

Implementasi Analisis *Common Size* dan Rasio Keuangan untuk Meningkatkan Kinerja Keuangan pada Perusahaan Ekspedisi

Melvie Paramitha¹, Stevanus Prihadi Santoso²

Universitas Widya Kartika Surabaya, Indonesia^{1,2}
{melvieparamitha24@gmail.com¹, stevanusprihadi14@gmail.com²}

Submission: 2026-08-11	Received: 2026-09-30	Published: 2026-09-30
Keywords: <i>Common-Size Analysis; Financial Performance; Financial Ratios; Participatory Action Research.</i>	Abstract. <i>Effective financial management is essential for PT Sami Djaja Trans, a transportation and logistics company that relies heavily on fixed assets, operational expenditures, and short-term liabilities. The main problem identified at the partner institution was the suboptimal use of financial statements as an instrument for performance evaluation and strategic decision-making. This community service activity aimed to assist the partner in evaluating its financial performance during 2021–2024 while strengthening its ability to use financial information as a basis for decision-making. The intervention was implemented through mentoring in the application of common-size analysis and financial ratios covering liquidity, profitability, solvency, and activity. The activity employed a Participatory Action Research (PAR) approach consisting of problem identification, financial statement collection and processing, analytical implementation, joint reflection, and formulation of improvement recommendations. The analysis showed that fixed assets dominated the company's asset structure, accounting for 95.07% in 2021 and 96.48% in 2024. The proportion of liabilities decreased from 45.94% to 39.39%, while equity increased from 54.06% to 60.61%. Profitability, which declined in 2022, recovered by 2024, as indicated by an increase in net profit margin from 2.20% to 11.46%, while the debt-to-equity ratio decreased from 86.36% to 64.99%. At the partner level, the intervention resulted in measurable changes across five financial management aspects: financial analysis, operational cost control, cash and liquidity management, debt and capital structure management, and operational asset optimization. The partner shifted from evaluating financial statements primarily through nominal figures to using financial structures, proportions, and financial ratios to identify areas requiring improvement. The activity therefore provided the partner with a more measurable basis for periodic financial evaluation and recommendations for cost control, cash and liability management, and more effective asset utilization.</i>	
Katakunci: <i>Analisis Common Size; Kinerja Keuangan; Participatory Action</i>	Abstrak. <i>Pengelolaan keuangan yang efektif menjadi kebutuhan penting bagi PT Sami Djaja Trans sebagai perusahaan ekspedisi yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap aset tetap, biaya operasional, dan kewajiban jangka pendek. Permasalahan mitra</i>	

<i>Research; Keuangan.</i>	<i>Rasio</i>	yang diidentifikasi adalah belum optimalnya pemanfaatan laporan keuangan sebagai instrumen evaluasi dan dasar pengambilan keputusan strategis. pengabdian ini bertujuan membantu mitra mengevaluasi kinerja keuangan periode 2021–2024 sekaligus meningkatkan kemampuan menggunakan informasi keuangan sebagai dasar pengambilan keputusan. Intervensi dilakukan melalui pendampingan penerapan analisis <i>common size</i> dan rasio keuangan yang meliputi likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas dengan pendekatan <i>Participatory Action Research</i> (PAR). Tahapan kegiatan meliputi identifikasi masalah, pengumpulan dan pengolahan laporan keuangan, penerapan analisis, refleksi bersama, dan penyusunan rekomendasi perbaikan. Hasil analisis menunjukkan bahwa aset tetap mendominasi struktur aset, yaitu 95,07% pada 2021 dan 96,48% pada 2024, sedangkan proporsi kewajiban menurun dari 45,94% menjadi 39,39% dan ekuitas meningkat dari 54,06% menjadi 60,61%. Profitabilitas yang mengalami tekanan pada 2022 kembali meningkat pada 2024, ditunjukkan oleh <i>net profit margin</i> dari 2,20% menjadi 11,46%, sementara DER menurun dari 86,36% menjadi 64,99%. Pada tingkat mitra, pendampingan menghasilkan perubahan pada lima aspek pengelolaan, yaitu pemahaman analisis keuangan, pengendalian biaya operasional, pengelolaan kas dan likuiditas, pengelolaan utang dan struktur modal, serta optimalisasi aset operasional. Mitra yang sebelumnya mengevaluasi laporan terutama berdasarkan angka nominal mulai menggunakan struktur, proporsi, dan rasio keuangan dalam melakukan evaluasi dan mengidentifikasi aspek yang perlu diperbaiki. Dampak kegiatan berupa tersedianya dasar evaluasi keuangan yang lebih terukur serta rekomendasi untuk pengendalian biaya, pengelolaan kas dan kewajiban, serta optimalisasi aset secara berkala.
--------------------------------	--------------	---

1 Pendahuluan

Pengelolaan keuangan yang efektif merupakan salah satu aspek penting dalam menjaga keberlanjutan dan kualitas pengambilan keputusan perusahaan (Sudaryanti & Bastomi, 2025). Laporan keuangan tidak hanya berfungsi sebagai catatan transaksi, tetapi juga menyediakan informasi yang dapat digunakan manajemen untuk mengevaluasi struktur keuangan, mengendalikan biaya, mengelola kewajiban, dan menilai efektivitas penggunaan asset (Dashkevich et al., 2024). Pemanfaatan informasi keuangan secara sistematis dapat membantu perusahaan memahami kondisi aktual dan menentukan tindakan perbaikan secara lebih terukur (Vuong & Nguyen, 2022). berdasarkan kajian terhadap 312 perusahaan kecil, menunjukkan bahwa laporan

keuangan merupakan informasi penting dalam pengambilan keputusan dan bahwa kemampuan pemilik dalam menginterpretasikan informasi keuangan berkaitan dengan penggunaannya dalam proses pengambilan keputusan (Bin-Nashwan et al., 2025). Selain itu, analisis rasio keuangan memungkinkan evaluasi kondisi perusahaan melalui indikator likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas sehingga perubahan kinerja dapat dibandingkan antar periode maupun dalam konteks karakteristik perusahaan dan industrinya (Jiang et al., 2025).

Dalam konteks PT Sami Djaja Trans, kebutuhan tersebut menjadi semakin penting karena perusahaan bergerak pada bidang jasa transportasi darat yang sangat bergantung pada aset operasional, khususnya kendaraan, serta menghadapi biaya operasional dan kewajiban jangka pendek yang relatif besar. PT Sami Djaja Trans merupakan perusahaan jasa pengangkutan peti kemas menggunakan truk trailer yang melayani distribusi dari pelabuhan ke gudang pelanggan maupun antar-gudang. Berdasarkan laporan keuangan periode 2021–2024, total aset meningkat dari Rp9,76 miliar pada 2021 menjadi Rp10,79 miliar pada 2024, dengan nilai buku aset tetap meningkat dari Rp9,28 miliar menjadi Rp10,41 miliar. Namun, aset lancar justru berfluktuasi dan pada 2024 hanya mencapai Rp379,99 juta. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pertumbuhan sumber daya perusahaan lebih banyak terkonsentrasi pada aset tetap daripada aset lancar. Di sisi lain, kewajiban lancar mencapai Rp5,11 miliar pada 2022 sebelum menurun menjadi Rp4,25 miliar pada 2024, sedangkan ekuitas meningkat dari Rp5,28 miliar menjadi Rp6,54 miliar. Kondisi tersebut menunjukkan adanya perubahan struktur pendanaan sekaligus kebutuhan untuk menjaga keseimbangan antara aset lancar, kewajiban, dan modal perusahaan.

