

Pengaruh Current Ratio dan Debt To Asset Ratio terhadap Financial Distress Melalui Return On Assets pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di BEI Tahun 2022-2025

Niken Maysaroh^{1*}, Redy Khoirianto², Edial Nanang Setiawan³

^{1*,2,3} Universitas Islam Balitar, Blitar, Indonesia

nikenmaysaroh6221@gmail.com

Received: 06-08-2026	Revised: 14-08-2026	Published: 30-09-2026
----------------------	---------------------	-----------------------

Abstrak: Sektor transportasi dan logistik memiliki peran strategis dalam mendukung aktivitas perekonomian nasional, namun tingginya kebutuhan modal dan kewajiban perusahaan dapat meningkatkan risiko *financial distress*. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Asset Ratio* terhadap *Financial Distress* dengan *Return On Assets* sebagai variabel *intervening* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2025. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode dokumentasi atas laporan keuangan tahunan yang dipublikasikan melalui Bursa Efek Indonesia. Sampel ditentukan menggunakan teknik *purposive sampling* sehingga diperoleh 13 perusahaan dengan analisis data menggunakan *path analysis* berbantuan SPSS 25. *Financial Distress* diukur menggunakan Altman Z-Score Modifikasi, di mana skor Z-Score yang lebih rendah menunjukkan risiko *financial distress* yang lebih tinggi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets*, sedangkan *Debt to Asset Ratio* tidak berpengaruh signifikan. *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, dan *Return On Assets* berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*. *Return On Assets* mampu memediasi pengaruh *Current Ratio*, tetapi tidak memediasi pengaruh *Debt to Asset Ratio* terhadap *Financial Distress*, sehingga likuiditas, *leverage*, dan profitabilitas berperan penting terhadap kondisi keuangan perusahaan.

Kata kunci: *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Return On Assets*, *Financial Distress*, Altman Z-Score Modifikasi.

Citation:

Maysaroh, N., Khoirianto, R., & Setiawan, E. N. (2026). Pengaruh Current Ratio dan Debt To Asset Ratio terhadap Financial Distress Melalui Return On Assets pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di BEI Tahun 2022-2025. *JEBMAFA: Journal of Economics, Business, Management, Accounting, Finance, and Administration*, 1(4), 592-605.

PENDAHULUAN

Sektor transportasi dan logistik merupakan sektor strategis yang berperan penting dalam mendukung aktivitas perekonomian nasional sebagai penghubung dalam proses distribusi barang dan jasa, baik pada skala domestik maupun internasional (Christopher, 2011). Perkembangan perdagangan elektronik, pertumbuhan industri manufaktur, serta meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap layanan distribusi mendorong perusahaan pada sektor ini untuk terus meningkatkan efisiensi operasional guna mempertahankan daya saing. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, sektor transportasi dan pergudangan tumbuh 19,87% pada tahun 2022, 13,96% pada tahun 2023, 8,69% pada tahun 2024, dan 8,98% pada tahun 2025 (BPS, 2023, 2024, 2025, 2026), namun pertumbuhan agregat tersebut tidak selalu mencerminkan kondisi keuangan masing-masing perusahaan di dalamnya.

Pada tahun 2024, indeks IDX sektor transportasi dan logistik justru mengalami penurunan 11,66% *year to date*, berbanding terbalik dengan Indeks Harga Saham Gabungan yang tumbuh positif 0,57% Nityakanti, (2024), mencerminkan kekhawatiran investor terhadap risiko keuangan pada sektor ini. Tekanan biaya operasional akibat kenaikan harga bahan bakar, tingginya kebutuhan investasi aset tetap, serta ketergantungan pada pendanaan eksternal menjadi faktor yang memengaruhi kondisi keuangan perusahaan. Fenomena ini tampak pada nilai Altman Z-Score beberapa emiten yang berada pada kategori *distress zone*, misalnya PT Graha Transindo Tbk (GTRA) dengan Z-Score 0,483 pada tahun 2022, PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) sebesar 0,696, dan PT Utama Radar Cahaya Tbk (RCCC) sebesar 0,168 pada tahun 2024, sementara PT Temas Tbk (TMAS) tercatat sehat dengan Z-Score 10,871 pada tahun 2024. Variasi kondisi keuangan tersebut mengindikasikan bahwa kemampuan perusahaan menjaga likuiditas, mengelola utang, dan menghasilkan laba turut menentukan tingkat risiko *financial distress* yang dihadapi.

Financial distress merupakan tahap penurunan kondisi keuangan sebelum kebangkrutan, yang ditandai oleh penyusutan laba, ketidakmampuan memenuhi kewajiban jatuh tempo, dan gangguan arus kas (Platt & Platt, 2006). Analisis kondisi keuangan melalui berbagai indikator keuangan penting dilakukan untuk mengidentifikasi potensi masalah keuangan dan menjaga stabilitas keuangan perusahaan (Fitrohcahya & Muqaffa, 2025). Faktor internal yang paling dominan memengaruhi kondisi ini adalah likuiditas, leverage, profitabilitas, dan ukuran perusahaan (Platt & Platt, 2002). Fenomena tersebut dapat dijelaskan melalui *Signalling Theory* Ross, (1977), yang menegaskan bahwa informasi keuangan perusahaan berfungsi sebagai sinyal bagi investor dan kreditur, serta *Agency Theory* Jensen & Meckling (1976), yang menyoroti bahwa konflik kepentingan antara manajemen dan pemegang saham berpotensi mendistorsi keputusan keuangan. Kedua teori ini menjelaskan mengapa likuiditas, leverage, dan profitabilitas menjadi sinyal penting dalam memprediksi *financial distress*. Pengukuran *financial distress* pada penelitian ini menggunakan Altman Z-Score Modifikasi Altman, (1995) yang dirancang khusus untuk perusahaan nonmanufaktur dan negara berkembang sehingga representatif untuk perusahaan jasa transportasi dan logistik, dan telah divalidasi memiliki akurasi yang baik pada sektor transportasi oleh (Sastrawan & Dewi 2022).

