



**PENGARUH *CURRENT RATIO* DAN *PROFIT MARGIN RATIO*  
TERHADAP  
*EFFECTIVE TAX RATIO* PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN  
LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2022–2024**

***THE EFFECT OF CURRENT RATIO AND PROFIT MARGIN RATIO ON  
EFFECTIVE TAX RATIO IN TRANSPORTATION AND LOGISTICS SECTOR  
COMPANIES LISTED ON THE IDX IN 2022–2024***

Hesekiel Junico <sup>1</sup>

[Junicoekieki@gmail.com](mailto:Junicoekieki@gmail.com)

Arifin <sup>2</sup>

[Arifin.fu1984@gmail.com](mailto:Arifin.fu1984@gmail.com)

Lenny Panggabean <sup>3</sup>

[lenny.panggabean@uki.ac.id](mailto:lenny.panggabean@uki.ac.id)

Frangky Yosua Sitorus <sup>4</sup>

[frangky.sitorus@uki.ac.id](mailto:frangky.sitorus@uki.ac.id)

Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Kristen Indonesia  
Jakarta, Indonesia

**ABSTRACT**

*This study focuses on analyzing the effect of the Current Ratio and Profit Margin Ratio on the Effective Tax Ratio (ETR) in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) for the 2022–2024 period. The method used is a quantitative approach with panel data regression analysis to examine the relationship between variables. The sample was selected using a simple random sampling technique, covering nine companies with three years of observation, resulting in 27 observational data sets. In this study, the Current Ratio and Profit Margin Ratio were used as independent variables, while the Effective Tax Ratio was the dependent variable. The analysis found that the Current Ratio had a significant negative effect on the ETR, while the Profit Margin Ratio had no significant effect. However, when both variables were tested simultaneously, the results showed a significant positive effect on the ETR. These findings confirm that the level of profitability has a more dominant influence on a company's ability to meet tax obligations than the level of liquidity.*

**Keywords:** *Current Ratio, Profit Margin Ratio, Effective Tax Ratio, Transportation and Logistics Sector Companies, BEI.*

## **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *Current Ratio* dan *Profit Margin Ratio* terhadap *Effective Tax Ratio* (ETR) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2022–2024. Riset ini mengadopsi pendekatan kuantitatif dengan menerapkan analisis regresi data panel sebagai dasar untuk menguji relasi antara variabel yang ditetapkan. Prosedur pengambilan sampel yang dipakai ialah metode *Simple Random Sampling*, dengan total 9 perusahaan sebagai sampel selama 3 tahun pengamatan, sehingga diperoleh 27 data observasi. Variabel bebas dalam penelitian ini terdiri dari *Current Ratio* serta *Profit Margin Ratio*, sedangkan variabel dependen ialah *Effective Tax Ratio*. Temuan penelitian mengungkapkan bahwa *Current Ratio* memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap *Effective Tax Ratio*, sedangkan *Profit Margin Ratio* tidak memberikan pengaruh signifikan pada *Effective Tax Ratio*.

Secara simultan, kedua variabel independen berpengaruh signifikan positif kepada *Effective Tax Ratio*. Hasil penemuan ini mengindikasikan bahwa profitabilitas perusahaan memiliki kontribusi yang lebih dominan dalam menentukan tingkat efektivitas pembayaran pajak dibandingkan likuiditas perusahaan.

**Kata-kata Kunci:** *Current Ratio*, *Profit Margin Ratio*, *Effective Tax Ratio*, **Perusahaan Transportasi dan Logistik, BEI.**