Permasalahan mitra semakin terlihat pada kinerja operasional dan profitabilitas. Pendapatan usaha relatif stabil selama periode pengamatan, tetapi laba sebelum pajak mengalami penurunan tajam dari Rp591,99 juta pada 2021 menjadi Rp117,08 juta pada 2022, kemudian kembali meningkat menjadi Rp563,35 juta pada 2024. Pada periode yang sama, total biaya meningkat dari Rp3,79 miliar pada 2021 menjadi Rp4,66 miliar pada 2022 sebelum menurun menjadi Rp4,21

miliar pada 2024. Pola tersebut menunjukkan bahwa perubahan laba tidak hanya berkaitan dengan pendapatan, tetapi juga dengan kemampuan perusahaan dalam mengendalikan biaya operasional. Analisis lebih lanjut menunjukkan bahwa *net profit margin* turun dari 13,31% pada 2021 menjadi 2,20% pada 2022 dan kemudian meningkat menjadi 11,46% pada 2024, sementara *debt-to-equity* ratio mencapai 86,36% pada 2022 sebelum menurun menjadi 64,99% pada 2024. Di sisi likuiditas, *current ratio* turun hingga 6,62% pada 2023 dan hanya meningkat menjadi 8,94% pada 2024, sedangkan *cash ratio* terus menurun hingga 0,94% pada 2024. Temuan tersebut menunjukkan bahwa meskipun terdapat pemulihan profitabilitas dan perbaikan struktur pendanaan, perusahaan masih menghadapi kebutuhan untuk memperkuat pengelolaan kas, mengendalikan biaya, dan meningkatkan efektivitas pemanfaatan aset.

Kesenjangan yang dihadapi mitra bukan semata-mata ketersediaan laporan keuangan, tetapi terletak pada belum optimalnya pemanfaatan laporan keuangan sebagai instrumen evaluasi dan dasar pengambilan keputusan. Sebelum kegiatan pengabdian, evaluasi keuangan mitra cenderung berfokus pada angka nominal pendapatan, biaya, aset, kewajiban, dan laba, sehingga hubungan antara struktur keuangan, biaya, likuiditas, profitabilitas, dan efektivitas aset belum dianalisis secara sistematis. Kondisi tersebut menjadi penting untuk ditangani karena penggunaan laporan keuangan dalam pengambilan keputusan membutuhkan kemampuan untuk menginterpretasikan informasi, bukan sekadar menyusun atau mencatat angka keuangan (Cao et al., 2024a). Penelitian internasional juga menunjukkan bahwa rasio keuangan dapat digunakan untuk memperoleh ukuran yang lebih bermakna mengenai kinerja perusahaan dibandingkan hanya melihat nilai *absolut* dalam laporan keuangan, termasuk melalui pengelompokan rasio likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas (Tian & Yu, 2017).

Untuk menjembatani kesenjangan tersebut, kegiatan pengabdian ini memberikan intervensi berupa pendampingan penerapan analisis *common size* dan rasio keuangan secara partisipatif. Analisis *common size* digunakan untuk membantu mitra melihat perubahan struktur dan proporsi aset, kewajiban, ekuitas, pendapatan, serta biaya selama

periode 2021–2024, sedangkan analisis rasio digunakan untuk mengevaluasi aspek likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas (Hamsyah et al., 2023). Pendekatan ini tidak hanya menghasilkan perhitungan keuangan, tetapi juga melibatkan mitra dalam proses identifikasi masalah, pengolahan data, interpretasi hasil, refleksi, dan penyusunan rekomendasi perbaikan. Penggunaan *common size* memungkinkan komponen laporan keuangan dinyatakan dalam bentuk proporsi sehingga perubahan struktur dapat lebih mudah dibandingkan antarperiode, sedangkan rasio keuangan memberikan informasi relatif mengenai kondisi dan kinerja perusahaan (Robison & Barry, 2021).

Kebaruan kegiatan pengabdian ini terletak pada penerapan analisis *common size* dan rasio keuangan bukan hanya sebagai alat evaluasi laporan keuangan, tetapi sebagai instrumen pendampingan partisipatif untuk mentransfer kemampuan analitis kepada mitra dan menghubungkan hasil analisis dengan kebutuhan perbaikan manajerial. Dengan demikian, kegiatan tidak berhenti pada penyajian kondisi keuangan perusahaan, tetapi diarahkan untuk menghasilkan perubahan pada lima aspek pengelolaan, yaitu pemahaman analisis keuangan, pengendalian biaya operasional, pengelolaan kas dan likuiditas, pengelolaan utang dan struktur modal, serta optimalisasi aset operasional. Pendekatan tersebut sejalan dengan temuan bahwa penggunaan informasi laporan keuangan menjadi lebih bermakna ketika informasi tersebut dapat diinterpretasikan dan digunakan dalam proses pengambilan keputusan (Cao et al., 2024b).

Berdasarkan permasalahan tersebut, tujuan kegiatan pengabdian ini adalah membantu PT Sami Djaja Trans mengevaluasi kondisi dan perkembangan kinerja keuangan periode 2021–2024 melalui penerapan analisis *common size* dan rasio keuangan, sekaligus meningkatkan kemampuan mitra dalam menggunakan hasil analisis sebagai dasar evaluasi dan pengambilan keputusan keuangan yang lebih terukur. Hasil kegiatan diharapkan dapat memberikan dasar bagi mitra untuk memperkuat pengendalian biaya, menjaga likuiditas dan kewajiban jangka pendek, meningkatkan efektivitas pemanfaatan aset, serta melakukan evaluasi keuangan secara berkala dan berkelanjutan.

2 Metode

Kegiatan ini dilaksanakan pada PT Sami Djaja Trans dengan menggunakan pendekatan *Participatory Action Research* (PAR). Pendekatan ini menempatkan pihak manajemen perusahaan sebagai mitra aktif dalam seluruh proses kegiatan. Keterlibatan mitra dilakukan melalui penyampaian informasi dan dokumen keuangan, identifikasi permasalahan, pemeriksaan dan validasi data, pembahasan hasil analisis, penyusunan rekomendasi, serta refleksi terhadap hasil kegiatan (Cornish et al., 2023). Dengan demikian, kegiatan tidak hanya berorientasi pada penyampaian materi, tetapi juga melibatkan mitra dalam proses analisis dan pengambilan keputusan berdasarkan kondisi perusahaan.

Data yang digunakan berupa laporan keuangan PT Sami Djaja Trans periode 2021–2024, yang terdiri atas laporan posisi keuangan dan laporan laba rugi. Data bersumber dari dokumen keuangan perusahaan yang disediakan oleh mitra. Sebelum dianalisis, data diperiksa melalui pengecekan kelengkapan periode, kelengkapan komponen akun, konsistensi pencatatan antarperiode, serta kesesuaian hubungan antarpos laporan keuangan. Data dinyatakan layak dianalisis apabila tersedia untuk periode 2021–2024, memiliki komponen laporan keuangan yang diperlukan, dan dapat digunakan secara konsisten untuk perbandingan antarperiode.

Tahapan kegiatan disusun mengikuti siklus PAR, yaitu identifikasi masalah, analisis bersama, perumusan aksi, implementasi, monitoring, refleksi, dan perbaikan lanjutan. Pada tahap analisis, laporan keuangan diolah menggunakan analisis *common size* untuk melihat proporsi setiap akun terhadap total aset atau penjualan, serta analisis rasio keuangan yang mencakup rasio likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas. Hasil analisis kemudian dibahas bersama mitra untuk mengidentifikasi kondisi keuangan yang memerlukan perhatian dan menentukan aspek pengelolaan keuangan yang perlu diperbaiki.

