

**PENGARUH BIAYA OPERASIONAL TERHADAP LABA
BERSIH PADA PERUSAHAAN JASA SEKTOR
TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI
BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017-2021**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar sarjana



Disusun Oleh :

Marcelino Febriansyah

219.057.20202.0928

**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI BISNIS
SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI TABALONG
2023**

SKRIPSI

PENGARUH BIAYA OPERASIONAL TERHADAP LABA BERSIH PADA PERUSAHAAN JASA SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2017-2021

- A. Nama Mahasiswa : Marcelino Febriansyah
NIM : 219057202020928
Program Studi : Administrasi Bisnis
- B. Disetujui Oleh
- Ketua Komisi Penguji : Drs. H. kiswanul Arifin, M.Si. (.....)
NIK. 005 057 002
- Penguji I : Drs. H. Jauhar Arifin, Drs., M.M. (.....)
NIK. 005 057 022
- Penguji II : Saroyo, S.Hut., M.M. (.....)
NIK. 005 057 051
- C. Dinyatakan LULUS / TIDAK LULUS dalam mempertahankan ujian skripsi pada
Strata satu (S-1) pada tanggal.....

Mengetahui,
Ketua STIA Tabalong

Tanjung, 27 Agustus 2023
Ketua Prodi Administrasi Bisnis

Drs. Ahmat Harahap, M.A.P.
NIK. 005 057 003

Shinta Avriayanti, S.E., M. A.B
NIK. 005 057 058

LEMBAR PERSETUJUAN

**PENGARUH BIAYA OPERASIONAL TERHADAP LABA
BERSIH PADA PERUSAHAAN JASA SEKTOR
TRANSPORTASI DAN LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BEI
PERIODE 2017-2021**

Oleh:

Marcelino Febriansyah

NIM : 219057202020928

Tanjung, 27 Agustus 2023

Dr. Jauhar Arifin, Drs., M.M.,

NIK. 005 057 022

PEMBIMBING

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Marcelino Febriansyah

NIM : 219057202020928

Program Studi : Administrasi Bisnis

Judul : Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih Pada
Perusahaan Jasa Sektor Transportasi dan Logistik Yang
Terdaftar di BEI Periode 2017-2021

Menyatakan dengan sebenar-benarnya sepanjang sepengetahuan saya, didalam naskah skripsi tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata didalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Tanjung, 15 Agustus 2023

Marcelino Febriansyah

NIM. 219057202020928

ABSTRAK

Marcelino Febriansyah, NIM 219.057.20202.0928, Program strata 1 Ilmu Administrasi Bisnis Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Tabalong, 2023. Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih Pada Perusahaan Jasa Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Periode 2017-2021. Dosen Pembimbing Dr. Jauhar Arifin, Drs., M.M.

Tujuan dilaksanakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik, dan bagaimana hubungan antara indikator-indikator terhadap variabelnya.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode dokumentasi, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mengumpulkan data sekunder yang berupa laporan keuangan perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2017-2021.

Hasil dari penelitian ini adalah Biaya Operasional berpengaruh terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021. Besarnya pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021 adalah sebesar 65,4% dan sisanya 34,6% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti.

Kata kunci : Biaya Operasional, Laba Bersih, BEI (Bursa Efek Indonesia)

Kata Pengantar

Puji dan syukur saya sampaikan kepada Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat serta karunia-Nya, sehingga saya dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pendidikan strata satu, pada program studi ilmu administrasi bisnis di universitas STIA Tabalong.

Penulisan Skripsi ini dapat disusun berkat bimbingan dan petunjuk dari beberapa pihak. Saya mengucapkan banyak terimakasih kepada :

1. Bapak Drs. Ahmat Harahap, M.A.P. selaku ketua STIA Tabalong
2. Ibu Shinta Avriyanti, S.E., M.AB., selaku ketua program studi administrasi bisnis.
3. Ibu Indriati Sumarni, SE, MM., selaku dosen pembimbing selama masa perkuliahan yang telah membantu saya selama masa perkuliahan berlangsung.
4. Bapak Dr. Jauhar Arifin, Drs., M.M., selaku dosen pembimbing skripsi yang telah memberikan arahan serta masukan sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan.
5. Bapak dan Ibu Dosen yang telah berjasa memberikan ilmu dan mendidik saya selama masa perkuliahan.
6. Teman-teman serta pihak-pihak yang membantu dan memberikan dukungan dan saran dalam menyelesaikan skripsi ini sehingga dapat terselesaikan.

Saya sadar bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan masih perlu adanya perbaikan. Untuk itu saya menerima adanya kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi saya.

Tanjung, 09 Juli 2023

Marcelino Febriansyah
NIM. 219057202020928

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iv
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN :	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA :	
A. Hasil Penelitian Terdahulu	7
B. Kerangka Teoritik	10
C. Kerangka Konsep Penelitian	30
BAB III METODE PENELITIAN :	
A. Variabel Penelitian	33
B. Populasi dan Sampel Penelitian.....	33
C. Teknik Pengumpulan Data.....	35
D. Metode Analisis.....	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN :	
A. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	38
B. Hasil Penelitian	45
C. Pembahasan	53
BAB V PENUTUP :	
A. Kesimpulan.....	56
B. Saran.....	56
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Data Biaya Operasional dan Laba Bersih	3
Tabel 2.1. Rumus Biaya Operasional	21
Tabel 2.2. Rumus Laba Bersih.....	23
Tabel 3.1. Sampel.....	35
Tabel 4.1 Hasil Uji Goodness of Fit Overall Model.....	46
Tabel 4.2 Hasil Measurement Model Pada Variabel Biaya Operasional ..	49
Tabel 4.3 Hasil Measurement Model Pada Variabel Laba Bersih.....	50
Tabel 4.4 Hasil Pengujian Hipotesis Pada Struktural Model	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Konseptual.....	32
Gambar 4.1 Pengujian Struktural Model	52

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perusahaan adalah suatu lembaga atau instansi yang salah satu kegiatannya bergerak dalam bidang perekonomian dan merupakan satu kesatuan teknis ekonomi tempat terjadinya proses produksi dan pemberian jasa (Ridwan, 2010). Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik adalah sebuah perusahaan yang menyediakan jasa transportasi suatu barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lainnya dan dapat melalui darat, laut atau bahkan udara. Indonesia merupakan negara yang memiliki sumberdaya alam yang melimpah dan memiliki populasi penduduk yang lumayan banyak sehingga media transportasi di Indonesia sangat penting kehadirannya, bahkan penerbangan di Indonesia bisa mencapai sekitar 3.500 pesawat yang terbang dan mendarat setiap harinya, dan apabila dihitung per tahun maka ada sekitar 1,2 juta penerbangan. Belum lagi transportasi lainnya seperti motor, mobil, kereta, bus dan masih banyak lagi.

Setiap perusahaan-perusahaan yang ada memiliki berbagai tujuan yang berbeda. Tujuan dari perusahaan yaitu meningkatkan keuntungan, meningkatkan kinerja para karyawan, meningkatkan kepuasan karyawan saat bekerja, dan tujuan perusahaan yang paling utama adalah bagaimana perusahaan menghasilkan laba sebesar besarnya. Agar memperoleh laba sesuai dengan yang perusahaan inginkan, perusahaan harus mampu menyusun perencanaan laba yang baik. Hal tersebut akan ditentukan pada kemampuan sebuah perusahaan untuk dapat memprediksi kondisi usahanya

di masa depan yang penuh dengan ketidakpastian, serta memprediksi kemungkinan faktor-faktor apa saja yang dapat mempengaruhi laba.

