu menata kembali struktur modal dengan membatasi pembiayaan armada melalui utang berbunga tinggi guna memitigasi penurunan margin keuntungan akibat beban finansial. Selain itu, modal kerja lancar harus dikelola secara efisien agar tidak terjadi pengendapan dana nonproduktif.
2. Bagi Investor: Rasio DAR dapat dijadikan indikator krusial dalam menyaring risiko keuangan perusahaan transportasi sebelum mengambil keputusan alokasi investasi.
3. Bagi Penelitian Selanjutnya: Mengingat nilai koefisien determinasi (R^2) model relatif terbatas (14,00%), penelitian mendatang disarankan untuk menambahkan variabel fundamental lain seperti *Total Asset Turnover* (TATO), *Firm Size*, *Net*

Profit Margin (NPM), serta variabel makroekonomi (inflasi dan fluktuasi nilai tukar) untuk memperoleh daya prediksi yang lebih komprehensif.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik. Penulis mengucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing, keluarga, serta semua pihak yang telah memberikan bimbingan, dukungan, doa, dan bantuan selama proses penyusunan penelitian ini. Semoga segala kebaikan yang telah diberikan mendapat balasan yang setimpal.

DAFTAR REFERENSI

Arfiana Dewi, Rendra Arief Hidayat, & Elliv Hidayatul Lailiyah. (2023). Kinerja Keuangan Sektor Transportasi dan Logistik Di Tahun 2022. *Jurnal Akuntansi Keuangan Dan Bisnis*, *16*(2), 334–342. https://doi.org/10.35143/jakb.v16i2.6202

Astutik, E. F., & Anggraeny, A. N. (2019). Pengaruh Current Ratio (CR) dan Debt To Asset Ratio (DAR) Terhadap Return On Asset (ROA) Pada PT. Indocement Tunggal Prakarsa Tbk Periode 2008-2017. *Jurnal SEKURITAS (Saham, Ekonomi, Keuangan Dan Investasi)*, *3*(1), 97. https://doi.org/10.32493/skt.v3i1.3265

Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2022). *Fundamentals of Financial Management (16th ed.)*. Cengage Learning.

Connelly, B. L., Certo, S. T., Ireland, R. D., & Reutzel, C. R. (2011). Signaling Theory: A Review and Assessment. *Journal of Management*, *37*(1), 39–67. https://doi.org/10.1177/0149206310388419

Hery. (2015). *Analisis Kinerja Manajemen: The Best Financial Analysis Menilai Kinerja Manajemen Berdasarkan Rasio Keuangan*. Grasindo.

Hery. (2017). *Analisis Laporan Keuangan*. PT Grasindo.

Kasmir. (2018). *Analisis Laporan Keuangan (Edisi Revisi)*. Rajawali Pers.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Sistem Informasi Pengukuran Kinerja (E-Performance): Sasaran Terwujudnya Konektivitas dan Aksesibilitas Nasional*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. https://eperformance.dephub.go.id/index.php/public/capaian_kementerian/iku/2024/001/001

Listiarti, A. A. N., Pratiwi, C. W., & Trimulyani, S. (2022). Perbandingan Kinerja Keuangan Selama Pandemi Covid 19: Studi Kasus pada Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI. *Nominal Barometer Riset Akuntansi Dan Manajemen*, *11*(2), 248–260. https://doi.org/10.21831/nominal.v11i2.50226

Mutaqin, Z., Jati, W., Ekonomi dan Bisnis, F., Manajemen, P., & Pamulang, U. (2025). *Pengaruh Current Ratio dan Debt to Asset Ratio terhadap Return on Asset pada PT*

Wilmar Cahaya Indonesia Tbk Periode 2012-2022. *5*(2), 261–269. https://openjournal.unpam.ac.id/index.php/JIPER

Pratama, A. C., & Heruwanto, J. (2023). Current Ratio, Quick Ratio, dan Debt to Asset Ratio terhadap Return on Asset pada Perusahaan Transportasi di Indonesia. *Jurnal Pengembangan Wiraswasta*, *25*(2), 131–140.

Puspitasari, E. (2021). Pengaruh Current Ratio (Cr), Debt To Asset Ratio (Dar) Dan Debt To Equity Ratio (Der) Terhadap Return On Asset (Roa) Pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Food And Beverage Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (Bei) Periode 2015-2019. *Journal of Business, Finance, and Economics (JBFE)*, *2*(1). https://doi.org/10.32585/jbfe.v2i2.2232

Putri, A., & Siregar, H. S. (2026). Pengaruh Debt To Equity Ratio, Debt To Asset Ratio, Dan Current Ratio Terhadap Return On Asset Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. In *Journal of Science and Social Research* (Number 2). http://jurnal.goretanpena.com/index.php/JSSR

Putri, F. N., & Oktrima, B. (2024). Pengaruh Current Ratio (Cr) Dan Debt To Equity Ratio (Der) Terhadap Return On Asset (Roa) Pada Pt Indofarma Tbk Periode 2013-2022. *Jorapi : Journal of Research and Publication Innovation*, *2*(4). https://jurnal.portalpublikasi.id/index.php/JORAPI/index

Rahmawati, A., Matsaany, B., & Alim, K. (2025). Analysis Return on Assets in Transportation and Logistics Sector Companies on the Indonesia Stock Exchange. *International Journal of Economics and Management Research*, *4*(1), 350–357. https://doi.org/10.55606/ijemr.v4i1.305

Rita Satria, & Riska Monika. (2023). Pengaruh Current Ratio (Cr) Dan Debt To Asset Ratio (Dar) Terhadap Return On Asset (Roa) Pada Pt Tifico Fiber Indonesia Tbk. Periode 2012-2022. *Journal of Social and Economics Research*, *5*(2), 956–967. https://doi.org/10.54783/jser.v5i2.202

Ross, S. A. (1977). The Determination of Financial Structure: The Incentive-Signalling Approach. *The Bell Journal of Economics* , *8*(1), 23–40.

Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Alfabeta.

Zildanis, Z., Nurhadi, & Hadi, S. S. (2025). Analisis Pengaruh Current Ratio dan Debt to Equity Ratio terhadap Return on Assets pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024. *Jurnal Manajemen Ekonomi Dan Akuntansi*, *2*(2), 479–483. https://doi.org/10.63921/jmaeka.v2i2.174