Tabel 1. Tahapan Pelaksanaan Kegiatan PkM Berbasis PAR

Tahapan PAR	Kegiatan	Keterlibatan	Output
Identifikasi masalah	Mengidentifikasi permasalahan dalam	Menjelaskan kondisi dan	Identifikasi masalah keuangan

	pemanfaatan laporan keuangan	kebutuhan perusahaan	
Perumusan aksi	Menentukan aspek keuangan yang perlu diperbaiki dan menyusun rekomendasi	Memberikan masukan dan menyepakati prioritas tindakan	Rekomendasi pengelolaan keuangan
Implementasi	Menerapkan rekomendasi berdasarkan hasil analisis	Menggunakan hasil analisis dalam evaluasi pengelolaan keuangan	Tindakan perbaikan pengelolaan keuangan
Monitoring	Mengamati penerapan hasil rekomendasi dan perkembangan pengelolaan keuangan	Memberikan informasi perkembangan dan kendala	Catatan perkembangan dan kendala
Refleksi	Mengevaluasi hasil kegiatan dan kesesuaian tindakan dengan kondisi perusahaan	Membahas perubahan, kendala, dan kebutuhan lanjutan	Hasil refleksi kegiatan
Perbaikan lanjutan	Menyusun tindak lanjut berdasarkan hasil refleksi	Menetapkan langkah perbaikan yang dapat dilanjutkan perusahaan	Rencana tindak lanjut

Pada tahap akhir, hasil analisis dan proses pendampingan dievaluasi bersama melalui monitoring dan refleksi. Evaluasi diarahkan pada perubahan kemampuan mitra dalam membaca struktur laporan keuangan, memahami kondisi likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas, serta menghubungkan hasil analisis dengan kebutuhan pengelolaan biaya, aset, kas, dan struktur pendanaan. Hasil refleksi digunakan untuk menyusun perbaikan lanjutan sehingga analisis

common size dan rasio keuangan tidak berhenti sebagai hasil perhitungan, tetapi dapat digunakan sebagai dasar evaluasi dan pengambilan keputusan keuangan perusahaan.

3 Hasil

Hasil analisis *common size* menunjukkan bahwa struktur aset PT Sami Djaja Trans selama periode 2021–2024 sangat didominasi oleh aset tetap. Nilai buku aset tetap mencapai 95,07% dari total aset pada tahun 2021, meningkat menjadi 95,22% pada tahun 2022, 97,14% pada tahun 2023, dan sedikit menurun menjadi 96,48% pada tahun 2024. Sebaliknya, aset lancar hanya memiliki proporsi sebesar 4,93% pada tahun 2021 dan turun menjadi 2,86% pada tahun 2023 sebelum meningkat menjadi 3,52% pada tahun 2024. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar sumber daya perusahaan tertanam dalam aset tetap, terutama kendaraan yang menjadi sarana utama kegiatan usaha ekspedisi. Temuan ini memberikan pemahaman kepada mitra bahwa tingginya investasi pada aset tetap perlu diikuti dengan optimalisasi pemanfaatan armada agar mampu menghasilkan pendapatan yang sebanding dengan nilai aset yang dimiliki (Silifusti & Siswanto, 2025).

Tabel 2. Perubahan Kondisi Mitra Sebelum dan Sesudah Pelaksanaan Pengabdian

No.	Aspek Perubahan	Sebelum Pelaksanaan Pengabdian	Sesudah Pelaksanaan Pengabdian
1	Pemahaman analisis keuangan	Evaluasi keuangan lebih berfokus pada angka nominal pendapatan, biaya, aset, kewajiban, dan laba.	Mitra memahami penggunaan <i>common size</i> dan rasio keuangan untuk melihat perubahan struktur dan kinerja keuangan secara lebih menyeluruh.
2	Pengendalian biaya operasional	Evaluasi biaya belum secara khusus melihat proporsi biaya terhadap pendapatan dan pengaruhnya terhadap laba.	Mitra mulai memberikan perhatian lebih terhadap biaya sopir, BBM, tol, parkir, perbaikan kendaraan, dan <i>sparepart</i> sebagai

			komponen yang memengaruhi profitabilitas.
3	Pengelolaan kas dan likuiditas	Pengelolaan kas dan kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek belum dievaluasi menggunakan indikator rasio secara sistematis.	Mitra memahami pentingnya menjaga kas dan aset lancar setelah mengetahui penurunan <i>cash ratio</i> dan fluktuasi <i>current ratio</i> .
4	Pengelolaan utang dan struktur modal	Kondisi kewajiban belum dianalisis secara mendalam dalam kaitannya dengan total aset dan ekuitas.	Mitra memahami pentingnya pengendalian kewajiban setelah mengetahui penurunan DER dan DAR serta peningkatan proporsi ekuitas.
5	Optimalisasi aset operasional	Besarnya aset tetap, khususnya kendaraan, belum sepenuhnya dikaitkan dengan efektivitas penggunaannya dalam menghasilkan pendapatan.	Mitra mulai menyadari perlunya optimalisasi pemanfaatan armada, efisiensi operasional, dan evaluasi produktivitas aset berdasarkan rasio aktivitas.

Berdasarkan Tabel 1, pelaksanaan pengabdian menghasilkan perubahan pada pemahaman dan perhatian mitra terhadap pengelolaan keuangan perusahaan. Perubahan paling mendasar terlihat pada cara mitra memandang laporan keuangan, yang sebelumnya lebih berorientasi pada angka nominal menjadi lebih analitis dengan mempertimbangkan struktur, proporsi, dan hubungan antarindikator keuangan. Penerapan *common size* dan rasio keuangan membantu mitra mengidentifikasi aspek yang perlu dipertahankan maupun diperbaiki, terutama dalam pengendalian biaya, pengelolaan kas, struktur utang, dan pemanfaatan aset (Sihombing et al., 2022).

Lima aspek tersebut juga menunjukkan bahwa hasil pengabdian tidak berhenti pada proses perhitungan laporan keuangan. Hasil analisis menjadi bahan refleksi bersama untuk mendorong perubahan sikap mitra menuju pengelolaan keuangan yang lebih terukur dan berbasis

data. Mitra mulai memberikan perhatian lebih terhadap efisiensi biaya operasional, ketersediaan kas, pengendalian kewajiban, serta produktivitas kendaraan sebagai aset utama perusahaan ekspedisi. Dengan demikian, kegiatan pengabdian memberikan kontribusi praktis dalam membangun kesadaran mitra bahwa evaluasi keuangan perlu dilakukan secara berkala sebagai dasar pengambilan keputusan dan perencanaan perbaikan perusahaan (Bhagwat & Sharma, 2007).

Pada sisi sumber pendanaan, hasil *common size* menunjukkan perubahan yang relatif positif. Proporsi kewajiban terhadap total aset sebesar 45,94% pada tahun 2021 meningkat menjadi 48,66% pada tahun 2022, kemudian menurun menjadi 43,24% pada tahun 2023 dan 39,39% pada tahun 2024. Sebaliknya, proporsi ekuitas meningkat dari 54,06% pada tahun 2021 menjadi 60,61% pada tahun 2024. Perubahan tersebut menunjukkan semakin kuatnya kontribusi modal sendiri dalam pembiayaan perusahaan. Hasil pendampingan bersama mitra menunjukkan bahwa penurunan proporsi kewajiban tersebut merupakan perkembangan yang perlu dipertahankan karena dapat mengurangi ketergantungan perusahaan terhadap sumber pembiayaan eksternal. Meskipun demikian, jumlah kewajiban lancar yang masih relatif besar dibandingkan aset lancar menunjukkan perlunya pengelolaan kewajiban jangka pendek secara lebih hati-hati.

Pada laporan laba rugi, hasil *common size* memperlihatkan bahwa perubahan terbesar terjadi pada proporsi biaya terhadap pendapatan. Total biaya mencapai 86,49% dari pendapatan pada tahun 2021 dan meningkat menjadi 97,55% pada tahun 2022. Kondisi tersebut menyebabkan laba sebelum pajak turun dari 13,51% menjadi hanya 2,45%. Pada tahun 2023, proporsi biaya menurun menjadi 93,94% dan laba sebelum pajak meningkat menjadi 6,06%. Perbaikan semakin terlihat pada tahun 2024 ketika proporsi biaya kembali turun menjadi sekitar 88,21%, sehingga laba sebelum pajak meningkat menjadi 11,79% dan laba setelah pajak mencapai sekitar 11,45%. Temuan tersebut menunjukkan bahwa kemampuan mengendalikan biaya memiliki hubungan yang sangat penting terhadap peningkatan laba perusahaan (Kaufmann & Kock, 2022). Dalam kegiatan pendampingan, kondisi ini menjadi bahan refleksi bersama mitra untuk lebih memperhatikan

komponen biaya operasional, terutama biaya sopir, BBM, tol, parkir, operasional, perbaikan kendaraan, dan sparepart.