Menurut Kasmir (2012:45) Laba Bersih merupakan besar harta yang masuk yang berupa pendapatan dan keuntungan melebihi harta yang keluar yang berupa beban dan kerugian suatu perusahaan. Laba bersih merupakan cerminan bagi perusahaan karena semakin meningkatnya laba bersih suatu perusahaan maka hal itu dapat mencerminkan suatu keberhasilan suatu perusahaan. Oleh karena, perusahaan harus selalu memperhatikan laba bersihnya agar selalu stabil dan terus mengalami peningkatan. Apabila terjadi kerugian maka hal ini dapat mencerminkan bahwa perusahaan tersebut telah mengalami kegagalan. Oleh karena itu, sebuah perusahaan wajib untuk mengetahui bagaimana kondisi usahanya, salah satunya yaitu mengetahui bagaimana kondisi dari biaya operasionalnya.

Menurut Karyawati (2013:47) biaya operasional merupakan pengeluaran atau pemakaian asset sehubungan dengan aktivitas atau kegiatan perusahaan. Biaya operasional memiliki peranan yang cukup penting dalam keberhasilan sebuah perusahaan agar dapat mencapai tujuannya. Karena dalam perusahaan sektor transportasi dan logistik, jasa yang diberikan kepada konsumen dapat melalui berbagai macam aktivitas yang saling menunjang. Tanpa adanya aktivitas operasional yang terorganisir maka jasa yang diberikan kepada konsumen tidak akan memiliki manfaat terhadap perusahaan yang dapat berakibat merugikan perusahaan.

Alasan penulis memilih perusahaan sektor transportasi dan logistik dikarenakan perusahaan di sektor ini membutuhkan sarana-sarana transportasi yang lumayan banyak dan tentu saja dengan harga yang tidak

murah, ditambah dengan biaya operasionalnya yang tentunya tidak sedikit pula.

Sebagai data awal peneliti menyajikan data dari biaya operasional dan laba bersih dari beberapa perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Tabel 1.1

Biaya Operasional dan Laba Bersih

No	Nama Perusahaan	Kode Perusahaan	tahun	Biaya Operasional	Laba Bersih
1	PT Garuda Indonesia (persero) Tbk	GIAA	2017	Rp 25.288.081.324,00	-Rp 216.582.420,00
			2018	Rp 4.339.319.674,00	-Rp 231.156.010,00
			2019	Rp 4.409.191.269,00	Rp 6.986.140,00
			2020	Rp 3.243.932.668,00	-Rp 2.443.042.762,00
			2021	Rp 2.596.505.752,00	-Rp 4.159.342.510,00
2	PT Sidomulyo Selaras Tbk	SDMU	2017	Rp 122.802.422.129,00	-Rp 37.494.784.260,00
			2018	Rp 119.046.178.455,00	-Rp 26.357.167.720,00
			2019	Rp 143.969.062.974,00	-Rp 36.289.342.810,00
			2020	Rp 130.435.643.929,00	-Rp 42.444.652.990,00
			2021	Rp 90.603.883.788,00	-Rp 9.430.957.578,00
3	PT Exspress Transindo Utama Tbk	TAXI	2017	Rp 529.870.769.000,00	-Rp 491.378.640.000,00
			2018	Rp 466.655.289.000,00	-Rp 836.372.874.000,00
			2019	Rp 324.487.067.000,00	-Rp 275.504.960.000,00
			2020	Rp 104.103.681.000,00	-Rp 53.126.970.000,00
			2021	Rp 32.332.364.000,00	Rp 188.639.148.000,00
4	PT Adi Sarana Armada Tbk	ASSA	2017	Rp 1.382.489.611.664,00	Rp 103.198.205.260,00
			2018	Rp 1.505.270.312.452,00	Rp 143.508.652.750,00
			2019	Rp 1.982.907.775.316,00	Rp 110.402.454.050,00
			2020	Rp 2.722.767.415.812,00	Rp 87.147.720.190,00
			2021	Rp 4.622.796.230.925,00	Rp 142.627.862.500,00
5	PT Indomobil Multi Jasa Tbk	IMJS	2017	Rp 2.159.338.223.291,00	Rp 194.084.812.200,00
			2018	Rp 2.432.647.696.548,00	Rp 158.575.858.670,00
			2019	Rp 2.910.390.891.879,00	Rp 76.553.967.200,00
			2020	Rp 3.180.912.814.761,00	-Rp 61.054.802.700,00
			2021	Rp 3.533.850.051.146,00	-Rp 6.130.723.987,00
6	PT Jaya Trishindo	HELI	2017	Rp 124.670.815.183,00	Rp 9.053.281.600,00
			2018	Rp 241.908.496.709,00	Rp 14.575.056.960,00
			2019	Rp 279.122.491.061,00	Rp 22.044.839.280,00
			2020	Rp 123.622.499.842,00	Rp 6.566.863.680,00
			2021	Rp 49.892.315.785,00	Rp 3.428.968.060,00

Berdasarkan table 1.1 diatas dapat dilihat bahwa ada beberapa perusahaan yang menunjukkan adanya peningkatan biaya operasional mulai dari tahun 2017-2021, akan tetapi ada beberapa perusahaan yang justru mengalami peningkatan pada laba bersih yang didapatnya. Hal ini dapat dilihat pada perusahaan PT Adi Sarana Armada Tbk yang dimana saat biaya operasional meningkat hal ini juga diikuti oleh peningkatan pada laba bersih, hal ini tidak sesuai dengan teori yang dimana, menurut Jopie Jusuf (2008) apabila perusahaan dapat menekan biaya operasional maka perusahaan tersebut dapat meningkatkan laba bersihnya, demikian pula sebaliknya jika sebuah perusahaan melakukan pemborosan terhadap biaya operasionalnya maka akan berakibat menurunnya laba bersih.

Berdasarkan dalam penelitian (Yelsha Dwi Pasca, 2019) menunjukkan bahwa biaya operasional berpengaruh negatif signifikan terhadap laba bersih pada perusahaan jasa sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2013-2017, yang dimana ketika biaya operasional meningkat maka laba bersih pun akan mengalami penurunan.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul : **“Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih Pada Perusahaan Jasa Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat diberitahukan rumusan masalah yaitu, sebagai berikut :

1. Apakah Biaya Operasional berpengaruh terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021 ?
2. Berapa besar pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021 ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diberitahukan maka tujuan penelitian adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021
2. Untuk mengetahui besar pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021

D. Manfaat Penelitian

1. Aspek teoritis.

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memiliki manfaat untuk menambah ilmu mengenai pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih pada perusahaan jasa sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, serta diharapkan dapat dijadikan sebagai sarana untuk mengembangkan ilmu pendidikan di Indonesia

2. Aspek praktis.

- a. Bagi penulis, diharapkan penelitian ini dapat memberikan ilmu terkait pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih pada perusahaan jasa sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- b. Bagi perusahaan, diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk perusahaan yang bergerak di bidang transportasi dan logistik.
- c. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan agar dapat menjadi referensi sebagai bahan penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Hasil Penelitian Terdahulu

1. Gunardi, Sugianto Ikhsan, Syafirah Sehaq (Universitas Singaperbangsa Karawang 2019) dalam Jurnalnya yang berjudul “pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih PT Sari Indah Teguh Purwakarta periode 2013-2017” penelitian ini menyimpulkan bahwa berdasarkan perhitungan statistik dengan menggunakan program spss versi 20, maka dapat dijelaskan di uji normalitas angka signifikansi dari kedua variabel yaitu biaya operasional 0,999 dan laba bersih 0,974. Berdasarkan kriteria pengujian kedua variabel bernilai diatas 0,05 sehingga kedua variabel ini berdistribusi normal. Dari uji korelasi dengan pendekatan pearson product moment menunjukkan besar hubungan antara variabel biaya operasional dengan laba bersih adalah 0,936 artinya hubungan kedua variabel sangat kuat. Dari uji determinasi (R^2 atau R Square) 0,876 atau 87,6% artinya biaya operasional berpengaruh terhadap laba bersih senilai 87,6% dan sisanya 12,4% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti. Berdasarkan uji regresi linear, didapat persamaan $Y=1775.963 + (0.722) X$, nilai sig $0.019 < 0.05$, dan nilai t_{hitung} sebesar 4.596 kemudian t_{tabel} sebesar 3.182 ($t_{hitung} > t_{tabel}$) $4.596 > 3.182$. Maka dapat disimpulkan H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya terdapat pengaruh yang signifikan, maka biaya operasional berpengaruh positif terhadap laba bersih PT Sari Indah Teguh Purwakarta periode 2013-2017.