Likuiditas yang diproksikan dengan *Current Ratio* (CR) menggambarkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar (Julhulaifah & Muniarty 2023). Nilai CR yang tinggi mengindikasikan eksposur risiko *financial distress* yang lebih rendah Wati & Anwar (2023), sebagaimana ditemukan oleh Noviyana et al.,

(2024); Prihatna et al., (2025). Leverage yang diproksikan dengan *Debt to Asset Ratio* (DAR) mencerminkan proporsi aset yang dibiayai utang; semakin tinggi DAR, semakin besar ketergantungan pada kreditur sehingga berpotensi meningkatkan risiko *financial distress* Erayanti, (2019), sebagaimana diperkuat oleh (Putri et al., 2026; Anisa et al., 2023, Anistasya & Setyawan 2022; Ardiansyah et al., 2024). Dalam kerangka ini, *Return On Assets* (ROA) diposisikan sebagai variabel *intervening* yang memediasi pengaruh CR dan DAR terhadap *financial distress*, karena ROA mencerminkan efektivitas perusahaan menghasilkan laba dari aset yang dimiliki Wahyuningsih et al., (2023) sehingga dapat meredam risiko kesulitan keuangan (Burnika et al., 2024). Secara teoretis, likuiditas yang baik meningkatkan efisiensi operasional sehingga menaikkan profitabilitas, sementara beban utang yang tinggi menekan laba bersih melalui kenaikan beban bunga, sebagaimana ditunjukkan oleh.

Likuiditas yang diproksikan dengan *Current Ratio* (CR) memiliki peran penting dalam membentuk kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik. Karakteristik sektor ini yang membutuhkan modal kerja relatif besar menyebabkan ketersediaan aset lancar menjadi penting untuk mendukung pembiayaan kegiatan operasional, seperti pembayaran bahan bakar, perawatan armada, biaya tenaga kerja, suku cadang, serta kewajiban kepada pemasok. CR yang memadai memungkinkan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek tanpa mengganggu kelangsungan operasional. Kelancaran aktivitas operasional tersebut selanjutnya dapat meningkatkan intensitas dan efektivitas pemanfaatan aset perusahaan dalam menghasilkan pendapatan, sehingga secara teoritis berpotensi meningkatkan *Return on Assets* (ROA). Dalam perspektif *Signalling Theory*, kemampuan perusahaan menjaga likuiditas memberikan sinyal positif mengenai kapasitas perusahaan dalam memenuhi kewajiban dan mempertahankan keberlangsungan operasi, sedangkan *Agency Theory* menjelaskan bahwa pengelolaan modal kerja yang efektif mencerminkan kemampuan manajemen menggunakan sumber daya perusahaan secara efisien untuk meningkatkan kinerja.

Hubungan CR dengan *Financial Distress* juga dapat dijelaskan melalui mekanisme kemampuan perusahaan dalam menjaga stabilitas arus kas dan memenuhi kewajiban yang jatuh tempo. Dalam penelitian ini, *Financial Distress* diukur menggunakan Altman Z-Score Modifikasi, sehingga peningkatan kondisi likuiditas yang mendorong naiknya Z-Score menunjukkan kondisi keuangan yang semakin sehat dan risiko distress yang semakin rendah. Perusahaan transportasi dan logistik dengan likuiditas yang memadai memiliki fleksibilitas lebih besar untuk memenuhi kebutuhan operasional dan kewajiban jangka pendek tanpa harus memperoleh pendanaan tambahan secara mendesak atau menjual aset produktif. Oleh karena itu, secara teoritis CR diperkirakan berpengaruh positif terhadap nilai Z-Score, tetapi secara substantif pengaruh tersebut berarti menurunkan risiko *Financial Distress*. Mekanisme ini memperkuat argumentasi bahwa likuiditas tidak hanya berkaitan dengan kemampuan membayar utang jangka pendek, tetapi juga berperan dalam menjaga kesinambungan operasi dan ketahanan keuangan perusahaan.

Di sisi lain, *leverage* yang diproksikan dengan *Debt to Asset Ratio* (DAR) menunjukkan proporsi aset perusahaan yang dibiayai melalui utang. Pada perusahaan transportasi dan logistik, penggunaan utang umumnya berkaitan dengan kebutuhan pembiayaan investasi aset bernilai besar, seperti armada, kapal, kendaraan, dan infrastruktur pendukung. Apabila penggunaan utang tidak diimbangi dengan kemampuan menghasilkan pendapatan dan arus

kas yang memadai, peningkatan kewajiban pembayaran pokok dan bunga dapat menekan fleksibilitas keuangan perusahaan. Berdasarkan *Agency Theory*, penggunaan utang menciptakan kewajiban kontraktual dan meningkatkan hubungan kepentingan antara manajemen, pemegang saham, dan kreditur, sehingga penggunaan utang yang berlebihan dapat meningkatkan tekanan keuangan. Dalam *Signalling Theory*, tingkat utang yang tinggi juga dapat dipersepsikan sebagai sinyal meningkatnya risiko keuangan. Oleh karena itu, DAR secara teoritis diperkirakan berpengaruh negatif terhadap nilai Altman Z-Score Modifikasi, yang berarti peningkatan DAR berpotensi meningkatkan risiko Financial Distress.

Selanjutnya, ROA diposisikan sebagai variabel intervening karena mencerminkan kemampuan perusahaan mengubah aset yang dimiliki menjadi laba. Hubungan ini dapat dijelaskan melalui suatu mekanisme bahwa likuiditas yang memadai mendukung kelancaran operasional dan pemanfaatan aset, yang selanjutnya dapat meningkatkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba. Peningkatan ROA kemudian memperkuat kondisi keuangan karena laba dapat digunakan untuk mendukung pendanaan internal, memperkuat modal, dan meningkatkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajibannya. Dengan demikian, secara teoritis CR dapat memengaruhi nilai Altman Z-Score Modifikasi secara langsung melalui kemampuan menjaga likuiditas dan secara tidak langsung melalui peningkatan ROA. Sebaliknya, DAR yang tinggi dapat meningkatkan tekanan kewajiban perusahaan dan berpotensi memengaruhi kesehatan keuangan secara langsung, sementara pengaruhnya melalui ROA bergantung pada kemampuan manajemen mengalokasikan dana utang ke aset produktif yang mampu menghasilkan laba. Berdasarkan mekanisme tersebut, hubungan antara likuiditas, leverage, profitabilitas, dan Financial Distress tidak hanya mencerminkan keterkaitan antarindikator keuangan, tetapi menunjukkan proses bagaimana keputusan pengelolaan modal kerja dan struktur pendanaan dapat memengaruhi kemampuan perusahaan menghasilkan laba serta mempertahankan kesehatan keuangannya.