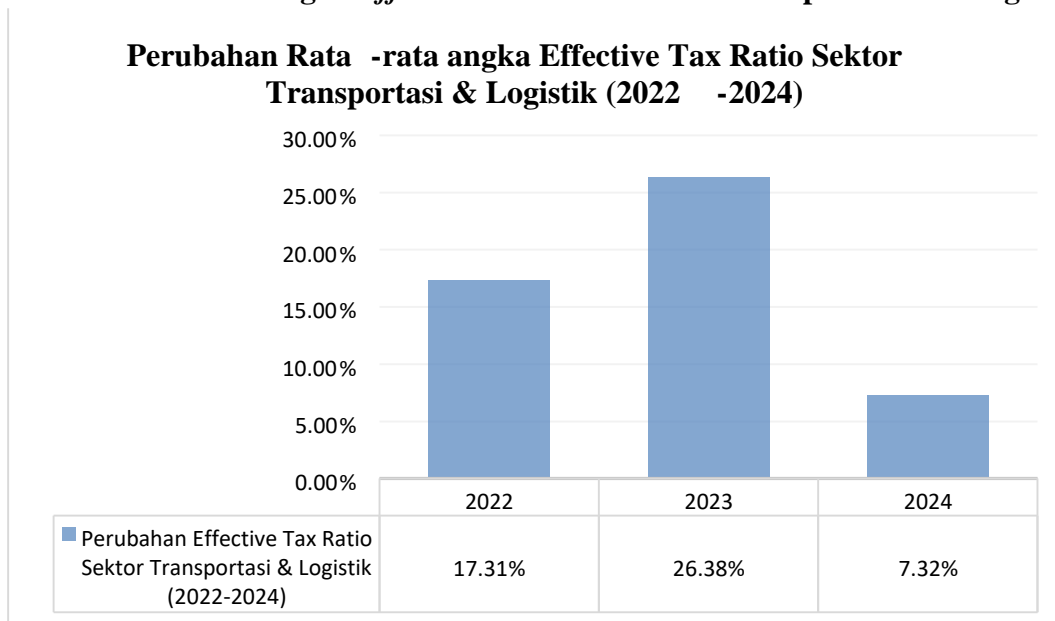
## **PENDAHULUAN**

Menurut Brigham & Houston (2021), *Effective Tax Ratio* (ETR) dapat diartikan sebagai rasio yang memiliki fungsi untuk menunjukkan ukuran persentase iuran pajak untuk dilunasi oleh perusahaan dari laba sebelum pajak. Rasio ini memperlihatkan tanggungan pajak sebenarnya yang mesti dibayarkan suatu perusahaan selama periode tertentu, akibatnya bisa memberikan gambaran yang jelas mengenai kewajiban pajak perusahaan dibandingkan dengan tarif pajak nominal yang berlaku saat ini. Sektor transportasi serta logistik memiliki posisi penting dalam perekonomian, khususnya dalam memperlancar penyebaran barang dan jasa serta membantu mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, selain ETR, diperlukan pula pengukuran rasio lain untuk melihat kondisi keuangan secara lebih komprehensif seperti *Current Ratio* (CR) dan *Profit Margin Ratio* (PMR).

Kasmir (2021) berpendapat bahwa, *Current Ratio* ialah rasio guna mencerminkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek berdasarkan jumlah aset lancar yang dimiliki. Di sisi lain, Harahap (2020) juga menyebutkan bahwa *Profit Margin Ratio* (PMR) merupakan suatu indikator yang penting dalam mengukur efisiensi internal perusahaan dalam mengelola sumber daya serta kemampuannya dalam menciptakan nilai tambah dari kegiatan operasionalnya. Dengan kata lain, tingginya nilai *Profit margin ratio* menandakan kapasitas suatu perusahaan saat mengendalikan biaya dan memaksimalkan keuntungan.

Dalam penerapannya, Penelitian tentang kombinasi dari kedua rasio keuangan ini terhadap nilai *Effective tax ratio* di sektor transportasi & logistik masih sangat jarang ditemukan dari penelitian sebelumnya. Diagram yang disajikan pada gambar dibawah ini menggambarkan perubahan *Effective Tax Ratio* pada sektor transportasi dan logistik dalam kurun waktu 3 tahun (2022-2024) yang berfungsi sebagai pendukung analisis empiris dalam penelitian ini.

