

WORKSHEET: Jurnal Akuntansi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Dharmawangsa
ISSN (Print): 2808 - 8557 ISSN (Online): 2808 - 8573
Volume. 3 Nomor. 2, Mei 2024

PENGARUH LEVEREGE, LIKUIDITAS, DAN FIRM SIZE TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DAN LOGISTIK DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2018-2022

Desnita Maharani Simamora ^{1*}; Ilham Ramadhan Nasution ²⁾, Zuliana Zulkarnen ³⁾

- 1). Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Dharmawangsa
email: desnitamawarnis@gmail.com
- 2). Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Dharmawangsa
email: ilham.nst@dharmawangsa.ac.id
- 2). Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Dharmawangsa
email: zulianazulkarnen@dharmawangsa.ac.id

*Corresponding email: desnitamawarnis@gmail.com

Abstract

This research analyzes the financial performance of transportation and logistics companies on the Indonesia Stock Exchange (BEI) for the 2018-2022 period, especially using the Return on Assets (ROA) ratio. Data shows that this industry experienced significant performance fluctuations during the COVID-19 pandemic, which caused a drastic decline in ROA in 2020. This research method uses a quantitative approach with multiple linear regression analysis to assess the influence of the leverage variable (Debt to Asset Ratio/DAR), liquidity (Current Ratio/CR), and company size (Firm Size) on financial performance (ROA). The results of the descriptive analysis show that the variables leverage, liquidity and company size have a significant influence on ROA. The results of the F test state that the three independent variables simultaneously have a significant effect on financial performance. Partially, liquidity and company size have a significant positive effect on ROA, while leverage does not show a significant effect. This research provides important insights for company management in efforts to improve financial performance in the future

Keyword: Financial Performance, Return on Assets (ROA), Leverage, Liquidity, Company Size, Transportation and Logistics, Indonesian Stock Exchange (BEI).

PENDAHULUAN

Dalam masa globalisasi ini, terdapat berbagai macam organisasi yang dibentuk dan dibentuk sesuai dengan jenis dan kelebihannya. Salah satu jenis perusahaan yang terus mengalami peningkatan dalam pemanfaatan penggunaan layanannya adalah dunia transportasi dan logistik. Perusahaan pada bidang transportasi dan logistik ini muncul seiring meningkatnya akan kebutuhan barang dan jasa dalam mengurangi waktu dan pembiayaan. Mendirikan perusahaan transportasi dan logistik pada dasarnya adalah tentang menghasilkan uang dan memaksimalkan nilai layanannya. Namun dalam hal tersebut, ada masanya perusahaan mengalami penurunan kemampuan dalam menghasilkan keuntungan. Beberapa penyebab yang mungkin terjadi adalah adanya tingkat persaingan yang besar dan gangguan serta kondisi yang dapat mengganggu kegiatan perusahaan.

Dapat dilihat pada tahun 2020 terdapat wabah penyakit yang menular dan berbahaya membuat situasi dunia menjadi gempar yaitu virus COVID-19. Munculnya virus COVID-19 ini menyebabkan tekanan dan situasi buruk di segala aspek masyarakat yang salah satunya adalah perekonomian di Indonesia. Perekonomian Indonesia tahun 2020 menurut data Badan Pusat Statistik

WORKSHEET: Jurnal Akuntansi

Fakultas Ekonomid dan Bisnis Universitas Dharmawangsa
ISSN (Print): 2808 - 8557 ISSN (Online): 2808 - 8573
Volume. 3 Nomor. 2, Mei 2024

(BPS), mengalami penurunan pertumbuhan sebesar -2,07% dimana tahun sebelumnya mendapatkan angka sebesar 5,02%. Hal ini menyebabkan penurunan hampir seluruh kegiatan, khususnya ekspor dan impor barang dan jasa. Penurunannya masing-masing sebesar -7.70% dan -14.71%. (Putri, et al. 2021).