Temuan-temuan terdahulu mengenai determinan *financial distress* masih menunjukkan inkonsistensi yang menjadi celah penelitian (*research gap*). Pada variabel likuiditas, sejumlah penelitian membuktikan CR berpengaruh terhadap *financial distress* (Anthoni et al., 2025; Ardiansyah et al., (2024); Noviyana et al., (2024); Prihatna et al., (2025), Sementara penelitian lain menemukan hasil sebaliknya (Anistasya & Setyawan, 2022. Pada variabel leverage, DAR terbukti berpengaruh signifikan dalam beberapa penelitian (Rusmaya Putri et al., 2026; Anisa et al., 2023; Zurriah & Prayogi, 2023; Anistasya & Setyawan, 2022; Ardiansyah et al., 2024). Peran mediasi ROA juga belum seragam Gultom & Hasyim (2025) menyatakan ROA tidak mampu memediasi pengaruh likuiditas namun mampu memediasi leverage, sedangkan Saidah & Sulistiyo (2024) menemukan ROA mampu memediasi CR, sementara Ardiansyah et al., (2024) menyatakan ROA tidak mampu memediasi baik CR maupun DAR.

Selain inkonsistensi tersebut, penelitian mengenai *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik dengan cakupan periode terkini (2022-2025) yang menempatkan ROA sebagai variabel *intervening* antara CR dan DAR terhadap *financial distress* masih relatif terbatas. Urgensi penelitian ini semakin kuat mengingat sektor transportasi dan logistik merupakan sektor padat modal dan padat utang yang secara struktural rentan mengalami *financial distress*, sementara periode 2022-2025 mencakup fase pemulihan pascapandemi sekaligus tekanan biaya operasional yang meningkat. Dengan demikian, penelitian ini memiliki kebaruan berupa pengujian peran ROA sebagai variabel *intervening* dalam

hubungan antara CR dan DAR terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik periode 2022-2025. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh langsung CR dan DAR terhadap ROA; pengaruh langsung CR, DAR, dan ROA terhadap *financial distress*; pengaruh CR dan DAR terhadap *financial distress* melalui ROA sebagai variabel *intervening*; serta pengaruh simultan dari variabel-variabel tersebut, sehingga diperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai mekanisme likuiditas dan leverage memengaruhi kondisi *financial distress* melalui profitabilitas perusahaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian kausalitas (*explanatory research*) dan desain replikasi ekstensi. Penelitian bertujuan menganalisis pengaruh *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap *Financial Distress*, dengan *Return on Assets* (ROA) sebagai variabel *intervening*. Objek penelitian adalah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2022–2025. Populasi penelitian terdiri atas 40 perusahaan, sedangkan sampel dipilih menggunakan *purposive sampling* berdasarkan kriteria tertentu, sehingga diperoleh 13 perusahaan dengan 52 observasi selama empat tahun. Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan dan *annual report* yang diperoleh melalui BEI. Pengumpulan data dilakukan dengan metode dokumentasi.

Variabel independen dalam penelitian ini terdiri atas *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Asset Ratio* (DAR). CR digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar yang dimiliki. CR dihitung dengan rumus:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Utang Lancar}}$$

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

Variabel *intervening* dalam penelitian ini adalah *Return On Assets* (ROA). ROA digunakan sebagai variabel perantara untuk menjelaskan pengaruh tidak langsung variabel independen terhadap variabel dependen. ROA digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui aset yang dimiliki, di mana tingkat profitabilitas yang tinggi menunjukkan kondisi keuangan yang lebih stabil dan dapat mengurangi risiko *financial distress*. ROA dihitung dengan rumus:

$$\text{ROA} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$$

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah *financial distress*. *Financial distress* digunakan untuk mengukur kondisi kesulitan keuangan yang dapat mengarah pada kebangkrutan apabila tidak segera dilakukan perbaikan (Darsono & Ashari, 2005). Pengukuran *financial distress* dalam penelitian ini menggunakan metode Altman Z-Score Modifikasi yang sesuai untuk perusahaan nonmanufaktur dan negara berkembang (Altman, 1995; Prihadi, 2009). Adapun rumus Altman Z-Score Modifikasi sebagai berikut:

$$Z'' = 6,56X_1 + 3,26X_2 + 6,72X_3 + 1,05X_4$$

Analisis data menggunakan path analysis dengan bantuan SPSS 25. Sebelum pengujian hipotesis, dilakukan uji asumsi klasik yang meliputi uji normalitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas. Model penelitian terdiri atas dua persamaan struktural, yaitu pengaruh CR dan DAR terhadap ROA serta pengaruh CR, DAR, dan ROA terhadap *Financial Distress*. Pengujian hipotesis dilakukan melalui uji t dan uji F pada tingkat signifikansi 5%, sedangkan pengaruh tidak langsung dianalisis melalui koefisien jalur variabel *intervening*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Objek penelitian ini adalah 13 perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2025, meliputi PT Adi Sarana Armada Tbk. (ASSA), PT Blue Bird Tbk. (BIRD), PT Grahaprima Suksesmandiri Tbk. (GTRA), PT Hasnur Internasional Shipping Tbk. (HAIS), PT Pelayaran Kurnia Lautan Semesta Tbk. (KLAS), PT Jasa Berdikari Logistics Tbk. (LAJU), PT Logisticsplus International Tbk. (LOPI), PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELY), PT Putra Rajawali Kencana Tbk. (PURA), PT Utama Radar Cahaya Tbk. (RCCC), PT Satria Antaran Prima Tbk. (SAPX), PT Temas Tbk. (TMAS), dan PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk. (WEHA), dengan bidang usaha yang mencakup jasa angkutan darat, laut, kurir, pergudangan, serta jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*).