**Diagram Perubahan Rata-rata angka *Effective Tax Ratio* Sektor Transportasi dan Logistik (2022-2024)**

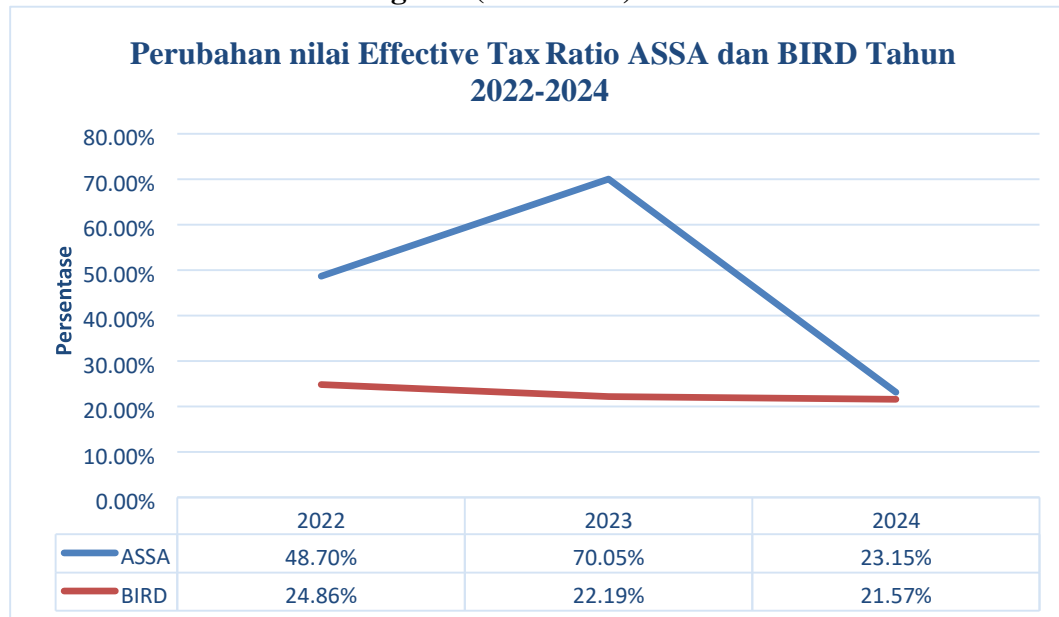


Sumber : Olahan penulis dari laporan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022–2024 (2025).

Berdasarkan gambar 1.1 di atas, memperlihatkan diagram perubahan dari nilai *Effective Tax Ratio* (ETR) tahun 2022 sampai tahun 2024 pada sektor transportasi dan logistik. data yang digunakan pada diagram tersebut merupakan laporan keuangan akhrit tahun seluruh badan usaha yang bergerak di sektor transportasi & logistik tahun 2022-2024. Dalam tahun 2022, nilai ETR berada diangka (17,31%), ini berarti bahwa beberapa perusahaan pada sektor ini, secara rata-rata membayar pajak cukup rendah dibandingkan laba sebelum pajak yang perusahaan dapatkan dari kegiatan operasionalnya. Angka tersebut lebih rendah dari tarif pajak badan yang berlaku di indonesia tahun 2022, yaitu (22%). Selanjutnya, di tahun 2023 nilai ETR mengalami kenaikan yang cukup signifikan menjadi (26,38%).

Kenaikan nilai ETR dari tahun 2022 ke tahun 2023 sebesar (9,07%). Dan yang terakhir, untuk tahun 2024, nilai ETR mengalami penurunan yang sangat signifikan yaitu menjadi (7,32%), angka penurunan sebesar (19,06%) atau (0,1906). Tingkat pada nilai tersebut tergolong jauh lebih rendah apabila dibandingkan dengan tarif pajak badan standar di indonesia tahun 2024, yaitu 22%. Dibawah ini merupakan Grafik yang memperlihatkan perubahan nilai *Effective Tax Ratio* (ETR) pada 2 perusahaan di industri transportasi serta jasa logistik, yakni PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) dan PT Blue Bird Tbk (BIRD) tahun 2022 hingga 2024.

**Grafik Perubahan nilai *Effective Tax Ratio* pada perusahaan Assa dan Bird Sektor Transportasi dan Logistik (2022-2024)**



Sumber : Gambar diolah oleh penulis berdasarkan data laporan keuangan tahunan (ASSA) dengan (BIRD) BEI tahun 2022-2024 (2025).

Gambar 1.2 di atas menampilkan grafik perubahan nilai *Effective Tax Ratio* (ETR) dari dua perusahaan, yaitu PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) bersama Blue Bird Tbk (BIRD) tahun 2022 hingga 2024. Pertama, terlihat jika ETR PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) bernilai (48,70%) di tahun 2022 lalu meningkat secara signifikan menjadi (70,05%), berarti angka peningkatan sebesar (21,35%), lalu kembali mengalami penurunan pada tahun 2024 menjadi (23,15%). Ini berarti bahwa angka penurunannya sangat drastis yaitu sekitar (46,90%) yang menandakan adanya ketidakstabilan dari PT Adi Sarana Armada Tbk dalam hal melakukan perencanaan dan pengelolaan beban pajak dari tahun ke tahun. Kedua, PT Blue Bird Tbk (BIRD) di tahun 2022 mencatatkan nilai ETR sebesar (24,86%) dan mengalami penurunan nilai ETR di tahun 2023 yaitu menjadi (22,19%). Angka penurunannya tidak begitu mencolok hanya sebesar (2,67%), lalu mengalami penurunan kembali untuk yang kedua kalinya di tahun 2024 menjadi (21,57%), secara kumulatif angka penurunannya sangat kecil sekali, yaitu hanya senilai (0,62%). Berikut adalah perumusan masalah berlandaskan pada uraian latar belakang penelitian:

1. Apakah pengaruh dari *Current Ratio* terhadap *Effective Tax Ratio* untuk perusahaan transportasi dan logistik
2. Apakah *Profit Margin Ratio* berperan secara signifikan dalam memengaruhi *Effective Tax Ratio* perusahaan sektor transportasi serta logistik?
3. Apakah kombinasi *Current Ratio* serta *Profit Margin Ratio* secara simultan akan memberikan pengaruh yang signifikan pada *Effective Tax Ratio* dalam perusahaan transportasi maupun logistik?