2. Gunarto Purba, Ricky Leonardo Manurung (Universitas Darma Agung, Medan 2021) dalam jurnalnya yang berjudul “pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih pada CV. Junior Express Medan” penelitian ini menyimpulkan bahwa adanya pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih CV. Junior Express Medan yang dapat dilihat dari uji regresi linear sederhana dimana $Y = 3274126338,164 + 1,997X$. Dimana biaya operasional mempunyai pengaruh signifikan pada kolom constant terhadap laba bersih. Pengaruh biaya operasional juga dapat dilihat dari hasil analisis dengan nilai korelasi (R) sebesar 0.597 dan determinasi (R square) yang diperoleh dengan nilai 0,356 atau 35,6%, hasil analisis korelasi (R square) oleh variabel biaya operasional 64,5% sedangkan sisanya dijelaskan oleh faktor lain. Berdasarkan uji partial atau uji t, dimana nilai t_{hitung} sebesar 4.288 yang lebih besar daripada nilai t_{tabel} sebesar 3.182, artinya biaya operasional berpengaruh secara signifikan terhadap laba bersih CV Junior Express Medan.
3. Hasni (Universitas Muhammadiyah Buton 2019) dalam jurnalnya yang berjudul “pengaruh biaya operasional terhadap laba usaha pada PT Prima Transportasi” penelitian ini menyimpulkan berdasarkan hasil pengujian hipotesis, diperoleh nilai t_{hitung} sebesar 14,874 dimana masih lebih besar daripada nilai t_{tabel} yang bernilai sebesar 1,687 sehingga dapat diketahui bahwa adanya pengaruh negatif signifikan biaya operasional terhadap laba usaha PT Prima Transportasi. Sesuai hasil analisis regresi linear sederhana ditemukan persamaan $Y = 383,670 + 0,134X$, dimana diketahui nilai konstanta sebesar Rp. 383,670 dan apabila dalam sebulan terjadi pengeluaran biaya operasional sebesar Rp. 1 ($X=1$) maka diperkirakan

hanya akan memberikan laba usaha sebesar Rp. 0,134. Berdasarkan hasil analisis koefisien korelasi diperoleh nilai korelasi berangka 0,93 dimana berada pada kisaran nilai pengaruh 0,90-1,00 sehingga diketahui bahwa biaya operasional dan laba usaha memiliki hubungan yang sangat kuat, kemudian sesuai dengan hasil analisis koefisien determinasi ditemukan nilai koefisien determinasi yaitu sebesar 86,7% yang menyatakan bahwa tingkat pengaruh biaya operasional terhadap laba usaha pada PT Prima Transportasi yaitu sebesar 86,7% dan 13,3% lainnya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

4. Muhammad Sofi, Noviansyah Rizal, Emmy Ernawati (ITB Widya Gama Lumajang 2021) dalam jurnalnya yang berjudul “pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih pada PT Padmatirta Wisesa Lumajang” penelitian ini menyimpulkan berdasarkan analisis regresi linear ditemukan persamaan $Y = 10,771 + 0,567X$, dimana diketahui nilai konstanta sebesar 10,771. Berdasarkan hasil pengujian koefisien determinasi (R^2) didapat besarnya nilai pengaruh biaya operasional ditunjukkan oleh nilai R square sebesar 0,049. Artinya, nilai tersebut menunjukkan besarnya pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih yaitu sebesar 4,9%, sedangkan sisa 95,1% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam penelitian ini.
5. Neneng Achriani, Ahyo Ruhyanto, Rini Agustin Eka Yanti (Universitas Galuh 2020) dalam jurnalnya yang berjudul “pengaruh biaya operasional terhadap laba perusahaan Media Group Electronic and Celluler Malangbong” penelitian ini menyimpulkan bahwa berdasarkan perhitungan koefisien determinasi, pengaruh biaya operasional terhadap laba

perusahaan adalah sebesar 0,0000000196%, sedangkan sisanya sebesar 99,99% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti. Berdasarkan perhitungan uji hipotesis dengan menggunakan uji t dihasilkan nilai $t_{hitung} = 0,00242$ aturan keputusan $dk = (n-2) = (5-2) = 3$ pada taraf $\alpha = 0,05$ dengan $n = 5$ maka t_{tabel} adalah 3,182 dengan demikian maka harga t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} , sehingga H_0 diterima dan H_a ditolak. Jadi dari perhitunga diatas hipotesis yang diajukan ditolak, yaitu biaya operasional tidak berpengaruh secara signifikan terhadap laba perusahaan. Besar kecilnya biaya operasional tidak mempengaruhi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba perusahaan, karena biaya operasional terbagi menjadi beberapa biaya sehingga jika diteliti biaya operasional saja terlalu luas dan tidak spesifik sehingga menghasilkan korelasi yang sangat rendah dan bernilai negatif yang artinya biaya operasional tidak berpengaruh secara signifikan terhadap laba perusahaan.

B. Kerangka Teoritik

1. Laporan Keuangan

Menurut Baridwan (2001:17) laporan keuangan merupakan suatu ringkasan dari transaksi-transaksi keuangan yang terjadi selama periode yang bersangkutan dan hasil akhir dari suatu proses pencatatan. Menurut Munawir (2014:2) laporan keuangan pada dasarnya adalah hasil dari proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat komunikasi antara data keuangan dan kegiatan perusahaan dengan para pihak yang berkepentingan dengan data keuangan dan kegiatan perusahaan tersebut.

Menurut Hanafi (2003:69) laporan keuangan adalah informasi yang dipakai untuk mengambil keputusan oleh investor, calon investor dan manajemen perusahaan itu sendiri. Laporan keuangan dapat memberikan informasi mengenai aliran kas, risiko, modal, hutang dan profitabilitas perusahaan.

Berdasarkan beberapa pendapat di atas maka dapat ditarik kesimpulan yaitu laporan keuangan merupakan laporan yang disusun secara sistematis dan digunakan untuk menunjukkan kondisi keuangan suatu perusahaan agar para investor maupun manajemen perusahaan itu sendiri dapat mengetahui bagaimana kondisi keuangan dari perusahaan tersebut.

Menurut Warsono (2001:25) terdapat lima jenis laporan keuangan yang biasanya dibuat oleh perusahaan, yaitu:

a. Neraca

Neraca adalah laporan keuangan yang memberikan informasi mengenai aktiva, kewajiban dan ekuitas perusahaan pada suatu periode tertentu. Neraca perusahaan disusun berdasarkan persamaan dasar akuntansi, yaitu aktiva sama dengan kewajiban ditambah modal.

b. Laporan Laba Rugi

Laporan laba rugi merupakan laporan keuangan yang memberikan informasi mengenai potensi suatu perusahaan dalam menghasilkan laba dalam suatu periode tertentu. Dalam laporan laba rugi biasanya menjelaskan mengenai sumber pendapatan suatu perusahaan dan biaya yang dikeluarkan suatu perusahaan selama periode tertentu.

c. Laporan Perubahan Modal

Laporan perubahan modal atau ekuitas adalah laporan yang menjelaskan mengenai jenis dan banyaknya modal yang dimiliki oleh perusahaan saat ini. Selain itu, laporan ini juga menggambarkan perubahan modal dan sebab mengapa terjadinya perubahan modal pada sebuah perusahaan

d. Laporan Arus Kas

Laporan arus kas merupakan laporan yang menjelaskan seluruh aspek yang berkaitan dengan kegiatan perusahaan, baik yang secara langsung berpengaruh maupun tidak terhadap kas pada sebuah perusahaan. Laporan ini harus dibuat berdasarkan konsep kas selama periode laporan. Laporan kas terdiri atas arus kas masuk dan arus kas keluar pada satu periode tertentu. Kas masuk merupakan uang yang masuk ke perusahaan, misalnya hasil penjualan. Kas keluar merupakan jumlah pengeluaran yang ditanggung perusahaan misalnya pembayaran biaya operasional.

e. Catatan Atas Laporan Keuangan

Catatan atas laporan keuangan adalah laporan yang dibuat agar dapat memberikan penjelasan ketika ada nilai dalam laporan keuangan yang membutuhkan penjelasan terlebih dahulu sehingga jelas. Dibuatnya laporan ini yaitu agar pihak yang berkepentingan tidak salah dalam menafsirkan laporan keuangan dan agar lebih mudah dipahami.