Uji Asumsi Klasik

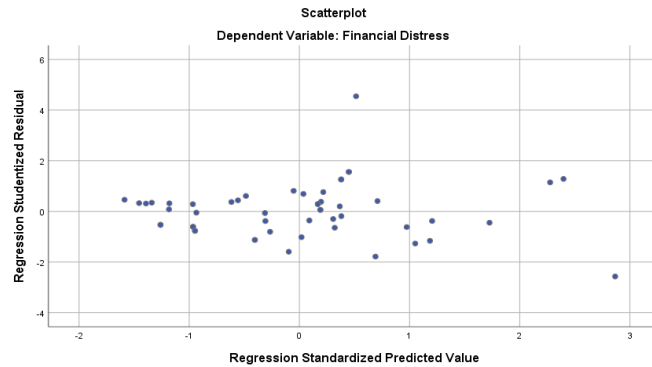
Uji multikolinearitas pada persamaan pengaruh CR dan DAR terhadap ROA menunjukkan nilai *tolerance* sebesar 0,725 dan VIF sebesar 1,379 untuk kedua variabel, sedangkan pada persamaan pengaruh CR, DAR, dan ROA terhadap *Financial Distress* diperoleh nilai *tolerance* berturut-turut 0,558; 0,696; dan 0,778 dengan VIF sebesar 1,762; 1,437; dan 1,285. Seluruh nilai *tolerance* berada di atas 0,10 dan nilai VIF di bawah 10, sehingga kedua model regresi dinyatakan bebas dari gejala multikolinearitas (Tabel 2).

Tabel 1. Hasil Uji Multikolinearitas

Persamaan	Variabel Independen	Tolerance	VIF	Keterangan
1	<i>Current Ratio</i>	0,725	1,379	Bebas Multikolinearitas
1	<i>Debt to Asset Ratio</i>	0,725	1,379	Bebas Multikolinearitas
2	<i>Current Ratio</i>	0,558	1,762	Bebas Multikolinearitas
2	<i>Debt to Asset Ratio</i>	0,696	1,437	Bebas Multikolinearitas
2	<i>Return On Assets</i>	0,778	1,285	Bebas Multikolinearitas

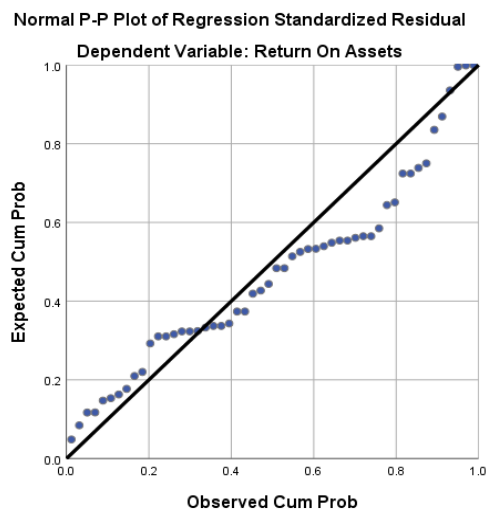
Sumber: Data Diolah (2026)

Hasil uji heteroskedastisitas melalui grafik *scatterplot* pada kedua persamaan menunjukkan bahwa titik-titik residual tersebar secara acak di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y tanpa membentuk pola tertentu yang sistematis (mengerucut, melebar, atau bergelombang), sehingga model regresi dinyatakan bebas dari gejala heteroskedastisitas (Gambar 1).

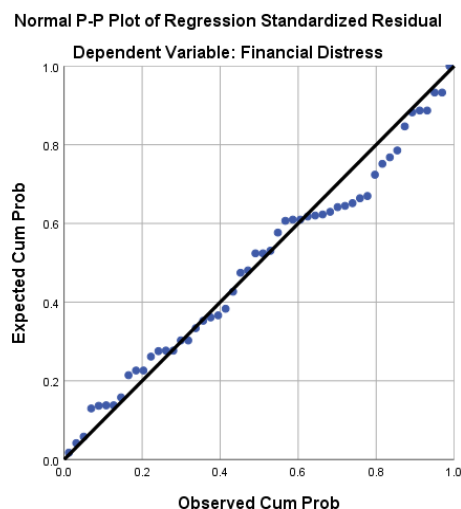


Gambar 1. Uji Heteroskedastisitas Pengaruh X1, X2, dan Z terhadap Y
Sumber: Data Diolah (2026)

Hasil uji normalitas menggunakan *Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual* pada kedua persamaan menunjukkan bahwa titik-titik data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal tanpa penyimpangan yang ekstrem, sehingga residual model regresi dinyatakan berdistribusi normal (Gambar 2) dan kedua model regresi layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.



Gambar 2. Uji Normalitas Pengaruh X1 dan X2 terhadap Z



Gambar 3. Uji Normalitas Pengaruh X1, X2, dan Z terhadap Y

Sumber: Data Diolah (2026)

Analisis Jalur (Path Analysis)

Hasil analisis regresi persamaan 1 mengenai pengaruh CR dan DAR terhadap ROA disajikan pada Tabel 3.

Tabel 2. Hasil Analisis Persamaan Pengaruh X1 dan X2 terhadap Z

Variabel	Beta (Std.)	t	Sig.	Keterangan
Konstanta	-0,040	-0,920	0,332	-
<i>Current Ratio</i> (X1)	0,546	3,688	0,001	Signifikan
<i>Debt to Asset Ratio</i> (X2)	0,213	1,436	0,157	Tidak Signifikan

Sumber: Data Diolah (2026)

$R = 0,471$; $R \text{ Square} = 0,222$; $F \text{ hitung} = 6,973$; $\text{Sig. } F = 0,002$.