**URAIAN TEORI DAN HIPOTESIS**

**Grand Theory**

Priadana dan Sunarsi (2020) menyatakan bahwa *Grand theory* berperan sebagai kerangka konseptual yang bersifat luas dan abstrak, sekaligus memberikan pemahaman komprehensif terhadap fenomena yang menjadi objek kajian. Teori perpajakan (*Taxation theory*) dijadikan sebagai grand theory pada penelitian ini, karena fokus penelitian menempatkan *Effective Tax Ratio* sebagai variabel dependen. Teori ini menjadi landasan utama dalam menjelaskan keterkaitan antara kinerja keuangan perusahaan dengan kewajiban pajak yang harus dipenuhi.

Dalam kajian-kajian terdahulu, terdapat beberapa teori perpajakan yang sering diaplikasikan, di antaranya *Ability to Pay Theory* dan *Tax Planning Theory*. *Ability to Pay Theory* menegaskan bahwa besaran pajak seharusnya disesuaikan dengan kemampuan individu untuk membayar, teori ini pertama kali diperkenalkan melalui Karya *The Wealth of Nations* yang diterbitkan tahun 1776 ditulis oleh Adam Smith, seorang tokoh ekonomi klasik. Sementara itu, *Tax Planning Theory*, yang berkembang secara bertahap semenjak abad pertengahan ke-20, menekankan pada strategi sah yang dapat diterapkan perusahaan untuk mengatur kewajiban pajak secara efisien guna meminimalkan beban pajak.

**Rasio keuangan dan indikatornya**

**1. Current Ratio**

Kasmir (2021) mengungkapkan jika rasio lancar atau kerap disebut *Current Ratio* ialah perbandingan yang difungsikan sebagai alat menganalisis tingkat kemampuan perusahaan saat akan menyelesaikan tanggungan kewajiban berjangka pendek perusahaan melalui pemanfaatan aset lancar sebagai sumber pembayaran tersedia. Adapun rumus pada rasio tersebut, antara lain:

$$Current Ratio = \frac{\text{Aset lancar}}{\text{Kewajiban jangka pendek}} \times 100\%$$

**2. Profit Margin Ratio**

Indikator keuangan berupa *Profit Margin Ratio* dipahami sebagai rasio yang dimanfaatkan untuk memperoleh nilai laba bersih melalui perhitungan pembagian dengan penjualan bersih dari kegiatan operasional perusahaan (Harahap, 2020). Tingkat keuntungan yang dihasilkan perusahaan saat sumber daya dikelola dan penjualan dilakukan secara baik serta efisien ditunjukkan melalui rasio ini. Nilai rasio ditentukan dengan menerapkan rumus :

$$Profit Margin Ratio = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Penjualan bersih}} \times 100\%$$

### **3. Effective Tax Ratio**

Secara umum *Effective Tax Ratio* (ETR), sering disebut dengan istilah Rasio pajak efektif. Brigham & Houston (2021), berpendapat bahwa *Effective Tax Ratio* merupakan rasio yang menunjukkan persentase pajak yang wajib dibayarkan perusahaan berdasarkan keuntungan sebelum pajak. di bawah ini adalah rumus formula *Effective Tax Ratio*, diantaranya:

$$\text{Effective Tax Ratio} = \frac{\text{Beban pajak}}{\text{penghasilan x 100\% Laba sebelum pajak}}$$

### **Hipotesis:**

Menurut Sugiyono (2020), hipotesis penelitian merupakan suatu pernyataan yang bersifat sementara terkait perumusan permasalahan penelitian, di mana permasalahan tersebut diuraikan yang disajikan secara *interrogative*(pertanyaan). Berdasarkan latar belakang dan serta permasalahan penelitian yang telah diuraikan sebelumnya, maka hipotesis pada penelitian ini tersusun, antara lain:

a. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Effective Tax Ratio*

*Current Ratio* mencerminkan kapasitas perusahaan dalam menyelesaikan kewajiban berjangka pendek dan pajak berdasarkan kapasitas ekonominya (Kasmir, 2021). Likuiditas yang tinggi menunjukkan stabilitas keuangan dan kemampuan pengelolaan kewajiban fiskal secara optimal (Rahman & Setiawan, 2022). Berdasarkan penjabaran tersebut dirumuskan hipotesis pertama adalah sebagai berikut:

**H1 : *Current Ratio* memiliki pengaruh positif terhadap *Effective Tax Ratio*.**

b. Pengaruh *Profit Margin Ratio* terhadap *Effective Tax Ratio*

*Profit Margin Ratio* menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari pendapatan serta mencerminkan efektivitas pengelolaan operasional (Harahap, 2020). Tingkat profitabilitas yang tinggi menandakan kondisi keuangan yang sehat dan peningkatan kapasitas ekonomi perusahaan, sehingga berimplikasi pada meningkatnya kewajiban pajak dan *Effective Tax Ratio* (Santoso & Wijaya, 2021; Gunawan & Lestari, 2023). Berasaskan pernyataan, hipotesis kedua pada penelitian ini dirumuskan sebagai:

