

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH**

LAPORAN TUGAS AKHIR

**ANALISIS RASIO SOLVABILITAS TERHADAP KINERJA
KEUANGAN PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI
DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA**



Diajukan Oleh:

EKA LESTARI

041200040

Untuk Memenuhi Sebagian dari Syarat

Mencapai Gelar Ahli Madya

PALEMBANG

2023

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH**

LAPORAN TUGAS AKHIR

**ANALISIS RASIO SOLVABILITAS TERHADAP KINERJA
KEUANGAN PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI
DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA**



Diajukan Oleh:

EKA LESTARI

041200040

**Untuk Memenuhi Sebagian dari Syarat
Mencapai Gelar Ahli Madya**

PALEMBANG

2023

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH**

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING LAPORAN TUGAS AKHIR

NAMA : EKA LESTARI
NOMOR POKOK : 041200040
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI
JENJANG PENDIDIKAN : DIPLOMA TIGA
**JUDUL : ANALISIS RASIO SOLVABILITAS TERHADAP
KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN
TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG
TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA**

Tanggal: 15 Agustus 2023
Pembimbing

Mengetahui,
Rektor

Dini Hari Pertiwi, S.Kom., M.Kom.
NIDN: 0219078701

Benedictus Effendi, ST., M.T.
NIP: 09.PCT.13

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH**

HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI LAPORAN TUGAS AKHIR

NAMA : EKA LESTARI
NOMOR POKOK : 041200040
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI
JENJANG PENDIDIKAN : DIPLOMA TIGA
JUDUL : ANALISIS RASIO SOLVABILITAS TERHADAP
KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN
TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG
TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Tanggal: 22 Agustus 2023
Penguji 1

Tanggal: 22 Agustus 2023
Penguji 2

Atin Triwahyuni, S.T., M.Eng.
NIDN: 0215028002

Eko Setiawan, S.Kom., M.Kom.
NIDN: 0208098703

Menyetujui,
Rektor

Benedictus Effendi, ST., M.T.
NIP: 09.PCT.13

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

1. “Selalu ada harga dalam sebuah proses. Nikmati saja lelah-lelah itu. Lebarkan lagi rasa sabar itu. Semua yang kau investasikan untuk menjadikan dirimu serupa yang kau impikan, mungkin tidak akan selalu berjalan lancar. Tapi, gelombang-gelombang itu yang nanti bisa kau ceritakan.” (Boy Candra).
2. “Tidak ada kesuksesan tanpa kerja keras, tidak ada keberhasilan tanpa kebersamaan, tidak ada kemudahan tanpa doa.” (Ridwan Kamil).
3. “Orang yang hebat adalah orang yang memiliki kemampuan menyembunyikan kesusahan, sehingga orang lain mengira bahwa ia selalu senang.” (Imam Syafi’i).

KUPERSEMBAHKAN KEPADA:

1. Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah serta karunia-Nya.
2. Orang tua tercinta saya, ayah dan ibu serta keluarga yang mendukung serta mendoakan secara maksimal dalam setiap langkahku.
3. Dosen pembimbing yang telah mengarahkan saya dalam melakukan pembuatan Laporan Tugas Akhir sehingga dapat tersusun dengan baik Ibu Dini Hari Pertiwi, S.Kom., M.Kom.
4. Dosen-dosen yang memberikan semangat dan motivasi
5. Teman-teman seperjuangan yang selalu memberikan semangat dan menebarkan hal positif serta selalu memotivasi.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur kepada ALLAH SWT atas segala rahmat, dan karunia-Nya, serta shalawat dan salam senantiasa dilimpahkan kepada nabi Muhammad SAW. Sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas akhir yang berjudul **“Analisis Rasio Solvabilitas Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.”**

Penulis membuat Laporan Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat mencapai gelar ahli madya dan untuk menyelesaikan program studi Akuntansi Diploma Tiga Institut Teknologi dan Bisnis PalcomTech Palembang. Dalam penyelesaian Laporan Tugas Akhir ini pun penulis memperoleh banyak bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua, beserta keluarga tercinta.
2. Rektor Institut Teknologi dan Bisnis PalcomTech, Bapak Benedictus Effendi, S.T., M.T.
3. Kepada Wakil Rektor 1 sekaligus sebagai Ketua Program Studi Akuntansi Ibu Adelin, S.T., M.Kom.
4. Kepada Dosen Pembimbing Ibu Dini Hari Pertiwi, S.Kom., M.Kom.
5. Teman seperjuangan dan sahabat terkasih.
6. Semua pihak yang selalu memberi semangat serta dukungan.

Laporan ini terbagi menjadi lima bab. Adapun selama penulisan melakukan penyusunan Laporan Tugas Akhir penulis menyadari laporan ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun. Demikian kata pengantar ini penulis buat dengan besar harapan dapat bermanfaat dan berguna bagi para pembaca. Akhir kata penulis ucapkan terimakasih.

Palembang, Agustus 2023

Peneliti

DAFTAR ISI

| | |
|---|-------------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING..... | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI..... | iii |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN | iv |
| KATA PENGANTAR..... | v |
| DAFTAR ISI..... | vii |
| DAFTAR GAMBAR..... | x |
| DAFTAR TABEL | xi |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiii |
| <i>ABSTRACT</i>..... | xiv |
| ABSTRAK..... | xv |

BAB I PENDAHULUAN

| | |
|-------------------------------------|---|
| 1.1. Latar Belakang | 1 |
| 1.2. Perumusan Masalah | 6 |
| 1.3. Ruang Lingkup Penelitian | 7 |
| 1.4. Tujuan Penelitian | 7 |
| 1.5. Manfaat Penelitian | 8 |
| 1.6. Sistematika Penulisan | 9 |

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

| | |
|---|----|
| 2.1. Landasan Teori | 11 |
| 2.1.1. Analisis Rasio Keuangan | 11 |
| 2.1.2. Tujuan Analisis Rasio Keuangan | 11 |
| 2.2. Analisis rasio Solvabilitas | 12 |
| 2.2.1. Pengertian Rasio Solvabilitas | 12 |
| 2.2.2. Tujuan Rasio Solvabilitas | 12 |
| 2.2.3. Manfaat Rasio Solvabilitas | 12 |

| | |
|--|----|
| 2.2.4. Jenis-Jenis Rasio Solvabilitas | 13 |
| 2.2.5. Standar Industri Rasio Solvabilitas | 17 |
| 2.3. Kinerja Keuangan | 18 |
| 2.3.1. Pengertian Kinerja Keuangan | 18 |
| 2.3.2. Tujuan Penilaian Kinerja Keuangan | 19 |
| 2.3.3. Manfaat Penilaian Kinerja Keuangan | 19 |
| 2.4. Laporan Keuangan | 20 |
| 2.4.1. Pengertian Laporan Keuangan | 20 |
| 2.4.2. Tujuan Laporan Keuangan | 20 |
| 2.4.3. Jenis-Jenis Laporan Keuangan | 21 |
| 2.5. Penelitian Terdahulu | 23 |
| 2.6. Kerangka Penelitian | 26 |

BAB III METODE PENELITIAN

| | |
|--|----|
| 3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian | 28 |
| 3.1.1. Jadwal Penelitian | 28 |
| 3.1.2. Tempat Penelitian | 28 |
| 3.2. Jenis dan Sumber Data | 28 |
| 3.2.1. Jenis Data | 28 |
| 3.2.2. Sumber Data | 29 |
| 3.3. Metode Pengambilan Sampel | 29 |
| 3.3.1. Populasi | 29 |
| 3.3.2. Sampel | 32 |
| 3.4. Metode Pengumpulan Data | 37 |
| 3.5. Definisi Operasional Variabel | 38 |
| 3.6. Metode Analisis Data | 39 |

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

| | |
|--|----|
| 4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian | 41 |
| 4.1.1. Sejarah Perusahaan | 43 |
| 4.2. Hasil Data Penelitian dan Perhitungan | 46 |

| | |
|--|----|
| 4.2.1. Perhitungan <i>Debt to Aset Ratio</i> (DAR) | 47 |
| 4.2.2. Perhitungan <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) | 48 |
| 4.2.3. Perhitungan <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> (LTDtER) . | 50 |
| 4.2.4. Perhitungan <i>Time Interest Earned Ratio</i> (TIER) | 52 |
| 4.2.5. Perhitungan <i>Fixed Charge Coverage</i> (FCC) | 53 |
| 4.3. Pembahasan | 60 |
| 4.3.1. <i>Debt to Assets Ratio</i> | 60 |
| 4.3.2. <i>Debt to Equity Ratio</i> | 65 |
| 4.3.3. <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> | 70 |
| 4.3.4. <i>Times Interest Earned Ratio</i> | 77 |
| 4.3.5. <i>Fixed Charge Coverage Ratio</i> | 84 |
| 4.3.6. Penyebab Serta Solusi Rasio Solvabilitas yang Tidak Baik Pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2018-2022 | 91 |

BAB V PENUTUP

| | |
|---------------------|----|
| 5.1. Simpulan | 95 |
| 5.2. Saran | 96 |

DAFTAR PUSAKA **xvi**

LAMPIRAN–LAMPIRAN **xvii**

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|------------|---|----|
| Gambar 1.1 | Grafik Persentase Keadaan Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022..... | 2 |
| Gambar 2.1 | Kerangka Penelitian..... | 26 |
| Gambar 3.1 | Daftar Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022..... | 30 |
| Gambar 3.2 | Pengambilan Jumlah Sampel Penelitian Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI 2018-2022..... | 33 |
| Gambar 3.3 | Penentuan Sampel Penelitian Berdasarkan Laporan Keuangan Tahunan Selama Lima Tahun Periode 2018-2022..... | 34 |
| Gambar 3.4 | Perusahaan yang Menjadi Sampel Penelitian Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI 2018-2022..... | 36 |
| Gambar 3.5 | Operasional Variabel Penelitian..... | 38 |
| Gambar 4.1 | Grafik Persentase Debt to Assets Ratio Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022 | 62 |
| Gambar 4.2 | Grafik Persentase Debt to Equity Ratio Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022..... | 67 |
| Gambar 4.3 | Grafik Persentase Long Term Debt to Equity Ratio Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022..... | 72 |
| Gambar 4.4 | Grafik Persentase Times Interest Earned Ratio Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022..... | 78 |
| Gambar 4.5 | Grafik Persentase Fixed Charge Coverage Ratio Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022..... | 85 |

DAFTAR TABEL

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabel 2.1 | Standar Industri Rasio Solvabilitas | 17 |
| Tabel 2.2 | Penelitian Terdahulu | 23 |
| Tabel 3.1 | Daftar Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022..... | 30 |
| Tabel 3.2 | Pengambilan Jumlah Sampel Penelitian Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI 2018-2022..... | 33 |
| Tabel 3.3 | Penentuan Sampel Penelitian Berdasarkan Laporan Keuangan Tahunan Selama Lima Tahun Periode 2018-2022..... | 34 |
| Tabel 3.4 | Perusahaan yang Menjadi Sampel Penelitian Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI..... | 36 |
| Tabel 3.5 | Operasional Variabel Penelitian..... | 38 |
| Tabel 4.1 | Sejarah Singkat Perusahaan yang Menjadi Sampel..... | 43 |
| Tabel 4.2 | Perhitungan Debt to Aset Ratio Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI..... | 47 |
| Tabel 4.3 | Perhitungan Debt to Equity Ratio Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI..... | 49 |
| Tabel 4.4 | Perhitungan <i>Term Long Debt to Equity</i> Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI..... | 51 |
| Tabel 4.5 | Perhitungan <i>Times Interest Earned Ratio</i> Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI..... | 52 |
| Tabel 4.6 | Perhitungan <i>Fixed Charge Coverage</i> Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI..... | 54 |
| Tabel 4.7 | Hasil Perhitungan Laporan Keuangan Rasio Solvabilitas Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022 | 55 |
| Tabel 4.8 | Pembahasan Hasil Perhitungan <i>Debt to Assets Ratio</i> Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI..... | 61 |

| | | |
|------------|---|----|
| Tabel 4.9 | Pembahasan Hasil Perhitungan <i>Debt to Equity Ratio</i> Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022 | 66 |
| Tabel 4.10 | Pembahasan Hasil Perhitungan Long Term Debt to Equity Ratio Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022 | 71 |
| Tabel 4.11 | Pembahasan Hasil Perhitungan <i>Times Interest Earned Ratio</i> Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022 | 77 |
| Tabel 4.12 | Pembahasan Hasil Perhitungan <i>Fixed Charge Coverage</i> Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022 | 84 |

DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1. *Form* Persetujuan Topik & Judul LTA (Fotokopi)
2. Lampiran 2. *Form* Konsultasi LTA (Fotokopi)
3. Lampiran 3. Surat Pernyataan (Fotokopi)
4. Lampiran 3. *Form* Revisi Ujian Pra Sidang (Fotokopi)
5. Lampiran 6. *Form* Revisi Ujian Kompre (Asli)

ABSTRACT

EKA LESTARI. *Solvency Ratio Analysis on Financial Performance in Transportation and Logistics Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange.*

This study aims to describe, analyze, interpret and describe how good or bad performance is financial performance in Transportation and Logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange from 2018 to 2022. Measurement of financial performance in this study uses the financial ratio analysis method, with the Debt to Asset Ratio (DAR) method, Debt to Equity Ratio (DER), Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER), Time Interest Earned Ratio (TIER) and Fixed Charge Coverage (FCC) on Solvency Ratio. As a result, the Transportation and Logistics sector is one of the important sectors in everyday life, with a fairly good level of stability of financial performance every year and has less debt burden compared to its assets and capital. The population of this study is 33 (thirty three) Transportation and Logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the 2018-2022 observation period. The sampling method used was purposive sampling, so that 6 (six) sample companies were obtained for 5 years of observation 2018-2022. The research data were obtained from the annual reports of the sample companies downloaded from the IDX website, namely www.idx.co.id

Keywords: Financial Performance, Solvency Ratio, Debt To Aset Ratio, Debt To Equity Ratio, Long Term Debt To Equity Ratio, Time Interest Earned Ratio, Fixed Charge Coverage.

ABSTRAK

EKA LESTARI. Analisis Rasio Solvabilitas Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskriptifkan, menganalisis, menginterpretasikan dan menggambarkan seberapa baik atau buruk kinerja keuangan pada perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018 sampai 2022. Pengukuran kinerja keuangan pada penelitian ini menggunakan metode analisis rasio keuangan, dengan metode *Debt to Aset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER), *Time Interest Earned Ratio* (TIER) dan *Fixed Charge Coverage* (FCC) pada Rasio Solvabilitas. Hasilnya sektor Transportasi Dan Logistik merupakan salah satu sektor penting dalam kehidupan sehari-hari, dengan mempunyai tingkat kestabilan kinerja keuangan yang cukup baik setiap tahunnya dan memiliki beban utang yang lebih sedikit dibanding aktiva maupun modal yang dimiliki. Populasi penelitian ini sebanyak 33 (tiga puluh tiga) perusahaan Transportasi Dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode pengamatan 2018-2022. Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*, sehingga diperoleh 6 (enam) perusahaan sampel untuk 5 tahun pengamatan 2018-2022. Data penelitian diperoleh dari laporan tahunan pada perusahaan sampel yang diunduh dari *website* BEI yaitu www.idx.co.id

Kata Kunci: Kinerja Keuangan, Rasio Solvabilitas, *Debt To Aset Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, *Long Term Debt To Equity Ratio*, *Time Interest Earned Ratio*, *Fixed Charge Coverage*.

BAB I

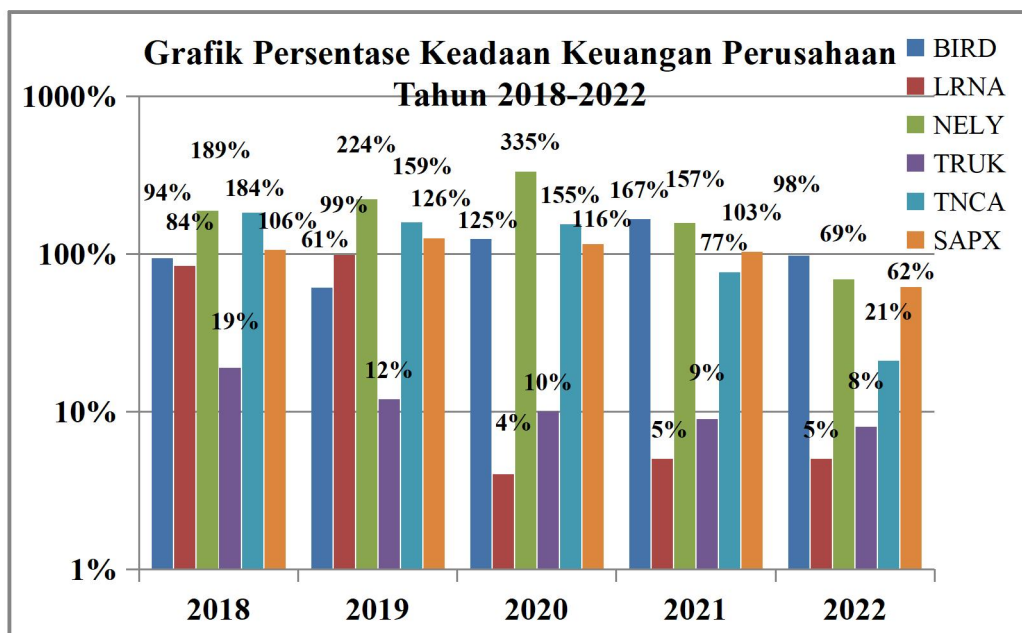
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Laporan keuangan adalah catatan informasi keuangan dari suatu perusahaan pada suatu periode akuntansi dan keberadaan laporan keuangan dapat digunakan untuk menggambarkan kinerja perusahaan khususnya dalam bidang keuangan, (Davidson, 2020). Analisis ini dilakukan penulis dengan cara membandingkan rasio-rasio keuangan suatu perusahaan dengan perusahaan sejenis di industri yang sama menggunakan rasio solvabilitas. Rasio solvabilitas atau *leverage* adalah rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melunasi semua kewajibannya baik jangka pendek maupun jangka panjang dengan jaminan aktiva. Rasio solvabilitas membandingkan beban utang perusahaan secara keseluruhan terhadap aset perusahaan yang dimiliki oleh pemegang saham dibandingkan dengan aset yang dimiliki oleh kreditor/pemberi utang. (Kusuma & I, 2020).

Jadi dapat disimpulkan rasio solvabilitas atau *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiaya dengan hutang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivanya. Suatu perusahaan yang *solvable* berarti perusahaan tersebut mempunyai aktiva atau kekayaan yang cukup untuk membayar semua hutang-hutangnya begitu pula sebaliknya perusahaan yang tidak mempunyai kekayaan yang cukup untuk membayar hutang-hutangnya disebut perusahaan yang *insolvable*.

Transportasi dan Logistik merupakan salah satu sektor penting dalam kehidupan sehari-hari, dan merupakan salah satu subsektor yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Terdapat 33 (tiga puluh tiga) perusahaan yang terdaftar pada sektor Transportasi dan Logistik, dan hanya 6 (enam) perusahaan yang akan penulis analisis menggunakan rasio solvabilitas berdasarkan kelengkapan laporan keuangan dan kelengkapan data lima tahun terakhir serta mempunyai tingkat kestabilan kinerja keuangan yang cukup baik setiap tahun-nya dan memiliki beban utang yang lebih sedikit dibanding aktivitasnya. Pada gambaran 1 merupakan gambar grafik kenaikan dan penurunan keadaan keuangan 6 (enam) perusahaan dalam 5 (lima) tahun terakhir sebagai berikut:



**Gambar 1.1 Grafik Persentase Keadaan Keuangan Perusahaan Sektor
Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022**

Pada Gambar 1.1 merupakan persentase keadaan keuangan 6 (enam) perusahaan pada sektor Transportasi dan Logistik pada Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022. Perusahaan yang dipilih antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Terkait dengan proporsi kas dan setara kas dibagi hutang lancar perusahaan. Perhitungan persentase kas dan setara kas dibagi dengan hutang lancar setiap tahunnya sesuai dengan rumus *cash ratio*. Rasio kas atau *cash ratio* menurut (Kasmir, 2019), merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.

Ketersediaan uang kas dapat ditunjukkan dari tersedianya dana kas atau yang setara dengan kas seperti rekening giro atau tabungan di bank (yang dapat ditarik setiap saat). Berdasarkan standar industri yang berlaku rasio kas keuangan perusahaan dapat dikatakan sehat jika sudah mencapai persentase di atas standar industri sebesar 50% (Kasmir, 2019). Pada grafik tersebut dapat dilihat PT. Blue Bird Tbk (BIRD) pada tahun 2018 rasio kas sebesar 94%, kemudian pada tahun 2019 terjadi penurunan menjadi 61%, pada tahun 2020 kembali mengalami kenaikan persentase menjadi 125%, selanjutnya tahun 2021 mengalami kenaikan persentase menjadi 167%, dan 2022 mengalami penurunan persentase menjadi 98%.