Dari fenomena tersebut menyebabkan perkembangan ekonomi di Indonesia menjadi lambat dan tidak stabil. Maka dari itu penting dilakukannya pemeriksaan secara berkala dalam mengatur dan mengolah aktiva serta kewajibannya secara maksimal dalam menjaga keberlangsungan hidup perusahaan. Dalam melihat kondisi aktiva dan kewajibannya, tiap perusahaan diharuskan menggunakan kinerja keuangan agar mempermudah mendapatkan informasi keuangan pada perusahaan.

Kinerja keuangan adalah suatu capaian perusahaan atau entitas dalam mengevaluasi penggunaan dana atau uang perusahaan untuk memenuhi segala kebutuhan pada perusahaan (Fahmi, 2018). Kinerja keuangan dapat dilihat pada pendapatan yang meningkat sehingga dapat mempengaruhi laba dari perusahaan (Hery, 2016). Maka dari itu, setiap perusahaan harus menggunakan kinerja keuangan dalam mengevaluasi aktivitas keuangan yang terjadi. Kinerja keuangan juga dapat membantu perusahaan dalam melihat kekuatan, kelemahan serta berkepentingan untuk mengambil keputusan keuangan perusahaan. Laporan keuangan, khususnya laporan laba rugi, neraca, perubahan ekuitas, arus kas, dan catatan atas laporan keuangan, memberikan informasi kepada bisnis mengenai kinerja keuangan mereka. Dengan pelaksanaan keuangan yang jelas, organisasi ini bisa dikatakan hebat dan menarik. Rasio Return On Assets (ROA) ditunjukkan dalam mengetahui berhasil atau tidaknya kinerja keuangan suatu organisasi dalam mendatangkan keuntungan.

Return on Asset (ROA) adalah alat dalam menguji kapasitas organisasi guna memanfaatkan sumber daya untuk menciptakan manfaat (Hery, 2016). Tujuan digunakannya ROA untuk dapat mengevaluasi peningkatan laba dari aktiva yang digunakan perusahaan dalam kegiatan operasionalnya. Pada umumnya juga para investor melihat keadaan keuangan suatu perusahaan melalui rasio ROA karena investor akan memberikan sejumlah pinjaman atau hutang tergantung pada keuntungan yang diraih perusahaan.

Nur Amalia (2021) meneliti tentang pengaruh ukuran perusahaan, leverage, dan struktur modal terhadap kinerja keuangan pada perusahaan otomotif di BEI. Konsekuensi dari kajian ini menyatakan bahwa standar dari pengaruh organisasi mempengaruhi eksekusi moneter. Sementara itu, desain modal mempengaruhi eksekusi moneter.

Selanjutnya Jumantari et al (2022) meneliti tentang pengaruh ukuran perusahaan, likuiditas, leverage dan struktur modal terhadap kinerja keuangan pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2020. Hasil dari penelitian ini adalah ukuran perusahaan dan likuiditas berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan. Sedangkan leverage dan struktur modal tidak merujuk pada kinerja keuangan.

Pada penelitian yang dilakukan Azzahra & Wibowo (2019) menghasilkan Firm Size (Ln Total Aset) berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan (ROA), Leverage Ratio (DAR) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap kinerja keuangan (ROA). Firm Size (Ln Total Aset) dan Leverage Ratio (DAR dan DER) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan (ROA) pada perusahaan pertambangan.