Dalam Standar Akuntansi Keuangan, laporan keuangan memiliki tujuan untuk menyediakan informasi yang menyangkut posisi keuangan,

kinerja serta posisi perubahan keuangan suatu perusahaan yang kemudian akan digunakan dalam pengambilan keputusan ekonomis yang berkepentingan.

Menurut Kasmir (2015:10) tujuan dibuatnya laporan keuangan adalah :

- a. Memberikan informasi mengenai jenis dan banyaknya aktiva yang dimiliki oleh perusahaan pada saat ini.
- b. Memberikan informasi mengenai jenis dan banyaknya kewajiban dan modal yang dimiliki oleh perusahaan pada saat ini.
- c. Memberikan informasi mengenai jenis dan banyaknya pendapatan yang diperoleh perusahaan pada satu periode tertentu.
- d. Memberikan informasi mengenai jenis dan banyaknya biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan pada satu periode tertentu.
- e. Memberikan informasi mengenai perubahan yang terjadi terhadap aktiva, kewajiban dan modal perusahaan
- f. Memberikan informasi mengenai kinerja manajemen perusahaan dalam satu periode tertentu
- g. Memberikan informasi mengenai catatan atas laporan keuangan perusahaan.

Menurut Ikatan Akuntan Indonesia, laporan keuangan memiliki karakteristik kualitatif yang berguna bagi para investor dan manajemen perusahaan dalam mengambil keputusan ekonomis. Adapun karakteristiknya yaitu:

- a. Dapat dipahami

Kualitas penting dalam laporan keuangan adalah kemudahannya untuk dapat dipahami oleh para pihak yang bersangkutan. Dalam hal ini, pihak yang bersangkutan harus memiliki pengetahuan mengenai aktivitas ekonomi dan bisnis serta akuntansi.

b. Relevan

Informasi mengenai laporan keuangan harus relevan guna memenuhi kebutuhan dalam pengambilan keputusan. Informasi dapat dikatakan relevan apabila informasi tersebut dapat mempengaruhi keputusan ekonomi dengan membantu mengevaluasi peristiwa masa lalu, masa kini dan masa depan

c. Andal

Informasi mengenai laporan keuangan harus dapat diandalkan agar tidak terjadinya informasi yang menyesatkan sehingga tidak terjadinya kesalahan material. Oleh karena itu, penyajian laporan keuangan haruslah jujur dan sesuai dengan yang seharusnya.

d. Dapat Dibandingkan

Fungsi dari membandingkan laporan keuangan adalah untuk mengidentifikasi kondisi dan kinerja perusahaan selama periode tertentu.

Menurut Hernanto (2001:11) informasi mengenai laporan keuangan memiliki fungsi untuk :

- a. Merumuskan, melaksanakan dan mengadakan penilaian terhadap kebijakan yang dianggap perlu.
- b. Mengorganisir dan mengkoordinasikan kegiatan atau aktivitas sebuah perusahaan.

- c. Merencanakan dan mengendalikan kegiatan atau aktivitas sehari-hari dalam perusahaan.
- d. Mempelajari aspek dan tahap-tahap kegiatan tertentu dalam sebuah perusahaan.
- e. Menilai keadaan dan posisi keuangan dari hasil usaha sebuah perusahaan.

2. Biaya Operasional

Biaya adalah hal-hal yang dikorbankan sebuah perusahaan untuk kegiatan operasional perusahaan. Baik biaya yang dikorbankan bersifat tunai maupun tidak. Biaya yang bersifat tunai berasal dari biaya bunga dan biaya-biaya lain yang dikeluarkan secara tunai. Biaya non-tunai adalah pembebanan atas suatu aktiva sesuai dengan usia ekonomis. Biaya terbagi menjadi dua yaitu biaya operasional dan biaya non operasional. Biaya Operasional yaitu biaya-biaya yang dikeluarkan yang berkaitan dengan kegiatan operasional perusahaan. Biaya non operasional yaitu biaya yang berasal dari kegiatan yang bersifat non operasional dimana transaksi yang terjadi tidak secara rutin di keluarkan oleh perusahaan.

Menurut Harrison,dkk (2013:126), "biaya operasi adalah biaya yang selalu dikeluarkan oleh entitas, selain biaya langsung barang dagang dan biaya lainnya yang berkaitan langsung dengan penjualan. Biaya operasi yang memiliki kontribusi terbesar yaitu gaji, upah, utilitas, dan perlengkapan." Menurut Jusup (2011:31), "biaya adalah biaya-biaya yang diperoleh atas aset yang dikonsumsi atau jasa yang digunakan dalam melakukan kegiatan untuk memperoleh pendapatan." Biaya meliputi beban yang ditimbulkan dalam pelaksanaan kegiatan suatu perusahaan. Menurut

Hery (2013:46), "biaya merupakan arus keluar aktiva atau penggunaan lainnya atas aktiva atau munculnya kewajiban entitas (atau kombinasi dari keduanya) yang disebabkan oleh pengiriman atau pembuatan barang, pemberian jasa atau kegiatan lainnya yang merupakan operasi inti dari sebuah perusahaan."

Menurut Karyawati (2013:47), "biaya adalah outflows atau pemakaian aset atau liabilitas yang berhubungan dengan kegiatan perusahaan. Contoh biaya adalah biaya iklan, biaya pembelian bahan baku, biaya pajak, biaya gaji, biaya penjualan dan biaya lainnya. Biaya-biaya tersebut adalah biaya-biaya yang mungkin akan berakibat pengeluaran kas untuk pembayaran. Apabila terjadinya beban dan pembayaran masih belum dilakukan, maka beban tersebut akan menyebabkan utang. Menurut Jusuf (2011:376), "biaya operasional merupakan biaya-biaya yang terjadi saat proses untuk memperoleh pendapatan dari hasil penjualan barang dan jasa."

Adapun maksud dari semua biaya-biaya digerakkan oleh pihak perusahaan, karena biaya ini mempunyai hubungan langsung dari kegiatan perusahaan yang utama.

Menurut Supryono (2001:250) klasifikasi biaya adalah sebuah kegiatan pengelompokan biaya yang sistematis dari semua elemen-elemen yang ada dalam golongan. Ia pun mengklasifikasikan biaya sebagai berikut:

- a. Klasifikasi biaya berdasarkan fungsi pokok kegiatan perusahaan
 - 1) Biaya Produksi. Yaitu biaya yang termasuk kedalam biaya material, biaya langsung dan biaya overhead.

- 2) Biaya Administrasi Umum. Yaitu keseluruhan biaya yang memiliki hubungan dengan fungsi administrasi umum.

b. Klasifikasi biaya berdasarkan objek atau pusat biaya yang dibayar

- 1) Biaya Langsung

Biaya langsung adalah biaya yang tidak diidentifikasi sebagai objek atau pusat biaya tertentu manfaatnya.