Persamaan regresi linear berganda untuk persamaan 1 adalah $Z = 0,546X1 + 0,213X2 + e$ Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,222 menunjukkan bahwa 22,2% variasi ROA dapat dijelaskan oleh CR dan DAR, sedangkan 77,8% sisanya dipengaruhi faktor lain di luar model. Hasil uji F menunjukkan nilai signifikansi 0,002 ($< 0,05$), sehingga CR dan DAR secara simultan berpengaruh signifikan terhadap ROA. Secara parsial, CR berpengaruh signifikan terhadap ROA ($\text{Sig.} = 0,001$), sedangkan DAR tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA ($\text{Sig.} = 0,157$).

Hasil analisis regresi persamaan 2 mengenai pengaruh CR, DAR, dan ROA terhadap *Financial Distress* disajikan pada Tabel 4.

Tabel 3. Hasil Analisis Persamaan Pengaruh X1, X2, dan Z terhadap Y

Variabel	Beta (Std.)	t	Sig.	Keterangan
Konstanta	5,000	6,777	0,000	-
<i>Current Ratio</i> (X1)	0,341	4,396	0,000	Signifikan
<i>Debt to Asset Ratio</i> (X2)	-0,501	-7,140	0,000	Signifikan
<i>Return On Assets</i> (Z)	0,384	5,789	0,000	Signifikan

Sumber: Data Diolah (2026)

$R = 0,914$; $R \text{ Square} = 0,836$; $F \text{ hitung} = 81,417$; $\text{Sig. } F = 0,000$.

Persamaan regresi linear berganda untuk persamaan 2 adalah $Y = 0,341X1 - 0,501X2 + 0,384Z + e$. Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,836 menunjukkan bahwa 83,6% variasi *Financial Distress* dapat dijelaskan oleh CR, DAR, dan ROA secara bersama-sama, sedangkan 16,4% sisanya dipengaruhi faktor lain di luar model. Hasil uji F menunjukkan nilai signifikansi 0,000 ($< 0,05$), sehingga ketiga variabel secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*. Secara parsial, CR, DAR, dan ROA masing-masing terbukti berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress* ($\text{Sig.} = 0,000$), dengan koefisien DAR bernilai negatif yang menunjukkan bahwa peningkatan DAR menurunkan skor Altman Z-Score Modifikasi sehingga meningkatkan risiko *financial distress*.

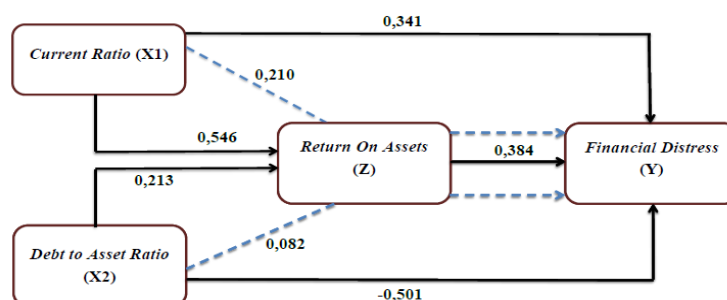
Tabel 4. Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung

Jalur	Pengaruh Langsung	Pengaruh Tidak Langsung	Keterangan
CR → ROA	0,546	-	Signifikan

Jalur	Pengaruh Langsung	Pengaruh Tidak Langsung	Keterangan
DAR → ROA	0,213	-	Tidak Signifikan
CR → Financial Distress	0,341	-	Signifikan
DAR → Financial Distress	-0,501	-	Signifikan
ROA → Financial Distress	0,384	-	Signifikan
CR → ROA → Financial Distress	0,341	$0,546 \times 0,384 = 0,210$	ROA memediasi (Signifikan)
DAR → ROA → Financial Distress	-0,501	$0,213 \times 0,384 = 0,082$	ROA tidak memediasi

Sumber: Data Diolah (2026)

Pengaruh tidak langsung CR terhadap *Financial Distress* melalui ROA sebesar 0,210 ($0,546 \times 0,384$). Oleh karena jalur CR→ROA dan ROA→*Financial Distress* sama-sama signifikan, dan pengaruh langsung CR terhadap *Financial Distress* (0,341) juga tetap signifikan, maka ROA terbukti berperan sebagai variabel *intervening* dengan jenis mediasi parsial (*partial mediation*) pada hubungan CR terhadap *Financial Distress*. Sebaliknya, pengaruh tidak langsung DAR terhadap *Financial Distress* melalui ROA sebesar 0,082 ($0,213 \times 0,384$) tidak signifikan karena jalur DAR terhadap ROA tidak signifikan (Sig. = 0,157), sehingga ROA tidak terbukti memediasi pengaruh DAR terhadap *Financial Distress*; pengaruh DAR terhadap *Financial Distress* terjadi murni secara langsung.



Gambar 4. Hasil Analisis Jalur (*Path Analysis*)

Sumber: Data Diolah (2026)

Kelayakan model (*goodness of fit*) dievaluasi melalui koefisien determinasi total (R^2m). Berdasarkan nilai R^2 persamaan 1 sebesar 0,222 dan R^2 persamaan 2 sebesar 0,836, diperoleh nilai koefisien *error* $Pe1 = 1 - 0,222 = 0,778$ dan $Pe2 = 1 - 0,836 = 0,164$, sehingga $R^2m = 1 - (0,778 \times 0,164) = 1 - 0,128 = 0,872$ atau 87,2%. Nilai tersebut menunjukkan bahwa model penelitian mampu menjelaskan 87,2% keragaman data pada variabel dependen, sedangkan 12,8% sisanya dijelaskan oleh variabel lain di luar model.

Pengujian Hipotesis

Rekapitulasi hasil pengujian sembilan hipotesis penelitian disajikan pada Tabel 6 berikut.