Gambaran kinerja keuangan yang akan diteliti dalam penelitian ini mengenai kemampuan dan pemanfaatan aset pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI untuk menghitung rasio Return On Asset (ROA) disajikan sebagai berikut:

WORKSHEET: Jurnal Akuntansi

Fakultas Ekonomid dan Bisnis Universitas Dharmawangsa
ISSN (Print): 2808 - 8557 ISSN (Online): 2808 - 8573
Volume. 3 Nomor. 2, Mei 2024

Tabel 1. ROA pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik Di BEI Periode 2018-2022

No.	Kode Emiten	2018	2019	2020	2021	2022
1.	AKSI	9.76%	1.46%	1.02%	8.78%	12.83%
2.	ASSA	3.50%	1.89%	1.24%	2.65%	0.05%
3.	BIRD	6.62%	4.25%	-2.25%	0.13%	5.28%
4.	BPTR	2.63%	1.51%	0.58%	1.40%	1.40%
5.	CMPP	-31.88%	-6.02%	-45.30%	-45.66%	-30.74%
6.	DEAL	1.17%	-0.06%	-17.95%	-16.68%	-8.18%
7.	IMJS	0.00%	0.18%	-0.47%	-0.33%	0.34%
8.	KJEN	0.93%	0.38%	-2.30%	-2.66%	-0.14%
9.	LRNA	-9.57%	-2.27%	-15.91%	-11.06%	-9.48%
10.	NELY	11.12%	9.92%	7.74%	9.30%	19.34%
11.	SAFE	-5.90%	2.58%	-5.46%	0.27%	3.79%
12.	SDMU	-8.50%	-16.63%	-24.43%	-5.76%	1.87%
13.	TMAS	1.23%	3.08%	1.36%	17.22%	32.10%
14.	TRUK	1.42%	0.96%	-10.73%	-6.42%	-6.02%
15.	WEHA	0.96%	1.68%	-14.01%	-4.15%	6.84%
Nilai rata - rata		-1,10%	0,19%	-8,46%	-3,53%	1,95%

Berdasarkan tabel 1 Return on Asset dalam organisasi transportasi dan logistik menghadapi varians secara terus-menerus. Dapat dilihat di tahun 2020 mengalami penurunan pada semua emiten dari tahun sebelumnya. Penurunan yang sangat drastis dialami oleh kode emiten CMPP, DEAL, LRNA, dan WEHA yaitu mencapai penurunan lebih dari 10%. Pandemi COVID 19 yang mengakibatkan terhentinya seluruh operasional perusahaan menjadi salah satu faktor penyebab turunnya nilai ROA pada tahun 2020. Dari fakta yang kita ketahui, COVID 19 ini sudah ada pada awal bulan Desember 2019 di negara China (Yasmin, 2020) sehingga berimbas pada pendapatan di tahun 2020. Oleh karena itu, masyarakat pengguna jasa transportasi dan logistik kehilangan kemampuan melakukan aktivitas di luar rumah dan berkomunikasi secara lugas dengan orang lain.

Namun pada tahun 2021 nilai ROA pada tiap emiten mulai mengalami peningkatan. Salah satu perusahaan yang mengalami peningkatan yang paling tinggi adalah kode emiten AKSI, TMAS, dan WEHA yang masing-masing nilai sebesar 8.78%, 17.22%, -4.15%. Peningkatan di tahun 2021 ini sebagian besar dialami pada perusahaan logistik karena masyarakat mulai beralih berbelanja di e-commerce dan memanfaatkan jasa pengiriman barang sehingga jasa pengiriman logistik dapat dikatakan berjalan lancar di tengah-tengah pandemi. Selanjutnya pada tahun 2022 perusahaan mulai beroperasi dengan baik. Namun nilai ROA pada tiap perusahaan masih tidak stabil seiring menutupi kekurangan aktiva pada saat pandemi. Dan ketidakstabilan juga terjadi pada tahun 2019, dimana nilai ROA pada perusahaan mengalami penurunan dan peningkatan pada tahun sebelumnya yaitu tahun 2018.

Dari data ROA di tahun 2018-2022 dapat disimpulkan bahwa pada perusahaan transportasi dan logistik mengalami masalah dalam kinerja keuangannya karena terjadi nilai ROA yang naik dan turun atau fluktuasi setiap tahunnya pada tiap perusahaan.