Selanjutnya, penerapan rasio likuiditas menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek masih mengalami fluktuasi. *Current ratio* mengalami penurunan dari 10,72% pada tahun 2021 menjadi 9,83% pada tahun 2022 dan 6,62% pada tahun 2023, kemudian meningkat menjadi 8,94% pada tahun 2024. Sementara itu, *cash ratio* meningkat dari 1,48% pada tahun 2021 menjadi 2,93% pada tahun 2022, tetapi kemudian menurun menjadi 1,89% pada tahun 2023 dan 0,94% pada tahun 2024. Hasil tersebut menunjukkan bahwa peningkatan kembali current ratio pada tahun 2024 belum sepenuhnya diikuti oleh penguatan posisi kas. Kondisi ini menjadi salah satu temuan penting dalam kegiatan pengabdian karena perusahaan perlu meningkatkan pengelolaan kas dan aset lancar agar tidak mengalami tekanan ketika memenuhi kewajiban jangka pendek.

Pada aspek profitabilitas, hasil penerapan rasio menunjukkan adanya penurunan tajam pada tahun 2022 dan pemulihan pada dua tahun berikutnya. Net *profit margin* turun dari 13,31% pada tahun 2021 menjadi 2,20% pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi 5,80% pada tahun 2023 dan 11,46% pada tahun 2024. ROA juga menunjukkan pola yang sama, yaitu dari 5,98% pada tahun 2021 turun menjadi 1,00% pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi 2,64% pada tahun 2023 dan 5,07% pada tahun 2024. Sementara itu, ROE turun dari 11,06% menjadi 1,95% pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi 4,65% pada tahun 2023 dan 8,37% pada tahun 2024. Perubahan tersebut menunjukkan bahwa perusahaan berhasil memperbaiki kemampuan menghasilkan laba setelah mengalami tekanan pada tahun 2022. Namun, tingkat profitabilitas tahun 2024 masih belum sepenuhnya menyamai capaian tahun 2021.

Pada aspek solvabilitas, hasil penerapan rasio menunjukkan perkembangan yang lebih baik. *Debt to Equity Ratio* meningkat dari 84,99% pada tahun 2021 menjadi 86,36% pada tahun 2022, kemudian menurun menjadi 76,18% pada tahun 2023 dan 64,99% pada tahun 2024. *Debt to Assets Ratio* juga mengalami penurunan secara bertahap dari 45,94% pada tahun 2021 menjadi 39,39% pada tahun 2024.

Penurunan kedua rasio tersebut menunjukkan bahwa ketergantungan perusahaan terhadap utang semakin berkurang. Kondisi tersebut diperkuat oleh peningkatan ekuitas dari Rp5,28 miliar pada tahun 2021 menjadi Rp6,54 miliar pada tahun 2024. Dalam proses pendampingan, hasil ini menjadi salah satu indikator positif yang disampaikan kepada mitra karena menunjukkan adanya penguatan struktur permodalan dan kemampuan perusahaan dalam mengurangi proporsi pembiayaan melalui kewajiban.

Sementara itu, rasio aktivitas menunjukkan bahwa efektivitas penggunaan aset masih perlu ditingkatkan. Total *Asset Turnover* berada pada 44,89% pada tahun 2021, meningkat menjadi 45,45% pada tahun 2022 dan 45,48% pada tahun 2023, kemudian menurun menjadi 44,28% pada tahun 2024. *Fixed Asset Turnover* juga mengalami penurunan dari 47,22% pada tahun 2021 menjadi 45,90% pada tahun 2024. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa peningkatan nilai aset tetap belum sepenuhnya diikuti oleh peningkatan kemampuan aset dalam menghasilkan pendapatan (Lefebvre, 2023). Mengingat sebagian besar aset perusahaan berupa kendaraan dan aset operasional, hasil pendampingan mengarahkan mitra untuk melakukan evaluasi terhadap tingkat utilisasi kendaraan, efisiensi rute, pemanfaatan armada, serta peluang peningkatan volume layanan.

Secara keseluruhan, penerapan *common size* dan rasio keuangan memberikan gambaran bahwa PT Sami Djaja Trans mengalami pemulihan kinerja setelah mengalami tekanan pada tahun 2022. Perbaikan paling terlihat pada tahun 2024 melalui penurunan proporsi biaya, peningkatan laba, penurunan rasio utang, dan peningkatan ekuitas. Di sisi lain, hasil analisis juga menemukan beberapa aspek yang masih perlu diperbaiki, khususnya penguatan likuiditas, pengelolaan kas, pengendalian biaya operasional, dan optimalisasi aset tetap. Melalui pendekatan pengabdian yang bersifat partisipatif, hasil analisis tersebut tidak berhenti pada penyajian angka, tetapi dibahas bersama mitra sebagai dasar untuk menyusun langkah perbaikan. Dengan demikian, penerapan analisis *common size* dan rasio keuangan dapat menjadi instrumen praktis bagi PT Sami Djaja Trans dalam melakukan evaluasi

keuangan secara berkala dan mendukung pengambilan keputusan manajerial yang lebih tepat.

Perubahan Sikap dan Pemahaman Mitra

Selain menunjukkan perubahan pada kondisi keuangan perusahaan, kegiatan pengabdian juga menghasilkan perubahan pada pemahaman dan sikap pihak manajemen PT Sami Djaja Trans dalam melakukan evaluasi keuangan. Sebelum kegiatan dilaksanakan, evaluasi laporan keuangan cenderung lebih berfokus pada jumlah nominal pendapatan, biaya, dan laba yang diperoleh setiap periode. Melalui pendampingan dengan penerapan *common size* dan rasio keuangan, pihak mitra mulai memahami bahwa angka nominal dalam laporan keuangan belum cukup untuk menggambarkan kondisi perusahaan secara menyeluruh. Manajemen mulai menyadari pentingnya melihat perubahan proporsi aset, kewajiban, ekuitas, pendapatan, dan biaya serta menghubungkannya dengan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban, menghasilkan laba, dan memanfaatkan aset secara efektif.

Perubahan sikap juga terlihat dari meningkatnya perhatian pihak manajemen terhadap pengendalian biaya dan pengelolaan kas. Hasil analisis menunjukkan bahwa tingginya proporsi biaya terhadap pendapatan pada tahun 2022 menjadi salah satu faktor yang menyebabkan penurunan laba perusahaan. Temuan tersebut mendorong mitra untuk lebih memperhatikan komponen biaya operasional, khususnya biaya sopir, BBM, tol, parkir, perbaikan kendaraan, dan sparepart. Selain itu, rendahnya *cash ratio* pada tahun 2024 menjadi bahan refleksi bagi manajemen mengenai pentingnya menjaga ketersediaan kas dan mengelola aset lancar secara lebih baik. Dengan demikian, terjadi perubahan orientasi dari sekadar mencatat transaksi keuangan menuju sikap yang lebih evaluatif dan preventif dalam mengelola kondisi keuangan perusahaan.

Pada aspek pengambilan keputusan, pihak mitra juga menunjukkan pemahaman yang lebih baik dalam menggunakan informasi keuangan sebagai dasar menentukan kebijakan perusahaan. Hasil pendampingan memberikan pemahaman bahwa peningkatan laba belum tentu menunjukkan seluruh aspek keuangan berada dalam kondisi

optimal. Meskipun profitabilitas perusahaan mengalami pemulihan pada tahun 2023 dan 2024 serta rasio solvabilitas menunjukkan perbaikan, penurunan rasio aktivitas dan rendahnya posisi kas tetap perlu menjadi perhatian. Pemahaman tersebut mendorong manajemen untuk tidak hanya berorientasi pada pencapaian laba, tetapi juga mempertimbangkan keseimbangan antara profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, dan efektivitas penggunaan aset dalam mengambil keputusan.