- 2) Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung adalah biaya yang manfaatnya dapat diidentifikasi sebagai objek pusat biaya tertentu dan manfaatnya dapat dirasakan beberapa objek atau pusat biaya

Menurut Adi Saputro (2003) biaya operasional dapat digolongkan menjadi beberapa jenis sesuai dengan kegiatan pokok perusahaan. Dalam hal ini biaya pada suatu perusahaan terbagi menjadi dua jenis kelompok besar yaitu:

a. Biaya Produksi

Biaya produksi merupakan keseluruhan biaya yang terhubung dengan fungsi produksi yang berupa biaya dalam rangka pengolahan bahan baku menjadi produk selesai yang siap jual. Biaya produksi dapat digolongkan kedalam tiga kelompok yaitu:

- 1) Biaya Bahan Baku

Biaya bahan baku merupakan biaya yang dikeluarkan agar dapat membeli bahan baku yang nantinya siap untuk digunakan, biaya ini mencakup biaya penyimpanan, biaya angkut dan biaya operasional.

- 2) Biaya Tenaga Kerja Langsung

Biaya tenaga kerja langsung merupakan biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan agar dapat memberikan imbalan kepada karyawan yang terlibat langsung saat proses produksi barang dan jasa.

3) Biaya Overhead Pabrik

Biaya overhead pabrik atau biaya tidak langsung adalah biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan namun jenis pengeluaran ini tidak bersangkutan secara langsung dengan proses produksi barang dan jasa. Elemen-elemen biaya overhead pabrik dapat digolongkan kedalam :

- a) Biaya bahan penolong
- b) Biaya tenaga kerja langsung
- c) Biaya depresiasi dan amortisasi aktiva tetap
- d) Biaya reparasi dan pemeliharaan aktiva tetap
- e) Biaya listrik dan air
- f) Biaya asuransi pabrik
- g) Biaya overhead pabrik lain-lain

b. Biaya non-Produksi

Biaya non-produksi merupakan biaya yang tidak memiliki hubungan langsung dengan kegiatan pokok perusahaan yang dimana biaya non-produksi ini akan mengalami kenaikan apabila kegiatan perusahaan bertambah, akan tetapi tidak akan banyak berkurang ketika kegiatan perusahaan menurun. Pada umumnya, biaya non produksi dapat digolongkan kedalam:

- 1) Biaya Pemasaran

Biaya pemasaran adalah biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk mendistribusikan barang dagangannya agar dapat diketahui oleh para calon konsumen. Contohnya adalah biaya iklan, biaya promosi, biaya angkutan dari gudang perusahaan ke gudang pembeli, gaji para karyawan yang melakukan kegiatan pemasaran, biaya sampel.

2) Biaya Administrasi dan Umum

Biaya administrasi dan umum merupakan biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk kegiatan diluar dari kegiatan penjualan. Contoh biaya ini adalah biaya gaji karyawan bagian umum, biaya gaji akuntan, personalia, bagian hubungan masyarakat, biaya air dan telepon dan biaya fotocopy.

Menurut Assauri (2004:12), menjelaskan bahwa tujuan biaya operasional adalah :

- a. Mengawasi dan mengontrol arus masukan (input) atau keluaran (output) serta mengelola penggunaan sumberdaya yang dimiliki agar kegiatan perusahaan dan fungsi operasional perusahaan dapat bekerja dengan efektif.
- b. Sebagai sarana untuk mengambil keputusan akuntansi, biaya operasional digunakan untuk mengendalikan informasi biaya yang akan datang karena pengambilan keputusan berhubungan dengan masa depan. Informasi mengenai biaya di masa yang akan datang tersebut jelas tidak bisa didapat dari catatan karena memang tidak dicatat, melainkan didapat dari hasil peramalan. Proses pengambilan keputusan

ini sebagian besar merupakan tugas manajemen perusahaan dengan memanfaatkan informasi dari biaya operasional tersebut.

- c. Dimanfaatkan untuk pedoman melakukan kegiatan-kegiatan perusahaan yang telah direncanakan. Dapat dikatakan bahwa tujuan biaya operasional yaitu untuk mengelola sumberdaya ekonomi yang dimiliki oleh perusahaan agar dapat melakukan kegiatan perusahaan dalam upaya untuk menghasilkan pendapatan, karena pendapatan merupakan sumber pembiayaan utama kegiatan perusahaan.

Biaya biasanya muncul dikarenakan adanya kegiatan pembayaran atas produksi barang dan jasa yang harus dikeluarkan perusahaan agar tetap dapat menjalankan kegiatan perusahaannya. Menurut Dyckman, dkk (2004:272) biaya dapat diklasifikasikan dalam Tiga kategori :

- a. Biaya langsung

Adalah biaya yang dikeluarkan oleh pebisnis secara langsung kepada produknya, biaya ini berkaitan langsung dengan pendapatan. Biaya ini diukur berdasarkan pengakuan pendapatan yang dihasilkan secara langsung dan bersama-sama dari transaksi atau kegiatan serupa lainnya sebagai biaya.

- b. Biaya alokasi

Adalah biaya-biaya yang digolongkan pada satu periode tertentu dan aktiva yang bersangkutan juga diharapkan dapat memberi manfaat, dengan adanya alokasi biaya maka para pengusaha dapat menghitung harga pokok produksi dan juga menentukan besarnya harga jual.

- c. Biaya Penjualan dan Pemasaran

Biaya penjualan ialah semua biaya yang terjadi serta terdapat dalam lingkungan penjualan, serta biaya-biaya lain yang berhubungan dengan kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh bagian penjualan.

Menurut Margaretha (2007:24) rumus untuk menghitung biaya operasional adalah berikut :

Tabel 2.1

$$\text{Biaya Operasional} = \text{Biaya pemasaran} + \text{Biaya Administrasi Umum}$$

Adapun penjelasan dari rumus biaya operasional diatas, menurut Ony Widilestariningtyas, dkk (2012:13), adalah berikut :

a. Biaya Pemasaran

Merupakan biaya-biaya yang terjadi untuk melaksanakan kegiatan pemasaran produk. Contohnya adalah biaya iklan, biaya promosi, biaya angkutan dari gudang perusahaan ke gudang pembeli, gaji karyawan bagian-bagian yang melaksanakan kegiatan pemasaran.

b. Biaya Administrasi Umum

Merupakan biaya-biaya untuk mengkoordinasi kegiatan produk dan pemasaran produk. Contohnya biaya ini adalah biaya gaji karyawan bagian keuangan, akuntansi, Personalia dan bagian hubungan masyarakat, biaya pemeriksaan akuntansi dan biaya fotokopy.

3. Laba Bersih

Bagi setiap perusahaan laba sangat diperlukan agar perusahaan dapat bertahan dan bersaing dengan perusahaan lainnya. Laba adalah hasil operasi suatu perusahaan dalam satu periode akuntansi. Laba yang mengalami peningkatan merupakan kabar baik bagi perusahaan, sedangkan laba yang mengalami penurunan merupakan kabar buruk bagi

perusahaan. Semakin tinggi laba yang diperoleh menunjukkan semakin baik kinerja dari manajemen perusahaan. Penilaian tersebut didasarkan pada laporan keuangan atas perusahaan tersebut. Hal ini dapat dilihat dari besarnya pendapatan yang diterima dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan. Tujuan utama perusahaan adalah memaksimalkan laba.

Menurut Harahap (2009:297) Laba merupakan pendapatan yang direalisasikan dari transaksi yang terjadi pada waktu dibandingkan dengan biaya-biaya yang dikeluarkan pada periode tertentu. Menurut kasmir (2012:45) Laba bersih merupakan besar harta yang masuk (pendapatan dan keuntungan) melebihi harta yang keluar (beban dan kerugian) suatu perusahaan. Laba bersih adalah selisih antara total pendapatan dikurangkan dengan total biaya, dengan kata lain ,laba bersih merupakan selisih laba operasi dikurangkan dengan biaya bunga dan pajak penghasilan. Dari beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa laba bersih merupakan suatu kelebihan pendapatan yang layak diterima oleh perusahaan, karena perusahaan yang bersangkutan telah melakukan pengorbanan untuk mendapatkan laba tersebut yaitu dengan mengeluarkan biaya-biaya. Salah satu ukuran dari keberhasilan suatu perusahaan adalah mencari perolehan laba, karena laba pada dasarnya hanya sebagai ukuran efisiensi suatu perusahaan.