**H2 : *Profit Margin Ratio* berpengaruh positif terhadap *Effective Tax Ratio*.**

c. Pengaruh kombinasi *Current Ratio* dan *Profit Margin Ratio* secara simultan terhadap *Effective Tax Ratio*

*Current Ratio* dan *Profit Margin Ratio* mencerminkan likuiditas dan profitabilitas perusahaan

yang berpengaruh terhadap *Effective Tax Ratio*. Perusahaan dengan kondisi keuangan yang baik cenderung mampu mengelola kewajiban pajak secara optimal (Sari & Priyadi, 2021). Maka hipotesis ketiga adalah :

**H3: *Current Ratio* dan *Profit Margin Ratio* secara simultan memberikan pengaruh positif terhadap *Effective Tax Ratio* .**

### **Metodologi penelitian**

Pendekatan kuantitatif diterapkan pada penelitian ini karena laporan keuangan yang dianalisis telah dipublikasikan melalui laman resmi perusahaan. Hubungan yang diteliti bersifat kausal, yaitu guna menelaah tingkat pengaruh yang dihasilkan oleh variabel bebas terhadap variabel terikat. Penelitian berikut didukung oleh informasi laporan finansial perusahaan pada transportasi & logistik Bursa Efek Indonesia tahun 2022–2024 dan seluruh data yang tersebut diperoleh dari portal resmi BEI ([www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)).

Metode penentuan sampel pada penelitian ini menerapkan teknik pemilihan sampel secara acak sederhana (*Simple Random Sampling/SRS*). Berdasarkan Referensi berupa buku karangan Sugiyono berjudul *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Reserach & Development* (Edisi Revisi 2022) dijelaskan bahwa bagian dari *probability sampling* dengan proses penentuan sampel secara acak dari populasi tanpa mempertimbangkan strata, lalu diberi kesempatan setara agar mempunyai kesempatan menjadi elemen sampel merupakan teknik sampel acak sederhana. Dibawah ini adalah perusahaan transportasi & logistik yang menjadi objek sampel pada penelitian yang tercantum dalam daftar sebagai berikut.

#### **Daftar Sampel Perusahaan**

<b>No</b>	<b>Kode emiten</b>	<b>Nama perusahaan</b>
1.	KLAS	Pelayanan Kurnia Lautan Semesta Tbk
2.	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
3.	HELI	Jaya Trishindo Tbk
4.	HAIS	Hasnur Internasional Shipping Tbk
5.	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk
6.	TMAS	Temas Tbk
7.	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
8.	SMDR	Samudera Indonesia Tbk
9.	BIRD	Blue Bird Tbk

Sumber : Data diolah berdasarkan informasi yang diperoleh dari situs resmi *Indonesia Stock Exchange* (IDX) tahun 2025.

Pengolahan sekaligus penelaahan data pada riset berikut menggunakan perangkat lunak *E-Views* 12. Pemilihan software tersebut didasarkan pada kemampuannya dalam melakukan pengujian regresi data panel yang mencakup pengujian asumsi klasik, Hausman, Chow, hipotesis serta LM.

**Hasil serta pembahasan**

**Output Statistik Deskriptif**

Pada bagian hasil dan pembahasan, analisis statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik data penelitian. Indikator yang dianalisis meliputi nilai rata-rata (*mean*), (*median*), nilai tertinggi, nilai terendah, serta data simpangan baku. Seluruh indikator tersebut dihitung sebagai bagian dari pengolahan data deskriptif. Gambaran hasil statistik deskriptif dimuat dalam bagan berikut:

	X1	X2	Y
Mean	1.568519	0.201281	0.267926
Median	1.650000	0.117600	0.107600
Maximum	3.020000	1.933000	2.730000
Minimum	0.310000	0.004400	0.003000
Std. Dev.	0.765706	0.361655	0.519979
Skewness	0.067235	4.275149	4.151979
Kurtosis	1.882091	21.02205	20.11364
Jarque-Bera	1.426278	447.6395	407.0615
Probability	0.490103	0.000000	0.000000
Sum	42.35000	5.434600	7.234000
Sum Sq. Dev.	15.24394	3.400646	7.029845
Observations	27	27	27

Sumber : Data diproses melalui

*Eviews* 12 (2025).