Tabel 5. Rekapitulasi Hasil Pengujian Hipotesis

Hipotesis	Pernyataan	Sig.	Keputusan
H1	CR berpengaruh signifikan terhadap ROA	0,001	Diterima

Hipotesis	Pernyataan	Sig.	Keputusan
H2	DAR berpengaruh signifikan terhadap ROA	0,157	Ditolak
H3	ROA berpengaruh signifikan terhadap <i>Financial Distress</i>	0,000	Diterima
H4	CR berpengaruh signifikan terhadap <i>Financial Distress</i>	0,000	Diterima
H5	DAR berpengaruh signifikan terhadap <i>Financial Distress</i>	0,000	Diterima
H6	ROA memediasi pengaruh CR terhadap <i>Financial Distress</i>	-	Diterima (mediasi parsial)
H7	ROA memediasi pengaruh DAR terhadap <i>Financial Distress</i>	-	Ditolak
H8	CR dan DAR secara simultan berpengaruh terhadap ROA	0,002	Diterima
H9	CR, DAR dan ROA secara simultan berpengaruh terhadap <i>Financial Distress</i>	0,000	Diterima

Sumber: Data Diolah (2026)

Pembahasan

Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Assets*.

Hasil pengujian menunjukkan bahwa CR berpengaruh signifikan terhadap ROA (koefisien 0,546; Sig. = 0,001), sehingga diterima. Semakin tinggi tingkat likuiditas perusahaan, semakin tinggi pula kemampuannya menghasilkan laba. Pada perusahaan transportasi dan logistik, ketersediaan aset lancar yang memadai untuk membiayai kebutuhan operasional seperti bahan bakar, perawatan armada, dan biaya distribusi memungkinkan operasional berjalan lancar sehingga pemanfaatan aset menjadi lebih efektif dalam menghasilkan laba. Temuan ini mendukung *Signalling Theory* (Ross, 1977), di mana likuiditas yang tinggi menjadi sinyal positif yang meningkatkan kepercayaan investor dan kreditur, serta *Agency Theory* (Jensen & Meckling, 1976), karena pengelolaan aset lancar yang efisien mencerminkan efektivitas manajemen dalam meminimalkan konflik keagenan. Hasil ini konsisten dengan Sari et al., (2026); Zurriah & Prayogi (2023); namun berbeda dengan Gultom & Hasyim (2025); Izza & Putri (2026) yang tidak menemukan pengaruh signifikan, kemungkinan disebabkan oleh perbedaan periode dan karakteristik sampel penelitian.

Pengaruh *Debt to Asset Ratio* terhadap *Return On Assets*.

DAR terbukti tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA (koefisien 0,213; Sig. = 0,157), sehingga ditolak. Kondisi ini mengindikasikan bahwa perusahaan transportasi dan logistik cenderung menggunakan utang untuk membiayai investasi jangka panjang seperti pengadaan armada dan pengembangan infrastruktur logistik yang tidak langsung menghasilkan laba dalam jangka pendek. Sejalan dengan *Agency Theory* (Jensen & Meckling, 1976), dana pinjaman tidak selalu dialokasikan pada aktivitas yang menghasilkan keuntungan optimal, sehingga peningkatan utang tidak serta-merta meningkatkan profitabilitas. Profitabilitas perusahaan pada periode penelitian kemungkinan lebih dipengaruhi oleh efisiensi operasional, tingkat penjualan, dan kondisi ekonomi makro. Temuan ini sejalan dengan, namun berbeda dengan Sari et al., (2026); Raapi & Rovita (2025) yang menemukan pengaruh signifikan, yang menunjukkan bahwa pengaruh DAR terhadap ROA bersifat

kontekstual pada tiap sektor dan periode.

Pengaruh *Return On Assets* terhadap *Financial Distress*.

ROA terbukti berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress* (koefisien 0,384; Sig. = 0,000), sehingga diterima. Kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aset yang dimiliki merupakan faktor penting dalam menjaga kesehatan keuangan, karena laba yang dihasilkan dapat memperkuat modal, meningkatkan likuiditas, dan mengurangi ketergantungan pada pendanaan eksternal (Febrianty et al., 2022). Sesuai *Signalling Theory*, profitabilitas yang tinggi merupakan sinyal positif bagi investor dan kreditur mengenai prospek usaha perusahaan, sementara dari perspektif *Agency Theory*, tingginya profitabilitas mencerminkan keberhasilan manajemen mengelola sumber daya perusahaan. Hasil ini konsisten dengan Antoni et al., (2025); Prihatna et al., (2025), Anistasya & Setyawan (2022),; Ardiansyah et al., (2024) namun berbeda dengan Anisa et al., (2023) yang tidak menemukan pengaruh signifikan.

Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Financial Distress*.

Hasil pengujian menunjukkan bahwa CR berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress* (koefisien 0,341; Sig. = 0,000), sehingga diterima. Kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek merupakan faktor penting yang menentukan kesehatan keuangan perusahaan; likuiditas yang terjaga memungkinkan operasional berjalan lancar tanpa hambatan keuangan sehingga memperkuat posisi keuangan dan mengurangi risiko *financial distress*, sejalan dengan *Signalling Theory* dan *Agency Theory*. Hasil ini sejalan dengan Noviyana et al., (2024); Antoni et al., (2025), Prihatna et al., (2025), serta Ardiansyah et al., (2024), namun berbeda dengan Anistasya & Setyawan (2022) yang kemungkinan disebabkan oleh perbedaan karakteristik sampel dan kondisi ekonomi pada masing-masing penelitian.

Pengaruh *Debt to Asset Ratio* terhadap *Financial Distress*.

DAR terbukti berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress* dengan koefisien negatif (-0,501; Sig. = 0,000), sehingga diterima. Semakin tinggi proporsi aset yang dibiayai utang, semakin besar ketergantungan perusahaan pada pendanaan eksternal sehingga menekan kondisi keuangan apabila tidak diimbangi kemampuan menghasilkan pendapatan yang memadai. Pada sektor transportasi dan logistik, utang umumnya digunakan untuk pengadaan aset tetap bernilai besar seperti armada dan kapal, sehingga beban pembayaran pokok dan bunga yang tinggi dapat menimbulkan tekanan arus kas ketika pendapatan menurun. Temuan ini sejalan dengan *Agency Theory*, karena tingginya utang meningkatkan potensi konflik kepentingan antara manajemen dan kreditur, serta *Signalling Theory*, karena DAR yang tinggi menjadi sinyal negatif bagi investor. Hasil ini konsisten dengan Anisa et al., (2023); Rusmaya Putri et al., (2026); Anistasya & Setyawan (2022); Ardiansyah et al., (2024).