Kemudian pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), dapat dilihat pada grafik tahun 2018 persentase rasio kas sebesar 84%, kemudian pada tahun 2019 terjadi peningkatan persentase menjadi 99%, pada tahun 2020 terjadi penurunan persentase menjadi 4%, pada tahun 2021 menjadi 5%, dan tahun 2022 persentase masih sebesar 5%. Pada perusahaan Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), dapat dilihat pada grafik tahun 2018 persentase rasio kas sebesar 189%, kemudian pada tahun 2019 terjadi kenaikan persentase menjadi 224%, pada tahun 2020 naik menjadi 335%, pada tahun 2021 persentase menurun menjadi 157%, dan tahun 2022 persentase menurun menjadi 69%.

Pada PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), dapat dilihat pada grafik tahun 2018 persentase rasio kas sebesar 19% , tahun 2019 sebesar 12%, tahun 2020 sebesar 10%, tahun 2021 sebesar 9%, dan tahun 2022 persentase rasio kas masih dibawah standar industri sebesar 8%. Pada perusahaan Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dapat dilihat pada grafik tahun 2018 persentase rasio kas sebesar 184%, kemudian pada tahun 2019 terjadi peningkatan persentase menjadi 159%, pada tahun 2020 terjadi penurunan menjadi 155%, pada tahun 2021 masih terjadi penurunan menjadi 77%, hingga tahun 2022 persentase masih menurun menjadi 21%. Pada PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX), dapat dilihat pada grafik tahun 2018 persentase rasio kas sebesar 106%.

Kemudian pada tahun 2019 terjadi kenaikan persentase menjadi 126%, pada tahun 2020 kembali mengalami penurunan persentase menjadi 116%, selanjutnya tahun 2021 mengalami penurunan menjadi 103%, hingga pada tahun 2022 persentase menjadi 62%. Sehingga dapat disimpulkan PT. Blue Bird Tbk (BIRD) pada tahun 2018-2022, PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) pada tahun 2018 dan 2019, perusahaan Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) pada tahun 2018-2022, PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) pada tahun 2018-2021, dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) pada tahun 2018-2022. Mengalami kondisi keuangan perusahaan stabil atau dapat dikatakan perusahaan sehat karena proporsi kas dan setara kas berbanding lebih besar terhadap hutang lancar. Sehingga persentase rasio kas diatas 50% sesuai dengan standar industri yang berlaku.

Kemudian untuk PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) pada tahun 2020-2022, PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) pada tahun 2018-2022, dan PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) pada tahun 2022. Proporsi kas dan setara kas berbanding rendah terhadap hutang lancar perusahaan. Sehingga menghasilkan persentase rasio kas dibawah 50% yang berarti belum mencapai persentase standar industri yang berlaku. Sehingga keadaan keuangan perusahaan dianggap tidak stabil dan kondisi perusahaan sedang tidak sehat. Rasio solvabilitas yang akan dianalisis dalam penelitian ini yaitu *Debt to Aset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER), *Time Interest Earned Ratio* (TIER) dan *Fixed Charge Coverage* (FCC).

Adapun alasan penulis memilih sektor Transportasi dan Logistik adalah karena saat ini aktivitas *e-commerce* Transportasi dan Logistik meroket sampai 69% sejak pandemi melanda, merupakan pemicu ramainya lalu lintas logistik. Berdasarkan data yang dirilis oleh lembaga survei *redsheer* pada november 2020. Secara skala nasional bisnis Transportasi dan Logistik mengalami pertumbuhan drastis hingga 400% dari setahun setelah pandemi. kementerian perhubungan menyatakan bahwa Transportasi dan Logistik menjadi salah satu penopang bangkitnya perekonomian indonesia akibat pandemi covid. Berdasarkan uraian-uraian tersebut maka penulis tertarik untuk mengangkat penelitian ini yang berjudul **“Analisis Rasio Solvabilitas Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.”**

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat dibuat rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana pengaruh solvabilitas terhadap kinerja keuangan pada perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Berdasarkan perusahaan yang dipilih antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX)?

1.3. Ruang Lingkup Penelitian

Untuk memberikan gambaran yang jelas terhadap penelitian, serta agar analisis menjadi terarah dan sesuai dengan masalah yang ada, maka penulis membatasi ruang lingkup penelitian-nya hanya pada perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2022. Berdasarkan perusahaan yang dipilih antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antarana Prima Tbk (SAPX). Rasio solvabilitas yang akan dianalisis dalam penelitian ini yaitu: *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER), *Time Interest Earned Ratio* (TIER) dan *Fixed Charge Coverage* (FCC).

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah untuk mengetahui pengaruh solvabilitas terhadap kinerja keuangan pada perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Berdasarkan perusahaan yang dipilih antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antarana Prima Tbk (SAPX).

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

A. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan dan pengetahuan dalam menganalisis dan membandingkan kinerja laporan keuangan khususnya pada rasio solvabilitas terhadap kinerja keuangan pada perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

B. Bagi Perusahaan

Sebagai masukan dalam arti pentingnya mengevaluasi suatu laporan keuangan dalam hal untuk menilai kinerja perusahaan untuk pengambilan suatu keputusan dimasa ynag akan datang.

C. Bagi Akademik

Untuk perkembangan ilmu pengetahuan serta bermanfaat sebagai dasar penelitian selanjutnya, dan sebagai bahan referensi untuk akademik yang akan melakukan penelitian untuk menambah pengetahuan mengenai analisis kinerja keuangan perusahaan khususnya pada analisis rasio solvabilitas.

1.6. Sistematika Penulisan

Berikut penulis sajikan informasi mengenai materi yang dibahas pada setiap bab, sistem penulisan ini bertujuan untuk memberikan garis besar mengenai isi Laporan Akhir secara ringkas dan jelas. Sehingga terdapat gambaran hubungan antara masing-masing bab, dimana bab tersebut dibagi menjadi lima bab secara keseluruhan, yaitu sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Bab pendahuluan ini menguraikan mengenai latar belakang, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab tinjauan pustaka ini memuat landasan teori, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran, dan hipotesis.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab metode penelitian ini akan menjelaskan lokasi dan waktu penelitian, jenis penelitian, jenis data, teknik pengumpulan data, populasi dan sampel, definisi operasional variabel penelitian.

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab hasil dan pembahasan ini akan dibahas mengenai data penelitian (deskripsi Perusahaan/organisasi), hasil pengujian dan pembahasan.

BAB V. SIMPULAN DAN SARAN

Bab simpulan dan saran ini berisi kesimpulan dari semua uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya dan juga berisi saran-saran yang diharapkan berguna dalam penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

2.1.1. Analisis Rasio Keuangan

Analisis rasio keuangan merupakan upaya dalam mencari gambaran relasi dan membandingkan jumlah akun ketika menjabarkan laporan keuangan, yaitu dengan membagi satu akun dengan akun yang lain di laporan keuangan pada neraca & laporan laba rugi (Sujarweni, 2019).

2.1.2. Tujuan Analisis Rasio Keuangan

Tujuan dari analisis rasio keuangan menurut (Sujarweni, 2019), yaitu sebagai sarana untuk mengidentifikasi kekuatan & kelemahan keuangan suatu entitas, menilai atau mengevaluasi kinerja laporan keuangan, dan berusaha untuk memberdayakan semua sumber daya yang tersedia untuk mencapai tujuan perusahaan. Dengan memakai rasio keuangan, pihak internal dan eksternal entitas dengan mudah bisa mendapatkan informasi tentang kekuatan serta kelemahan entitas dari sudut pandang keuangan. Informasi dari analisis rasio ini biasa digunakan oleh manajer untuk membuat keputusan mengenai kelangsungan bisnis perusahaan (Trianto, 2018).

2.2. Analisis rasio Solvabilitas

2.2.1. Pengertian Rasio Solvabilitas

Menurut (Kasmir, 2019) rasio solvabilitas atau leverage ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aset perusahaan dibiayai dengan utang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan asetnya. Dalam arti luas dikatakan bahwa rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan (dilikuidasi).

2.2.2. Tujuan Rasio Solvabilitas

Untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan hutang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivanya, khususnya aktiva tetap dengan modal. Serta untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva (Kasmir, 2019).

2.2.3. Manfaat Rasio Solvabilitas

Menurut (Kasmir, 2019), tujuan perusahaan menggunakan rasio solvabilitas, yaitu:

1. Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya (kreditor).
2. Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).

3. Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
4. Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
5. Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.
6. Untuk menilai atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang.
7. Untuk menilai berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih, terdapat sekian kalinya modal sendiri yang dimiliki.

2.2.4. Jenis-Jenis Rasio Solvabilitas

Rasio yang digunakan dalam menghitung tingkat solvabilitas suatu perusahaan menurut (Kasmir, 2019), adalah sebagai berikut:

1. Rasio Utang atas Aset (*Debt to Assets Ratio*).
2. Rasio Utang atas Modal (*Debt to Equity Ratio*).
3. Rasio Utang Jangka Panjang atas Modal (*Long Term Debt to Equity Ratio*).
4. Rasio Utang Bunga atas Kegiatan Operasional Perusahaan (*Times Interest Earned Ratio*).
5. Rasio Utang jangka Panjang atas kontrak Sewa (*Fixed Charge Coverage (FCC)*).

Berikut ini penjelasan dari masing-masing jenis rasio solvabilitas:

1. Rasio Utang Atas Aset (*Debt to Assets Ratio*).

Debt Ratio menurut (Kasmir, 2019) merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aset. Dengan cara membagi total utang dengan total *assets* kemudian dikalikan 100%. Dengan kata lain, seberapa besar aset perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aset. Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$\mathbf{Debt\ to\ asset\ ratio = \frac{Total\ Utang(Total\ debt)}{Total\ Assets} \times 100\%}$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

2. Rasio Utang Atas Modal (*Debt to Equity Ratio*).

Debt to Equity Ratio menurut (Kasmir, 2019), merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Dengan cara membagi total utang dengan modal kemudian dikalikan 100%. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Terhadap modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang. Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$\mathbf{Debt\ to\ Equity\ Ratio = \frac{Total\ Utang\ (Total\ Debt)}{Modal\ (Equity)} \times 100\%}$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

3. Rasio Utang Jangka Panjang atas Modal (*Long Term Debt to Equity Ratio*).

Long Term Debt to Equity Ratio menurut (Kasmir, 2019), merupakan rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Dengan cara membagi *long term debt*/utang jangka panjang dengan modal. Tujuannya adalah untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang dengan cara membandingkan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan. Rumus untuk mencari *Long Term Debt to Equity Ratio* dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{LTDtER} = \frac{\text{Long Term Debt}}{\text{Equity}}$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

4. Rasio Utang Bunga atas Kegiatan Operasional Perusahaan (*Times Interest Earned Ratio*).

Times Interest Earned atau jumlah kali perolehan bunga menurut (Kasmir, 2019) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar biaya bunga, dengan mengukur sejauh mana pendapatan dapat menurun tanpa membuat perusahaan merasa malu karena tidak mampu membayar biaya bunga tahunannya. Dengan cara membagi *earning before interest tax*/laba sebelum bunga dan pajak dengan biaya bunga. Apabila perusahaan tidak mampu membayar bunga, dalam jangka panjang menghilangkan kepercayaan dari para kreditor.

Bahkan ketidak mampuan menutup biaya tidak menutup kemungkinan akan mengakibatkan adanya tuntutan hukum dari kreditor. Lebih dari itu, kemungkinan perusahaan menuju ke arah pailit semakin besar. Rumus untuk mencari *Times Interest Earned* dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{TIER} = \frac{\text{Earning Before Interest Tax}}{\text{Biaya Bunga (Interest)}}$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

5. Rasio Utang jangka Panjang atas kontrak Sewa (*Fixed Charge Coverage (FCC)*).

Fixed Charge Coverage atau lingkup biaya tetap menurut (Kasmir, 2019) merupakan rasio yang menyerupai Times Interest Earned Ratio. Dengan cara menambahkan *earning before interest tax*/laba sebelum bunga dan pajak , ditambah biaya bunga ditambah kewajiban sewa kemudian dibagi biaya bunga ditambah kewajiban sewa. Hanya saja perbedaannya adalah rasio ini dilakukan apabila perusahaan memperoleh utang jangka panjang atau menyewa aset berdasarkan kontrak sewa (*lease contract*). Biaya tetap merupakan biaya bunga ditambah kewajiban sewa tahunan atau jangka panjang. Rumus untuk mencari *Fixed Charge Coverage* yang dapat digunakan adalah sebagai berikut:

$$\text{FCC} = \frac{\text{EBIT} + \text{Biaya Bunga} + \text{Kewajiban Sewa/Lease}}{\text{Biaya Bunga} + \text{Kewajiban Sewa/Lease}}$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

2.2.5. Standar Industri Rasio Solvabilitas

Pada Tabel 2.1 merupakan standar industri rasio solvabilitas menurut (Kasmir, 2019), adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Standar Industri Rasio Solvabilitas

| No. | Jenis Rasio | Standar Industri |
|-----|--|------------------|
| 1. | <i>Debt to Assets Ratio (Debt Ratio)</i> | 35% |
| 2. | <i>Debt to Equity ratio</i> | 90% |
| 3. | <i>Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)</i> | 10 Kali |
| 4. | <i>Times Interest Earned Ratio</i> | 10 kali |
| 5. | <i>Fixed Charge Coverage (FCC)</i> | 10 kali |

Sumber: (Kasmir, 2019)

Tabel 2.1 terdapat 5 (lima) jenis rasio solvabilitas beserta standar industri yang berlaku. Standar industri pada *debt ratio* sebesar 35%, *debt to equity ratio* sebesar 90%, *long term debt to equity ratio* sebesar 10 kali. Rasio Perusahaan dinilai baik, jika (nilai rasio < standar industri) maka semakin kecil perusahaan dibiayai dengan utang. Sehingga semakin kecil jumlah rasio ini maka semakin baik. Namun, berarti rasio perusahaan akan dinilai tidak baik jika (nilai rasio > standar industri) maka semakin tinggi pendanaan perusahaan oleh utang dan hal ini dikhawatirkan perusahaan akan sulit melunasi utang dengan aktiva yang dimiliki.

Kemudian untuk *times interest earned ratio* sebesar 10 kali, dan untuk *fixed charge coverage* sebesar 10 kali. Rasio perusahaan dinilai baik, jika (nilai rasio > standar industri) semakin tinggi rasio yang dihasilkan dari standar industri yang ditetapkan berarti rasio perusahaan dinilai baik, karena mampu membayar bunga utang jangka panjang maupun pendek perusahaan. Sehingga kemungkinan besar hal ini akan menjadi ukuran untuk memperoleh tambahan pinjaman baru dari kreditor.

2.3. Kinerja Keuangan

2.3.1. Pengertian Kinerja Keuangan

Kinerja adalah penilaian kepribadian manusia dalam suatu organisasi untuk tercapainya tingkat prestasi atau hasil sesungguhnya yang positif. Kinerja keuangan merupakan prestasi di aspek keuangan yang unsurunsurnya berkaitan dengan pendapatan, pengeluaran, keadaan operasional secara menyeluruh, struktur utang dan hasil investasi. Penilaian kinerja keuangan berbeda dengan penilaian barang berwujud maupun tidak berwujud. Kinerja keuangan merupakan gambaran dari pencapaian keberhasilan perusahaandapat diartikan sebagai hasil yang telah dicapai atas berbagai aktivitas yang telah dilakukan perusahaan (Chintyana & dk, 2020).

2.3.2. Tujuan Penilaian Kinerja Keuangan

Penilaian Kinerja Keuangan bertujuan untuk memotivasi karyawan dalam mencapai tujuan organisasi dan dalam menaati standar perilaku yang telah ditetapkan sebelumnya, agar membuahkan fase dan hasil yang diinginkan. Standar perilaku dapat berupa kebijakan manajemen atau rencana formal yang dituangkan dalam anggaran. Kinerja keuangan suatu perusahaan adalah hasil dari serangkaian proses dengan mempertaruhkan berbagai sumber daya (Chintyana & dk, 2020).

2.3.3. Manfaat Penilaian Kinerja Keuangan

Manfaat penelitian kinerja keuangan menurut (Chintyana & dk, 2020). adalah sebagai berikut :

- A. Memberikan pemahaman yang lebih baik mengenai pengelolaan utang termasuk mengenai keadaan keuangan secara keseluruhan.
- B. Mengidentifikasi lebih awal masalah keuangan yang muncul sebelum terlamabat.
- C. Mengidentifikasi masalah keuangan yang ada yang bisa jadi tidak disadari oleh perusahaan.
- D. Memberikan gambaran jelas, mengenai kelebihan dan kekurangan keadaan keuangan dan cara pengelolaan piutang. Manfaat dari penilaian kinerja adalah sebagai berikut :
 - a. Untuk mengatur operasi organisasi secara efisien dan efisien melalui pemotivasian karyawan secara optimal.

- b. Untuk membantu pengambilan keputusan yang bersangkutan dengan karyawan seperti promosi, transfer dan pemberhentian.
- c. Untuk mengidentifikasi kebutuhan pelatihan dan pengembangan karyawan dan untuk menyiapkan kriteria seleksi dan evaluasi program pelatihan karyawan.
- d. Menyediakan sasaran balik bagi karyawan mengenai bagaimana atasan mereka mengukur kinerja mereka.

2.4. Laporan Keuangan

2.4.1. Pengertian Laporan Keuangan

Laporan keuangan adalah proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat untuk mengkomunikasikan data keuangan, (Munawir, 2019) juga mengatakan bahwa laporan keuangan adalah alat yang sangat penting untuk memperoleh informasi sehubungan dengan posisi keuangan dan hasil-hasil operasi yang telah dicapai oleh perusahaan yang bersangkutan. (Munawir, 2019).

2.4.2. Tujuan Laporan Keuangan

Secara umum laporan keuangan bertujuan untuk memberikan informasi keuangan suatu perusahaan, baik pada saat tertentu maupun pada periode tertentu. Menurut (Kasmir, 2019) adapun beberapa tujuan pembuatan dan penyusunan laporan keuangan yaitu :

1. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah aset yang dimiliki perusahaan pada saat ini.

2. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah kewajiban dan modal yang dimiliki perusahaan pada saat ini.
3. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah pendapatan yang diperoleh pada suatu periode tertentu.
4. Memberikan informasi tentang jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan dalam suatu periode tertentu.
5. Memberikan informasi tentang perubahan-perubahan yang terjadi terhadap aset, pasiva, serta modal perusahaan.
6. Memberikan informasi tentang kinerja manajemen perusahaan dalam suatu periode.
7. Memberikan informasi mengenai catatan-catatan atas laporan keuangan.

2.4.3. Jenis-Jenis Laporan Keuangan

Menurut (Kasmir, 2019), secara umum laporan keuangan terdiri dari lima jenis laporan keuangan, antara lain:

1. Neraca

Neraca merupakan ringkasan posisi keuangan perusahaan pada tanggal tertentu yang menunjukkan total aset dengan total kewajiban ditambah modal total ekuitas pemilik.

2. Laporan Laba Rugi

Laporan laba rugi adalah laporan yang menunjukkan jumlah pendapatan atau penghasilan yang diperoleh dan biaya-biaya yang dikeluarkan dan laba rugi dalam suatu periode tertentu.

3. Laporan Perubahan Modal

Laporan perubahan modal merupakan laporan yang menggambarkan perubahan baik berupa peningkatan atau penurunan aset bersih selama satu periode., jika perusahaan mengalami keuntungan modal akan bertambah.

4. Laporan Arus Kas

Laporan arus kas memberikan informasi tentang aliran kas perusahaan yang masuk dan keluar. Laporan arus kas terdiri dari 3 aktivitas utama, yaitu aktivitas operasi, aktivitas investasi, dan aktivitas pendanaan.

5. Catatan Atas Laporan Keuangan

Catatan atas laporan keuangan merupakan laporan yang memberikan penjelasan rinci tentang hal-hal yang ada pada jenis laporan keuangan lainnya.