WORKSHEET: Jurnal Akuntansi

Fakultas Ekonomid dan Bisnis Universitas Dharmawangsa
ISSN (Print): 2808 - 8557 ISSN (Online): 2808 - 8573
Volume. 3 Nomor. 2, Mei 2024

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian dengan pendekatan kaulitatif yang dilakukan di Bursa efek Indonesia dengan mengumpulkan data-data yang diperlukan dari IDX untuk periode pengambilan data laporan keuangan 2018-2022. Objek dalam penelitian ini adalah Perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Penelitian ini akan menetapkan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa efek Indonesia yang berjumlah 37 perusahaan. Kriteria yang digunakan dalam pengambilan sampel menyangkut pada penyajian laporan keuangan secara lengkap pada tahun 2018-2022 sebanyak, perusahaan yang mengalami fluktuasi, dan disajikan dalam bentuk rupiah sehingga menghasilkan sampel sebanyak 15 sampel. Sumber data yang digunakan berupa laporan keuangan perusahaan transportasi dan logisitk di Bursa Efek Indonesia tahun 2028-2022.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

1. Analisis Deskriptif

Pengujian terukur yang jelas dilakukan untuk menunjukkan gambaran atau gambaran informasi mengenai basis, terbesar, rata-rata (normal), dan standar deviasi terbalik dari masing-masing variabel eksplorasi, yaitu DAR, CR, SIZE, dan ROA. Berikut adalah tabel statistik deskriptif:

Tabel 2 Analisis Deskriptif
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Debto to Asset Ratio	61	7.29	129.71	57.3479	33.93098
Current Ratio	61	8.40	279.57	94.6234	65.88210
Firm Size	61	24.94	30.92	27.2029	1.71073
Return On Asset	61	-17.95	12.83	-1.3610	6.71705
Valid N (listwise)	61				

Melalui hasil perhitungan Tabel 2 selama tahun 2018-2022 variabel leverage (DAR) memiliki nilai minimum 7,29, maksimum 129,71, dan rata-rata (mean) sebesar 57,3479. Variabel likuiditas (CR) memiliki nilai minimum 8,40, maksimum 279,57, dan rata-rata (mean) sebesar 94,6234. Variabel ukurann perusahaan (firm size) memiliki nilai minimum 24,94, maksimum 30,92, dan rata-rata (mean) sebesar 57,3479 selama tahun 2018-2022. Untuk variabel dependen kinerja keuangan (ROA) nilai minimum -17,95, maksimum 12,83, dan lazimnya (mean) bernilai -1,3610.

2. UJI ASUMSI KLASIK

A. Normality Test

Uji One-Sample Kolmogorov-Smirnov merupakan uji normalitas yang digunakan dalam penelitian ini. Dalam bentuk tabel disajikan hasil uji normalitas sebagai berikut:

Tabel 3. Hasil Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

	Unstandardized Residual
N	61

Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	6.06205175
Most Extreme Differences	Absolute	.094
	Positive	.053
	Negative	-.094
Test Statistic		.094
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d

Sumber: Output SPSS Statistik 29 (data diolah)

Hasil uji normalitas Kolmogrov-Smirnov seperti terlihat pada tabel 4.3 di atas menunjukkan bahwa penelitian memenuhi asumsi normalitas dengan nilai signifikan lebih dari 0,05, hal ini dibuktikan dengan nilai signifikansi pada penelitian ini sebesar 0,200.

B. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dapat dilihat dari nilai Tolerance dan nilai VIF. Berikut adalah hasil uji multikolinearitas dari data penelitian:

Tabel 4. Hasil Uji Multikolinearitas Coefficients^a

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
1 Debt to Asset Ratio	.570	1.753
Current Ratio	.586	1.705
Firm Size	.964	1.038

Menurut tabel 4. maka nilai VIF dari setiap variabel yang dipertimbangkan akan terlihat sebagai berikut:

- Resistensi insentif variabel Kewajiban Proporsi Sumber Daya sebesar $0.570 > 0.10$ dan nilai VIF sebesar $1.753 < 10$ sehingga Kewajiban Sumber Daya Variabel proporsi dinyatakan tidak mempunyai multikolinearitas.
- Resiliensi insentif pada variabel Ongoing Proportion sebesar $0,586 > 0,10$ dan nilai VIF sebesar $1,705 < 10$ sehingga variabel Ongoing Proportion dinyatakan tidak terjadi multikolinearitas.
- Resistensi terhadap insentif variabel Ukuran Perusahaan sebesar $0,964 > 0,10$ dan nilai VIF sebesar $1,038 < 10$ sehingga variabel Ukuran Perusahaan dinyatakan tidak terdapat multikolinearitas.

C. Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas yang digunakan dalam penelitian adalah dengan tabel uji Glejser.

Tabel 5 Hasil Uji Heteroskedastisitas: Uji Glejser Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta	t		Tolerance	VIF
(Constant)	15.138	7.297		2.075	.043		

Debt to Asset Ratio	-.001	.018	-.014	-.081	.935	.570	1.753
Current Ratio	-.001	.009	-.017	-.101	.920	.586	1.705
Firm Size	-.369	.269	-.182	-1.373	.175	.964	1.037

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa tidak ada variabel independen yang mengalami gejala heteroskedastisitas atau variabel independen $> 0,05$. Dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Debt to Asset Ratio nilai signifikansinya $0,935 > 0,05$
2. Current Ratio nilai signifikansinya $0,920 > 0,05$
3. Firm Size nilai signifikansinya $0,175 > 0,05$

D. Uji Aurokorelasi

Uji Autokorelasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan uji Durbin Witson. Berikut adalah hasil dari uji autokorelasi dengan metode Durbin Witson:

Tabel 6 Hasil Uji Autokorelasi: Durbin Witson (DW)
Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.431 ^a	.186	.143	6.21951	1.810

a. Predictors: (Constant), Firm Size, Current Ratio, Debt to Asset Ratio

b. Dependent Variable: Return On Asset

Sumber: Output SPSS Statistik 29 (data diolah)

Hasil uji Durbin Watson sebesar 1,810 seperti terlihat pada tabel 4.6. Selain itu, nilai DW dapat diukur hingga nilai tingkat aturan Durbin-Watson sebesar 5% ($\alpha = 5\%$) dan kontras dengan contoh 61 dan 3 faktor bebas. Dari Durbin Watson (DW), nilai dL sebesar 1,4847 dan nilai dU sebesar 1,6904. Maka uraian yang dapat dihasilkan dari kriteria diambil dalam membuktikan tidak terdapat adanya autokorelasi yaitu : $dU < DW < 4 - dU$; $1,6904 < 1,810 < 4 - 1,6904$; $1,6904 < 1,810 < 2,3096$. Dapat disimpulkan bahwa hasil diatas menunjukkan model regresi yang tidak mengalami autokorelasi atau bebas dari autokorelasi.

E. Uji Regresi Linier Berganda

Motivasi dibalik berbagai pengujian straight relapse adalah untuk mengetahui bagaimana faktor bebas (X1, X2, X3) dan variabel dependen (Y) berhubungan dan berdampak satu sama lain. Tabel uji regresi linier berganda dapat dilihat di bawah ini.:

Tabel 7 Hasil Uji Regresi Linier Berganda
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-39.494	12.985		-3.042	.004

Debt to Asset Ratio	.042	.031	.212	1.342	.185
Current Ratio	.040	.016	.390	2.497	.015
Firm Size	1.175	.478	.299	2.457	.017