**Hasil Uji**

**1. (*Chow test*)**

Redundant Fixed Effects Tests  
Equation: Untitled  
Test cross-section fixed effects

---

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
--------------	-----------	------	-------

---

Cross-section F	0.890856	(8,16)	0.5456
Cross-section Chi-square	9.946946	8	0.2688

Dilihat dari gambar diatas, nilai probabilitas *Cross-section Chi-square* (0,2688) yang melebihi 0,05, sehingga dipilihlah *Common Effect Model* (CEM) sebagai model. Oleh sebab itu pelaksanaan uji Hausman tidak diperlukan, melainkan langsung ke tahap Uji *Lagrange Multiplier* (LM-Test).

**2. (LM-Test)**

**Hasil Uji Breusch-Pagan Lagrange Multiplier (LM-Test)**

Lagrange Multiplier Tests for Random Effects  
Null hypotheses: No effects  
Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided (all others) alternatives

	Test Hypothesis		
	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	0.560563 (0.4540)	0.001284 (0.9714)	0.561846 (0.4535)
Honda	-0.748707 (0.7730)	0.035831 (0.4857)	-0.504080 (0.6929)
King-Wu	-0.748707 (0.7730)	0.035831 (0.4857)	-0.302784 (0.6190)
Standardized Honda	-0.413386 (0.6603)	0.500017 (0.3085)	-3.372975 (0.9996)
Standardized King-Wu	-0.413386 (0.6603)	0.500017 (0.3085)	-2.672612 (0.9962)
Gourlieroux, et al.	--	--	0.001284 (0.7355)

Sumber : Bagan diproses dengan *Eviews 12* (2025).

Dapat dilihat pada gambar tabel tersebut, nilai *both* Uji *Breusch–Pagan Lagrange Multiplier* adalah 0,4535, ini melebihi batas signifikansi (0,05). maka dari itu, efek acak dinyatakan tidak signifikan. Alhasil, *Common Effect Model* (CEM) ditetapkan sebagai model regresi panel paling tepat.

**3. Multikolinieritas test**

**Tabel Pengujian  
Multikolinieritas**

	X1	X2
X1	1.000000	-0.134056

**JURNAL SUSTAINABLE ACCOUNTING AND DISCLOSURE(JSAD)**

**Volume (2 )-Nomor (1 ), (Maret ) 2026**

*Available online at: <https://ejournal.uki.ac.id/index.php>*

X2	-0.134056	1.000000
----	-----------	----------

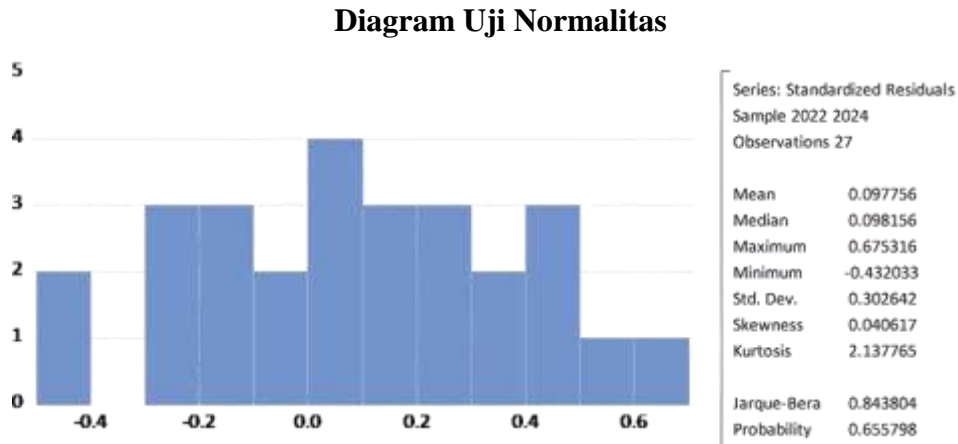
Sumber : Tabel dikelola melalui

*Eviews 12 (2025).*

Jika nilai korelasi dikategorikan tidak tinggi ketika nilainya tidak mencapai 0,90, maka dapat dikatakan gejala multikolinearitas tidak ditemukan. Mengacu pada tabel 4.3, korelasi antara X1 dan X2 berkisar -0,134056, yang posisinya di bawah batas 0,90. Dari uraian tersebut, dapat ditegaskan bahwa

variabel X1 dan X2 tidak mengalami masalah multikolinearitas.

#### 4. Normalitas test



Sumber : Hasil pengolahan data menggunakan *EViews* versi 12 (2025).

Data dinyatakan mengikuti distribusi normal ketika angka probabilitas berada di atas 0,05. Menurut tabel diatas, hasil uji *Jarque-Bera* Probabilitas sebesar 0,655798 yang melampaui 0,05 menandakan bahwa data residual dinyatakan menunjukkan distribusi normal. Oleh sebab itu, dugaan serta asumsi normalitas pada penelitian ini telah terpenuhi.