2.5. Penelitian Terdahulu

Berikut pada tabel 2.2 merupakan tabel penelitian terdahulu berupa beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut:

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu

| No. | Nama | Judul | Hasil Penelitian |
|-----|--------------------|--|--|
| 1. | Shintia | Analisis Rasio Solvabilitas Untuk Menilai Kinerja Keuangan Terhadap Asset Dan Equity Pada Pt. Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk Periode 2012 – 2015. Jurnal Ilmiah Manajemen Volume I Nomor 1, 2017. | Hasil penelitian ini adalah berdasarkan data yang diperoleh baik secara kuantitatif maupun kualitatif dari objek penelitian akan dianalisis, kemudian akan dilanjutkan dengan perhitungan-perhitungan serta analisis rasio solvabilitas, serta dianalisis dengan metode deskriptif kuantitatif. Rumus yang digunakan dalam perhitungan rasio solvabilitas adalah Debt to Asset Ratio (Debt Ratio), dan Debt to Equity Ratio (Shintia, 2017). |
| 2. | Putri Nurmaya Dewi | Analisis Rasio Solvabilitas Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada Perusahaan PT. Kimia Farma (Persero) Tbk, Periode 2018 – 2020. Jurnal Ekonomi, Bisnis, dan Manajemen, 2022. | Hasil penelitian ini adalah, dalam melakukan Penelitian analisis rasio solvabilitas untuk mengukur kinerja keuangan menggunakan periode 2018 hingga periode 2020 dengan berfokus pada rasio <i>Debt to Aset Ratio</i> (DAR), <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER), <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> (LTDtER), <i>Time Interest Earned Ratio</i> (TIER) |

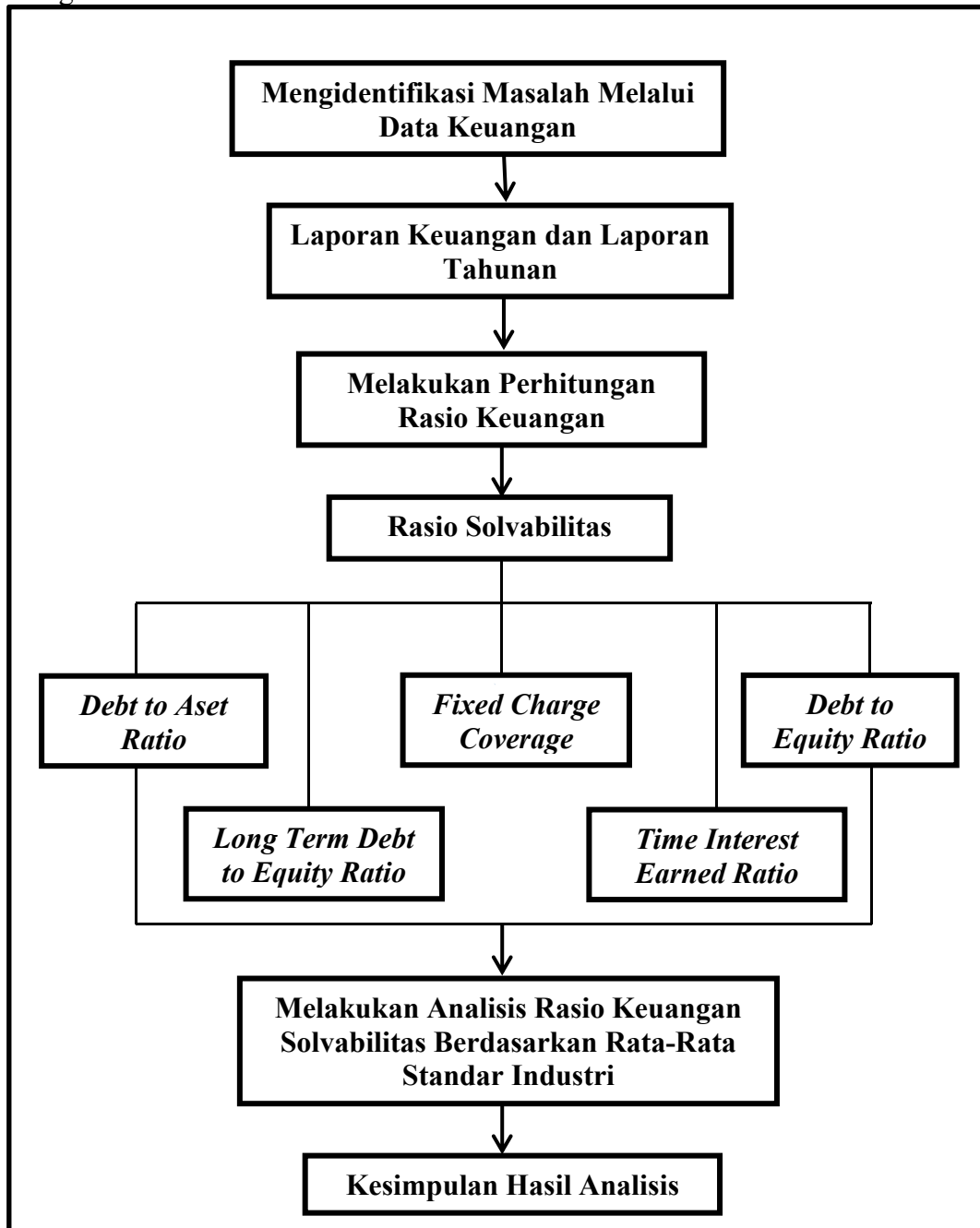
| No. | Nama | Judul | Hasil Penelitian |
|-----|---|---|---|
| | | | <p>dan <i>Fixed Charge Coverage</i> (FCC). Jenis penelitian adalah deskriptif kuantitatif yang mana data tersebut merupakan data sekunder yang mana data diperoleh dari website resmi di Bursa Efek Indonesia (BEI) melalui website www.idx.co.id (Dewi, 2022).</p> |
| 3. | Tya Destiani, Rina Maria Hendriyani | <p>Analisis Rasio Keuangan untuk Menilai Kinerja Keuangan Perusahaan :Studi Kasus pada PT Unilever Indonesia Tbk Tahun 2016-2020. Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah, 2021</p> | <p>Hasil penelitian untuk menganalisis rasio keuangan dengan standar industri rasio keuangan yang digunakan berupa rasio likuiditas, rasio solvabilitas, dan rasio profitabilitas sebagai alat ukur penilaian pada kinerja keuangan perusahaan PT Unilever Indonesia Tbk. penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yaitu laporan keuangan PT Unilever Indonesia Tbk, dari tahun 2016 sampai dengan 2020. Sumber data yang digunakan ialah data internal (Destiani & Hendriyani, 2021).</p> |

Sumber: Data diolah penulis dari beberapa penelitian terdahulu, 2023

Alasan memilih 3 (tiga) jurnal tersebut sebagai penelitian terdahulu karena mempunyai kesamaan menggunakan analisis rasio solvabilitas dalam penelitian terhadap kinerja keuangan pada perusahaan, serta untuk menyempurnakan perhitungan analisis rasio solvabilitas dari penelitian terdahulu yang dilakukan, dan untuk membandingkan hasil analisis rasio solvabilitas berdasarkan perbedaan jenis perhitungan, tahun, serta sampel penelitian. Dari penelitian yang dilakukan oleh (Shintia, 2017) hanya menggunakan 2 (dua) metode jenis analisis rasio solvabilitas yaitu *debt to asset ratio (debt ratio)*, dan *debt to equity ratio* serta terdapat perbedaan pada sampel penelitian dan periode tahun yang digunakan hanya 4 (empat) tahun terakhir yaitu menggunakan perusahaan pada PT. Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk Periode 2012 –2015. Dari penelitian yang dilakukan oleh (Dewi, 2022) hanya menggunakan periode 3 (tiga) tahun terakhir yaitu periode 2018–2020 dan terdapat perbedaan pada sampel penelitian yaitu menggunakan perusahaan pada PT. Kimia Farma (Persero) Tbk. Dari penelitian yang dilakukan oleh (Destiani & Hendriyani, 2021) hanya menggunakan 3 (tiga) metode jenis analisis rasio solvabilitas yaitu *debt to aset ratio*, *debt to equity ratio*, dan *long term debt to equity ratio* dan terdapat perbedaan pada sampel penelitian yaitu menggunakan perusahaan pada PT Unilever Indonesia Tbk.

2.6. Kerangka Penelitian

Berikut gambar 2.1 merupakan kerangka Penelitian dalam mengidentifikasi masalah yang dilakukan penulis dalam penelitian adalah sebagai berikut:



Sumber: Data diolah penulis, 2023

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

Pada gambar 2.1 merupakan kerangka penelitian yang dilakukan penulis dalam melakukan penelitian dengan mengidentifikasi masalah melalui data keuangan disertai dengan laporan keuangan dan laporan tahunan, serta melakukan perhitungan melalui rasio keuangan, yaitu pada rasio solvabilitas. Rasio solvabilitas yang akan dianalisis dalam penelitian ini yaitu mengenai *Debt to Aset Ratio (DAR)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)*, *Time Interest Earned Ratio (TIER)* dan *Fixed Charge Coverage (FCC)*. Selanjutnya penulis akan melakukan analisis rasio keuangan solvabilitas berdasarkan rata-rata standar industri, dan membuat kesimpulan dan hasil analisis.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian

3.1.1. Jadwal Penelitian

Penelitian ini terhitung 5 (lima) bulan dimulai dari bulan Maret 2023 hingga Juli 2023, dimulai dari pengajuan proposal sampai penelitian selesai.

3.1.2. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia selama lima tahun terakhir yaitu periode 2018-2022.

3.2. Jenis dan Sumber Data

3.2.1. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif, Menurut (Sinambela & Sinambela, 2021) jenis data penelitian kuantitatif adalah jenis data yang menggunakan angka-angka dalam memproses data untuk menghasilkan informasi yang terstruktur. Data keuangan yang diambil berupa laporan keuangan tahunan yang diperoleh dari BEI pada sektor Transportasi dan Logistik pada tahun 2018-2022.

3.2.2. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini yaitu sumber data sekunder. Menurut (Sugiyono, 2018) sumber data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder penelitian adalah buku dan jurnal. Sumber data keuangan tahunan yang penulis peroleh dari Bursa Efek Indonesia (<http://www.idx.co.id>) dan website resmi perusahaan.

3.3. Metode Pengambilan Sampel

3.3.1. Populasi

Dalam penelitian ini menggunakan populasi perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Menurut (Handayani, 2020) populasi adalah totalitas dari setiap elemen yang akan diteliti yang memiliki ciri sama, bisa berupa individu dari suatu kelompok, peristiwa, atau sesuatu yang akan diteliti. Populasi perusahaan pada sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI berjumlah 33 (tiga puluh tiga) perusahaan, dengan jumlah perusahaan yang bergerak dibidang Tranportasi berjumlah 11 (sebelas) perusahaan, dan jumlah perusahaan yang bergerak dibidang Logistik berjumlah 22 (dua puluh dua) perusahaan dapat dilihat pada tabel 3.1 sebagai berikut:

**Tabel 3.6 Daftar Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada
BEI Tahun 2018-2022**

| No . | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Transportasi | Logistik | IPO |
|-------------|------------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------|-------------|
| 1. | AKSI | Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | | ✓ | 13 Jul 2001 |
| 2. | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | ✓ | | 12 Nov 2012 |
| 3. | BIRD | Blue Bird Tbk. | ✓ | | 05 Nov 2014 |
| 4. | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | | ✓ | 26 Mar 1990 |
| 5. | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk. | ✓ | | 08 Des 1994 |
| 6. | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk. | ✓ | | 11 Feb 2011 |
| 7. | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | ✓ | | 15 Apr 2014 |
| 8. | MIRA | Mitra International Resources Tbk. | | ✓ | 30 Jan 1997 |
| 9. | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | | ✓ | 11 Okt 2012 |
| 10. | SAFE | Steady Safe Tbk. | ✓ | | 15 Agt 1994 |
| 11. | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | | ✓ | 12 Jul 2011 |
| 12. | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | | ✓ | 05 Jul 1999 |
| 13. | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | ✓ | | 02 Nov |

| No | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Transportasi | Logistik | IPO |
|-----|-----------------|------------------------------------|--------------|----------|-------------|
| | | | | | 2012 |
| 14. | TMAS | Temas Tbk. | | ✓ | 09 Jul 2003 |
| 15. | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | ✓ | | 31 Mei 2007 |
| 16. | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | ✓ | | 27 Mar 2018 |
| 17. | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | | ✓ | 23 Mei 2018 |
| 18. | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | | ✓ | 28 Jun 2018 |
| 19. | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | ✓ | | 09 Jul 2018 |
| 20. | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk. | | ✓ | 03 Okt 2018 |
| 21. | DEAL | Dewata Freightinternational Tbk. | | ✓ | 11 Nov 2018 |
| 22. | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | | ✓ | 21 Feb 2019 |
| 23. | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | | ✓ | 01 Jul 2019 |
| 24. | PURA | Putra Rajawali Kencana Tbk. | | ✓ | 29 Jan 2020 |
| 25. | PPGL | Prima Globalindo Logistik Tbk. | | ✓ | 20 Jul 2020 |
| 26. | TRJA | Transkon Jaya Tbk. | ✓ | | 27 Agt 2020 |
| 27. | HAIS | Hasnur Internasional Shipping Tbk. | | ✓ | 01 Sep 2021 |

| No . | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Transportasi | Logistik | IPO |
|------|-----------------|-------------------------------------|--------------|-----------|-------------|
| 28. | HATM | Habco Trans Maritima Tbk. | | ✓ | 26 Jul 2022 |
| 29. | RCCC | Utama Radar Cahaya Tbk. | | ✓ | 02 Agt 2022 |
| 30. | ELPI | Pelayaran Nasional Ekalya Purn Tbk. | | ✓ | 08 Agt 2022 |
| 31. | LAJU | Jasa Berdikari Logistics Tbk. | | ✓ | 27 Jan 2023 |
| 32. | GTRA | Grahaprima Suksesmandiri Tbk. | | ✓ | 30 Mar 2023 |
| 33. | MPXL | MPX Logistics Internasional Tbk. | | ✓ | 09 Mei 2023 |
| | Total | 33 Populasi | 11 | 22 | |

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

3.3.2. Sampel

Sampel yang digunakan dalam penelitian ini dipilih menggunakan metode *purposive sampling*. Metode *purposive sampling* menurut (Sugiyono, 2020) merupakan teknik pengambilan sampel data dengan pertimbangan tertentu. Berikut merupakan tabel pengambilan jumlah sampel perusahaan terhadap penelitian berdasarkan metode *purposive sampling* pada perusahaan yang bergerak disektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022 dapat dilihat pada tabel 3.2 sebagai berikut:

Tabel 3.7 Pengambilan Jumlah Sampel Penelitian Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI 2018-2022

| No. | Keterangan | Jumlah Perusahaan |
|-----|--|-------------------|
| 1. | Total Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022. | 33 |
| 2. | Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Tidak Menerbitkan Laporan Keuangan Tahunan yang diperlukan dalam Penelitian Tahun 2018-2022 . | (8) |
| 3. | Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Mempunyai Beban Utang Lebih Besar Dari Aktivanya/persentase <i>Debt to Aset Ratio</i> (DAR) diatas standar industri. | (16) |
| 4. | Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Tidak Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022. | (3) |
| | Jumlah Sempel Perusahaan | 6 |

Sumber: Data diolah Penulis, 2023

Berikut merupakan kriteria penentuan sampel penelitian pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik pada BEI tahun 2018-2022 yang memenuhi dan tidak memenuhi kriteria sampel berdasarkan metode *purposive sampling*. Perusahaan yang memenuhi dan dipilih sebagai sampel penelitian apabila perusahaan tersebut memenuhi semua kriteria sampel berdasarkan metode *purposive sampling* menurut (Sugiyono, 2020) sebagai berikut:

1. Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022.
2. Perusahaan Transportasi dan Logistik yang menerbitkan laporan keuangan tahunan yang diperlukan dalam penelitian tahun 2018-2022.

3. Perusahaan Transportasi dan Logistik yang mempunyai persentase rasio utang atas *asset/debt ratio* kurang dari standar industri.

Berikut ini dapat dilihat pada tabel 3.3 merupakan perusahaan yang memenuhi dan tidak memenuhi kriteria sampel sesuai dengan metode *purposive sampling*.

Tabel 3.8 Penentuan Sampel Penelitian Berdasarkan Laporan Keuangan Tahunan Selama Lima Tahun Periode 2018-2022

| No. | Nama Perusahaan | Kode Perusahaan | Memenuhi | | Tidak |
|-----|-----------------|------------------------------------|----------|---|----------|
| | | | (✓) | | Memenuhi |
| | | | | | (x) |
| | | | Kriteria | | |
| | | | 1 | 2 | 3 |
| 1. | AKSI | Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 2. | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 3. | BIRD | Blue Bird Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ |
| 4. | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 5. | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 6. | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 7. | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ |
| 8. | MIRA | Mitra International Resources Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 9. | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ |
| 10. | SAFE | Steady Safe Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 11. | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk. | ✓ | ✓ | X |

| No. | Nama Perusahaan | Kode Perusahaan | Memenuhi | | Tidak |
|-----|-----------------|----------------------------------|----------|---|----------|
| | | | (✓) | | Memenuhi |
| | | | Kriteria | | |
| | | | 1 | 2 | 3 |
| 12. | SMDR | Samudera Indonesia Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 13. | TAXI | Express Transindo Utama Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 14. | TMAS | Temas Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 15. | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 16. | HELI | Jaya Trishindo Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 17. | TRUK | Guna Timur Raya Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ |
| 18. | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ |
| 19. | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 20. | SAPX | Satria Antarana Prima Tbk. | ✓ | ✓ | ✓ |
| 21. | DEAL | Dewata Freightinternational Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 22. | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk. | ✓ | ✓ | X |
| 23. | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk. | ✓ | X | X |
| 24. | PURA | Putra Rajawali Kencana Tbk. | ✓ | X | X |
| 25. | PPGL | Prima Globalindo Logistik Tbk. | ✓ | X | X |
| 26. | TRJA | Transkon Jaya Tbk. | ✓ | X | X |
| 27. | HAIS | Hasnur Internasional | ✓ | X | X |

| No. | Nama Perusahaan | Kode Perusahaan | Memenuhi | Tidak Memenuhi | | |
|-----|-----------------|-------------------------------------|----------|----------------|---|--|
| | | | (✓) | (x) | | |
| | | | Kriteria | | | |
| | | | 1 | 2 | 3 | |
| | | Shipping Tbk. | | | | |
| 28. | HATM | Habco Trans Maritima Tbk. | ✓ | X | X | |
| 29. | RCCC | Utama Radar Cahaya Tbk. | ✓ | X | X | |
| 30. | ELPI | Pelayaran Nasional Ekalya Purn Tbk. | ✓ | X | X | |
| 31. | LAJU | Jasa Berdikari Logistics Tbk. | X | X | X | |
| 32. | GTRA | Grahaprima Suksesmandiri Tbk. | X | X | X | |
| 33. | MPXL | MPX Logistics Internasional Tbk. | X | X | X | |

Sumber: Data diolah Penulis, 2023

Berikut tabel 3.4 merupakan tabel perusahaan yang menjadi sampel penelitian berdasarkan kriteria metode *purposive sampling*, maka diperoleh jumlah sampel untuk penelitian ini sebanyak 6 (enam) perusahaan pada sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2018-2022 sebagai berikut:

Tabel 3.9 Perusahaan yang Menjadi Sampel Penelitian Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI 2018-2022

| No | Kode | Nama Perusahaan | Transportasi | Logistik |
|----|------|---------------------|--------------|----------|
| 1. | BIRD | PT. Blue Bird Tbk | ✓ | |
| 2. | LRNA | PT. Eka Sari Lorena | ✓ | |

| No | Kode | Nama Perusahaan | Transportasi | Logistik |
|----|------|-------------------------------|--------------|----------|
| | | Transport Tbk | | |
| 3. | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk | | ✓ |
| 4. | TRUK | PT. Guna Timur Raya Tbk | | ✓ |
| 5. | TNCA | PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk | | ✓ |
| 6. | SAPX | PT. Satria Antaran Prima Tbk | | ✓ |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

3.4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan metode dokumentasi. Menurut (Tujni & Hutrianto, 2020) pengumpulan data dengan cara dokumentasi merupakan proses pengeumpulan data yang dilakukan dengan cara mengumpulkan dokumen baik dokumen pada objek maupun kajian pustaka berupa buku dan artikel jurnal yang berkaitan langsung dengan penelitian.

Metode dokumentasi pengumpulan data ini menggunakan laporan keuangan tahunan perusahaan pada sektor Transportasi dan Logistik pada Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022. Perusahaan yang dipilih antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX).