Menurut Kasmir (2011:303) menyatakan bahwa Laba Kotor (gross Profit) artinya laba yang diperoleh sebelum dikurangi biaya-biaya yang menjadi beban perusahaan. Artinya laba keseluruhan yang pertama sekali perusahaan peroleh. Laba bersih (Net Profit) merupakan laba yang telah

dikurangi biaya-biaya yang merupakan beban perusahaan dalam suatu periode tertentu termasuk pajak.

Menurut Henry Simamora (2000:25), rumus untuk menghitung laba bersih adalah berikut :

Tabel 2.2

$$\text{Laba bersih} = \text{laba sebelum pajak} - \text{pajak penghasilan}$$

Menurut Soemarso S.R (2009 :234), yang mempengaruhi laba bersih adalah selisih lebih semua pendapatan dan keuntungan terhadap semua beban dan kerugian, jumlah ini merupakan kenaikan bersih terhadap modal.

Menurut Mamduh D. Hanafi dan Abdul Halim (2012) ada tiga elemen pokok dalam laporan laba yaitu:

a. Pendapatan Operasional

Pendapatan diidentifikasi sebagai aset masuk atau aset yang naik nilainya atau utang yang semakin berkurang atau kombinasi ketiga hal di muka, selama periode dimana perusahaan memproduksi dan menyerahkan barang atau memberikan jasa atau kegiatan lain yang merupakan operasi pokok perusahaan.

b. Beban Operasional

Beban operasional dapat didefinisikan sebagai aset keluar atau pihak lain memanfaatkan aset perusahaan atau munculnya utang atau kombinasi antar ketiganya selama periode dimana perusahaan memproduksi dan menyerahkan barang, memberikan jasa atau melaksanakan kegiatan lainnya yang merupakan operasi pokok perusahaan.

c. Untung atau Rugi

Untung atau rugi didefinisikan sebagai kenaikan modal saham dari transaksi yang bersifat insidental dan bukan merupakan kegiatan pokok perusahaan dan dari transaksi lainnya yang mempengaruhi perusahaan selama periode tertentu, kecuali yang berasal dari pendapatan operasional dan investasi dari pemilik saham. Contoh sumber untung atau rugi adalah transaksi kurs mata uang asing, naik atau turunnya nilai sumber daya atau utang pada waktu masih dimiliki.

Menurut Jumingan (2011:165) secara lebih spesifik, pelaporan laba akuntansi mempunyai tujuan sebagai berikut:

- a. Sebagai alat ukur efisiensi manajemen
- b. Untuk membedakan antara modal dan laba
- c. Memberikan informasi yang dapat dipakai untuk memprediksi dividen
- d. Sebagai alat untuk mengukur keberhasilan manajemen dan pedoman bagi pengambilan keputusan manajemen
- e. Sebagai salah satu dasar penentuan pajak
- f. Sebagai dasar untuk pembagian bonus dan kompensasi

Menurut Jumingan (2005) ada beberapa faktor yang mempengaruhi perubahan laba bersih, faktor-faktor tersebut yaitu:

- a. Naik turunnya jumlah unit yang dijual dan harga per unit
- b. Naik turunnya harga pokok penjualan, perubahan harga pokok penjualan ini dipengaruhi oleh jumlah unit yang dibeli, diproduksi atau dijual dari harga per unit atau harga pokok per unit

- c. Naik turunnya biaya usaha yang dipengaruhi oleh jumlah unit yang dijual, variasi jumlah unit yang dijual, variasi dalam tingkat harga dan efisiensi operasi perusahaan.
 - d. Naik turunnya pos penghasilan atau biaya nonoperasional yang dipengaruhi oleh variasi jumlah unit yang dijual, variasi dalam tingkat harga dan perubahan kebijaksanaan dalam penerimaan diskon
 - e. Naik turunnya pajak perseroan yang dipengaruhi oleh besar kecilnya laba yang diperoleh atau tinggi rendahnya tarif pajak
 - f. Adanya perubahan dalam metode akuntansi
4. Sektor Jasa Transportasi dan Logistik

Menurut Peraturan Perhubungan Republik Indonesia No. PM 117 tahun 2018 angkutan (transportasi) adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lintas jalan.

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari tempat asal dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997:4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun semakin meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi seperti kemacetan lalu lintas sehingga perlu penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi.

Permasalahan transportasi menurut Tamin (1997:5) tidak hanya terbatas pada prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan yang rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi. Didalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2006) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan terbaik dibandingkan transportasi individual.

Sektor jasa transportasi dan logistik merupakan pihak atau badan atau perusahaan yang menyediakan jasa pengangkutan terhadap barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Cornell, 2018). Sektor transportasi dan logistik sebagai infrastruktur dan layanan jasa adalah suatu urat nadi utama kegiatan perekonomian yang digunakan untuk menentukan tingkat daya saing suatu perekonomian. Kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan transportasi diantaranya yaitu transportasi darat (angkutan kereta api, lalu lintas angkutan darat dan angkutan sungai atau danau sebagai alat penyebrangan), transportasi laut (perahu, kapal laut, feri, dan lainnya) dan transportasi udara (pesawat terbang).

Menurut Soesilo (1997) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaatnya yaitu:

a. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan seperti bus dan truk, penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu.

Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- 1) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan permukaan jalan
- 2) Penggunaan pelumas
- 3) Penggunaan ban
- 4) Pemeliharaan suku cadang
- 5) Penyusutan dan bunga
- 6) Waktu supir dan penumpang

b. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya transportasi adalah penghematan bagi penumpang dan barang

1) Bagi penumpang

Penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut, untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang bepergian untuk satu usaha saja dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari sejumlah pekerja yang menggunakan transportasi.

2) Bagi Barang

Manfaat penghematan waktu bagi barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera

sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal sehubungan dengan pengadaan persediaan.

c. Manfaat Akibat Perkembangan Ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

d. Manfaat Tidak Langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif

Selanjutnya menurut Soesilo (1997) manfaat sarana transportasi dapat dibedakan menjadi tiga jenis traffic, yaitu:

a. Normal Traffic

Yaitu traffic yang diperkirakan akan menggunakan sarana angkutan tersebut, meskipun tidak ada proyek transportasi. Jumlah traffic seharusnya naik sesuai dengan pertumbuhan penduduk di daerah-daerah yang dilayani sarana transportasi tersebut. Manfaat ini dapat dihitung melalui biaya operasi tanpa proyek transportasi dikurangi dengan biaya proyek. Gagasan ini didasarkan kepada

surplus konsumen, dimana si pemakai yang mengalami penurunan harga suatu jasa tetap bersedia membeli walaupun dengan tingkat harga yang sama.

b. Diverted Traffic

Yaitu traffic yang berasal dari traffic jenis lain atau dari fasilitas lain jenis angkutan baru. Manfaat biaya ini dapat dikelompokkan kedalam dua jenis yaitu:

- 1) Biaya operasi dari penggunaan jalan semua dikurangi biaya operasi dengan menggunakan jalan baru.
- 2) Berkurang padatnya kendaraan di jalan semula karena berpindahannya traffic ke jalan yang baru, sehingga biaya yang tetap menggunakan jalan semula menjadi berkurang.

c. Generated/Induced Traffic

Yaitu traffic yang benar-benar baru. Adanya traffic ini disebabkan oleh turunnya biaya angkutan sehingga menggiatkan daerah sekitarnya. Misalnya bila suatu daerah semakin berkembang, maka hasil daerahnya dapat dijual ke daerah lain.

C. Kerangka Konsep Penelitian

Menurut Sugiyono (2010:60) “mengemukakan bahwa kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.”

1. Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih

Sesuai dengan pendapat Jopie Jusuf (2008 : 35) bahwa pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih adalah bila perusahaan dapat

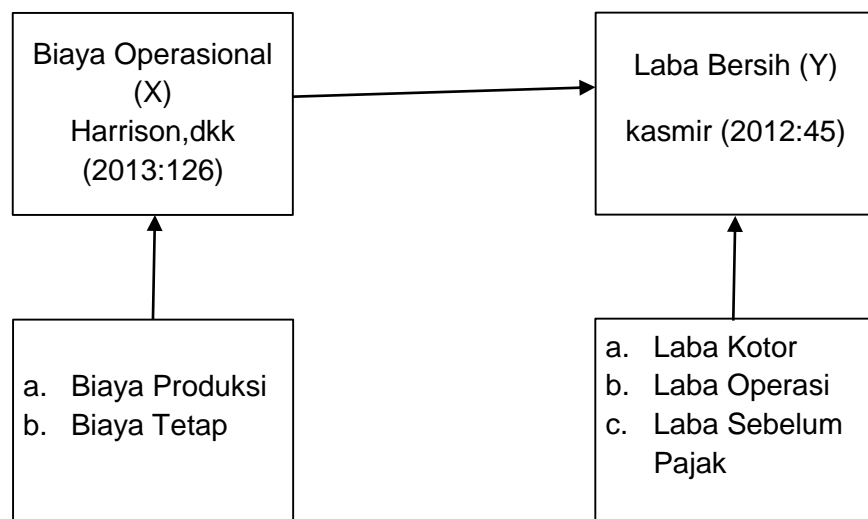
menekan biaya operasional, maka perusahaan akan dapat meningkatkan laba bersih. Demikian juga sebaliknya, bila terjadi pemborosan pada biaya operasional maka akan mengakibatkan menurunnya net profit.

Kemudian pendapat dari Kuswadi (2007:78) bahwa pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih adalah dalam perhitungan laba rugi, besarnya biaya ini akan mengurangi laba atau menambah rugi perusahaan. Pendapat tersebut didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Titin Kartini (2017) yang meneliti pengaruh pendapatan usaha dan biaya operasional terhadap laba bersih pada perusahaan jasa sub-sektor hotel, restoran dan pariwisata yang terdaftar di BEI menyatakan bahwa besar kecilnya biaya operasional akan mempengaruhi laba Bersih.

Penelitian Regiana Eka Anjani (2015) menyatakan bahwa biaya operasional mempunyai pengaruh yang negatif signifikan terhadap laba bersih. Artinya semakin besar biaya operasional yang dikeluarkan maka semakin kecil laba bersih yang diperoleh demikian pula sebaliknya semakin kecil biaya operasional yang digunakan maka semakin besar laba bersih yang diperoleh.

Berdasarkan pada teoritis diatas, maka kerangka konseptual yang disajikan dalam penelitian dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 2.1 kerangka konseptual



2. Hipotesis

Sugiyono (2009:96) Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan. Hipotesis dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori.

Berdasarkan kerangka diatas dan rumusan masalah yang telah dikemukakan penulis maka dapat dirumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut :

H1 : Biaya Operasional berpengaruh terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

H0 : Biaya Operasional tidak berpengaruh terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Variabel Penelitian

Pengertian variabel penelitian menurut Sugiono (1999) adalah segala hal yang bermakna apa saja yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut dan kemudian ditarik kesimpulannya. Menurut Hatch dan Faraday (1987) dalam Sugiono (1999), secara teoritis variabel sendiri dapat didefinisikan sebagai atribut seseorang atau objek yang mempunyai variasi satu orang dengan yang lain atau satu objek dengan objek yang lain. Adapun jenis-jenis variabel adalah sebagai berikut:

1. Variabel dependen (terikat) merupakan variabel yang nilainya dipengaruhi oleh variabel bebas. Pada penelitian ini variabel terikatnya adalah laba bersih
2. Variabel independen (bebas) adalah variabel yang mempengaruhi variabel terikat. Variabel independen dalam penelitian ini adalah biaya operasional.

Waktu dilaksanakannya penelitian ini yaitu selama \pm 4 bulan yang dimulai dari bulan Mei 2023 s/d Agustus 2023

B. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Menurut Sugiono (2012:119) "Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk

dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.” Populasi adalah keseluruhan jumlah yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai karakteristik dan kualitas tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk diteliti dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan-perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yaitu sebanyak 36 Perusahaan.

2. Sampel

Menurut Sugiono (2012:118) “Sample adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.” Sampel adalah bagian dari sejumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi yang digunakan untuk penelitian. Bila populasi besar, peneliti tidak mungkin mengambil semua untuk penelitian misal karena terbatasnya dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Untuk menentukan sampelnya penelitian ini menggunakan Laporan laba rugi pada Perusahaan Jasa Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

Sugiono (2006) berpendapat bahwa teknik sampling adalah merupakan teknik pengambilan sampel untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian.

Metode pengambilan sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah metode sampling purposive dengan mengambil sampel yang telah ditentukan sebelumnya berdasarkan maksud dan tujuan penelitian.

Adapun kriteria-kriteria yang digunakan dalam penelitian sampel adalah:

- a. Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
- b. Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang memiliki kelengkapan data mengenai laporan keuangan, biaya operasional dan laba bersih dan menerbitkan laporan keuangan berturut-turut selama periode 2017-2021

Table 3.1
Sampel

No	Kriteria	Jumlah Perusahaan
1	Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia	36
2	Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang memiliki kelengkapan data mengenai laporan keuangan, biaya operasional dan laba bersih dan menerbitkan laporan keuangan berturut-turut selama periode 2017-2021	13
Jumlah Sampel		13
Jumlah Sampel Data Pengamatan		65
13 x 5 = 65		

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti adalah Metode Dokumentasi, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara

mengumpulkan data sekunder yang berupa laporan keuangan perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2017-2021. Sumber data diperoleh melalui situs Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id) dan situs resmi perusahaan.

D. Metode Analisis

Untuk menganalisis masalah pengaruh biaya operasional terhadap laba bersih pada perusahaan jasa sektor transportasi dan logistik, peneliti menggunakan bantuan program GSCA (*Generalized Structured Component Analysis*). Menurut Tanenhaus (2010) yang menyatakan bahwa GSCA adalah metode Structural Equation Modeling (SEM) berbasis komponen yang dapat digunakan untuk perhitungan skor (bukan skala) dan dapat diterapkan pada sampel yang sangat kecil.

Dalam menganalisis data menggunakan GSCA ada beberapa hal yang perlu diketahui, yaitu:

1. GSCA menggantikan faktor dengan kombinasi linear dan indikator didalam analisis SEM
2. GSCA menggunakan metode kuadrat terkecil didalam proses pendugaan parameter
3. GSCA dilengkapi dengan prosedur optimalisasi global
4. GSCA menghindari kekurangan dari Partial Least Square (PLS)
5. GSCA dapat diterapkan dalam sampel yang sangat kecil
6. GSCA dapat diterapkan dalam model struktural yang melibatkan variabel dengan indikator reflektif atau formatif
7. GSCA juga diterapkan pada hubungan antar variabel yang kompleks

8. GSCA dipergunakan untuk mendapatkan model struktural yang kuat untuk menguji model berbasis teori, mengkonfirmasi teori dan hubungan antar variabel yang terdapat dalam model structural

Pengujian model empiris menggunakan program GSCA (*Generalized Structured Component Analysis*) dapat dilakukan dengan:

1. Measure Of Fit Structural Model

Model ini diukur menggunakan FIT, yaitu setara dengan R-square pada analisis regresi atau koefisien determinasi total pada analisis jalur.