#### 5. Uji Heteroskedastisitas

##### Hasil *Heteroskedastisitas test*

Heteroskedasticity Test: White

Null hypothesis: Homoskedasticity

F-statistic	2.811668	Prob. F(5,21)	0.0427
Obs*R-squared	10.82696	Prob. Chi-Square(5)	0.0549
Scaled explained SS	64.78836	Prob. Chi-Square(5)	0.0000

Sumber : Data diolah melalui *Eviews* 12 (2025).

Ketika angka probabilitas *Chi-Square* pada *ObsR-squared* melebihi 0,05, keadaan ini mengartikan bahwa masalah heteroskedastisitas sedang tidak berlangsung. Merujuk pada hasil uji diatas, nilai Prob. *Chi-Square* (*ObsR-squared*) senilai 0,0549 yang melebihi batas signifikansi, sehingga model regresi tidak menghadapi masalah heteroskedastisitas dan asumsi homoskedastisitas dinyatakan terpenuhi.

**6. Parsial test (t)**

**Uji (t)**

Date: 06/13/25 Time: 01:06  
 Sample: 2022 2024  
 Periods included: 3  
 Cross-sections included: 9  
 Total panel (balanced) observations: 27

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.876159	0.216842	4.040547	0.0005
X1	-0.334309	0.118025	-2.832536	0.0092
X2	-0.416649	0.249885	-1.667364	0.1084

Sumber : Data diproses dengan *Eviews 12* (2025).

Merujuk pada gambar di atas, kesimpulan yang diperoleh yaitu:

*Current Ratio* (X1) terbukti memiliki pengaruh secara signifikan dengan arah negatif pada *Effective Tax Ratio* (Y), ditunjukkan oleh angka statistik t sebesar -2,832 yang secara absolut melampaui batas kritis (1,711), lalu angka signifikansi  $0,0092 < 0,05$ . oleh karena itu,  $H_{01}$  tidak terbukti sementara hipotesis alternatif pertama disetujui, sebaliknya, *Profit Margin Ratio* (X2) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Effective Tax Ratio*, sebab nilai t-hitung -1,667 lebih rendah saat diperbandingkan dengan ttabel 1,711 serta signifikansi  $0,1084 > 0,05$ , sehingga  $H_{02}$  dinyatakan sah dan  $H_{a2}$  tidak sah.

**7. Uji simultan (F)**

***Simultan test tabel***

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.876159	0.216842	4.040547	0.0005
X1	-0.334309	0.118025	-2.832536	0.0092
X2	-0.416649	0.249885	-1.667364	0.1084
R-squared	0.288080	Mean dependent var		0.267926
Adjusted R-squared	0.228753	S.D. dependent var		0.519979
S.E. of regression	0.456649	Akaike info criterion		1.374638
Sum squared resid	5.004690	Schwarz criterion		1.518620
Log likelihood	-15.55761	Hannan-Quinn criter.		1.417451
F-statistic	4.855815	Durbin-Watson stat		3.025721
Prob(F-statistic)	0.016950			

Sumber : Data dianalisis melalui *Eviews 12* (2025).

Berdasarkan hasil pengujian simultan (F), diperoleh angka F-hitung bernilai 4,855815 yang lebih tinggi dari F-tabel 3,40 pada  $\alpha = 0,05$  dengan  $df_1 = 2$  dan  $df_2 = 24$ , serta tingkat probabilitas F-statistic sebesar 0,01695 berada di bawah batas signifikansi 5 persen. Dari hasil penelitian dapat dinyatakan bahwa *Effective Tax Ratio* (Y) dipengaruhi secara signifikan positif oleh *Current Ratio* (X1) dan *Profit Margin Ratio* (X2) secara bersamaan.

## 8. Koefisien\_Determinasi

### Uji Koefisien Determinasi

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.876159	0.216842	4.040547	0.0005
X1	-0.334309	0.118025	-2.832536	0.0092
X2	-0.416649	0.249885	-1.667364	0.1084
R-squared	0.288080	Mean dependent var		0.267926
Adjusted R-squared	0.228753	S.D. dependent var		0.519979

Sumber : Data diolah melalui *Eviews*

12 (2025).

Gambar diatas memperlihatkan, jika nilai koefisien determinasi (Adjusted R-squared) berjumlah 0,228753, membuktikan bahwa *Current Ratio* (X1) dan *Profit Margin Ratio* (X2) hanya mampu menjelaskan variasi dan memberikan pengaruh terhadap *Effective Tax Ratio* (Y) sebesar 22,88%, sedangkan 77,12% (Selebihnya disebabkan oleh faktor eksternal yang tidak tercakup dalam model), sehingga berdasarkan kriteria koefisien determinasi, model ini dikategorikan kurang baik karena nilai koefisien determinasi yang berada pada tingkat sangat rendah menunjukkan bahwa variabel bebas belum cukup kuat untuk menguraikan variabel dependen secara optimal.