3.5. Definisi Operasional Variabel

Operasional variabel penelitian menurut (Sugiyono, 2020), adalah suatu karakteristik atau atribut dari individu atau organisasi yang dapat diukur atau diobservasi yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dijadikan pelajaran dan kemudian ditarik kesimpulannya. Tujuan operasional variabel penelitian ini sebagai landasan agar lebih ringkas ketika digunakan untuk mengumpulkan data penelitian, dan menganalisisnya secara tepat. Adapun operasional variabel penelitian yang dilakukan penulis dapat dilihat pada tabel 3.5 sebagai berikut:

Tabel 3.10 Operasional Variabel Penelitian

| No. | Variabel | Keterangan | Indikator |
|-----|--|--|---|
| 1. | Rasio Utang atas Aset (<i>Debt to Assets Ratio</i>). | untuk mengukur seberapa besar aset perusahaan dibiayai oleh utang (Kasmir, 2019). | $\frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$ |
| 2. | Rasio Utang atas Modal (<i>Debt to Equity Ratio</i>). | untuk menilai utang dengan ekuitas, untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam dengan pemilik perusahaan (Kasmir, 2019). | $\frac{\text{Total Utang}}{\text{Modal}} \times 100\%$ |
| 3. | Rasio Utang Jangka Panjang atas Modal (<i>Long Term Debt to Equity Ratio</i>). | Rasio untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang perusahaan (Kasmir, 2019). | $\frac{\text{Utang Jangka Panjang}}{\text{Modal}} \times 100\%$ |

| No. | Variabel | Keterangan | Indikator |
|-----|--|---|--|
| 4. | Rasio Utang Bunga atas Kegiatan Operasional Perusahaan (<i>Times Interest Earned Ratio</i>). | Merupakan rasio untuk mengukur sejauh mana pendapatan dapat menurun tanpa membuat perusahaan merasa malu karena tidak mampu membayar biaya bunga tahunannya (Kasmir, 2019). | $\frac{\text{EBIT}}{\text{Biaya Bunga}} \times 100\%$ |
| 5. | Rasio Utang jangka Panjang atas kontrak Sewa (<i>Fixed Charge Coverage</i>). | Rasio utang jangka panjang atau menyewa aset berdasarkan kontrak sewa (lease contract) (Kasmir, 2019). | $\frac{\text{EBIT} + \text{Bunga} + \text{Sewa}}{\text{Biaya Bunga} + \text{Sewa}} \times 100\%$ |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

3.6. Metode Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif menurut (Hardani, 2020) analisis kuantitatif menekankan analisis pada data-data numerikal dan diolah dengan metode statistik secara sistematis, sedangkan analisis deskriptif adalah metode penelitian yang berusaha untuk mendeskripsikan gejala, peristiwa dan kejadian kemudian digambarkan sebagaimana adanya. Sehingga dapat disimpulkan analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif digunakan penulis dengan tujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan suatu peristiwa atau fenomena dalam bentuk angka-angka.

Berdasarkan teori tersebut, penelitian kuantitatif merupakan data yang diperoleh dari sampel populasi yang dianalisis sesuai dengan metode statistik yang digunakan. Penggunaan metode deskriptif dalam penelitian ini untuk mendapatkan gambaran atau hasil mengenai analisis rasio solvabilitas terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022.

Teknik analisis deskriptif kuantitatif yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Mengumpulkan data-data biaya laporan keuangan dan laporan tahunan pada perusahaan yang bergerak pada sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022.
2. Melakukan perhitungan berdasarkan rasio solvabilitas mengenai: *Debt to Aset Ratio (DAR)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)*, *Time Interest Earned Ratio (TIER)* dan *Fixed Charge Coverage (FCC)*. pada tahun 2018-2022.
3. Melakukan analisis hasil perhitungan yang diperoleh berupa kenaikan atau penurunan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

Bursa Efek Indonesia (BEI), atau Indonesia Stock Exchange (IDX) adalah bursa efek yang beroperasi di Indonesia. BEI merupakan bursa hasil penggabungan dari Bursa Efek Jakarta (BEJ) dengan Bursa Efek Surabaya (BES). Demi efektivitas operasional dan transaksi pemerintah memutuskan untuk menggabung Bursa Efek Jakarta sebagai pasar saham dengan Bursa Efek Surabaya sebagai pasar dan derivatif menjadi BEI. Bursa hasil penggabungan ini mulai beroperasi pada 1 Desember 2007. BEI berperan signifikan dalam kegiatan pasar modal. BEI bertanggung jawab dalam menyediakan semua sarana perdagangan efek dan membuat peraturan yang berkaitan dengan kegiatan bursa. BEI juga mendorong partisipasi masyarakat serta badan usaha dalam memenuhi pembiayaan nasional. Jika permintaan investasi tinggi, maka perusahaan akan meningkatkan jumlah penawaran saham kepada publik. Bursa Efek Indonesia berpusat di Kawasan Niaga Sudirman, Jl. Jend. Sudirman 52-53, Senayan, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Untuk alamat BEI yang bertempat di Palembang Jl. Jend. Sudirman No. 36 B, RT 021 RW 007 Kel. Sekip Jaya, Kec. Kemuning, Palembang, Sumatera Selatan.

Adapun Objek Penelitian kali ini sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik dipilih karena Transportasi dan Logistik merupakan salah satu sektor penting dalam kehidupan sehari-hari, meskipun banyak jumlah angkutan barang terdampak selama pandemi namun industri jasa Transportasi dan Logistik dapat bertahan dan mengalami pertumbuhan positif seperti logistik e-commerce dan jasa angkutan barang kiriman. kementerian perhubungan menyatakan bahwa Transportasi dan Logistik menjadi salah satu penopang bangkitnya perekonomian indonesia akibat pandemi covid. Berdasarkan uraian tersebut penulis tertarik melakukan analisis solvabilitas pada kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang dinyatakan memiliki kinerja pertumbuhan positif, dengan menggunakan laporan keuangan 2018-2022, dengan begitu dapat dilihat perusahaan yang memiliki kinerja pertumbuhan positif akan dibuktikan dengan mempunyai aktiva atau kekayaan yang cukup untuk membayar semua utang dalam kegiatan operasionalnya. Berikut perusahaan Transportasi dan Logistik yang dipilih menjadi sampel penelitian ini karena, mempunyai persentase rasio utang atas *asset/debt ratio* kurang dari standar industri antara lain: antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX).

4.1.1. Sejarah Perusahaan

Sejarah perusahaan yang dipaparkan dalam penelitian ini terkait dengan objek penelitian yaitu pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Berikut sejarah singkat perusahaan dapat dilihat pada tabel 4.1:

Tabel 4.1 Sejarah Singkat Perusahaan yang Menjadi Sampel

| No | Nama Perusahaan | Sejarah Singkat Perusahaan |
|----|--|--|
| 1. | PT. Blue Bird Tbk (BIRD) | Perusahaan ini bergerak dibidang transportasi pengangkutan darat. Alamat kantor di Jl. Bojong Indah Raya No.6, Kelurahan Rawabuaya, Kecamatan Cengkareng, Jakarta Barat 11740. Blue Bird merupakan salah satu perusahaan transportasi Indonesia yang berkantor pusat di Jakarta. Pendiri Blue bird yaitu Mutiara Siti Fatimah Djokosoetono. Tepat pada tanggal 1 Mei 1972 taksi Blue Bird didirikan, pada tanggal 5 November 2014, perusahaan ini resmi melantai di Bursa Efek Indonesia. Pada tahun 2017, perusahaan ini berkolaborasi dengan aplikasi GO-JEK (sekarang Gojek), sehingga pengguna aplikasi tersebut juga dapat memesan taksi Blue Bird. |
| 2. | PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) | Perusahaan ini bergerak dibidang transportasi pengangkutan darat, didirikan pada tanggal 26 Februari 2002. Kantor pusat LRNA beralamat di Jl. KH Hasyim Ashari No. 15 C.2, Jakarta Pusat 10139 Indonesia. GT |

| No | Nama Perusahaan | Sejarah Singkat Perusahaan |
|----|--|---|
| | | Soerbakti merupakan pendiri Lorena grup yang menaungi beberapa perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi atau perusahaan otobus (PO). Pada tanggal 28 Maret 2014, LRNA memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham LRNA (IPO) kepada masyarakat. pada tanggal 15 April 2014, saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI). |
| 3. | PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) | Perusahaan ini bergerak dalam bidang logistik dan pengantaran jasa dan konsultasi pelayaran, merupakan salah satu jasa pelayaran tertua di Indonesia didirikan dengan nama PT. Nelly Dwi Putri Chemical pada tanggal 05 Februari 1977. Kemudian pada tanggal 20 Juli 1989 nama perusahaan dan bidang usaha diubah menjadi PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. Kantor pusat Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk beralamat di Jalan Majapahit No. 28A, Jakarta Pusat 10160, DKI Jakarta – Indonesia. |
| 4. | PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) | Perusahaan ini bergerak di bidang logistik pengantaran (pengiriman barang). didirikan dengan nama PT Timur Jaya pada tanggal 29 Februari 1980 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1980. Kantor pusat Guna Timur Raya Tbk berlokasi Jln. R.E. Martadinata No. 8, Blok A1, Ancol – Jakarta |

| No | Nama Perusahaan | Sejarah Singkat Perusahaan |
|----|-------------------------------------|---|
| | | 14430 – Indonesia. Pada tanggal 11 Mei 2018, TRUK memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham TRUK (IPO) kepada masyarakat. Kemudian pada tanggal 23 Mei 2018 saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI). |
| 5. | PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) | Perusahaan ini bergerak dalam bidang logistik dan pengantaran jasa, didirikan pada tanggal 04 Mei 1995. Kantor pusat Trimuda Nuansa Citra Tbk berlokasi di Wisma Intra Asia, <i>Ground Floor</i> , Jln. Prof. Dr. Soepomo, S.H., No. 58, Jakarta Selatan 12870 – Indonesia. Pada tanggal 08 Juni 2018, TNCA memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham TNCA (IPO) kepada masyarakat. Pada tanggal 28 Juni 2018 saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI). |
| 6. | PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) | Perusahaan ini bergerak dalam bidang logistik dan pengantaran jasa titipan, ekspedisi dan pergudangan, transportasi dan pengangkutan, jasa percetakan, keagenan dan <i>outsourcing</i> . Berdiri pada tanggal 9 September 2014 di Jakarta. Kantor pusat PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) berlokasi di Revenue Tower Lt. 27 No. 123, Jl. Jendral Sudirman No. 52-53 RT. 05 RW. 03, |

| No | Nama Perusahaan | Sejarah Singkat Perusahaan |
|----|-----------------|--|
| | | Senayan, Jakarta Selatan, DKI Jakarta. 12190. Sistem operasional yang diterapkan berbasis android dalam usahanya. Pada bulan Januari 2015, jumlah cabang sudah mencapai 16 cabang, pada bulan Maret 2015, jumlah cabang bertambah menjadi 40 cabang serta pelebaran <i>outlet</i> hingga 200 titik di wilayah Indonesia. Tahun 2022 total cabang yang dikelola secara mandiri oleh PT. Satria Antaran Prima berjumlah 219 cabang dan sub cabang. |

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

4.2. Hasil Data Penelitian dan Perhitungan

Perhitungan Rasio keuangan dalam penelitian ini dengan cara membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. upaya dalam mencari gambaran relasi dan membandingkan jumlah akun ketika menjabarkan laporan keuangan, yaitu dengan membagi satu akun dengan akun yang lain di laporan keuangan pada neraca dan laporan laba rugi (Sujarweni, 2019). Kemudian angka yang diperbandingkan dapat berupa angka-angka dalam satu periode maupun beberapa periode.

Penelitian ini menggunakan rasio solvabilitas mengenai: *Debt to Aset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER), *Time Interest Earned Ratio* (TIER) dan *Fixed Charge Coverage* (FCC). yang digunakan sebagai acuan penelitian terhadap kinerja laporan keuangan pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022.

4.2.1. Perhitungan *Debt to Aset Ratio* (DAR)

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Total Utang(Total debt)}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

Sumber:(Kasmir, 2019)

Debt Ratio menurut (Kasmir, 2019) merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aset. Dengan cara membagi total utang dengan total *assets* kemudian dikalikan 100%, untuk perhitungan *Debt to Asset Ratio* dapat dilihat pada tabel 4.2 sebagai berikut:

Tabel 4.2 Perhitungan *Debt to Aset Ratio* Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| No | KP | Tahun | Total Debt | Total Assets | DAR |
|----|------|-------|------------------|-------------------|-----|
| 1. | BIRD | 2018 | Rp1.689.996 | Rp6.955.157 | 24% |
| | | 2019 | Rp2.016.202 | Rp7.424.304 | 27% |
| | | 2020 | Rp2.017.591 | Rp7.253.114 | 28% |
| | | 2021 | Rp1.450.558 | Rp6.598.137 | 22% |
| | | 2022 | Rp1.542.469 | Rp6.893.160 | 22% |
| 2. | LRNA | 2018 | Rp44.014.632.463 | Rp312.059.443.277 | 14% |
| | | 2019 | Rp41.462.629.189 | Rp302.636.796.677 | 14% |
| | | 2020 | Rp52.352.752.945 | Rp270.508.602.770 | 19% |

| No | KP | Tahun | Total Debt | Total Assets | DAR |
|----|------|-------|------------------|-------------------|-----|
| | | 2021 | Rp47.302.648.250 | Rp239.333.983.354 | 20% |
| | | 2022 | Rp53.996.429.050 | Rp224.704.254.718 | 24% |
| 3. | NELY | 2018 | Rp50.960.583.715 | Rp474.345.474.753 | 11% |
| | | 2019 | Rp65.436.471.797 | Rp527.467.886.738 | 12% |
| | | 2020 | Rp69.298.714.658 | Rp568.048.326.214 | 12% |
| | | 2021 | Rp60.858.708.144 | Rp552.781.459.611 | 11% |
| | | 2022 | Rp69.633.567.723 | Rp653.425.820.330 | 11% |
| 4. | TRUK | 2018 | Rp21.788.261.466 | Rp94.392.166.037 | 23% |
| | | 2019 | Rp25.916.237.978 | Rp98.890.963.872 | 26% |
| | | 2020 | Rp22.650.488.908 | Rp86.141.743.970 | 26% |
| | | 2021 | Rp18.063.690.866 | Rp76.740.944.634 | 24% |
| | | 2022 | Rp16.416.167.347 | Rp70.849.504.985 | 23% |
| 5. | TNCA | 2018 | Rp6.923.395.099 | Rp46.878.125.128 | 15% |
| | | 2019 | Rp8.786.058.436 | Rp50.990.872.293 | 17% |
| | | 2020 | Rp8.136.093.754 | Rp48.076.063.779 | 17% |
| | | 2021 | Rp11.300.029.291 | Rp52.442.481.062 | 22% |
| | | 2022 | Rp10.663.898.878 | Rp51.225.733.399 | 21% |
| 6. | SAPX | 2018 | Rp30.977.273.416 | Rp97.553.402.678 | 32% |
| | | 2019 | Rp50.346.447.863 | Rp157.166.234.017 | 32% |
| | | 2020 | Rp72.437.684.992 | Rp210.419.761.255 | 34% |
| | | 2021 | Rp82.857.759.922 | Rp250.767.550.139 | 33% |
| | | 2022 | Rp80.477.647.738 | Rp249.813.321.201 | 32% |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

4.2.2. Perhitungan Debt to Equity Ratio (DER)

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Utang (Total Debt)}}{\text{Modal (Equity)}} \times 100\%$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

Debt to Equity Ratio menurut (Kasmir, 2019), merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Dengan cara membagi total utang dengan modal kemudian dikalikan 100%, untuk perhitungan *Debt Equity Ratio* dapat dilihat pada tabel 4.3 sebagai berikut:

Tabel 4.3 Perhitungan *Debt to Equity Ratio* Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| No | KP | Tahun | Total Debt | Equity | DER |
|----|------|-------|------------------|-------------------|-----|
| 1. | BIRD | 2018 | Rp1.689.996 | Rp5.265.161 | 32% |
| | | 2019 | Rp2.016.202 | Rp5.408.102 | 37% |
| | | 2020 | Rp2.017.591 | Rp5.235.523 | 39% |
| | | 2021 | Rp1.450.558 | Rp5.147.579 | 28% |
| | | 2022 | Rp1.542.469 | Rp5.350.691 | 29% |
| 2. | LRNA | 2018 | Rp44.014.632.463 | Rp268.044.810.814 | 16% |
| | | 2019 | Rp41.462.629.189 | Rp261.174.167.488 | 16% |
| | | 2020 | Rp52.352.752.945 | Rp218.155.849.825 | 24% |
| | | 2021 | Rp47.302.648.250 | Rp192.031.335.104 | 25% |
| | | 2022 | Rp53.996.429.050 | Rp170.707.825.668 | 32% |
| 3. | NELY | 2018 | Rp50.960.583.715 | Rp423.384.891.038 | 12% |
| | | 2019 | Rp65.436.471.797 | Rp462.031.414.941 | 14% |
| | | 2020 | Rp69.298.714.658 | Rp498.749.611.556 | 14% |
| | | 2021 | Rp60.858.708.144 | Rp491.922.751.467 | 12% |
| | | 2022 | Rp69.633.567.723 | Rp583.792.252.607 | 12% |
| 4. | TRUK | 2018 | Rp21.788.261.466 | Rp72.603.904.571 | 30% |
| | | 2019 | Rp25.916.237.978 | Rp72.974.725.894 | 36% |
| | | 2020 | Rp22.650.488.908 | Rp63.491.255.062 | 36% |

| No | KP | Tahun | Total Debt | Equity | DER |
|----|------|-------|------------------|-------------------|------|
| | | 2021 | Rp18.063.690.866 | Rp58.677.253.768 | 31% |
| | | 2022 | Rp16.416.167.347 | Rp54.433.337.638 | 30% |
| 5. | TNCA | 2018 | Rp6.923.395.099 | Rp39.954.730.029 | 17% |
| | | 2019 | Rp8.786.058.436 | Rp42.204.813.957 | 21% |
| | | 2020 | Rp8.136.093.754 | Rp39.939.970.025 | 20% |
| | | 2021 | Rp11.300.029.291 | Rp4.142.451.771 | 273% |
| | | 2022 | Rp10.663.898.878 | Rp43.288.286.423 | 25% |
| 6. | SAPX | 2018 | Rp30.977.273.416 | Rp66.576.129.262 | 47% |
| | | 2019 | Rp50.346.447.863 | Rp106.819.786.154 | 47% |
| | | 2020 | Rp72.437.684.992 | Rp137.982.076.263 | 52% |
| | | 2021 | Rp82.857.759.922 | Rp167.909.790.217 | 49% |
| | | 2022 | Rp80.477.647.738 | Rp169.335.673.463 | 48% |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

4.2.3. Perhitungan Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)

$$\text{LTDtER} = \frac{\text{Long Term Debt}}{\text{Equity}}$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

Long Term Debt to Equity Ratio menurut (Kasmir, 2019), merupakan rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Dengan cara membagi *long termdebt*/utang jangka panjang dengan modal, untuk perhitungan *Long Term Debt to Equity Ratio* dapat dilihat pada tabel 4.4 sebagai berikut:

Tabel 4 4 Perhitungan *Term Long Debt to Equity* Perusahaan sector Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| No | KP | Tahun | <i>Long Term Debt</i> | <i>Equity</i> | LTDtER |
|----|------|-------|-----------------------|-------------------|--------|
| 1. | BIRD | 2018 | Rp1.075.009 | Rp5.265.161 | 0,20 |
| | | 2019 | Rp1.262.687 | Rp5.408.102 | 0,23 |
| | | 2020 | Rp1.377.727 | Rp5.235.523 | 0,26 |
| | | 2021 | Rp885.517 | Rp5.147.579 | 0,17 |
| | | 2022 | Rp634.088 | Rp5.350.691 | 0,12 |
| 2. | LRNA | 2018 | Rp23.848.571.382 | Rp268.044.810.814 | 0,09 |
| | | 2019 | Rp24.807.665.915 | Rp261.174.167.488 | 0,09 |
| | | 2020 | Rp28.079.074.539 | Rp218.155.849.825 | 0,13 |
| | | 2021 | Rp28.097.818.580 | Rp192.031.335.104 | 0,15 |
| | | 2022 | Rp30.310.920.996 | Rp170.707.825.668 | 0,18 |
| 3. | NELY | 2018 | Rp27.434.283.149 | Rp423.384.891.038 | 0,06 |
| | | 2019 | Rp42.256.926.288 | Rp462.031.414.941 | 0,09 |
| | | 2020 | Rp47.533.559.486 | Rp498.749.611.556 | 0,10 |
| | | 2021 | Rp34.945.119.982 | Rp491.922.751.467 | 0,07 |
| | | 2022 | Rp33.874.181.696 | Rp583.792.252.607 | 0,06 |
| 4. | TRUK | 2018 | Rp11.420.015.420 | Rp72.603.904.571 | 0,16 |
| | | 2019 | Rp11.495.914.124 | Rp72.974.725.894 | 0,16 |
| | | 2020 | Rp6.059.474.240 | Rp63.491.255.062 | 0,10 |
| | | 2021 | Rp6.757.818.566 | Rp58.677.253.768 | 0,12 |
| | | 2022 | Rp6.094.378.361 | Rp54.433.337.638 | 0,11 |
| 5. | TNCA | 2018 | Rp3.107.378.995 | Rp39.954.730.029 | 0,08 |
| | | 2019 | Rp4.721.157.573 | Rp42.204.813.957 | 0,11 |
| | | 2020 | Rp3.614.287.377 | Rp39.939.970.025 | 0,09 |
| | | 2021 | Rp4.170.366.637 | Rp4.142.451.771 | 1,01 |
| | | 2022 | Rp1.691.591.963 | Rp43.288.286.423 | 0,04 |
| 6. | SAPX | 2018 | Rp11.418.119.718 | Rp66.576.129.262 | 0,17 |
| | | 2019 | Rp18.590.712.879 | Rp106.819.786.154 | 0,17 |
| | | 2020 | Rp14.038.545.046 | Rp137.982.076.263 | 0,10 |
| | | 2021 | Rp20.991.715.251 | Rp167.909.790.217 | 0,13 |
| | | 2022 | Rp12.177.116.094 | Rp169.335.673.463 | 0,07 |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