Perubahan lainnya terlihat pada meningkatnya kesadaran mitra mengenai pentingnya melakukan evaluasi laporan keuangan secara berkala. Setelah memperoleh pendampingan, analisis *common size* dan rasio keuangan dipahami bukan hanya sebagai kebutuhan untuk kegiatan pengabdian, tetapi sebagai instrumen yang dapat digunakan perusahaan untuk memantau perkembangan kinerja dari waktu ke waktu. Manajemen mulai memiliki perspektif bahwa perbandingan antarperiode dapat digunakan untuk mendeteksi lebih awal adanya peningkatan biaya, penurunan likuiditas, perubahan struktur utang, maupun penurunan efektivitas *asset* (Rich et al., 2021). Perubahan ini menjadi capaian penting kegiatan pengabdian karena menunjukkan bahwa transfer pengetahuan tidak hanya menghasilkan pemahaman teknis mengenai perhitungan rasio, tetapi juga mendorong perubahan sikap menuju pengelolaan keuangan yang lebih terukur, sadar risiko, dan berbasis data.

4 Pembahasan

Analisis *common size* digunakan dengan melihat neraca perusahaan dalam bentuk persentase.

Tabel 3. Perhitungan *Common Size Neraca* PT Sami Djaja Trans Tahun 2021-2024

PT SAMI DJAJA TRANS				
NERACA (PERSENTASE)				
KETERANGAN	2021	2022	2023	2024
Aktiva lancar				
Kas dan setara kas	0,68%	1,43%	0,82%	0,37%

Piutang usaha	4,10%	3,25%	2,03%	3,10%
Piutang karyawan	0,15%	0,11%	0,00%	0,05%
Piutang lain-lain	-	-	0,01%	-
Total aktiva lancar	4,93%	4,78%	2,86%	3,52%
Aktiva tetap				
Inventaris kantor	1,66%	1,54%	1,54%	1,50%
Inventaris kendaraan	116,59%	108,32%	108,14%	96,30%
Akumulasi penyusutan	(23,18%)	(14,65%)	(12,54%)	(1,33%)
Nilai buku	95,07%	95,22%	97,14%	96,48%
jumlah aktiva	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Kewajiban lancar				
Hutang usaha	45,93%	48,55%	43,13%	39,24%
Hutang pajak	0,02%	0,11%	0,11%	0,15%
Jumlah kewajiban lancar	45,94%	48,66%	43,24%	39,39%
Ekuitas				
Modal saham	5,12%	4,76%	4,75%	4,64%
Laba ditahan	42,87%	45,46%	49,26%	50,75%
Laba tahun berjalan	6,06%	1,11%	2,75%	5,22%
Jumlah ekuitas	54,06%	51,34%	56,76%	60,61%
Jumlah kewajiban dan ekuitas	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Berdasarkan Tabel 3, hasil analisis *common size* neraca PT Sami Djaja Trans periode 2021–2024 menunjukkan bahwa struktur aset perusahaan sangat didominasi oleh aktiva tetap, sedangkan proporsi aktiva lancar relatif kecil. Total aktiva lancar mengalami perubahan dari 4,93% pada tahun 2021 menjadi 4,78% pada tahun 2022, kemudian menurun menjadi 2,86% pada tahun 2023 dan meningkat menjadi 3,52% pada tahun 2024. Perubahan tersebut terutama dipengaruhi oleh komposisi kas, piutang usaha, piutang karyawan, dan piutang lainnya. Kas dan setara kas mengalami fluktuasi dari 0,68% pada tahun 2021 menjadi 1,43% pada tahun 2022, kemudian turun menjadi 0,82% pada tahun 2023 dan 0,37% pada tahun 2024. Penurunan proporsi kas pada tahun

2024 menunjukkan bahwa bagian aset yang tersedia dalam bentuk kas semakin kecil dibandingkan dengan keseluruhan aset perusahaan.

Kondisi tersebut perlu menjadi perhatian karena ketersediaan kas berkaitan dengan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kebutuhan operasional dan kewajiban jangka pendek. Sementara itu, piutang usaha mengalami penurunan dari 4,10% pada tahun 2021 menjadi 3,25% pada tahun 2022 dan 2,03% pada tahun 2023, kemudian meningkat menjadi 3,10% pada tahun 2024. Peningkatan tersebut menunjukkan bertambahnya proporsi piutang usaha pada tahun 2024 sehingga perlu diperhatikan dari sisi penagihan dan pengelolaan piutang. Piutang karyawan relatif kecil, yaitu 0,15% pada tahun 2021, 0,11% pada tahun 2022, 0,00% pada tahun 2023, dan 0,05% pada tahun 2024, sedangkan piutang lain-lain hanya tercatat pada tahun 2023 sebesar 0,01%.

Struktur aktiva tetap menunjukkan karakteristik PT Sami Djaja Trans sebagai perusahaan yang bergerak di bidang transportasi. Nilai buku aktiva tetap mendominasi total aset perusahaan, yaitu sebesar 95,07% pada tahun 2021, 95,22% pada tahun 2022, 97,14% pada tahun 2023, dan 96,48% pada tahun 2024. Komponen terbesar berasal dari inventaris kendaraan yang mencapai 116,59% pada tahun 2021, 108,32% pada tahun 2022, 108,14% pada tahun 2023, dan 96,30% pada tahun 2024. Persentase tersebut kemudian dikurangi dengan akumulasi penyusutan sehingga menghasilkan nilai buku aktiva tetap. Dominannya inventaris kendaraan menunjukkan bahwa kendaraan merupakan aset utama yang digunakan perusahaan dalam menjalankan kegiatan operasional sekaligus menghasilkan pendapatan. Sementara itu, inventaris kantor relatif stabil dan mengalami sedikit penurunan dari 1,66% pada tahun 2021 menjadi 1,54% pada tahun 2022 dan 2023, kemudian menjadi 1,50% pada tahun 2024. Kondisi ini menunjukkan bahwa perubahan struktur aktiva tetap perusahaan lebih banyak dipengaruhi oleh aset kendaraan dibandingkan inventaris kantor. Dengan proporsi aktiva tetap yang sangat besar, perusahaan perlu memastikan bahwa kendaraan yang dimiliki dapat digunakan secara optimal sehingga besarnya investasi pada aset tetap sejalan dengan kemampuan aset tersebut dalam mendukung kegiatan operasional dan menghasilkan pendapatan.

Dari sisi pendanaan, hasil analisis *common size* menunjukkan adanya perubahan positif pada struktur kewajiban dan ekuitas. Kewajiban lancar mengalami peningkatan dari 45,94% pada tahun 2021 menjadi 48,66% pada tahun 2022, kemudian menurun menjadi 43,24% pada tahun 2023 dan kembali menurun menjadi 39,39% pada tahun 2024. Perubahan tersebut terutama berasal dari hutang usaha yang memiliki proporsi terbesar, yaitu 45,93% pada tahun 2021, meningkat menjadi 48,55% pada tahun 2022, kemudian turun menjadi 43,13% pada tahun 2023 dan 39,24% pada tahun 2024. Hutang usaha tersebut berkaitan dengan pembelian sparepart, ban, serta pinjaman dari pihak luar. Sementara itu, hutang pajak relatif kecil, yaitu 0,02% pada tahun 2021, 0,11% pada tahun 2022 dan 2023, kemudian meningkat menjadi 0,15% pada tahun 2024. Secara keseluruhan, penurunan proporsi kewajiban lancar dari 48,66% pada tahun 2022 menjadi 39,39% pada tahun 2024 menunjukkan bahwa bagian kewajiban dalam struktur pendanaan perusahaan semakin kecil.

Pada sisi ekuitas, jumlah ekuitas mengalami perubahan dari 54,06% pada tahun 2021 menjadi 51,34% pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi 56,76% pada tahun 2023 dan 60,61% pada tahun 2024. Perubahan tersebut terutama dipengaruhi oleh peningkatan laba ditahan. Proporsi laba ditahan meningkat dari 42,87% pada tahun 2021 menjadi 45,46% pada tahun 2022, 49,26% pada tahun 2023, dan 50,75% pada tahun 2024. Sementara itu, modal saham secara nominal tetap sebesar Rp500.000.000, tetapi proporsinya terhadap total sumber dana menurun dari 5,12% pada tahun 2021 menjadi 4,64% pada tahun 2024. Laba tahun berjalan juga mengalami fluktuasi, yaitu sebesar 6,06% pada tahun 2021, turun menjadi 1,11% pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi 2,75% pada tahun 2023 dan 5,22% pada tahun 2024. Dengan demikian, peningkatan proporsi ekuitas pada tahun 2024 terutama menunjukkan semakin besarnya kontribusi laba ditahan dalam struktur permodalan perusahaan.