Menurut tabel diatas yang diperoleh menyatakan bahwa nilai konstanta (α) sebesar -39,494 dan pada Debt to Asset Ratio (β) sebesar 0,042, sementara Current Ratio (β) sebesar 0,040 serta untuk Firm Size (β) sebesar 1,175. Sehingga dapat diperoleh persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1X_1 + \beta_2X_2 + \beta_3X_3 + \varepsilon$$

$$ROA = -39,494 + 0,042 + 0,040 + 1,175 + \varepsilon$$

Dari persamaan regresi diatas dapat diuraikan sebagai berikut:

- a) Nilai konstanta (α) kinerja keuangan (ROA) sebesar -39,494 dengan tanda negatif menyatakan bahwa apabila variabel leverage (DAR), likuiditas (CR), dan firm size (SIZE) dianggap 0 maka nilai kinerja keuangan (ROA) adalah -39,494.
- b) Nilai koefisien regresi variabel leverage (DAR) sebesar 0,042 menyatakan bahwa variabel leverage (DAR) naik sebesar 1% dengan asumsi variabel independen yang lainnya tetap. Maka akan diikuti kinerja keuangan (ROA) sebesar 0,042.
- c) Nilai koefisien relaps variabel likuiditas (CR) bernilai positif sebesar 0,040, menunjukkan bahwa variabel likuiditas (CR) meningkat sebesar 1% dengan asumsi faktor bebas lainnya tetap stabil. Kinerja keuangan (ROA) sebesar 0,040 akan terjadi berikutnya.
- d) Nilai koefisien relaps variabel ukuran perusahaan (SIZE) bertanda positif sebesar 1,175 menyatakan bahwa variabel firm size (SIZE) naik sebesar 1% dengan asumsi variabel independen yang lainnya tetap. Maka akan diikuti kinerja keuangan (ROA) sebesar 1,175.

F. Koefisien Determinasi (R²)

Alat statistik yang disebut Koefisien Determinasi menunjukkan seberapa besar variasi variabel terikat yang dapat dijelaskan oleh variabel bebas dalam model regresi. Berikutnya adalah konsekuensi dari koefisien jaminan (R²) yang diolah melalui SPSS versi 29.

Tabel 8 Hasil Koefisien Determinasi Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.431 ^a	.186	.143	6.21953

a. Predictors: (Constant), Firm Size, Current Ratio, Debt to Asset Ratio

R-squared memiliki jangkauan nilai antara 0 sampai 1, dimana nilai yang lebih tinggi menunjukkan bahwa model relaps lebih baik dalam memahami variasi informasi. Nilai R-Square sebesar 0,186 menunjukkan bahwa kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik merupakan variabel dependen dengan nilai sebesar 18,6% seperti terlihat pada tabel di atas yang dipengaruhi leverage, likuiditas, dan firm size sebagai variabel independennya. Untuk hasil sisanya adalah 81,4% (100% - 18,6%).

2. UJI HIPOTESIS VARIABEL PENELITIAN

A. Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Hasil uji F dapat disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 9 Hasil Uji Simultan ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	502.231	3	167.410	4.328	.008 ^b
	Residual	2204.894	57	38.682		
	Total	2707.125	60			

Berdasarkan tabel 9 di atas terlihat bahwa nilai F jaminan sebesar 4,328 dengan nilai F tabel sebesar 2,77 sehingga nilai F jaminan lebih besar dibandingkan dengan F tabel ($4,328 > 2,77$). Selain itu, melihat hasil estimasi di atas menunjukkan bahwa $\text{sig.} = 0,008 \pm 0,05$, maka teori H4 diakui karena diasumsikan bahwa ukuran organisasi (SIZE), likuiditas (CR), dan pengaruh (DAR) semuanya secara signifikan mempengaruhi eksekusi moneter (ROA).