4.2.4. Perhitungan *Time Interest Earned Ratio* (TIER)

$$\text{TIER} = \frac{\text{Earning Before Interest Tax}}{\text{Biaya Bunga (Interest)}}$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

Times Interest Earned Ratio menurut (Kasmir, 2019) yaitu jumlah kali perolehan bunga dengan cara membagi *earning before interest tax*/laba sebelum bunga dan pajak dengan biaya bunga. Biaya bunga dan kewajiban sewa termasuk kedalam utang jangka panjang, untuk perhitungan *Times Interest Earned Ratio* dapat dilihat pada tabel 4.5 sebagai berikut:

Tabel 4.5 Perhitungan *Times Interest Earned Ratio* Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| No | KP | Tahun | EBIT | Interest | TIER |
|----|------|-------|-------------------|------------------|--------|
| 1. | BIRD | 2018 | Rp9.120.903.063 | Rp1.075.009 | 8,484 |
| | | 2019 | Rp6.228.824.119 | Rp1.262.687 | 4,933 |
| | | 2020 | Rp271.463.214 | Rp1.377.727 | 197 |
| | | 2021 | Rp386.011.889 | Rp885.517 | 436 |
| | | 2022 | Rp7.289.280.967 | Rp634.088 | 11,496 |
| 2. | LRNA | 2018 | -Rp28.326.165.609 | Rp23.848.571.382 | (1,19) |
| | | 2019 | -Rp6.481.690.867 | Rp24.807.665.915 | (0,26) |
| | | 2020 | -Rp38.756.386.237 | Rp28.079.074.539 | (1,38) |
| | | 2021 | -Rp23.263.547.027 | Rp28.097.818.580 | (0,83) |
| | | 2022 | -Rp18.044.925.635 | Rp30.310.920.996 | (0,60) |
| 3. | NELY | 2018 | Rp57.240.726.938 | Rp27.434.283.149 | 2,09 |
| | | 2019 | Rp56.440.407.218 | Rp42.256.926.288 | 1,34 |
| | | 2020 | Rp47.563.435.817 | Rp47.533.559.486 | 1,00 |
| | | 2021 | Rp55.227.403.550 | Rp34.945.119.982 | 1,58 |
| | | 2022 | Rp128.213.964.589 | Rp33.874.181.696 | 3,79 |
| 4. | TRUK | 2018 | Rp2.092.062.667 | Rp11.420.015.420 | 0,18 |
| | | 2019 | Rp2.514.800.477 | Rp11.495.914.124 | 0,22 |

| No | KP | Tahun | EBIT | Interest | TIER |
|----|------|-------|-------------------|------------------|--------|
| | | 2020 | -Rp8.913.969.494 | Rp6.059.474.240 | (1,47) |
| | | 2021 | -Rp4.247.589.186 | Rp6.757.818.566 | (0,63) |
| | | 2022 | -Rp4.517.671.581 | Rp6.094.378.361 | (0,74) |
| 5. | TNCA | 2018 | Rp3.535.135.952 | Rp3.107.378.995 | 1,14 |
| | | 2019 | Rp3.477.210.136 | Rp4.721.157.573 | 0,74 |
| | | 2020 | -Rp2.036.742.570 | Rp3.614.287.377 | (0,56) |
| | | 2021 | Rp2.753.473.321 | Rp4.170.366.637 | 0,66 |
| | | 2022 | Rp1.202.676.979 | Rp1.691.591.963 | 0,71 |
| 6. | SAPX | 2018 | -Rp32.090.466.429 | Rp11.418.119.718 | (2,81) |
| | | 2019 | Rp39.913.636.058 | Rp18.590.712.879 | 2,15 |
| | | 2020 | Rp40.812.297.756 | Rp14.038.545.046 | 2,91 |
| | | 2021 | Rp53.103.820.899 | Rp20.991.715.251 | 2,53 |
| | | 2022 | Rp1.182.352.683 | Rp12.177.116.094 | 0,10 |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

4.2.5. Perhitungan *Fixed Charge Coverage* (FCC)

$$\text{FCC} = \frac{\text{EBIT} + \text{Biaya Bunga} + \text{Kewajiban Sewa/Lease}}{\text{Biaya Bunga} + \text{Kewajiban Sewa/Lease}}$$

Sumber: (Kasmir, 2019)

Fixed Charge Coverage atau lingkup biaya tetap menurut (Kasmir, 2019) merupakan rasio yang menyerupai *Times Interest Earned Ratio*. Dengan cara menambahkan *earning before interest tax*/laba sebelum bunga dan pajak, ditambah biaya bunga ditambah kewajiban sewa kemudian dibagi biaya bunga ditambah kewajiban sewa. Biaya bunga dan kewajiban sewa termasuk kedalam utang jangka panjang, untuk perhitungan *Fixed Charge Coverage* dapat dilihat pada tabel 4.6 sebagai berikut:

Tabel 4.6 Perhitungan *Fixed Charge Coverage* Perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| No | KP | Tahun | EBIT | <i>Interest/Lease</i> | FCC |
|----|------|-------|-------------------|-----------------------|--------|
| 1. | BIRD | 2018 | Rp9.120.903.063 | Rp1.075.009 | 8,485 |
| | | 2019 | Rp6.228.824.119 | Rp1.262.687 | 4,934 |
| | | 2020 | Rp271.463.214 | Rp1.377.727 | 198 |
| | | 2021 | Rp386.011.889 | Rp885.517 | 437 |
| | | 2022 | Rp7.289.280.967 | Rp634.088 | 11,497 |
| 2. | LRNA | 2018 | -Rp28.326.165.609 | Rp23.848.571.382 | (0,19) |
| | | 2019 | -Rp6.481.690.867 | Rp24.807.665.915 | 0,74 |
| | | 2020 | -Rp38.756.386.237 | Rp28.079.074.539 | (0,38) |
| | | 2021 | -Rp23.263.547.027 | Rp28.097.818.580 | 0,17 |
| | | 2022 | -Rp18.044.925.635 | Rp30.310.920.996 | 0,40 |
| 3. | NELY | 2018 | Rp57.240.726.938 | Rp27.434.283.149 | 3,09 |
| | | 2019 | Rp56.440.407.218 | Rp42.256.926.288 | 2,34 |
| | | 2020 | Rp47.563.435.817 | Rp47.533.559.486 | 2,00 |
| | | 2021 | Rp55.227.403.550 | Rp34.945.119.982 | 2,58 |
| | | 2022 | Rp128.213.964.589 | Rp33.874.181.696 | 4,79 |
| 4. | TRUK | 2018 | Rp2.092.062.667 | Rp11.420.015.420 | 1,18 |
| | | 2019 | Rp2.514.800.477 | Rp11.495.914.124 | 1,22 |
| | | 2020 | -Rp8.913.969.494 | Rp6.059.474.240 | (0,47) |
| | | 2021 | -Rp4.247.589.186 | Rp6.757.818.566 | 0,37 |
| | | 2022 | -Rp4.517.671.581 | Rp6.094.378.361 | 0,26 |
| 5. | TNCA | 2018 | Rp3.535.135.952 | Rp3.107.378.995 | 2,14 |
| | | 2019 | Rp3.477.210.136 | Rp4.721.157.573 | 1,74 |
| | | 2020 | -Rp2.036.742.570 | Rp3.614.287.377 | 0,44 |
| | | 2021 | Rp2.753.473.321 | Rp4.170.366.637 | 1,66 |
| | | 2022 | Rp1.202.676.979 | Rp1.691.591.963 | 1,71 |
| 6. | SAPX | 2018 | -Rp32.090.466.429 | Rp11.418.119.718 | (1,81) |
| | | 2019 | Rp39.913.636.058 | Rp18.590.712.879 | 3,15 |
| | | 2020 | Rp40.812.297.756 | Rp14.038.545.046 | 3,91 |
| | | 2021 | Rp53.103.820.899 | Rp20.991.715.251 | 3,53 |
| | | 2022 | Rp1.182.352.683 | Rp12.177.116.094 | 1,10 |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

**Tabel 4.7 Hasil Perhitungan Laporan Keuangan Rasio Solvabilitas
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa
Efek Indonesia Periode 2018-2022**

| Kode Perusa haan | Jenis | Tahun | | | | | Standar |
|------------------------|---------------------------------------|-------|-------|------|------|--------|----------|
| | Rasio | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Industri |
| BIRD | <i>Debt to Assets Ratio</i> | 24% | 27% | 28% | 22% | 22% | 35% |
| | <i>Debt to Equity Ratio</i> | 32% | 37% | 39% | 28% | 29% | 90% |
| | <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> | 0,20 | 0,23 | 0,26 | 0,17 | 0,12 | 10 Kali |
| | <i>Times Interest Earned Ratio</i> | 8.484 | 4.933 | 197 | 436 | 11.496 | 10 Kali |
| | <i>Fixed Charge Coverage</i> | 8.485 | 4.934 | 198 | 437 | 11.497 | 10 Kali |
| LRNA | <i>Debt to Assets Ratio</i> | 14% | 14% | 19% | 20% | 24% | 35% |
| | <i>Debt to Equity Ratio</i> | 16% | 16% | 24% | 25% | 32% | 90% |
| | <i>Long Term Debt to</i> | 0,09 | 0,09 | 0,13 | 0,15 | 0,18 | 10 Kali |

| Kode Perusahaan | Jenis | Tahun | | | | | Standar |
|-----------------|---------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
| | Rasio | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Industri |
| | <i>Equity Ratio</i> | | | | | | |
| | <i>Times Interest Earned Ratio</i> | (1,19) | (0,26) | (1,38) | (0,83) | (0,60) | 10 Kali |
| | <i>Fixed Charge Coverage</i> | (0,19) | 0,74 | (0,43) | 0,17 | 0,40 | 10 Kali |
| NELY | <i>Debt to Assets Ratio</i> | 11% | 12% | 12% | 11% | 11% | 35% |
| | <i>Debt to Equity Ratio</i> | 12% | 14% | 14% | 12% | 12% | 90% |
| | <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> | 0,06 | 0,09 | 0,10 | 0,07 | 0,06 | 10 Kali |
| | <i>Times Interest Earned Ratio</i> | 0,48 | 0,75 | 1,00 | 0,63 | 0,26 | 10 Kali |
| | <i>Fixed Charge Coverage</i> | 3,09 | 2,34 | 2,00 | 2,58 | 4,79 | 10 Kali |
| TRUK | <i>Debt to Assets Ratio</i> | 23% | 26% | 26% | 24% | 23% | 35% |
| | <i>Debt to</i> | 30% | 36% | 36% | 31% | 30% | 90% |

| Kode Perusahaan | Jenis | Tahun | | | | | Standar |
|-----------------|---------------------------------------|-------|------|--------|--------|--------|----------|
| | Rasio | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Industri |
| | <i>Equity Ratio</i> | | | | | | |
| | <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> | 0,16 | 0,16 | 0,10 | 0,12 | 0,11 | 10 Kali |
| | <i>Times Interest Earned Ratio</i> | 0,18 | 0,22 | (1,47) | (0,63) | (0,74) | 10 Kali |
| | <i>Fixed Charge Coverage</i> | 1,18 | 1,22 | (0,47) | 0,37 | 0,26 | 10 Kali |
| TNCA | <i>Debt to Assets Ratio</i> | 15% | 17% | 17% | 22% | 18% | 35% |
| | <i>Debt to Equity Ratio</i> | 17% | 21% | 20% | 273% | 25% | 90% |
| | <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> | 0,08 | 0,11 | 0,09 | 1,01 | 0,04 | 10 Kali |
| | <i>Times Interest Earned Ratio</i> | 1,14 | 0,74 | (0,56) | 0,66 | 0,71 | 10 Kali |

| Kode Perusahaan | Jenis | Tahun | | | | | Standar |
|-----------------|---------------------------------------|--------|------|------|------|------|----------|
| | Rasio | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Industri |
| | <i>Fixed Charge Coverage</i> | 2,14 | 1,74 | 0,44 | 1,66 | 1,71 | 10 Kali |
| SAPX | <i>Debt to Assets Ratio</i> | 32% | 32% | 34% | 33% | 32% | 35% |
| | <i>Debt to Equity Ratio</i> | 47% | 47% | 52% | 49% | 48% | 90% |
| | <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> | 0,17 | 0,17 | 0,10 | 0,13 | 0,07 | 10 Kali |
| | <i>Times Interest Earned Ratio</i> | (2,81) | 2,15 | 2,91 | 2,53 | 0,10 | 10 Kali |
| | <i>Fixed Charge Coverage</i> | (1,81) | 3,15 | 3,91 | 3,53 | 1,10 | 10 Kali |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

Pada tabel 4.7 terdapat standar industri rasio solvabilitas menurut (Kasmir, 2019) pada jenis rasio solvabilitas yaitu pada *Debt to Assets Ratio* ditetapkan standar industri sebesar 35%, hasil pengukuran rasio yang lebih rendah dari standar industri menunjukkan semakin kecil perusahaan dibiayai dengan utang dari assets yang dimiliki perusahaan. Yang berarti rasio perusahaan pada *debt ratio* dinilai baik.

Kemudian jenis rasio solvabilitas yaitu pada *Debt to Equity Ratio* ditetapkan standar industri sebesar 90%, bagi bank (kreditor), semakin rendah rasio yang dihasilkan berarti rasio perusahaan dinilai baik. Semakin kecil resiko yang ditanggung atas kegagalan yang mungkin terjadi diperusahaan, dan akan membuat peminjam (kreditor) merasa yakin memberikan pinjaman dengan melihat rasio yang lebih rendah dari standar industri yang berarti lebih besar modal dari pada seluruh utang dalam pendanaan kegiatan perusahaan.

Kemudian jenis rasio solvabilitas yaitu pada *Long Term Debt to Equity Ratio* ditetapkan standar industri sebesar 10 kali, hasil pengukuran rasio yang lebih rendah dari standar industri menunjukkan semakin kecil perusahaan dibiayai menggunakan utang jangka panjang dibandingkan modal sendiri, yang berarti rasio perusahaan dinilai baik, dan memungkinkan membuat peminjam (kreditor) merasa yakin memberikan pinjaman karena sebagian besar pendanaan kegiatan perusahaan dibiayai modal sendiri dan bukan karena utang jangka panjang perusahaan.

Kemudian jenis rasio solvabilitas yaitu pada *Times Interest Earned Ratio* ditetapkan standar industri sebesar 10 kali, semakin tinggi rasio yang dihasilkan dari standar industri yang ditetapkan berarti rasio perusahaan dinilai baik, karena semakin besar kemungkinan perusahaan dapat membayar bunga pinjaman baik jangka panjang maupun pendek dan dapat menjadi ukuran untuk memperoleh tambahan pinjaman baru dari kreditor.

Kemudian jenis rasio solvabilitas yaitu pada *Fixed Charge Coverage* ditetapkan standar industri sebesar 10 kali, semakin tinggi rasio yang dihasilkan dari standar industri yang ditetapkan berarti rasio perusahaan dinilai baik, karena mampu membayar bunga utang jangka panjang atau sewa aktiva berdasarkan kontrak sewa. Sehingga kemungkinan besar hal ini akan menjadi ukuran untuk memperoleh tambahan pinjaman baru dari kreditor.

4.3. Pembahasan

4.3.1. *Debt to Assets Ratio*

Debt to Assets Ratio dalam penelitian ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aset perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan *assets*. Dengan cara membandingkan antara total utang dengan total *assets*. Menurut (Kasmir, 2019) standar industri untuk *Debt to Assets Ratio* sebesar 35%. Rasio

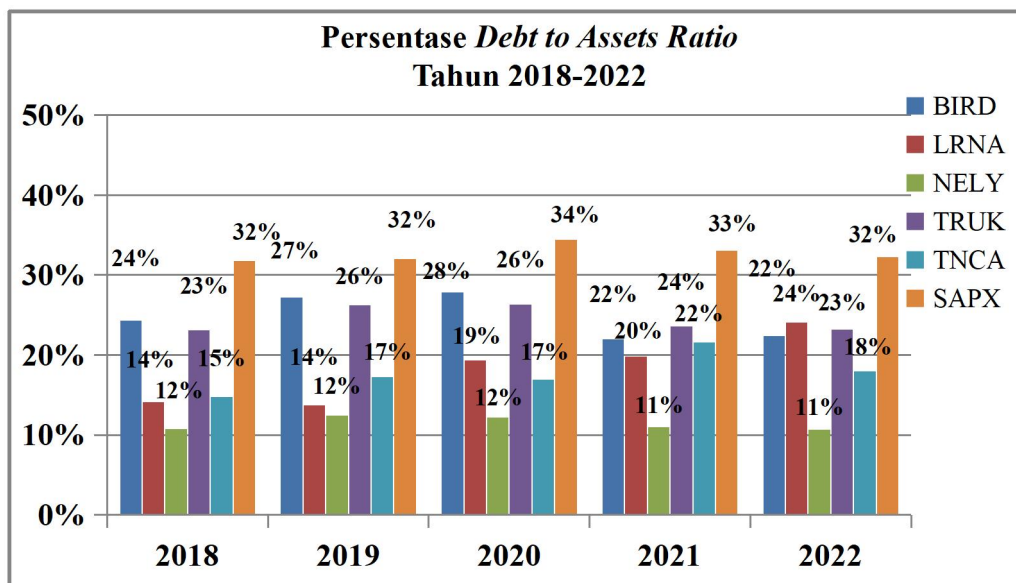
Perusahaan dinilai baik, jika (nilai rasio < standar industri). Pembahasan hasil perhitungan *Debt to Assets Ratio* dapat dilihat pada tabel 4.8

Tabel 4.8 Pembahasan Hasil Perhitungan *Debt to Assets Ratio* Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| KP | Tahun | | | | | Rata-rata | Standar | Ket |
|---|-------|------|------|------|------|------------|----------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | | Industri | |
| BIRD | 24% | 27% | 28% | 22% | 22% | 25% | 35% | Baik |
| LRNA | 14% | 14% | 19% | 20% | 24% | 18% | 35% | Baik |
| NELY | 11% | 12% | 12% | 11% | 11% | 11% | 35% | Baik |
| TRUK | 23% | 26% | 26% | 24% | 23% | 24% | 35% | Baik |
| TNCA | 15% | 17% | 17% | 22% | 18% | 18% | 35% | Baik |
| SAPX | 32% | 32% | 34% | 33% | 32% | 33% | 35% | Baik |
| Rata-rata DAR seluruh perusahaan | | | | | | 26% | | |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.8 berikut perkembangan *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Dapat dilihat berdasarkan persentase grafik pada gambar 4.1



Sumber: Data diolah penulis, 2023

Gambar 4.1 Grafik Persentase *Debt to Assets Ratio* Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.1 dapat dilihat persentase *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022. Pada 6 (enam) perusahaan tersebut memiliki standar rata-rata rasio 5 (lima) tahun terakhir sebesar 26% yang berarti secara keseluruhan rata-rata *Debt to Assets Ratio* perusahaan dinilai baik, berdasarkan pengukuran standar industri dengan cara menambahkan setiap rata-rata *Debt to Assets Ratio* pada masing-masing perusahaan dari tahun 2018 sampai 2022. kemudian dibagi 5 (lima) tahun, sehingga menghasilkan nilai rasio dibawah standar industri yang ditetapkan yaitu $< 35\%$, yang berarti menunjukkan pendanaan kegiatan perusahaan lebih sedikit dibiayai menggunakan utang dari assets yang dimiliki perusahaan.