Berdasarkan hasil DAR menunjukkan pengaruh yang relatif lebih kuat terhadap *Financial Distress* dibandingkan CR dan ROA. Hal ini terlihat dari nilai absolut koefisien DAR sebesar 0,501 yang lebih besar dibandingkan koefisien CR sebesar 0,341 dan ROA sebesar 0,384. Dengan demikian, apabila koefisien tersebut dapat diperbandingkan dalam model, perubahan leverage menunjukkan hubungan yang lebih besar terhadap perubahan nilai Altman Z-Score dibandingkan variabel lainnya. Temuan ini mengindikasikan bahwa struktur pendanaan yang ditandai oleh tingginya penggunaan utang merupakan faktor yang relatif lebih dominan dalam memengaruhi kondisi kesehatan keuangan perusahaan.

Peran Mediasi *Return On Assets*.

ROA terbukti memediasi secara parsial pengaruh CR terhadap *Financial Distress*

diterima, yang menunjukkan bahwa likuiditas memengaruhi kesehatan keuangan baik secara langsung maupun melalui peningkatan profitabilitas: likuiditas yang baik mendukung kelancaran operasional yang pada gilirannya meningkatkan efektivitas pemanfaatan aset dalam menghasilkan laba, dan laba yang meningkat memperkuat struktur keuangan perusahaan. Temuan ini berbeda dengan Gultom & Hasyim (2025). Sebaliknya, ROA tidak terbukti memediasi pengaruh DAR terhadap *Financial Distress* ditolak karena jalur DAR terhadap ROA tidak signifikan, sehingga leverage memengaruhi risiko kesulitan keuangan secara langsung melalui peningkatan beban kewajiban, tanpa melalui mekanisme profitabilitas. Sebagian besar utang pada sektor ini digunakan untuk investasi jangka panjang yang belum memberikan kontribusi pada profitabilitas dalam jangka pendek, sehingga dampaknya terhadap *financial distress* terjadi langsung melalui tekanan arus kas. Temuan ini konsisten dengan Ardiansyah et al., (2024), namun berbeda dengan Gultom & Hasyim (2025).

Pengaruh Simultan

CR dan DAR secara simultan berpengaruh signifikan terhadap ROA diterima dengan kontribusi sebesar 22,2%, menunjukkan bahwa profitabilitas perusahaan merupakan hasil interaksi berbagai aspek keuangan yang saling berkaitan, meskipun secara parsial hanya CR yang berpengaruh signifikan. Demikian pula, CR, DAR, dan ROA secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress* diterima dengan kontribusi yang sangat kuat sebesar 83,6%, menegaskan bahwa kondisi kesulitan keuangan perusahaan transportasi dan logistik dipengaruhi secara bersama-sama oleh kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek, mengelola struktur pendanaan, dan menghasilkan laba dari pemanfaatan aset. Kedua temuan ini memperkuat *Signalling Theory* dan *Agency Theory*, serta sejalan dengan Saidah & Sulistiyo (2024) untuk pengujian simultan terhadap ROA, dan Anistasya & Setyawan (2022) untuk pengujian simultan terhadap *Financial Distress*.

PENUTUP

Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Current Ratio* (CR) berpengaruh signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA), sedangkan *Debt to Asset Ratio* (DAR) tidak berpengaruh signifikan. CR, DAR, dan ROA terbukti berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*, dengan peningkatan DAR meningkatkan risiko kesulitan keuangan. ROA mampu memediasi secara parsial pengaruh CR terhadap *Financial Distress*, tetapi tidak memediasi pengaruh DAR. Secara simultan, variabel penelitian berpengaruh signifikan dengan kemampuan model menjelaskan variasi *Financial Distress* sebesar 87,2%. Temuan ini menunjukkan bahwa likuiditas, leverage, dan profitabilitas berperan penting dalam kondisi *financial distress* perusahaan transportasi dan logistik. Penelitian terbatas pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI selama 2022-2025 dengan jumlah sampel yang relatif terbatas. Variabel penelitian juga hanya mencakup CR, DAR, dan ROA serta pengukuran *Financial Distress* menggunakan Altman Z-Score Modifikasi, sehingga hasilnya belum dapat digeneralisasikan secara luas.

Perusahaan disarankan mengoptimalkan likuiditas, mengendalikan penggunaan utang, dan meningkatkan efisiensi aset untuk memperkuat profitabilitas serta mengurangi risiko *financial distress*. Investor perlu mempertimbangkan kondisi likuiditas, leverage, dan profitabilitas dalam pengambilan keputusan investasi. Penelitian selanjutnya dapat memperluas periode dan objek penelitian, menambahkan variabel lain, serta menggunakan

metode pengukuran financial distress seperti Springate atau Zmijewski.

ACKNOWLEDGMENTS

Penulis mengucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing, serta Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Balitar, serta, atas bimbingan, arahan, dan dukungan yang diberikan selama proses penyusunan dan penyelesaian penelitian ini.

CONFLICTS OF INTEREST

Para penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan yang dapat memengaruhi hasil atau interpretasi artikel ini.

ETHICS STATEMENT

Artikel ini merupakan karya asli penulis, belum pernah dipublikasikan sebelumnya, dan tidak sedang dalam proses peninjauan di jurnal lain. Naskah ini bebas dari plagiarisme dan telah disetujui oleh seluruh penulis untuk diajukan ke jurnal ini.

DECLARATION OF GENERATIVE AI

Teknologi AI generatif digunakan secara terbatas untuk membantu penyuntingan bahasa dan tata bahasa. Seluruh analisis, interpretasi hasil, dan isi ilmiah artikel sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis.