Secara keseluruhan, hasil analisis *common size* neraca menunjukkan bahwa struktur keuangan PT Sami Djaja Trans selama periode 2021–2024 memiliki karakteristik berupa dominasi aktiva tetap, khususnya kendaraan, serta perubahan struktur pendanaan yang

ditandai dengan menurunnya proporsi kewajiban dan meningkatnya proporsi ekuitas pada akhir periode. Kondisi tersebut menunjukkan adanya perubahan struktur permodalan ke arah proporsi ekuitas yang lebih besar. Namun, dominasi aktiva tetap yang mencapai lebih dari 95% dari total aset dan rendahnya proporsi aktiva lancar yang hanya berada pada kisaran 2,86%–4,93% menunjukkan bahwa perusahaan perlu memberikan perhatian terhadap keseimbangan antara investasi pada aset tetap dan ketersediaan aset lancar. Oleh karena itu, hasil analisis *common size* dapat menjadi dasar bagi mitra dalam mengevaluasi optimalisasi kendaraan, pengelolaan piutang dan kas, pengendalian kewajiban usaha, serta pemanfaatan laba ditahan untuk mendukung keberlanjutan operasional perusahaan.

Analisis *common size* digunakan dengan melihat laba rugi perusahaan dalam bentuk persentase.

Tabel 4. Perhitungan *Common Size Neraca* PT Sami Djaja Trans Tahun 2021-2024

PT SAMI DJAJA TRANS				
LAPORAN LABA RUGI (PERSENTASE)				
KETERANGAN	2021	2022	2023	2024
Pendapatan usaha	100,0 0%	100,0 0%	100,0 0%	100,0 0%
Beban umum dan administrasi				
Gaji karyawan	10,38 %	9,53%	9,50%	9,18%
Beban listrik	0,60%	0,41%	0,42%	0,43%
Beban tlp	0,25%	0,28%	0,30%	0,29%
Beban kantor	4,25%	13,41 %	5,09%	2,21%
Biaya pdam	-	-	0,02%	0,03%
Biaya sopir	2,67%	31,49 %	29,87 %	31,73 %
Biaya bank	5,86%	3,97%	4,32%	4,19%
Biaya perbaikan kendaraan	6,25%	4,63%	2,41%	7,30%
Biaya sparepart kendaraan	4,43%	6,17%	10,33 %	9,32%

Biaya bbm, tol, parkir dan operasional	15,94 %	16,79 %	17,05 %	20,53 %
Biaya akumulasi penyusutan inventaris	11,85 %	10,88 %	14,63 %	3,00%
Total biaya	86,49 %	97,55 %	93,94 %	88,21 %
Laba sebelum pajak	13,51 %	2,45%	6,06%	11,79 %
Pajak	(0,19 %)	(0,25 %)	(0,25 %)	(0,34 %)
Laba setelah pajak	13,31 %	2,20%	5,80%	11,45 %

Berdasarkan Tabel 4, analisis common size laporan laba rugi PT Sami Djaja Trans periode 2021–2024 menggunakan pendapatan usaha sebagai dasar pembandingan sebesar 100%. Dengan demikian, setiap pos biaya dan laba dinyatakan dalam bentuk persentase terhadap pendapatan usaha sehingga perubahan struktur biaya dan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dapat dibandingkan antarperiode. Hasil analisis menunjukkan bahwa struktur biaya perusahaan didominasi oleh biaya yang berkaitan langsung dengan kegiatan operasional transportasi, terutama biaya sopir, BBM, tol, parkir dan operasional, perbaikan kendaraan, serta sparepart kendaraan. Gaji karyawan relatif stabil selama 2021–2023 secara nominal, tetapi persentasenya terhadap pendapatan usaha mengalami perubahan dari 10,38% pada tahun 2021 menjadi 9,53% pada tahun 2022 dan 9,50% pada tahun 2023, kemudian menjadi 9,18% pada tahun 2024. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa proporsi biaya gaji terhadap pendapatan usaha cenderung menurun pada periode tersebut. Beban listrik juga relatif rendah, yaitu 0,60% pada tahun 2021, turun menjadi 0,41% pada tahun 2022, kemudian meningkat sedikit menjadi 0,42% pada tahun 2023 dan 0,43% pada tahun 2024. Sementara itu, beban telepon relatif stabil pada kisaran 0,25%–0,30% selama periode pengamatan.

Beban kantor mengalami perubahan yang cukup besar selama periode 2021–2024. Pada tahun 2021, beban kantor sebesar 4,25%, kemudian meningkat pada tahun 2022 karena terdapat tambahan biaya seperti *rapid test*, pembelian *face shield*, dan *hand sanitizer*. Setelah itu,

proporsinya menurun menjadi 5,09% pada tahun 2023 dan kembali turun menjadi 2,21% pada tahun 2024. Biaya PDAM hanya muncul pada tahun 2023 dan 2024 masing-masing sebesar 0,02% dan 0,03%. Berdasarkan informasi mitra, pada tahun 2021–2022 biaya tersebut masih ditanggung oleh penyewa gedung, sedangkan sejak berakhirnya masa sewa pada tahun 2023, biaya PDAM menjadi tanggungan perusahaan. Perubahan tersebut menunjukkan bahwa struktur biaya operasional perusahaan tidak hanya dipengaruhi oleh aktivitas transportasi, tetapi juga oleh perubahan kondisi operasional dan pengelolaan fasilitas perusahaan (Lefebvre, 2023).

Komponen biaya yang paling menonjol adalah biaya sopir. Persentasenya meningkat dari 2,67% pada tahun 2021 menjadi 31,49% pada tahun 2022, kemudian sedikit menurun menjadi 29,87% pada tahun 2023 dan kembali meningkat menjadi 31,73% pada tahun 2024. Berdasarkan informasi perusahaan, perubahan signifikan tersebut berkaitan dengan perubahan kebijakan sistem borongan sopir pada tahun 2022 dan kenaikan harga bahan bakar. Selain itu, biaya BBM, tol, parkir, dan operasional juga menunjukkan kecenderungan meningkat, yaitu dari 15,94% pada tahun 2021 menjadi 16,79% pada tahun 2022, 17,05% pada tahun 2023, dan 20,53% pada tahun 2024. Peningkatan proporsi biaya tersebut menunjukkan bahwa biaya operasional perjalanan menjadi salah satu komponen penting dalam struktur biaya perusahaan. Kondisi ini perlu menjadi perhatian mitra karena perubahan biaya operasional secara langsung dapat memengaruhi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

Biaya yang berkaitan dengan pemeliharaan kendaraan juga mengalami perubahan selama periode pengamatan. Biaya perbaikan kendaraan sebesar 6,25% pada tahun 2021 turun menjadi 4,63% pada tahun 2022 dan 2,41% pada tahun 2023, kemudian meningkat cukup besar menjadi 7,30% pada tahun 2024. Sementara itu, biaya sparepart kendaraan meningkat dari 4,43% pada tahun 2021 menjadi 6,17% pada tahun 2022 dan 10,33% pada tahun 2023, kemudian sedikit menurun menjadi 9,23% pada tahun 2024. Peningkatan biaya sparepart dan perbaikan kendaraan menunjukkan adanya kebutuhan pemeliharaan yang cukup besar terhadap armada perusahaan. Bagi perusahaan

transportasi, biaya tersebut merupakan bagian penting dari keberlangsungan operasional karena kendaraan merupakan aset utama dalam menghasilkan pendapatan. Di sisi lain, biaya bank mengalami penurunan dari 5,86% pada tahun 2021 menjadi 3,97% pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi 4,32% pada tahun 2023 dan sedikit menurun menjadi 4,19% pada tahun 2024. Berdasarkan informasi perusahaan, perubahan tersebut berkaitan dengan biaya pinjaman dan bunga bank. Selanjutnya, biaya akumulasi penyusutan inventaris mengalami fluktuasi dari 11,85% pada tahun 2021 menjadi 10,88% pada tahun 2022, meningkat menjadi 14,63% pada tahun 2023 karena adanya pembelian outdoor AC, printer, dan central processing unit (CPU), kemudian turun menjadi 3,00% pada tahun 2024.