Pada gambar 4.1 dapat dilihat persentase *Debt to Assets Ratio* pada PT. Blue Bird Tbk (BIRD), pada tahun 2018 memiliki rasio sebesar 24%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2019 menjadi 27%, dan pada tahun 2020 meningkat menjadi 28%, kemudian pada tahun 2021 dan 2022 persentase *Debt to Assets Ratio* menurun menjadi 22%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Assets Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Blue Bird Tbk (BIRD) sebesar 25%, yang berarti $25\% < 35\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), pada tahun 2018 dan 2019 memiliki rasio sebesar 14%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2020 menjadi 19%, dan pada tahun 2021 meningkat menjadi 20%, dan pada tahun 2022 meningkat kembali menjadi 24%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Assets Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), sebesar 18%, yang berarti $18\% < 35\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), pada tahun 2018 memiliki rasio sebesar 11%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2019 dan 2020 menjadi 12%, pada tahun 2021 dan 2022 persentase *Debt to Assets Ratio* menurun menjadi 11%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Assets Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) sebesar 11%, yang berarti $11\% < 35\%$. yang berarti $25\% < 35\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), pada tahun 2018 memiliki rasio sebesar 23%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2019 dan 2020 menjadi 26%, pada tahun 2021 menurun menjadi 24% dan tahun 2022 kembali menurun menjadi 23%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Assets Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) sebesar 24%, yang berarti $24\% < 35\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), pada tahun 2018 memiliki rasio sebesar 15%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2019 dan 2020 menjadi 17%, pada tahun 2021 meningkat kembali menjadi 22% dan tahun 2022 rasio menurun menjadi 18%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Assets Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) sebesar 18%, yang berarti $18\% < 35\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian dapat dilihat pada PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX), pada tahun 2018 dan 2019 memiliki rasio sebesar 32%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2020 menjadi 34%, pada tahun 2021 mengalami penurunan menjadi 33% dan tahun 2022 rasio kembali menurun menjadi 32%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Assets Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) sebesar 33%, yang berarti $33\% < 35\%$ (nilai rasio < standar industri).

Jadi dapat dilihat rata-rata rasio *Debt to Assets Ratio* pada 6 (enam) perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Semua di bawah standar industri atau $< 35\%$, menunjukkan lebih besar *assets* perusahaan yang digunakan untuk membiayai kegiatan operasional perusahaan dibanding menggunakan utang atau semakin kecil perusahaan dibiayai dengan utang. sehingga dapat dinilai rasio perusahaan pada *Debt to Assets Ratio* dinilai baik.

4.3.2. *Debt to Equity Ratio*

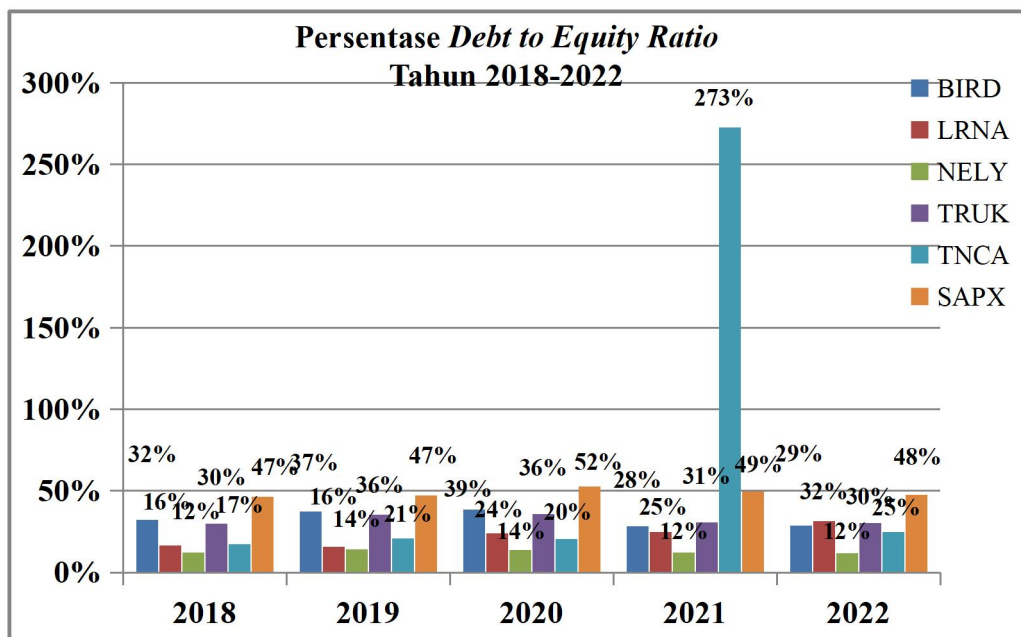
Debt to Equity Ratio dalam penelitian ini digunakan untuk mengukur jumlah dana yang disediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Terhadap modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang. Menurut (Kasmir, 2019) standar industri untuk *Debt to Equity Ratio* sebesar 90%. Rasio Perusahaan dinilai baik, jika (nilai rasio $<$ standar industri). Pembahasan hasil perhitungan *Debt to Equity Ratio* dapat dilihat pada tabel 4.9

**Tabel 4. 9 Pembahasan Hasil Perhitungan *Debt to Equity Ratio*
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI
Tahun 2018-2022**

| KP | Tahun | | | | | Rata-rata | Standar | Ket |
|---|-------|------|------|------|------|------------|----------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | | Industri | |
| BIRD | 32% | 37% | 39% | 28% | 29% | 33% | 90% | Baik |
| LRNA | 16% | 16% | 24% | 25% | 32% | 23% | 90% | Baik |
| NELY | 12% | 14% | 14% | 12% | 12% | 13% | 90% | Baik |
| TRUK | 30% | 36% | 36% | 31% | 30% | 32% | 90% | Baik |
| TNCA | 17% | 21% | 20% | 273% | 25% | 71% | 90% | Baik |
| SAPX | 47% | 47% | 52% | 49% | 48% | 49% | 90% | Baik |
| Rata-rata DER seluruh perusahaan | | | | | | 44% | | |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.9 berikut perkembangan *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Dapat dilihat berdasarkan persentase grafik pada gambar 4.2



Sumber: Data diolah penulis, 2023

Gambar 4. 2 Grafik Persentase *Debt to Equity Ratio* Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.2 dapat dilihat persentase *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022. Pada 6 (enam) perusahaan tersebut memiliki standar rata-rata rasio 5 (lima) tahun terakhir sebesar 44% yang berarti secara keseluruhan rata-rata *Debt to Equity Ratio* perusahaan dinilai baik, berdasarkan pengukuran standar industri dengan cara menambahkan setiap rata-rata *Debt to Equity Ratio* pada masing-masing perusahaan dari tahun 2018 sampai 2022. kemudian dibagi 5 (lima) tahun, sehingga menghasilkan nilai rasio dibawah standar industri yang ditetapkan yaitu $< 90\%$, yang berarti pendanaan kegiatan perusahaan lebih besar dibiayai modal dari pada utang.

Pada gambar 4.2 dapat dilihat persentase *Debt to Equity Ratio* pada PT. Blue Bird Tbk (BIRD), pada tahun 2018 memiliki rasio sebesar 32%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2019 menjadi 37% dan tahun 2020 menjadi 39%, pada tahun 2021 menurun menjadi 28% dan tahun 2022 rasio meningkat menjadi 29%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Equity Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Blue Bird Tbk (BIRD) sebesar 33% yang berarti $33\% < 90\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), pada tahun 2018 dan 2019 memiliki rasio sebesar 16%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2020 menjadi 24% dan tahun 2021 meningkat kembali menjadi 25%, pada tahun 2022 kembali mengalami peningkatan menjadi 32%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Equity Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) sebesar 23% yang berarti $23\% < 90\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), pada tahun 2018 memiliki rasio sebesar 12%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2019 dan 2020 menjadi 14%, kemudian pada tahun 2021 dan 2022 mengalami penurunan rasio menjadi 12%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Equity Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) sebesar 13% yang berarti $13\% < 90\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), pada tahun 2018 memiliki rasio sebesar 30%, kemudian pada tahun 2019 dan 2020 meningkat menjadi 36%, pada tahun 2021 mengalami penurunan persentase rasio menjadi 21%, dan pada tahun 2022 kembali menurun menjadi 30%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Equity Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) sebesar 32%, yang berarti $32\% < 90\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), pada tahun 2018 memiliki rasio sebesar 17%, kemudian pada tahun 2019 meningkat menjadi 21% dan pada tahun 2020 mengalami penurunan menjadi 20%, pada tahun 2021 mengalami peningkatan lebih dari standar industri sebesar 273%, kemudian pada tahun 2022 mengalami penurunan rasio menjadi 25%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Equity Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) sebesar 71%, yang berarti $71\% < 90\%$ (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX), pada tahun 2018 dan 2019 memiliki rasio sebesar 47%, kemudian mengalami peningkatan rasio pada tahun 2020 menjadi 52% dan tahun 2021 mengalami penurunan persentase rasio menjadi 49%, pada tahun 2022 kembali mengalami penurunan persentase menjadi 48%. Sehingga menghasilkan rata-rata persentase *Debt to Equity Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) sebesar 49%, yang berarti $49\% < 90\%$ (nilai rasio < standar industri).

Jadi dapat dilihat rata-rata rasio *Debt to Equity Ratio* pada 6 (enam) perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Semua di bawah standar industri atau $< 90\%$, yang berarti bagi bank (kreditor) semakin kecil resiko yang ditanggung atas kegagalan yang mungkin terjadi diperusahaan, dan akan membuat peminjam (kreditor) merasa yakin memberikan pinjaman dengan melihat rasio yang lebih rendah dari standar industri yang artinya pendanaan kegiatan perusahaan lebih besar dibiayai modal dari pada utang. sehingga dapat dinilai rasio perusahaan pada *Debt to Equity Ratio* dinilai baik.

4.3.3. Long Term Debt to Equity Ratio

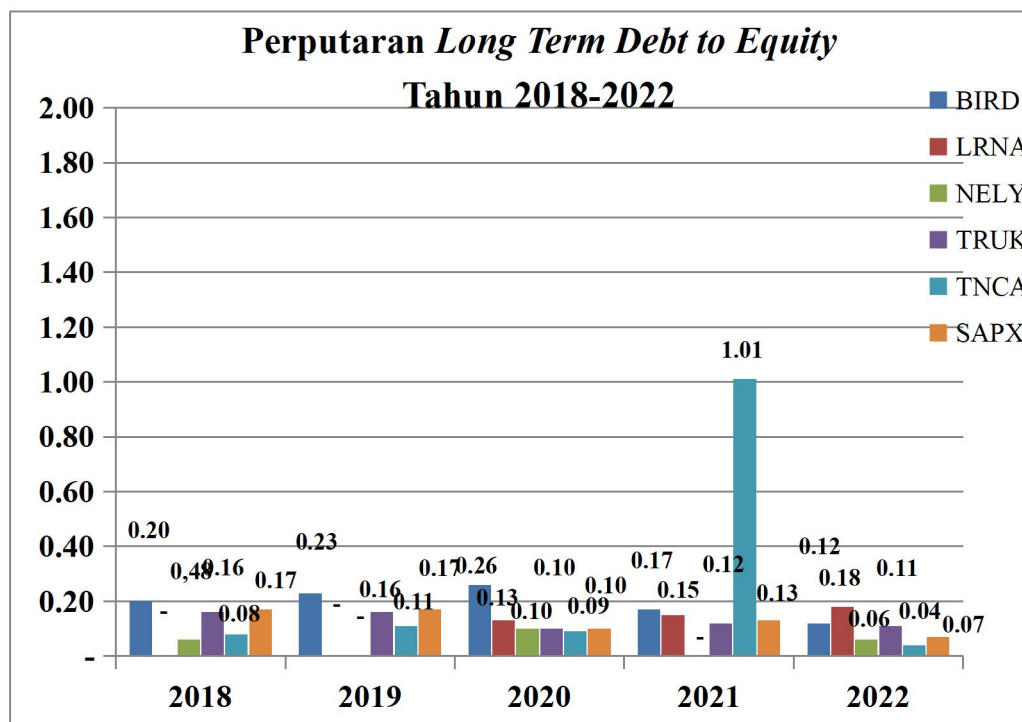
Long Term Debt to Equity Ratio dalam penelitian ini digunakan untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang dengan cara membandingkan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan. Menurut (Kasmir, 2019) standar industri untuk *Long Term Debt to Equity Ratio* sebesar 10 kali. Rasio Perusahaan dinilai baik, jika (nilai rasio $<$ standar industri). Pembahasan hasil perhitungan *Long Term Debt to Equity Ratio* dapat dilihat pada tabel 4.10

Tabel 4. 10 Pembahasan Hasil Perhitungan *Long Term Debt to Equity Ratio* Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| KP | Tahun | | | | | Rata-rata | Standar | Ket |
|---|-------|------|------|------|------|------------------|----------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | | Industri | |
| BIRD | 0,20 | 0,23 | 0,26 | 0,17 | 0,12 | 0,20 | 10 Kali | Baik |
| LRNA | 0,09 | 0,09 | 0,13 | 0,15 | 0,18 | 0,13 | 10 Kali | Baik |
| NELY | 0,06 | 0,09 | 0,10 | 0,07 | 0,06 | 0,08 | 10 Kali | Baik |
| TRUK | 0,16 | 0,16 | 0,10 | 0,12 | 0,11 | 0,13 | 10 Kali | Baik |
| TNCA | 0,08 | 0,11 | 0,09 | 1,01 | 0,04 | 0,27 | 10 Kali | Baik |
| SAPX | 0,17 | 0,17 | 0,10 | 0,13 | 0,07 | 0,13 | 10 Kali | Baik |
| Rata-rata LTDtR seluruh perusahaan | | | | | | 0,18 kali | | |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.10 berikut perkembangan perputaran rasio *Long Term Debt to Equity* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Dapat dilihat pada grafik gambar 4.3



Sumber: Data diolah penulis, 2023

Gambar 4.3 Grafik Persentase *Long Term Debt to Equity Ratio* Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.3 dapat dilihat perputaran *Long Term Debt to Equity Ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022. Pada 6 (enam) perusahaan tersebut memiliki standar rata-rata rasio 5 (lima) tahun terakhir sebesar 0,18 sama dengan 0 kali, yang berarti secara keseluruhan rata-rata LTDtER perusahaan dinilai baik, berdasarkan pengukuran standar industri dengan cara menambahkan setiap rata-rata LTDtER pada masing-masing perusahaan dari tahun 2018 sampai 2022. kemudian dibagi 5 (lima) tahun, sehingga menghasilkan nilai rasio dibawah standar industri yang ditetapkan yaitu < 10 kali, yang berarti batas pencapaian pendanaan menggunakan utang jangka panjang dibanding modal sendiri yang dilakukan perusahaan tidak lebih dari standar industri.

Pada gambar 4.3 dapat dilihat perputaran *Long Term Debt to Equity* pada PT. Blue Bird Tbk (BIRD), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 0,20 pada tahun 2019 sebanyak 0,23 kemudian pada tahun 2020 sebanyak 0,26 tahun 2021 sebanyak 0,17 dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,12. Pada tahun 2018 sampai 2022 memiliki perputaran *Long Term Debt to Equity ratio* dibawah 0,50 atau sama dengan 0 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Long Term Debt to Equity* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Blue Bird Tbk (BIRD) sebesar 0,20 atau sama dengan 0 kali yang berarti $0,20 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), pada tahun 2018 dan 2019 memiliki perputaran rasio sebanyak 0,09 kemudian pada tahun 2020 sebanyak 0,13 tahun 2021 sebanyak 0,15 dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,18. Pada tahun 2018 sampai 2022 memiliki perputaran *Long Term Debt to Equity ratio* dibawah 0,50 atau sama dengan 0 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Long Term Debt to Equity* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), sebesar 0,13 sama dengan 0 kali yang berarti $0,13 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT.Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 0,06 pada tahun 2019 sebanyak 0,09 kemudian pada tahun 2020 sebanyak 0,10 tahun 2021 sebanyak 0,07 dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,06. Pada tahun 2018 sampai 2022 memiliki perputaran *Long Term Debt to Equity ratio* dibawah 0,50 atau sama dengan 0 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Long Term Debt to Equity* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT.Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) sebesar 0,08 sama dengan 0 kali yang berarti $0,08 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), pada tahun 2018 dan 2019 memiliki perputaran rasio sebanyak 0,16 kemudian pada tahun 2020 sebanyak 0,10 tahun 2021 sebanyak 0,12 dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,11. Pada tahun 2018 sampai 2022 memiliki perputaran *Long Term Debt to Equity ratio* dibawah 0,50 atau sama dengan 0 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Long Term Debt to Equity* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) sebesar 0,13 sama dengan 0 kali, yang berarti $0,13 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 0,08 pada tahun 2019 sebanyak 0,11 kemudian pada tahun 2020 sebanyak 0,09 tahun 2021 sebanyak 1,01 dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,04. Pada tahun 2018, 2019, 2020, dan 2022 memiliki perputaran *Long Term Debt to Equity ratio* dibawah 0,50 atau sama dengan 0 kali perputaran, kemudian pada tahun 2021 memiliki perputaran *Long Term Debt to Equity ratio* sebanyak 1,01 atau sama dengan 1 kali perputaran . Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Long Term Debt to Equity* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) sebesar sebesar 0,27 sama dengan 0 kali, yang berarti $0,27 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX), pada tahun 2018 dan 2019 memiliki perputaran rasio sebanyak 0,17 kemudian pada tahun 2020 sebanyak 0,10 tahun 2021 sebanyak 0,13 dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,07. Pada tahun 2018 sampai 2022 memiliki perputaran *Long Term Debt to Equity ratio* dibawah 0,50 atau sama dengan 0 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Long Term Debt to Equity* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) sebesar 0,13 sama dengan 0 kali, yang berarti $0,13 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Jadi dapat dilihat rata-rata rasio *Long Term Debt to Equity* pada 6 (enam) perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 2022 antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Semua di bawah standar industri atau < 10 kali, yang artinya batas pencapaian pendanaan menggunakan utang jangka panjang dibanding modal sendiri yang dilakukan perusahaan tidak lebih dari standar industri yang ditetapkan dalam setiap periode agar perusahaan dinilai baik. Hasil pengukuran rasio yang lebih rendah dari standar industri menunjukkan semakin kecil perusahaan dibiayai menggunakan utang jangka panjang dibandingkan modal sendiri, yang berarti rasio perusahaan dinilai baik. Dengan begitu memungkinkan membuat peminjam (kreditor) merasa yakin memberikan pinjaman karena sebagian besar pendanaan kegiatan perusahaan dibiayai modal sendiri dan bukan karena utang jangka panjang perusahaan. Sehingga dapat dinilai rasio perusahaan pada *Long Term Debt to Equity* dinilai baik.