REFERENSI

- Anisa, S., Shafitranata, S., Azizah, R. M. T., & Octavia, R. (2023). Pengaruh rasio keuangan terhadap financial distress perusahaan makanan dan minuman di Indonesia sebelum dan saat Covid-19. *Nominal Barometer Riset Akuntansi dan Manajemen*, 12(2), 166–176. <https://doi.org/10.21831/nominal.v12i2.58346>
- Anistasya, V., & Setyawan, I. R. (2022). Pengaruh profitabilitas, likuiditas dan leverage terhadap financial distress. *Jurnal Manajerial dan Kewirausahaan*, 4(3), 786–795. <https://doi.org/10.24912/jmk.v4i3.19773>
- Anthoni, F. G., Rahmi, S., Rahmawati, N., & Nurhuda. (2025). Pengaruh profitabilitas, likuiditas, leverage, dan arus kas operasi terhadap financial distress. *Jurnal Kajian Akuntansi dan Auditing*, 21(1), 58–69. <https://doi.org/10.37301/jkaa.v21i1.158>
- Ardiansyah, P., Septiatinn, A., & Rachmania, R. (2024). Pengaruh likuiditas dan leverage terhadap financial distress pada perusahaan sektor consumer non-cyclicals yang terdaftar pada Indeks Saham Syariah Indonesia di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018–2022 dengan profitabilitas sebagai variabel intervening. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 10(1), 679–690. <https://doi.org/10.29040/jiei.v10i1.11737>
- Burnika, E., Pahala, I., & Handarini, D. (2024). Analisis rasio keuangan untuk memprediksi kondisi financial distress perusahaan consumer cyclicals. *Jurnal Akuntansi, Perpajakan dan Auditing*, 5(2), 348–365. <https://doi.org/10.21009/japa.0502.08>
- Fitrohcahya, R. A., & Muqaffa, D. (2025). Mapping research on financial institution cash flow analysis: A bibliometric analysis. *JEBMAFA: Journal of Economics, Business, Management, Accounting, Finance, and Administration*, 1(1), 1–9.
- Gultom, F. F., & Hasyim, D. (2025). Pengaruh likuiditas dan leverage terhadap financial distress dengan profitabilitas sebagai variabel intervening pada perusahaan pertambangan di Bursa Efek Indonesia periode 2017–2023. *GEMILANG: Jurnal Manajemen dan Akuntansi*, 5(2), 52–75. <https://doi.org/10.56910/gemilang.v5i2.1958>

- Izza, R., & Putri, Y. (2026). Pengaruh Likuiditas dan Solvabilitas terhadap Profitabilitas PT Kalbe Farma Tbk. Periode 2018-2025. *JEBMAFA: Journal of Economics, Business, Management, Accounting, Finance, and Administration*, 1(3), 347–361.
- Julhulaifah, & Muniarty, P. (2023). Analisis komparatif quick ratio dan current ratio pada PT Telekomunikasi Indonesia, Tbk dan PT Indosat, Tbk. *Jurnal Bisnis dan Manajemen (JURBISMAN)*, 1(2), 333–350. <https://doi.org/10.61930/jurbisman.v1i2.114>
- Noviyana, S., Koranti, K., Sriyanto, S., & Wijaya, A. N. (2024). Pengaruh rasio likuiditas, leverage, dan profitabilitas terhadap financial distress pada perusahaan sub sektor transportasi. *Jesya (Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah)*, 7(1), 853–862. <https://doi.org/10.36778/jesya.v7i1.1493>
- Prihatna, N., Nidar, S. R., & Damayanti, S. A. (2025). Pengaruh profitabilitas, likuiditas, dan leverage terhadap financial distress (Studi pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019–2023). *The World of Financial Administration Journal*, 7(2), 33–52. <https://doi.org/10.37950/wfaj.v7i2.2437>
- Putri, N. A., & Heriningsih, S. (2023). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi financial distress. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Daerah*, 18(1), 55–65. <https://doi.org/10.52062/jaked.v18i1.3042>
- Rusmaya Putri, A. S., Norisanti, N., & Saori, S. (2026). Pengaruh operating cash flow, leverage dan intellectual capital terhadap financial distress. *RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business*, 5(1), 1148–1160. <https://doi.org/10.31004/riggs.v5i1.6272>
- Saidah, H., & Sulistiyo, H. (2024). Analisis pengaruh rasio keuangan terhadap financial distress pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2020–2023. *Bilancia: Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 8(4). <https://doi.org/10.35145/bilancia.v8i4.4734>
- Sari, U. I., Anto, L. O., & Purnaman, S. M. N. (2026). Pengaruh leverage, likuiditas dan total asset turn over terhadap profitabilitas pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan*, 11(1), 161–173. <https://doi.org/10.33772/jakuho.v11i1.347>
- Susanti, M., Limajatini, L., & Anggraeni, R. D. (2022). Pengaruh debt to asset ratio, return on asset dan total asset turn over terhadap financial distress (Studi empiris pada perusahaan sub-industri kimia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018–2020). *eCo-Buss*, 5(2), 700–710. <https://doi.org/10.32877/eb.v5i2.588>
- Wahyuningsih, E. D., Aniqotunnafiah, A., & Hidayah, V. N. (2023). Pengaruh return on assets (ROA) dan debt to equity ratio (DER) terhadap financial distress. *Anggaran: Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi*, 1(3), 64–80. <https://doi.org/10.61132/anggaran.v1i3.422>
- Wati, F. V., & Anwar, H. (2023). Pengaruh likuiditas dan profitabilitas terhadap financial distress. *Jurnal Ilmu Manajemen Mulawarman (JIMM)*, 8(4). <https://doi.org/10.30872/jimm.v8i4.12979>
- Zurriah, R., & Prayogi, M. A. (2023). Pengaruh likuiditas terhadap profitabilitas dengan ukuran perusahaan sebagai variabel moderasi. *Jurnal Ekonomi Bisnis, Manajemen dan Akuntansi (JEBMA)*, 3(3), 899–910. <https://doi.org/10.47709/jebma.v3i3.3141>