Perubahan berbagai komponen biaya tersebut tercermin pada total biaya perusahaan. Total biaya sebesar 86,49% dari pendapatan usaha pada tahun 2021 meningkat menjadi 97,55% pada tahun 2022, kemudian menurun menjadi 93,94% pada tahun 2023 dan kembali turun menjadi 88,21% pada tahun 2024. Dengan demikian, tahun 2022 menjadi periode dengan proporsi biaya tertinggi sehingga ruang perusahaan dalam menghasilkan laba menjadi lebih kecil. Sebaliknya, penurunan proporsi total biaya pada tahun 2023 dan 2024 menunjukkan adanya perbaikan dalam struktur biaya dibandingkan tahun 2022. Kondisi tersebut sejalan dengan perubahan laba sebelum pajak yang mengalami penurunan dari 13,51% pada tahun 2021 menjadi 2,45% pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi 6,06% pada tahun 2023 dan 11,79% pada tahun 2024. Pajak perusahaan juga mengalami peningkatan dari 0,19% pada tahun 2021 menjadi 0,25% pada tahun 2022 dan 2023, kemudian menjadi 0,34% pada tahun 2024, yang sejalan dengan meningkatnya laba perusahaan.

Secara keseluruhan, hasil analisis *common size* laporan laba rugi menunjukkan bahwa kinerja PT Sami Djaja Trans mengalami tekanan pada tahun 2022 akibat tingginya proporsi biaya, terutama biaya yang berkaitan dengan sopir dan operasional kendaraan. Namun, kondisi tersebut menunjukkan perbaikan pada tahun 2023 dan 2024 yang tercermin dari menurunnya proporsi total biaya serta meningkatnya laba sebelum dan setelah pajak. Laba setelah pajak yang semula sebesar

13,31% pada tahun 2021 turun menjadi 2,20% pada tahun 2022, kemudian meningkat menjadi 5,80% pada tahun 2023 dan 11,45% pada tahun 2024. Hasil tersebut menunjukkan adanya pemulihan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba setelah mengalami tekanan pada tahun 2022. Bagi mitra, temuan ini menjadi dasar untuk memberikan perhatian lebih terhadap pengendalian biaya sopir, BBM, tol, parkir, perbaikan, dan sparepart kendaraan, karena komponen-komponen tersebut memiliki proporsi yang relatif besar terhadap pendapatan usaha dan berpengaruh terhadap ruang perusahaan dalam menghasilkan laba (Zysińska & Menes, 2026)

Analisis Rasio Keuangan Solvabilitas

Berdasarkan hasil perhitungan rasio solvabilitas PT Sami Djaja Trans periode 2021–2024, kondisi permodalan perusahaan dapat dilihat melalui *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Debt to Assets Ratio* (DAR). Kedua rasio tersebut digunakan untuk melihat tingkat penggunaan utang dalam struktur pendanaan perusahaan serta kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa kedua rasio mengalami perubahan selama periode pengamatan, dengan kecenderungan menurun pada akhir periode. Kondisi tersebut menunjukkan adanya perubahan struktur pendanaan perusahaan yang semakin mengarah pada penggunaan modal sendiri dibandingkan utang.

Debt to Equity Ratio (DER) PT Sami Djaja Trans sebesar 84,99% pada tahun 2021 dan meningkat menjadi 86,36% pada tahun 2022. Selanjutnya, DER menurun menjadi 76,18% pada tahun 2023 dan kembali turun menjadi 64,99% pada tahun 2024. Peningkatan pada tahun 2022 menunjukkan bahwa penggunaan utang relatif meningkat dibandingkan modal sendiri. Sebaliknya, penurunan DER pada tahun 2023 dan 2024 menunjukkan berkurangnya proporsi utang terhadap ekuitas. Kondisi tersebut didukung oleh penurunan total hutang dari Rp4.658.969.167 pada tahun 2022 menjadi Rp4.248.705.236 pada tahun 2024, sementara total ekuitas meningkat dari Rp5.394.750.731 menjadi Rp6.537.865.931. Dengan demikian, struktur pendanaan perusahaan pada akhir periode menunjukkan proporsi ekuitas yang semakin besar dibandingkan utang.

Debt to Assets Ratio (DAR) juga menunjukkan kecenderungan menurun. Pada tahun 2021 DAR sebesar 45,94%, kemudian turun menjadi 44,33% pada tahun 2022, 43,24% pada tahun 2023, dan mencapai 39,39% pada tahun 2024. Penurunan tersebut menunjukkan bahwa proporsi aset perusahaan yang dibiayai oleh utang semakin kecil. Kondisi ini dipengaruhi oleh penurunan total hutang dari Rp4.658.969.167 pada tahun 2022 menjadi Rp4.248.705.236 pada tahun 2024, sementara total aset meningkat dari Rp10.508.699.292 menjadi Rp10.786.571.167. Dengan demikian, hasil DAR memperlihatkan bahwa ketergantungan perusahaan terhadap pendanaan berbasis utang mengalami penurunan selama periode 2021–2024.

Berdasarkan rasio aktivitas, *Total Assets Turnover* (TATO) menunjukkan tingkat perputaran seluruh aset perusahaan dalam menghasilkan penjualan. TATO sebesar 44,89% pada tahun 2021 meningkat menjadi 45,45% pada tahun 2022 dan 45,48% pada tahun 2023, kemudian menurun menjadi 44,28% pada tahun 2024. Peningkatan pada tahun 2022 dan 2023 menunjukkan adanya perbaikan dalam pemanfaatan aset untuk menghasilkan pendapatan. Namun, penurunan pada tahun 2024 menunjukkan bahwa peningkatan aset belum sepenuhnya diikuti oleh peningkatan penjualan yang sebanding. Total aset meningkat dari Rp9.763.400.525 pada tahun 2021 menjadi Rp10.786.571.167 pada tahun 2024, sedangkan penjualan pada tahun 2024 sebesar Rp4.776.107.792. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pemanfaatan keseluruhan aset masih perlu dioptimalkan.

Sementara itu, *Fixed Assets Turnover* (FATO) menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menggunakan aset tetap untuk menghasilkan pendapatan. FATO sebesar 47,22% pada tahun 2021 meningkat menjadi 47,73% pada tahun 2022, kemudian menurun menjadi 46,82% pada tahun 2023 dan 45,90% pada tahun 2024. Peningkatan pada tahun 2022 menunjukkan adanya perbaikan pemanfaatan aset tetap dalam menghasilkan pendapatan. Namun, penurunan selama 2023–2024 menunjukkan bahwa pertumbuhan penjualan belum mampu mengimbangi peningkatan nilai aset tetap. Nilai aset tetap meningkat dari Rp9.282.421.517 pada tahun 2021 menjadi

Rp10.406.585.843 pada tahun 2024, sementara penjualan pada tahun 2024 sebesar Rp4.776.107.792.

Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa rasio solvabilitas PT Sami Djaja Trans mengalami perbaikan, yang ditunjukkan oleh penurunan DER dari 86,36% pada tahun 2022 menjadi 64,99% pada tahun 2024 serta penurunan DAR dari 45,94% pada tahun 2021 menjadi 39,39% pada tahun 2024. Hal ini menunjukkan berkurangnya proporsi pendanaan perusahaan yang berasal dari utang dan meningkatnya kontribusi ekuitas. Sebaliknya, rasio aktivitas menunjukkan kondisi yang relatif stabil tetapi belum optimal, karena TATO dan FATO mengalami penurunan pada tahun 2024. Dengan demikian, hasil analisis menjadi dasar bagi mitra untuk mempertahankan pengelolaan struktur utang dan ekuitas sekaligus meningkatkan produktivitas aset, khususnya aset tetap yang menjadi komponen utama dalam kegiatan operasional perusahaan transportasi.