4.3.4. *Times Interest Earned Ratio*

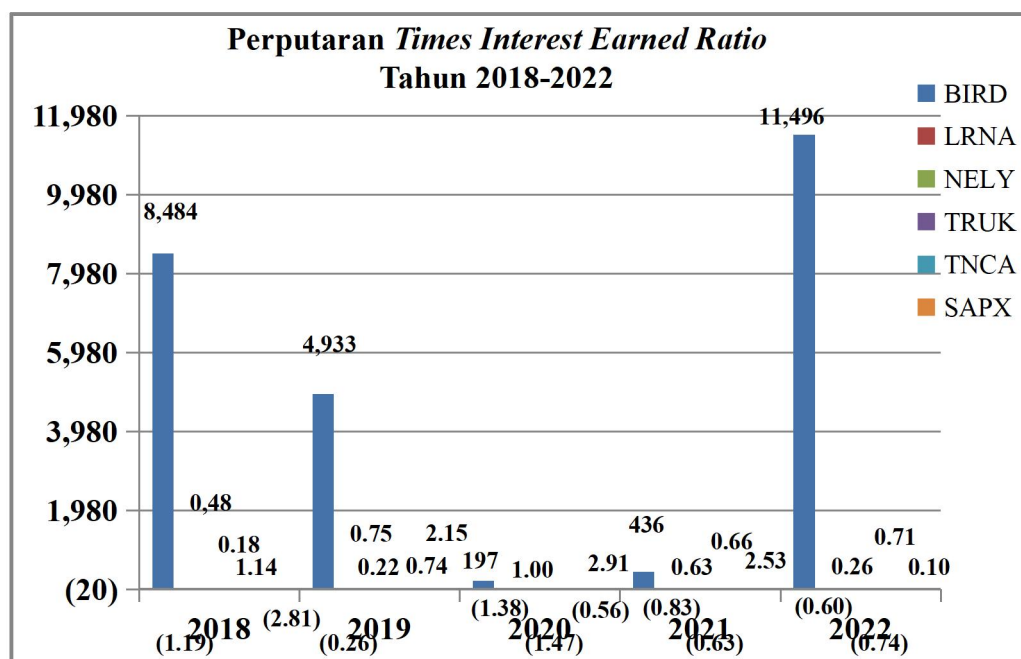
Times Interest Earned Ratio dalam penelitian ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar biaya bunga, dengan mengukur sejauh mana pendapatan dapat menurun tanpa membuat perusahaan merasa malu karena tidak mampu membayar biaya bunga tahunannya. Menurut (Kasmir, 2019) standar industri untuk *Times Interest Earned Ratio* sebesar 10 kali. Rasio Perusahaan dinilai baik, jika (nilai rasio > standar industri). Pembahasan hasil perhitungan *Times Interest Earned Ratio* dapat dilihat pada tabel 4.11

Tabel 4.11 Pembahasan Hasil Perhitungan *Times Interest Earned Ratio* Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| KP | Tahun | | | | | Rata-rata | Standar | Ket |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------|----------|------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | | Industri | |
| BIRD | 8.484 | 4.933 | 197 | 436 | 11.496 | 5.109 | 10 Kali | Baik |
| LRNA | (1,19) | (0,26) | (1,38) | (0,83) | (0,60) | (0,85) | 10 Kali | Tidak Baik |
| NELY | 0,48 | 0,75 | 1,00 | 0,63 | 0,26 | 0,62 | 10 Kali | Tidak Baik |
| TRUK | 0,18 | 0,22 | (1,47) | (0,63) | (0,74) | (0,49) | 10 Kali | Tidak Baik |
| TNCA | 1,14 | 0,74 | (0,56) | 0,66 | 0,71 | 0,54 | 10 Kali | Tidak Baik |
| SAPX | (2,81) | 2,15 | 2,91 | 2,53 | 0,10 | 0,97 | 10 Kali | Tidak Baik |
| Rata-rata TIER seluruh perusahaan | | | | | | 1.022 kali | | |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.11 berikut perkembangan perputaran rasio *Times Interest Earned Ratio* pada perusahaan sektoTransportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Dapat dilihat pada grafik gambar 4.4



Sumber: Data diolah penulis, 2023

**Gambar 4. 4 Grafik Persentase *Times Interest Earned Ratio* Sektor
Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022**

Berdasarkan gambar 4.4 dapat dilihat perputaran *Times Interest Earned Ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022. Pada 6 (enam) perusahaan tersebut memiliki standar rata-rata rasio 5 (lima) tahun terakhir sebesar 1.022 kali, yang berarti secara keseluruhan rata-rata TIER perusahaan dinilai baik, berdasarkan pengukuran standar industri dengan cara menambahkan setiap rata-rata TIER pada masing-masing perusahaan dari tahun 2018 sampai 2022.

kemudian dibagi 5 (lima) tahun, sehingga menghasilkan nilai rasio diatas standar industri yang ditetapkan yaitu > 10 kali, yang berarti perusahaan mampu membayar lebih dari 10 kali beban bunga dengan laba sebelum pajak dan bunga. Pada gambar 4.4 dapat dilihat perputaran *Times Interest Earned Ratio* pada PT. Blue Bird Tbk (BIRD), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 8.484 kali, pada tahun 2019 sebanyak 4.933 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak 197 kali, tahun 2021 sebanyak 436 kali, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 11.496 kali. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Long Term Debt to Equity* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Blue Bird Tbk (BIRD) sebesar 5.109 kali yang berarti $5.109 > 10$ kali (nilai rasio $>$ standar industri).

Kemudian pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak (1,19) kali sama dengan (0) kali perputaran, pada tahun 2019 sebanyak (0,26) kali sama dengan (0) kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak (1,38) kali sama dengan (1) kali perputaran, pada tahun 2021 sebanyak (0,83) kali sama dengan (1) kali perputaran, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak (0,60) sama dengan (1) kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Times Interest Earned Ratio* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) sebesar (0,85) sama dengan (1) kali yang berarti (0,85) < 10 kali (nilai rasio $<$ standar industri).

Kemudian pada PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 0,48 kali sama dengan 0 kali perputaran, pada tahun 2019 sebanyak 0,75 kali sama dengan 1 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak 1,00 kali sama dengan 1 kali perputaran, pada tahun 2021 sebanyak 0,63 kali sama dengan 1 kali perputaran, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,26 sama dengan 0 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Times Interest Earned Ratio* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) sebesar 0,62 sama dengan 1 kali yang berarti $0,62 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 0,18 kali sama dengan 0 kali perputaran, pada tahun 2019 sebanyak 0,22 kali sama dengan 0 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak (1,47) kali sama dengan (0) kali perputaran, pada tahun 2021 sebanyak (0,63) kali sama dengan (1) kali perputaran, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak (0,74) sama dengan (1) kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Times Interest Earned Ratio* pada pada 5 (lima) tahun PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) sebesar (0,49) sama dengan (0) kali, yang berarti $(0,49) < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 1,14 kali sama dengan 1 kali perputaran, pada tahun 2019 sebanyak 0,74 kali sama dengan 1 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak (0,56) kali sama dengan (1) kali perputaran, pada tahun 2021 sebanyak 0,66 kali sama dengan 1 kali perputaran, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,71 sama dengan 1 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Times Interest Earned Ratio* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) sebesar 0,54 sama dengan 1 kali, yang berarti $0,54 < 10$ kali (nilai rasio $<$ standar industri).

Kemudian pada PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak (2,81) kali sama dengan 3 kali perputaran, pada tahun 2019 sebanyak 2,15 kali sama dengan 2 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak 2,91 kali sama dengan 3 kali perputaran, pada tahun 2021 sebanyak 2,53 kali sama dengan 3 kali perputaran, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,10 sama dengan 0 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Times Interest Earned Ratio* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) sebesar 0,97 sama dengan 1 kali, yang berarti $0,97 < 10$ kali (nilai rasio $<$ standar industri).

Jadi dapat dilihat rata-rata rasio *Times Interest Earned Ratio* pada 6 (enam) perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022, hanya 1 (satu) perusahaan nilai rasio lebih dari standar industri atau > 10 kali, yaitu PT. Blue Bird Tbk (BIRD) yang artinya perusahaan tersebut mampu membayar lebih dari 10 kali beban bunga dengan laba sebelum pajak, yang artinya PT. Blue Bird Tbk (BIRD) mampu membayar lebih dari 10 kali beban bunga dengan laba sebelum pajak dan bunga, karena semakin tinggi rasio yang dihasilkan dari standar industri yang ditetapkan berarti rasio perusahaan dinilai baik, semakin besar kemungkinan perusahaan dapat membayar bunga pinjaman baik jangka panjang maupun pendek dan menjadi ukuran untuk memperoleh tambahan pinjaman baru dari kreditor.

Kemudian untuk PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Mempunyai rata-rata nilai rasio yang kurang dari standar industri yang ditetapkan yaitu < 10 kali, disebabkan karena nilai *Earning Before Interest and Taxes* (EBIT) yaitu laba sebelum bunga dan pajak yang lebih kecil dari nilai utang jangka panjang yang artinya perusahaan mempunyai utang yang lebih besar dari pada laba yang dimiliki sehingga mengakibatkan kurangnya kemampuan perusahaan untuk membayar beban bunga dan biaya lainnya.

Sementara untuk PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), dan PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK). Mempunyai rata-rata nilai rasio yang kurang dari standar industri dan yang ditetapkan yaitu < 10 kali serta menghasilkan rata-rata rasio yang negatif dikarenakan, nilai EBIT $<$ nilai hutang jangka panjang, yaitu perusahaan mempunyai utang yang lebih besar dari pada laba yang dimiliki sehingga mengakibatkan kurangnya kemampuan perusahaan untuk membayar beban bunga dan biaya lainnya, serta adanya proses produksi dalam kegiatan operasional perusahaan yang tidak menguntungkan. Hal ini tentunya akan menghilangkan kepercayaan dari para kreditor maupun investor untuk memperoleh tambahan pinjaman pada perusahaan.

Sehingga dapat dinilai rata-rata perputaran rasio *Times Interest Earned Ratio* PT. Blue Bird Tbk (BIRD) dinilai baik (nilai rasio $>$ standar industri). Sementara pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Mempunyai rata-rata nilai rasio yang kurang dari standar industri menghasilkan rata-rata rasio yang negatif (nilai rasio $<$ standar industri). Sehingga dapat dinilai rasio *Times Interest Earned Ratio* pada perusahaan dinilai tidak baik.

4.3.5. *Fixed Charge Coverage Ratio*

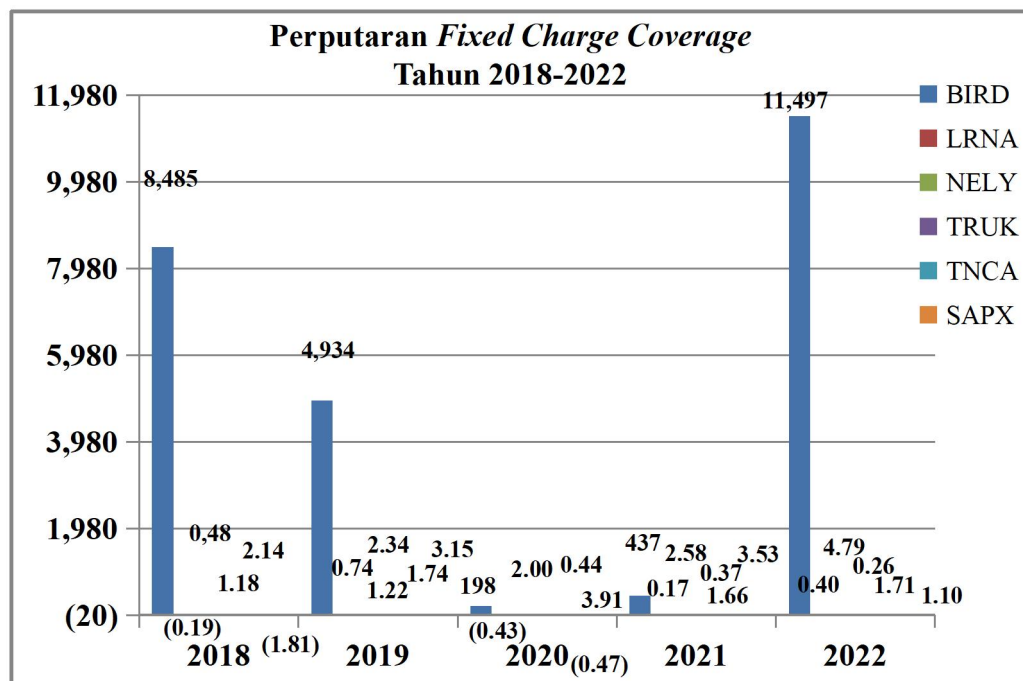
Fixed Charge Coverage Ratio dalam penelitian ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar bunga utang jangka panjang atau sewa aktiva berdasarkan kontrak sewa Menurut (Kasmir, 2019) standar industri untuk *Fixed Charge Coverage* sebesar 10 kali. Rasio Perusahaan dinilai baik, jika (nilai rasio > standar industri). Pembahasan hasil perhitungan *Fixed Charge Coverage* dapat dilihat pada tabel 4.12

Tabel 4.12 Pembahasan Hasil Perhitungan *Fixed Charge Coverage* Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2022

| KP | Tahun | | | | | Rata-rata | Standar | Ket |
|---|--------|-------|--------|------|--------|-------------------|----------|------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | | Industri | |
| BIRD | 8.485 | 4.934 | 198 | 437 | 11.497 | 5.110 | 10 Kali | Baik |
| LRNA | (0,19) | 0,74 | (0,43) | 0,17 | 0,40 | 0,14 | 10 Kali | Tidak Baik |
| NELY | 3,09 | 2,34 | 2,00 | 2,58 | 4,79 | 2,96 | 10 Kali | Tidak Baik |
| TRUK | 1,18 | 1,22 | (0,47) | 0,37 | 0,26 | 0,51 | 10 Kali | Tidak Baik |
| TNCA | 2,14 | 1,74 | 0,44 | 1,66 | 1,71 | 1,54 | 10 Kali | Tidak Baik |
| SAPX | (1,81) | 3,15 | 3,91 | 3,53 | 1,10 | 1,97 | 10 Kali | Tidak Baik |
| Rata-rata FCC seluruh perusahaan | | | | | | 1.023 kali | | |

Sumber: Data diolah penulis, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.12 berikut perkembangan perputaran rasio *Fixed Charge Coverage Ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Dapat dilihat pada grafik gambar 4.5



Sumber: Data diolah penulis, 2023

Gambar 4.5 Grafik Persentase *Fixed Charge Coverage Ratio* Sektor Transportasi dan Logistik Pada BEI Tahun 2018-2022

Berdasarkan gambar 4.5 dapat dilihat perputaran *Fixed Charge Coverage Ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022. Pada 6 (enam) perusahaan tersebut memiliki standar rata-rata rasio 5 (lima) tahun terakhir sebesar 1.023 kali, yang berarti secara keseluruhan rata-rata FCC perusahaan dinilai baik, berdasarkan pengukuran standar industri dengan cara menambahkan setiap rata-rata FCC pada masing-masing perusahaan dari tahun 2018 sampai 2022. kemudian dibagi 5 (lima) tahun, sehingga menghasilkan nilai rasio diatas standar industri yang ditetapkan yaitu > 10 kali, yang berarti perusahaan tersebut mampu membayar biaya bunga dan kewajiban sewa utang jangka panjang/sewa aktiva berdasarkan kontrak sewa lebih dari 10 kali.

Pada gambar 4.5 dapat dilihat perputaran *Fixed Charge Coverage Ratio* pada PT. Blue Bird Tbk (BIRD), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 8.485 kali, pada tahun 2019 sebanyak 4.934 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak 198 kali, tahun 2021 sebanyak 437 kali, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 11.497 kali. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Fixed Charge Coverage Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Blue Bird Tbk (BIRD) sebesar 5.110 kali yang berarti $5.110 > 10$ kali (nilai rasio $>$ standar industri).

Kemudian pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak (0,19) kali sama dengan (0) kali perputaran, pada tahun 2019 sebanyak 0,74 kali sama dengan 1 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak (0,43) kali sama dengan (0) kali perputaran, pada tahun 2021 sebanyak 0,17 kali sama dengan (0) kali perputaran, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,40 sama dengan 0 kali perputaran. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Fixed Charge Coverage Ratio* pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) sebesar 0,14 sama dengan 0 kali yang berarti $0,14 < 10$ kali (nilai rasio $<$ standar industri).

Kemudian pada PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 3,09 kali sama dengan 3 kali, pada tahun 2019 sebanyak 2,34 kali sama dengan 2 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak 2,00 kali sama dengan 2 kali, pada tahun 2021 sebanyak 2,58 kali sama dengan 3 kali, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 4,79 kali sama dengan 5 kali. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Fixed Charge Coverage Ratio* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) sebesar 2,96 sama dengan 3 kali yang berarti $2,96 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 1,18 kali sama dengan 1 kali, pada tahun 2019 sebanyak 1,22 kali sama dengan 1 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak (0,47) kali sama dengan (0), pada tahun 2021 sebanyak 0,37 kali sama dengan 0 kali, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 0,26 kali sama dengan 0 kali. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Fixed Charge Coverage Ratio* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) sebesar 0,51 sama dengan 1 kali, yang berarti $0,51 < 10$ kali (nilai rasio < standar industri).

Kemudian pada PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak 2,14 kali sama dengan 2 kali, pada tahun 2019 sebanyak 1,74 kali sama dengan 2 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak 0,44 kali sama dengan 0 kali, pada tahun 2021 sebanyak 1,66 kali sama dengan 2 kali, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 1,71 kali sama dengan 2 kali. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Fixed Charge Coverage Ratio* pada pada 5 (lima) tahun terakhir PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) sebesar 1,54 sama dengan 2 kali, yang berarti $1,54 < 10$ kali (nilai rasio $<$ standar industri).

Kemudian dapat dilihat pada PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX), pada tahun 2018 memiliki perputaran rasio sebanyak (1,81) kali sama dengan (2) kali, pada tahun 2019 sebanyak 3,15 kali sama dengan 3 kali, kemudian pada tahun 2020 sebanyak 3,91 kali sama dengan 4 kali, pada tahun 2021 sebanyak 3,53 kali sama dengan 4 kali, dan tahun 2022 perputaran rasio sebanyak 1,10 kali sama dengan 1 kali. Sehingga menghasilkan rata-rata perputaran rasio *Fixed Charge Coverage Ratio* pada pada 5 (lima) tahun terakhir pada PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) sebesar sebesar 1,97 sama dengan 2 kali, yang berarti $1,97 < 10$ kali (nilai rasio $<$ standar industri).

Jadi dapat dilihat rata-rata rasio *Fixed Charge Coverage* pada 6 (enam) perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022. Hanya 1 (satu) perusahaan nilai rasio lebih dari standar industri atau > 10 kali, yaitu PT. Blue Bird Tbk (BIRD) artinya perusahaan tersebut mampu membayar biaya bunga dan kewajiban sewa utang jangka panjang/sewa aktiva berdasarkan kontrak sewa lebih dari 10 kali sesuai ketentuan standar industri. Sehingga kemungkinan besar hal ini akan menjadi ukuran untuk memperoleh tambahan pinjaman baru dari kreditor.

Sementara pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Mempunyai rata-rata nilai rasio yang kurang dari standar industri dan yang ditetapkan yaitu < 10 kali, disebabkan karena nilai *Earning Before Interest and Taxes* (EBIT), yaitu laba sebelum bunga dan pajak tidak mencukupi membayar biaya bunga dan kewajiban sewa utang jangka panjang yang artinya perusahaan mempunyai utang yang lebih besar dari pada laba yang dimiliki sehingga mengakibatkan kurangnya kemampuan perusahaan untuk membayar biaya bunga dan kewajiban sewa utang jangka panjang. Hal ini tentunya akan menghilangkan kepercayaan dari para kreditor maupun investor untuk memperoleh tambahan pinjaman pada perusahaan.

Adanya proses produksi dalam kegiatan operasional perusahaan yang tidak menguntungkan sehingga menghasilkan nilai rasio yang negatif, terjadi pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) pada tahun 2018 dengan hasil perputaran rasio sebesar (0,19) atau (0) kali, dan 2020 dengan hasil perputaran rasio sebesar (0,43) atau (0) kali, kemudian pada PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) pada tahun 2020 dengan hasil perputaran rasio sebesar (0,47) atau (0) kali, dan pada PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX) pada tahun 2018 dengan hasil perputaran rasio sebesar (1,81) atau 2 kali.

Sehingga dapat dinilai rata-rata perputaran rasio *Fixed Charge Coverage* PT. Blue Bird Tbk (BIRD) dinilai baik (nilai rasio > standar industri). Sementara pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Mempunyai rata-rata perputaran nilai rasio yang kurang dari standar industri (nilai rasio < standar industri). Sehingga dapat dinilai rasio *Fixed Charge Coverage* pada perusahaan dinilai tidak baik.

4.3.6. Penyebab Serta Solusi Rasio Solvabilitas yang Tidak Baik Pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2018-2022

Berdasarkan hasil perhitungan dari analisis yang telah dilakukan terhadap laporan keuangan yang telah diperoleh dari perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022 dengan menggunakan rasio keuangan, berdasarkan rasio solvabilitas mengenai: *Debt to Aset Ratio (DAR)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)*, *Time Interest Earned Ratio (TIER)* dan *Fixed Charge Coverage (FCC)*.

Berdasarkan perusahaan yang dipilih antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX), dari ke 6 (enam) perusahaan yang menjadi sampel penelitian hanya PT. Blue Bird Tbk (BIRD) yang mempunyai 5 (lima) jenis nilai rasio solvabilitas sesuai dengan standar industri yang berlaku, dikarenakan mempunyai nilai *assets*, modal dan laba yang didapat lebih besar dari utang yang dimiliki perusahaan baik utang jangka pendek maupun panjang, serta berkemampuan membayar beban bunga, dan kontrak sewa pada kreditor. Sehingga nilai rasio solvabilitas perusahaan dapat dinilai baik pada tahun 2018-2022.

Kemudian untuk jenis rasio solvabilitas *Time Interest Earned Ratio* (TIER) pada PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX). Mempunyai rata-rata nilai rasio yang kurang dari standar industri yang ditetapkan yaitu < 10 kali, disebabkan karena nilai *Earning Before Interest and Taxes* (EBIT) yaitu laba sebelum bunga dan pajak yang lebih kecil dari nilai utang jangka panjang yang artinya perusahaan mempunyai utang yang lebih besar dari pada laba yang dimiliki sehingga mengakibatkan kurangnya kemampuan perusahaan untuk membayar beban bunga dan biaya lainnya.