B. Uji Signifikansi Parsial (Uji T)

Dengan dilakukannya uji T dapat membantu peneliti dalam memberikan informasi mengenai pengaruh dari masing-masing variabel independen leverage (DAR), likuiditas (CR), dan Firm Size (SIZE) terhadap variabel dependen kinerja keuangan (ROA). Hasil dari uji t dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 10 Hasil Uji Parsial Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-39.494	12.985		-3.042	.004
	Debt to Asset Ratio	.042	.031	.212	1.342	.185
	Current Ratio	.040	.016	.390	2.497	.015
	Firm Size	1.175	.478	.299	2.457	.017

Berikut uraian hasil pengujian hipotesis variabel terikat (Y) terhadap variabel bebas (X1, X2, X3)::

- Variabel leverage dalam rasio DAR (X1) terhadap ROA (Y). Nilai signifikansi DAR $0,185 > 0,05$ dan $t_{hitung} < t_{tabel} = 1,342 < 2,002$. Sangat mungkin diasumsikan bahwa variabel X1 tidak berpengaruh terhadap faktor Y dalam tinjauan ini dan efek samping dari uji t (setengah jalan) tidak mendukung spekulasi H1.
- Variabel likuiditas dalam rasio CR (X2) terhadap ROA (Y). Nilai signifikansi CR $0,015 < 0,05$ dan $t_{hitung} > t_{tabel} = 2,497 > 2,002$. Dapat disimpulkan bahwa variabel X2 memiliki pengaruh terhadap variabel Y dalam penelitian ini dan hasil uji t (parsial) berarti mendukung hipotesis H2.

3. Variabel firm size dalam perhitungan SIZE (X3) terhadap ROA (Y) . Nilai signifikansi SIZE $0,017 < 0,05$ dan thitung $> t_{tabel} = 2,457 > 2,002$. Dapat disimpulkan bahwa variabel X3 memiliki pengaruh terhadap variabel Y dalam penelitian ini dan hasil uji t (parsial) berarti mendukung hipotesis H3.

Pembahasan

Melalui hasil uji yang sudah dipaparkan sebelumnya, maka selanjutnya akan dijelaskan secara terperinci mengenai pengaruh pada variabel independen meliputi leverage (DAR), likuiditas (CR), dan Firm Size (SIZE) terhadap variabel dependen dari kinerja keuangan (ROA).

Berikut ini adalah penjelasan dari masing-masing variabel terkait pada penelitian ini.

1. Pengaruh Leverage Secara Parsial Terhadap Kinerja Keuangan

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan pada pengujian hipotesis secara parsial nilai signifikansi sebesar $0,185 > 0,05$ dan thitung $< t_{tabel} = 1,342 < 2,002$. Hal ini menunjukkan bahwa Leverage secara parsial tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022. Dari hal tersebut hipotesis 1 ditolak. Temuan penelitian ini menunjukkan nilai leverage positif, namun tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan. Berbeda dengan konsekuensi pemeriksaan yang diarahkan Arumningsih (2018) yang menyimpulkan bahwa kinerja keuangan perusahaan perbankan yang terdaftar di BEI antara tahun 2013 hingga 2017 dipengaruhi secara signifikan dan positif oleh leverage.

2. Pengaruh Likuiditas Secara Parsial Terhadap Kinerja Keuangan

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan pada pengujian hipotesis secara parsial nilai signifikansi sebesar $0,015 < 0,05$ dan thitung $> t_{tabel} = 2,497 > 2,002$. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja keuangan pelaku usaha transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018 hingga 2022 sebagian besar dipengaruhi oleh likuiditas. Oleh karena itu hipotesis 2 diterima. Dari hasil penelitian tersebut diperoleh nilai likuiditas yang positif dan mempunyai pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan. Dalam hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Lestari & Sapari (2021) yang menyatakan likuiditas berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan namun nilai yang diperoleh likuiditas negatif pada perusahaan food and beverage yang sudah terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2015-2019.