5 Kesimpulan

Berdasarkan hasil kegiatan PkM mengenai penilaian kinerja keuangan PT Sami Djaja Trans menggunakan analisis *common size* dan rasio keuangan yang meliputi rasio likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas selama periode 2021–2024, dapat disimpulkan bahwa kondisi keuangan perusahaan secara keseluruhan berada dalam kategori cukup baik, meskipun masih terdapat beberapa aspek yang perlu diperbaiki. Hasil analisis *common size* menunjukkan bahwa struktur keuangan perusahaan didominasi oleh aktiva tetap yang mencerminkan karakteristik usaha transportasi, sementara proporsi ekuitas meningkat dan proporsi kewajiban menurun sehingga menunjukkan kondisi permodalan yang semakin kuat. Meskipun profitabilitas mengalami penurunan pada tahun 2022 akibat tingginya biaya operasional, perusahaan mampu memperbaiki kinerjanya pada tahun 2023 dan 2024 yang ditunjukkan oleh peningkatan laba setelah pajak. Dari sisi likuiditas, *Current Ratio* dan *Cash Ratio* menunjukkan kondisi yang masih berfluktuasi dan berada di bawah standar industri jasa transportasi, sehingga kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan aset lancar dan kas masih perlu ditingkatkan. Sementara

itu, rasio profitabilitas menunjukkan bahwa perusahaan tetap mampu menghasilkan laba bersih setiap tahun meskipun mengalami fluktuasi, sedangkan rasio solvabilitas menunjukkan kondisi yang relatif baik karena total aset dan ekuitas masih mampu menopang kewajiban perusahaan. Pada rasio aktivitas, penggunaan aset dalam menghasilkan pendapatan masih tergolong kurang efektif sehingga diperlukan peningkatan produktivitas aset tetap maupun aset secara keseluruhan. Dengan demikian, secara keseluruhan kinerja keuangan PT Sami Djaja Trans selama periode 2021–2024 menunjukkan kecenderungan perbaikan, namun perusahaan perlu memberikan perhatian lebih pada penguatan likuiditas, efisiensi penggunaan aset, dan pengendalian biaya operasional agar kondisi keuangan menjadi lebih sehat, stabil, dan mendukung keberlanjutan operasional perusahaan.

6 Pengakuan

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dalam pelaksanaan kegiatan PkM ini, baik secara langsung maupun tidak langsung. Penghargaan khusus disampaikan kepada PT Sami Djaja Trans yang telah memberikan izin kegiatan pengabdian serta menyediakan data dan informasi yang diperlukan. Penulis juga menyampaikan apresiasi kepada Universitas Widya Kartika Surabaya, dosen pembimbing, serta pihak-pihak lain yang telah memberikan bantuan, arahan, dan motivasi sehingga Kegiatan pengabdian dan penyusunan artikel ini dapat diselesaikan dengan baik.

7 Referensi

- Bhagwat, R., & Sharma, M. K. (2007). Performance measurement of supply chain management: A balanced scorecard approach. *Computers & Industrial Engineering*, 53(1), 43–62. <https://doi.org/10.1016/j.cie.2007.04.001>
- Bin-Nashwan, S. A., Li, J. Z., Jiang, H., Bajary, A. R., & Ma'aji, M. M. (2025). Does AI adoption redefine financial reporting accuracy, auditing efficiency, and information asymmetry? An integrated model of TOE-TAM-RDT and big data governance. *Computers in Human*

- Behavior Reports, 17, 100572.
<https://doi.org/10.1016/j.chbr.2024.100572>
- Cao, S. S., Jiang, W., Lei, L. (Gillian), & Zhou, Q. (Clara). (2024a). Applied AI for finance and accounting: Alternative data and opportunities. *Pacific-Basin Finance Journal*, 84, 102307.
<https://doi.org/10.1016/j.pacfin.2024.102307>
- Cao, S. S., Jiang, W., Lei, L. (Gillian), & Zhou, Q. (Clara). (2024b). Applied AI for finance and accounting: Alternative data and opportunities. *Pacific-Basin Finance Journal*, 84, 102307.
<https://doi.org/10.1016/j.pacfin.2024.102307>
- Cornish, F., Breton, N., Moreno-Tabarez, U., Delgado, J., Rua, M., de-Graft Aikins, A., & Hodgetts, D. (2023). Participatory action research. *Nature Reviews Methods Primers*, 3(1), 34.
<https://doi.org/10.1038/s43586-023-00214-1>
- Dashkevich, N., Counsell, S., & Destefanis, G. (2024). Blockchain Financial Statements: Innovating Financial Reporting, Accounting, and Liquidity Management. *Future Internet*, 16(7), 244.
<https://doi.org/10.3390/fi16070244>
- Hamsyah, H., Latif, I. N., & Dewi, C. K. (2023). Cooperative Financial Performance Analysis of Liquidity, Solvency, Profitability, and Activity Ratios: (A Case Study of the Tirta Dharma PDAM Cooperative in Samarinda City based on Ministerial Regulation Number 06/Per/M.KUKM/V/2006). *Indonesian Journal of Sustainability Policy and Technology*, 1(1), 30–45.
<https://doi.org/10.61656/ijospat.v1i1.119>
- Jiang, L., Cao, X., Wang, Z., Zhan, Y., Zhang, J., & Chen, S. (2025). Promoting energy saving and emission reduction benefits in small and medium-sized enterprises supply chains through green finance—Evidence based on artificial intelligence intervention. *International Review of Financial Analysis*, 102, 104112.
<https://doi.org/10.1016/j.irfa.2025.104112>

- Kaufmann, C., & Kock, A. (2022). Does project management matter? The relationship between project management effort, complexity, and profitability. *International Journal of Project Management*, 40(6), 624–633. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2022.05.007>
- Lefebvre, V. (2023). The growth process of IPO firms. *Journal of Business Venturing Insights*, 19, e00377. <https://doi.org/10.1016/j.jbvi.2023.e00377>
- Rich, K. T., Roberts, B. L., Wall, J. M., & Zhang, J. X. (2021). Toward an understanding of year-over-year changes in municipal management discussion and analysis disclosures. *Advances in Accounting*, 54, 100548. <https://doi.org/10.1016/j.adiac.2021.100548>
- Robison, L. J., & Barry, P. J. (2021). Coordinated financial statements: What-is, what-if and how-much questions. *Agricultural Finance Review*, 82(1), 133–150. <https://doi.org/10.1108/AFR-01-2021-0011>
- Sihombing, R., Maffett, M. G., & Ilham, R. N. (2022). FINANCIAL RATIO ANALYSIS AND COMMON SIZE TO ASSESS FINANCIAL PERFORMANCE AT PT ASTRA AGRO LESTARI TBK AND ITS SUBSIDIARIES. *Journal of Accounting Research, Utility Finance and Digital Assets*, 1(2), 139–147. <https://doi.org/10.54443/jaruda.v1i2.24>
- Silifusti, I., & Siswanto, A. (2025). The role of fixed asset accounting in improving company operations at Ud Tiga Berlian. *Journal of Commerce, Management, and Tourism Studies*, 4(1), 46–57. <https://doi.org/10.58881/jcmts.v4i1.325>
- Sudaryanti, D., & Bastomi, M. (2025). Transformasi Pengelolaan Aset UMKM: Inovasi Menuju Kinerja Keuangan Berkelanjutan. *GUYUB: Journal of Community Engagement*, 6(3), 654–670. <https://doi.org/10.33650/guyub.v6i3.11412>
- Tian, S., & Yu, Y. (2017). Financial ratios and bankruptcy predictions: An international evidence. *International Review of Economics & Finance*, 51, 510–526. <https://doi.org/10.1016/j.iref.2017.07.025>

- Vuong, T. D. N., & Nguyen, L. T. (2022). The Key Strategies for Measuring Employee Performance in Companies: A Systematic Review. *Sustainability*, 14(21), 14017. <https://doi.org/10.3390/su142114017>
- Zysińska, M., & Menes, M. (2026). Diagnosis of the Economic Condition of International Road Freight Transport Companies in 2009–2024. *Sustainability*, 18(3), 1572. <https://doi.org/10.3390/su18031572>