## PEMBAHASAN

- Temuan penelitian memperlihatkan adanya pengaruh yang diberikan dari *Current Ratio* (X1) terhadap *Effective Tax Ratio* (Y) dengan nilai negatif, dibuktikan melalui uji parsial (t) dengan nilai t-hitung -2,832 lebih unggul secara absolut dibanding angka t-tabel 1,711 pada tingkat probabilitas  $0,0092 < 0,05$ , akibatnya, hipotesis nol tidak diterima, sedangkan hipotesis alternatif disetujui.
- Profit Margin Ratio* (X2) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Effective Tax Ratio* karena nilai statistik t sebesar -1,667 tercatat lebih rendah dibandingkan batas kritis t senilai 1,711, lalu tingkat signifikansi  $0,1084 > 0,05$  sehingga mengakibatkan  $H_0$  diterima dan  $H_a$  tidak disetujui;

- c. Melalui uji simultan (F) ditemukan jika *Effective Tax Ratio* dipengaruhi secara positif dan signifikan dari gabungan kedua variabel bebas (X), hal ini terlihat dengan angka F-hitung (4,855815) lebih tinggi dibanding nilai batas kritis F (3,40) serta probabilitas  $0,01695 < 0,05$ , ini bermakna kombinasi *Current Ratio* dan *Profit Margin Ratio* yang optimal dapat meningkatkan *Effective Tax Ratio*.

### **Simpulan**

Kajian yang sudah dilaksanakan menunjukkan *Effective Tax Ratio* (Y) dipengaruhi secara signifikan oleh *Current Ratio* (X1), tetapi hubungannya mengarah ke sisi negatif, ini dibuktikan melalui uji parsial (t) menampilkan nilai statistik t (-2,832) lebih tinggi secara absolut daripada angka kritis t 1,711 serta nilai signifikansi  $0,0092 < 0,05$ . Pernyataan tersebut bermakna bila *Current Ratio* semakin besar, maka semakin menurun juga nilai *Effective Tax Ratio* sehingga hipotesis pertama (H1) diterima; sementara itu, *Profit Margin Ratio* (X2) tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap *Effective Tax Ratio* karena angka t (-1,667) < (nilai t kritis 1,711) dengan tingkat signifikansi  $0,1084 > 0,05$ , sehingga hipotesis kedua (H2) tidak diterima. Uji simultan (F) menunjukkan bahwa variabel yang diteliti berkontribusi secara signifikan dan positif terhadap *Effective Tax Ratio*, dibuktikan dengan F-hitung 4,856 yang melampaui F-tabel 3,40 serta nilai probabilitas 0,01695 kurang dari 0,05, Hasil ini mendukung penerimaan hipotesis ketiga (H3).

### **Saran**

Untuk perusahaan disarankan menjaga stabilitas *Current Ratio* dan meningkatkan *Profit Margin Ratio* melalui efisiensi biaya dan optimalisasi pendapatan, karena kedua rasio ini menjadi indikator penting pemenuhan kewajiban pajak secara efisien serta mencerminkan kesehatan keuangan di mata investor dan otoritas pajak. lalu, bagi investor dan pemangku kepentingan perlu menjadikan kedua rasio tersebut sebagai acuan dalam menilai likuiditas dan profitabilitas perusahaan, serta memahami aturan pajak sebelum menanamkan modal. sedangkan peneliti selanjutnya dianjurkan memperluas sampel, periode, variabel, dan sektor penelitian untuk memperoleh hasil yang lebih komprehensif terkait pengaruh rasio keuangan terhadap *Effective Tax Ratio*.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2021). *Fundamentals of financial management* (15th ed.). Cengage Learning.
- Creswell, J. W. (2020). *Research design: Pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan campuran* (Edisi ke-5). Pustaka Pelajar.
- Harahap, S. S. (2020). *Analisis kritis atas laporan keuangan* (Edisi revisi). PT RajaGrafindo Persada.
- Kasmir. (2021). *Analisis laporan keuangan* (Edisi revisi). PT RajaGrafindo Persada.
- Priadana, S., & Sunarsi, D. (2020). Pengaruh strategi perencanaan pajak terhadap kinerja keuangan perusahaan. *Jurnal Ilmiah Ilmu Ekonomi*, 8(2), 120–130.
- Pratama, G., & Nugroho, Y. (2021). Dampak sektor transportasi terhadap perkembangan ekonomi nasional. *Jurnal Transportasi dan Logistik*, 5(1), 45–56.
- Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D* (Edisi revisi). Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan.
- Bursa Efek Indonesia. (2025). *Laporan keuangan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik tahun 2022–2024*. Diakses dari <https://www.idx.co.id>.