3. Pengaruh Firm Size Secara Parsial Terhadap Kinerja Keuangan

Mengingat hasil eksperimen yang diperoleh dalam uji hipotesis fragmentaris, nilai signifikansinya adalah $0,017 < 0,05$ dan thitung $> t_{tabel} = 2,457 > 2,002$. Hal ini menunjukkan bahwa ukuran organisasi cukup berpengaruh terhadap kinerja asosiasi transportasi dan kegiatan yang difasilitasi di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022. Hasilnya, hipotesis 3 disetujui. Dari hasil eksplorasi tersebut diperoleh penilaian ukuran perusahaan yang positif dan berdampak pada eksekusi moneter. Dalam hal ini sesuai dengan pemeriksaan yang dipimpin oleh Mayranti & Nurhayati (2023) yang menyimpulkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub manufaktur. Pada tahun 2020 dan 2021, sektor Jerman dan tekstil akan tercatat di BEI.

4. Pengaruh Leverage, Likuiditas, Dan Firm Size Secara Simultan Terhadap Kinerja Keuangan

Mengingat pengujian yang dilakukan dalam pengujian bersamaan (F), semua faktor bebas termasuk pengaruh, likuiditas dan ukuran perusahaan semuanya berdampak pada variabel dependen eksekusi moneter sehingga dapat dianggap penting pada saat yang sama. Dalam tinjauan ini, uji F standar digunakan untuk menentukan tingkat H_a dan menganalisis tingkat kepentingan 0,05%.

KESIMPULAN

Melalui konsekuensi pengujian dan pembahasan spekulasi dampak pengaruh (X1) terhadap eksekusi moneter (Y) pada uji kepentingan fraksional (uji T), diperoleh hasil yang mempengaruhi variabel Y secara signifikan dengan nilai kepentingan $0,185 > 0,05$ jadi teori 1 ditolak. Hal ini mungkin menunjukkan bahwa bisnis dapat meningkatkan kinerja keuangannya tanpa menimbulkan biaya atau menimbulkan utang dari pihak ketiga. Pengujian hipotesis pengaruh likuiditas (X2) terhadap kinerja keuangan (Y) pada uji signifikansi parsial (uji T) mendapatkan hasil yang berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan (Y) dengan nilai signifikansi $0,015 < 0,05$ sehingga hipotesis 2 diterima. Hal ini dapat disimpulkan bahwa likuiditas mempunyai kewajiban penting dalam meningkatkan kinerja keuangan. Pengaruh Firm size (X3) terhadap kinerja keuangan (Y) pada uji signifikansi parsial (uji T) menunjukkan hasil yang berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan (Y) dengan nilai signifikansi $0,017 < 0,05$ sehingga hipotesis 3 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa besar atau kecilnya perusahaan pada penelitian ini berperan penting dalam meningkatkan kinerja keuangan. Berdasarkan uji hipotesis secara simultan (uji F) menghasilkan setiap variabel independen meliputi X1, X2, dan X3 berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen Y dengan kriteria nilai signifikansi $< 0,05$ menghasilkan $0,008 < 0,05$

REFERENSI

- Amalia, A. N., & Khuzaini, K. (2021). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Leverage Dan Struktur Modal Terhadap Kinerja Keuangan. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen (Jirm)*, 10(5).
- Azzahra, A. S., & Wibowo, N. (2019). Pengaruh firm size dan leverage ratio terhadap kinerja keuangan pada perusahaan pertambangan. *Jurnal Wira Ekonomi Mikroskil*, 9(1), 13-20.
- Fahmi, Irham. (2018). Pengantar Manajemen Keuangan. Bandung: Alfabeta.
- Hery. (2016). Mengenal dan Memahami Dasar-Dasar Laporan Keuangan. Jakarta: Grasindo.
- Hery. (2016). Akuntansi Dasar. Jakarta: PT. Grasindo.
- Jumantari, I. G. P. A. (2022). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Likuiditas, Leverage Dan Struktur Modal Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2020 (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR).
- Putri, D. P., & et al. (2021). Pengaruh COVID-19 Terhadap Kegiatan EksporImpor di Indonesia. *Dinamika Bahari Vol. 2* (2).