Sementara untuk PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), dan PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK). Mempunyai rata-rata nilai rasio yang kurang dari standar industri dan yang ditetapkan yaitu < 10 kali serta menghasilkan rata-rata rasio yang negatif dikarenakan, nilai EBIT $<$ nilai hutang jangka panjang, yaitu perusahaan mempunyai utang yang lebih besar dari pada laba yang dimiliki sehingga mengakibatkan kurangnya kemampuan perusahaan untuk membayar beban bunga dan biaya lainnya, serta adanya proses produksi dalam kegiatan operasional perusahaan yang tidak menguntungkan. Kemudian untuk jenis rasio solvabilitas *Fixed Charge Coverage* (FCC) pada Sementara pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna

Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX).

Mempunyai rata-rata nilai rasio yang kurang dari standar industri dan yang ditetapkan yaitu < 10 kali, disebabkan karena nilai *Earning Before Interest and Taxes* (EBIT), yaitu laba sebelum bunga dan pajak tidak mencukupi membayar biaya bunga dan kewajiban sewa utang jangka panjang yang artinya perusahaan mempunyai utang yang lebih besar dari pada laba yang dimiliki. Sehingga mengakibatkan kurangnya kemampuan perusahaan untuk membayar biaya bunga dan kewajiban sewa utang jangka panjang. Serta adanya proses produksi dalam kegiatan operasional perusahaan yang tidak menguntungkan sehingga menghasilkan nilai rasio yang negatif, terjadi pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) pada tahun 2018 dan 2020 kemudian pada PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK) pada tahun 2020.

Solusi yang mungkin bisa dilakukan perusahaan yang mempunyai nilai rasio solvabilitas yang tidak baik. Perusahaan bisa melakukan evaluasi kembali biaya operasional untuk mengurangi jumlah utang dan dapat meningkatkan aktiva perusahaan dengan memeriksa pengeluaran operasional saat ini dan dapat melihat biaya operasional mana yang dapat dikurangi guna mengurangi penambahan utang untuk menutupi biaya operasional perusahaan. Serta perusahaan dapat meningkatkan penghasilan tanpa diikuti biaya-biaya, karena jika perusahaan tidak dapat menggunakan

modalnya secara efisien maka perusahaan akan mengalami kesulitan dalam melunasi utang-utangnya.

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil perhitungan dari analisis yang telah dilakukan terhadap laporan keuangan yang telah diperoleh dari perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022 dengan menggunakan rasio keuangan, berdasarkan rasio solvabilitas mengenai: *Debt to Aset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER), *Time Interest Earned Ratio* (TIER) dan *Fixed Charge Coverage* (FCC), dapat diambil kesimpulan nilai rata-rata rasio dari 6 (enam) perusahaan yang menjadi sampel penelitian antara lain: PT. Blue Bird Tbk (BIRD), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY), PT. Guna Timur Raya Tbk (TRUK), PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA), dan PT. Satria Antaran Prima Tbk (SAPX), dinilai baik pada jenis rasio solvabilitas yaitu: *Debt to Aset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER). Namun pada jenis rasio solvabilitas *Time Interest Earned Ratio* (TIER) dan *Fixed Charge Coverage* (FCC) hanya PT. Blue Bird Tbk (BIRD) yang mempunyai nilai rasio sesuai dengan standar industri yang berlaku. Sehingga nilai rasio solvabilitas perusahaan dapat dinilai baik atau lebih unggul dari perusahaan yang lain.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan dan kesimpulan yang telah diambil, perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 dalam meningkatkan solvabilitas, perusahaan sektor Transportasi dan Logistik harus meningkatkan modal kerja yang dimiliki dan aktiva perusahaan, sehingga perusahaan dapat melunasi kewajiban-nya. Mengurangi utang, baik utang jangka pendek maupun utang jangka panjang perusahaan yang ada dan berada, dengan adanya jumlah utang yang lebih sedikit dibanding *assets* dan modal yang dimiliki perusahaan. Artinya pendanaan kegiatan perusahaan lebih besar dibiayai *assets* maupun modal dari pada utang, tentunya akan membuat percaya para kreditor maupun investor untuk memberikan pinjaman pada perusahaan. Kemudian mengatur penjadwalan pembayaran utang. Perusahaan yang memiliki nilai rasio solvabilitas yang baik diharapkan dapat mempertahankan kinerja keuangan rasio solvabilitas-nya dan bagi perusahaan yang memiliki nilai rasio solvabilitas yang tidak baik diharapkan berupaya untuk meningkatkan kinerja keuangan rasio solvabilitas-nya dimasa yang akan datang. Untuk penelitian selanjutnya, peneliti dapat menggunakan periode data yang lebih lama serta menambah rasio keuangan lain-nya untuk memperoleh hasil yang lebih akurat. Penelitian yang digunakan dapat menggunakan perusahaan yang berbeda dan dalam sektor industri yang berbeda.

DAFTAR PUSAKA

- Chintyana, A. D., & dk. (2020). Analisis Rasio Keuangan Terhadap Kinerja Keuangan Pt. Angkasa Pura Ii (Persero) Periode 2017 - 2019. *Jurnal Ilmiah Nasional (Vol. 2, Issue 2, Pp. 75–97)*. AKSELERASI
- Davidson, W. (2020). *Financial Statement Analysis: Basis for Management Advice*. (Edisi Keti). AICPA and CIMA.
- Destiani, T., & Hendriyani, R. M. (2021). Analisis Rasio Keuangan untuk Menilai Kinerja Keuangan Perusahaan: Studi Kasus pada PT Unilever Indonesia Tbk Tahun 2016-2020. *Jurnal Ekonomi, Keuangan Dan Bisnis Syariah, Volume 4 N*. <https://doi.org/10.47467/alkharaj.v4i1.488>
- Dewi, P. N. (2022). Analisis Rasio Solvabilitas Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada Perusahaan PT Kimia Farma(Persero) Tbk Periode 2018 – 2020. *Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Manajemen, Vol.1 No.3*, 210–224. <https://journal.unimar-amni.ac.id/index.php/EBISMEN/article/view/95>
- Handayani, R. (2020). *Metodologi Penelitian Sosial*. Trussmedia Grafika.
- Hardani. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. CV. Pustaka Ilmu.
- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan*. (Edisi Keti). PT Raja Grafindo Persada.
- Kusuma, G. P. E., & I, P. M. (2020). *Strategi Berbasis Modal Sosial Demi Lpd Unggul*. Nilacakra.
- Munawir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan*. (Edisi Kesa). Liberty.
- Shintia, N. (2017). NALISIS RASIO SOLVABILITAS UNTUK MENILAI KINERJA KEUANGAN TERHADAP ASSET DAN EQUITY PADA PT BANK RAKYAT INDONESIA (PERSERO) TBK PERIODE 2012 - 2015. *Jurnal Ilmiah Manajemen, Volume I N*.

https://repository.poliban.ac.id/id/eprint/397/1/Jurnal_ANALISIS_RASIO_SOLVABILITAS_UNTUK_MENILAI_KINERJA_KEUANGAN_TERHADAP_ASSET_DAN_EQUITY.pdf

Sinambela, L. P., & Sinambela, S. (2021). *Metodologi Penelitian Kuantitatif - Teori Dan Praktik*. Rajawali Pers.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Alfabeta.


Sujarweni, V. W. (2019). *Analisis Laporan Keuangan Teori, Aplikasi, dan Hasil Penelitian*. Pustaka Baru Press.

Trianto, A. (2018). ANALISIS LAPORAN KEUANGAN SEBAGAI ALAT UNTUK MENILAI KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN PADA PT. BUKIT ASAM (PERSERO) TBK TANJUNG ENIM. *Jurnal Ekonomi Global Masa Kini Universitas Indo Global Mandiri, VOL. 8 NO.* <https://doi.org/10.36982/jiegmk.v8i3.346>

Tujni, B., & Hutrianto. (2020). PENGEMBANGAN PERANGKAT LUNAK MONITORING WELLIES DENGAN METODE WATERFALL MODEL. *Jurnal Ilmiah MATRIK, Vol. 22 No.* <https://journal.binadarma.ac.id/index.php/jurnalmatrik/article/view/862/495>

LAMPIRAN–LAMPIRAN

Lampiran 1. Form Persetujuan Topik & Judul LTA

| | |
|---|---|
|  PalComTech | FORMULIR SURAT PERSETUJUAN TOPIK & JUDUL LTA |
| Kode Formulir : FM-IPCT-BAAK-PSB-043 | Institusi : INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH |

Kepada Yth.
Ka.Prodi Adelin, S.T., M.Kom.
di tempat.

Palembang, 21 Februari 2023

Dengan hormat,
Saya yang Bertanda tangan di bawah ini :

Program Studi : D3 AKUNTANSI

| No | NPM | Nama | IPK | Semester | Sesi Belajar* | No.HP |
|----|-----------|-------------|------|----------|---------------|-------------|
| 1. | 041200040 | EKA LESTARI | 3,83 | 6 (Enam) | Pagi | 08973025944 |
| 2. | | | | | | |
| 3. | | | | | | |

* Pilih Salah Satu :Pagi/Siang/Malam

Mengajukan LTA dengan topik :

Keuangan

Dengan melampirkan deskripsi awal penelitian yang terdiri dari :

- Objek Penelitian
- Apa yang akan diteliti dari objek
- Metode Pengembangan/analisis yang digunakan
- Tujuan / hasil yang diharapkan dari penelitian

Rekomendasi Nama Pembimbing :

Menyetujui,
Wakil Rektor 1,

Adelin, S.T., M.Kom.

Mengetahui,
Ka. Prodi. AKUNTANSI

Adelin, S.T., M.Kom.

Judul LTA (dalam bahasa Indonesia dan Inggris):

- ANALISIS RASIO SOLVABILITAS TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
- SOLVABILITY RATIO ANALYSIS ON FINANCIAL PERFORMANCE IN TRANSPORTATION AND LOGISTICS COMPANIES LISTED ON THE INDONESIAN STOCK EXCHANGE

Diusulkan judul nomor :

Pemohon,
Mahasiswa 1,

EKA LESTARI

Menyetujui,
Pembimbing

Dini Hari Pertiwi, S.Kom., M.Kom.

Mahasiswa 2,

Mengetahui,
Ka. Prodi


Adelin, S.T., M.Kom.

Mahasiswa 3,

Mengesahkan
Wakil Rektor 1

Adelin, S.T., M.Kom.


- Diperbanyak 1 kali : Asli diserahkan ke BAAK dan copy diarsip Mahasiswa
- Form ini wajib dikembalikan ke BAAK pada saat pengumpulan berkas untuk pengajuan ujian komprehensif

| | | |
|---|---|----------------|
|  | FORMULIR | |
| | KONSULTASI LAPORAN TUGAS AKHIR INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH | |
| Kode Formulir FM-IPCT-BAAR-PSA-045 | Institusi Institut Teknologi dan Bisnis PALCOMTECH | Tahun Akademik |

| NO | NPM | Nama | Kelas | Semester |
|----|-----------|-------------|--------------|----------|
| 1 | 041200040 | EKA IESTARI | D3 AEUNTANEI | ENAM (6) |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |

Judul Laporan Tugas Akhir: ANALISIS RASIO SOLVABILITAS TERHADAP KEUANGAN PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

| Pertemuan Ke- | Tanggal Konsultasi | Batas Waktu Perbaikan | Materi yang Dibahas / Catatan Perbaikan | Paraf Pembimbing |
|---------------|--------------------|-----------------------|---|------------------|
| 1 | 14 April 23 | 18 April 2023 | Latar belakang, | H/S |
| 2 | 18 April 23 | - | Acc bab 1 | H/S |
| 3 | 02 Mei 23 | 04 Mei 23 | Bab 2: Penelitian Terdahulu | H/S |
| 4 | 04 Mei 23 | - | Acc bab 2 | H/S |
| 5 | 09 Mei 23 | 11 Mei 2023 | Bab 3: Jenis dan sumber data | H/S |
| 6 | 11 Mei 23 | 16 Mei 2023 | Label penemuan sample | H/S |
| 7 | 23 Mei 23 | 26 Mei 2023 | Acc Proposal | H/S |
| 8 | 04 Juli 23 | 11 Juli 2023 | Bab 4: hasil | H/S |
| 9 | 11 Juli 23 | 13 Juli 2023 | Bab 4: Ate hasil | H/S |
| 10 | 13 Juli 23 | 20 Juli 2023 | Bab 4: Revisi pembahasan | H/S |
| 11 | 21 Juli | 29 Juli 2023 | Bab 4: Penyebab dan solusi | H/S |
| 12 | 25 Juli 23 | 27 Juli 2023 | Acc Bab 4 | H/S |
| 13 | 27 Juli 23 | 31 Juli 2023 | Bab 5: Revisi format | H/S |
| 14 | 31 Juli 23 | - | Acc bab 5, | H/S |
| | | | Acc usulan LTA | H/S |

Palembang,
Dosen Pembimbing

Dini Hari Permana, S.Kom, M.Kom



FORMULIR
REVISI UJIAN PROPOSAL
INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH

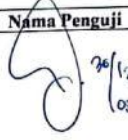



Kode Formulir
FM-IPCT-BAAK-PSB-127

Institusi : INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH

Revisi Ujian Proposal LTA
Mahasiswa Institut Teknologi dan Bisnis PalComTech

Program Studi : Akuntansi Program Diploma Tiga
Tanggal Pelaksanaan : 25 Mei 2023
Judul Proposal LTA : Analisis Rasio Solvabilitas Terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

| NPM | Nama | Semester |
|-----------|-------------|----------|
| 041200040 | Eka Lestari | 6 |

| No | Revisi | Nama Penguji | Tanda Tangan |
|----------|--|--|---|
| 1. | Pemisahan Sektor Transportasi dan Logistik pada sampel |  |  |
| 1. 2. | Tata tulis Alasan pemilihan penelitian terdahulu | Eka S. |  |
| | Revisi sesuai saran penguji | Dini |  |


Perubahan Judul LTA :

Palembang, 25 Mei 2023
Ketua Program Studi,



Adelin, S.T., M.Kom

*Fotokopi Form Revisi dikumpul ke BAAK setelah ditandatangani Kaprodi

| | | |
|---|---|--|
|  | FORMULIR | |
| | PENGAJUAN UJIAN TUGAS AKHIR | |
| Kode Formulir FM-IPCT-BAAK-PSB-047 | Institusi : INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH | |




Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Eka Lestari
 NPM : 041200040
 Program Studi : Akuntansi Program Diploma Tiga
 Semester : 6 (Genap)
 IPK : 3.86
 No. IIP : 08973025944
 Judul Laporan Tugas Akhir : Analisis Rasio Solabilitas Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia
 Dosen Pembimbing : Dini Hari Pertiwi, S.Kom., M.Kom.

Dengan ini bersedia mengikuti Ujian Tugas Akhir dan memenuhi semua persyaratan yang telah ditentukan oleh INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH.

Demikianlah surat pernyataan kesediaan mengikuti Ujian Tugas Akhir ini saya ajukan. Atas perhatiannya saya ucapkan terima kasih.

Palembang, 03 Agustus 2023

| | | |
|--|--|--|
| Menyetujui Ka Prodi D3 SI/AK/DKV | Mengetahui Pembimbing | Horat Saya. |
|  |  |  |
| (Adein, S.T., M.Kom.) | (Dini Hari Pertiwi, S.Kom., M.Kom.) | (Eka Lestari) |

Diceklist oleh BAAK INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH

| KELENGKAPAN UJIAN TUGAS AKHIR | | | |
|---|--------------------------|--|--------------------------|
| Lulus OPDIK/PKKMB (dicek BAAK) | <input type="checkbox"/> | Memo dari Keuangan (diproses BAAK) | <input type="checkbox"/> |
| Fotokopi Sertifikat TOEFL | <input type="checkbox"/> | Syarat Wisuda | |
| Seminar Pelatihan/Workshop min 5 buah | <input type="checkbox"/> | | |
| Berkas Laporan Tugas Akhir (2 rangkap) | <input type="checkbox"/> | Pasfoto warna 3x4 (3 lembar) dan 4x6 (3 lembar) | <input type="checkbox"/> |
| Form Konsultasi bimbingan (asli) | <input type="checkbox"/> | Ijazah SMA/SMK yang telah dilegalisir CAP BASAH | <input type="checkbox"/> |
| Surat Pernyataan Ujian Tugas Akhir (asli) | <input type="checkbox"/> | Buku sumbangan 2 buah, tahun terbit minimal 2 tahun sebelum wisuda | <input type="checkbox"/> |
| Form topik dan judul Tugas Akhir (Fotokopi) | <input type="checkbox"/> | Fotokopi KTP dan KK | <input type="checkbox"/> |
| Surat balasan riset (asli) | <input type="checkbox"/> | Form wisudawan | <input type="checkbox"/> |
| Form Revisi Ujian Proposal (Fotokopi) | <input type="checkbox"/> | Form Kuesioner | <input type="checkbox"/> |

Palembang,

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Mengetahui, Ka. BAAK, | Dicek Oleh, Staff BAAK, |
| () | () |

**SURAT PERNYATAAN
UJIAN TUGAS AKHIR**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : EKA LESTARI
Tempat/Tanggal Lahir : Palembang, 30 Maret 2001
Prodi : Akuntansi Program Diploma Tiga
NPM : 041200040
Semester : 6 (Genap)
No.Telp/Hp : 08973025944
Alamat : JL KH Azhari Lt Sukaluh RT 10/RW 05 kel Tanjung tarak kec. Sun

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa :

1. Laporan ini saya buat dengan sebenarnya dan berdasarkan sumber yang benar.
2. Objek tempat saya melaksanakan laporan berbentuk CV/PT/Pemerintahan/SMA sederajat dan dinyatakan masih aktif beroperasi hingga saat ini
3. Data perusahaan dalam laporan LTA ini benar adanya dan bersifat valid.
4. Laporan ini bukan merupakan hasil plagiat/menjiplak karya ilmiah orang lain
5. Laporan ini merupakan hasil kerja saya sendiri (bukan buatan/dibuatkan orang lain)
6. Buku referensi yang saya gunakan untuk laporan LTA ini merupakan buku yang terbit dalam 5 (lima) tahun terakhir ini.
7. Semua dokumen baik berupa dokumen asli maupun salinan yang saya serahkan sebagai syarat untuk mengikuti ujian skripsi adalah dokumen yang sah dan benar.
8. Hasil karya saya yang merupakan hasil dari tugas akhir berupa karya tulis, program, aplikasi atau alat, setelah melalui ujian komprehensif dan revisi, bersedia untuk saya serahkan kepada lembaga melalui Kaprodi untuk dokumentasi dan kepentingan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tanpa paksaan dari pihak manapun dan apabila di kemudian hari ternyata saya terbukti secara sah melanggar salah satu dari pernyataan ini, saya bersedia untuk menerima sanksi sesuai dengan peraturan dan hukum berlaku di negara Republik Indonesia, dan gelar akademik yang saya peroleh dari Perguruan Tinggi ini dapat dibatalkan.


Palembang, 7 Agustus 2023

Yang menyatakan,



(Eka Lestari)

Scanned with CamScanner

| | |
|---|---|
|  Kode Formulir FM-IPCT-BAAK-PSB-055 | FORMULIR REVISI UJIAN LTA INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH |
| | Institusi : : INSTITUT TEKNOLOGI DAN BISNIS PALCOMTECH |

Revisi Ujian LTA
Mahasiswa Institut Teknologi dan Bisnis PalComTech

Program Studi : Akuntansi Program Diploma Tiga
 Topik LTA : Keuangan
 Ujian ke- : 1 (Satu)
 Tanggal Pelaksanaan : 15 Agustus 2023

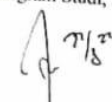
Judul Skripsi : Analisis Rasio Solvabilitas Terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

| NPM | Nama | Semester |
|-----------|-------------|-----------|
| 041200040 | Eka Lestari | VI (Enam) |

Revisi diselesaikan paling lambat tanggal 21 Agustus 2023

| No | Revisi | Nama Penguji | Tanda Tangan |
|----------------|---|--------------|---|
| ① ② ③ | ① Pelajaran setiap perhitungan yang ada. ② tata tulis. ③ Abstrak. | Dini |  21/8 |
| 1- 2- 3- | 1- Sumber referensi: dari hasil penelitian ↳ faktor? 2- Saran 3- Ukuran font | Eka S. |  21/8 23 |
| | Revisi sesuai saran pengusi | Dini |  |

Palembang, 15 Agustus 2023
 Ketua Program Studi,

 17/8
 Adelin, S.T., M.Kom.