- a. FIT menunjukkan varian total dari semua variabel yang dapat dijelaskan oleh model struktural. Nilai FIT berkisar dari 0 sampai 1, semakin besar nilai ini semakin besar proporsi varian variabel yang didapat oleh model. Jika $FIT = 1$ berarti model secara sempurna dapat menjelaskan fenomena yang diselidiki
- b. AFIT (Adjust FIT) serupa dengan R^2 adjusted pada analisis regresi, AFIT dapat digunakan untuk perbandingan model. Model dengan AFIT nilai terbesar dipilih antara model yang lebih baik.

2. Measure OF Fit Overall Model

Model didalam GSCA yang melibatkan model structural dan model pengukuran secara terintegrasi, jadi merupakan keseluruhan model. Pemeriksaan goodness of fit model ini yaitu melihat nilai RMSEA dengan cut-off $\geq 0,090$.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

E. Gambaran Umum Objek Penelitian

Objek penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Berikut rinciannya:

1. Bursa Efek Indonesia (BEI)

Bursa efek indonesia adalah sebuah situs bursa saham yang ada di Indonesia yang memfasilitasi perdagangan saham, pendapatan tetap, reksadana, instrument derivative hingga obligasi yang berbasis syariah. BEI juga memberikan informasi mengenai perkembangan bursa kepada publik dan juga menyediakan data pergerakan saham melalui media cetak dan elektronik. Selain itu, BEI juga menyediakan data perdagangan secara *real time* dalam data-feed format vendor data atau perusahaan.

2. PT Berlian Laju Tanker Tbk (BLT)

PT Berlian Laju Tanker adalah perusahaan pelayaran yang mengkhususkan diri dalam pengangkutan transportasi curah cair di industri sejak tahun 1981. Dengan pengalaman dan keahlian lebih dari 40 tahun di industri ini, BLT menawarkan layanan standar kualitas dan keamanan yang tinggi.

Menggabungkan keahlian lokal dan internasional dengan praktik terbaik industri, BLT menjadi perusahaan pelayaran multinasional di pasar domestik dan internasional .

3. PT Steady Safe Tbk

PT Steady Safe adalah perusahaan transportasi umum yang didirikan pada tahun 1971 dan berkantor pusat di Jakarta, hingga akhir tahun 2022 perusahaan ini telah mengoperasikan hingga 40.290 unit bus sebagai bagian dari layanan Transjakarta.

Perusahaan ini resmi melantai di Bursa Efek Indonesia pada tahun 1994. Pada tahun 2004, perusahaan ini ikut mendirikan PT Jakarta Express Trans guna mengoperasikan bus di koridor 1 Transjakarta. Pada tahun 2005, perusahaan ini ikut mendirikan PT Trans Batavia guna mengoperasikan bus di Koridor 2 dan 3 Transjakarta. Pada tahun 2006, perusahaan ini ikut mendirikan PT Jakarta Trans Metropolitan guna mengoperasikan bus di koridor 5 dan 7 Transjakarta. Pada pertengahan tahun 2016, kontrak kerjasama antara perusahaan-perusahaan tersebut dengan Transjakarta berakhir. Pada Maret 2017, perusahaan ini meneken perjanjian kerjasama dengan Transjakarta tentang pengoperasian 116 unit bus Volvo sebagai bagian layanan Transjakarta.

4. PT Mitra International Resources Tbk

PT Mitra International Resources didirikan pada tanggal 24 April 1979 dengan nama PT Mitra Rajasa berdasarkan Akta No. 285 yang dibuat dihadapan Ridwan Suselo SH., notaris di Jakarta, yang kemudian berturut-turut diubah dengan akta No. 352 tanggal 31 Mei 1979 dan Akta No. 173 tanggal 13 Juli 1979, keduanya dibuat dihadapan notaris yang sama. Akta pendirian perseroan telah mendapat persetujuan Menteri Kehakiman Republik Indonesia dengan surat keputusan No.

Y.A.5/377/14 tanggal 12 Oktober 1979 dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 45 tambahan No. 387 tertanggal 3 Juni 1980.

Perusahaan ini melakukan transformasi dengan menjadi perusahaan publik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia sejak tanggal 30 Januari 1997 dengan kode MIRA. Perusahaan ini merupakan perusahaan pengangkutan truk pertama yang mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia. Pada tanggal 2 Oktober 2009 nama perusahaan ini berubah menjadi PT Mitra International Resources Tbk menyusul langkah perusahaan memasuki bisnis di industri oil dan gas melalui entitas anak.

5. PT Samudera Indonesia Tbk

PT Samudera Indonesia adalah perusahaan transportasi kargo dan logistic terpadu yang didirikan pada tahun 1964. Perusahaan ini dimulai dari tahun 1950an dengan bisnis keagenan kapal yang dirintis oleh pendiri perusahaan, Bapak Soedarpo Sastrosatomo. Sejak tahun 1999, perusahaan telah mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia.

Dengan pengalaman lebih dari 50 tahun, Samudera Indonesia telah mengembangkan *brand* Samudera yang dikenal dengan baik. Samudera Indonesia memiliki 5 lini bisnis: Samudera Shipping, Samudera Logistics, Samudera Ports, Samudera Property dan Samudera Services untuk menyediakan layanan berkualitas tinggi yang didukung oleh 6.000 karyawan, 150+ anak perusahaan dan kantor di berbagai wilayah Indonesia dan asia.

6. PT Temas Tbk

PT Temas didirikan di Jakarta pada 17 September 1987, perusahaan ini merupakan perusahaan pertama di Indonesia yang merintis pelayanan pengiriman barang dalam peti kemas dan jasa bongkar muat peti kemas, serta pengelolaannya dalam skala nasional.

Perjalanan perusahaan dalam bisnis ini kian matang dengan dikukuhkannya deklarasi TEMAS Line sebagai perusahaan terbuka pada tahun 2003 dengan mencatatkan namanya pada Bursa Efek Indonesia dengan kode TMAS. Maka, secara resmi pada tanggal 9 Juli 2003, TEMAS Line efektif menjadi perusahaan pengangkutan peti kemas nasional pertama yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan merubah namanya menjadi PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk. Kemudian, terhitung sejak tanggal 20 Agustus 2019 PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk, tercatat di Bursa Efek Indonesia dengan nama PT Temas Tbk.

7. PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk

PT WEHA Transportasi Indonesia adalah perusahaan publik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan bisnis utama di bidang transportasi darat dan memegang sertifikasi ISO 9001: 2008 dan OHSAS 18001: 2007 untuk seluruh operasi.

Perusahaan ini tidak hanya menyediakan armada tetapi juga menjalankan manajemen pelayanan transportasi darat yang terintegrasi. Dengan pengalaman 37 tahun, layanan kami mencakup dari penanganan bandara, pernikahan, antar-jemput karyawan, transportasi MICE dan bus sekolah. Perusahaan ini juga menangani

sejumlah perusahaan nasional dan multinasional, seperti perusahaan minyak dan gas, perbankan, telekomunikasi, pariwisata dan masih banyak lagi.

8. PT Blue Bird Tbk

PT Blue Bird didirikan pada tanggal 29 Maret 2001 berdasarkan Akta Notaris Dian Pertiwi, SH. No. 11. Sesuai dengan pasal 3 anggaran dasar, ruang lingkup kegiatan perusahaan ini bergerak dalam bidang pengangkutan darat, aktivitas penunjang angkutan, perdagangan, reparasi dan perawatan mobil.

Perusahaan ini merupakan pelopor operator taxi dengan armada terbesar di Indonesia, baik di pusat bisnis maupun di daerah tujuan wisata. Perusahaan ini menyediakan layanan taxi reguler dengan merk bluebird dan pusaka diberbagai lokasi di Indonesia dan taxi eksekutif dengan merk silverbird di Jakarta.

9. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

PT Garuda Indonesia merupakan salah satu maskapai penerbangan terkemuka di Indonesia. Maskapai ini pertama kali mengudara pada tahun 1940-an dalam era pendudukan Belanda. Pada saat itu, maskapai ini masih bernama Indonesian Airway sejak 26 Januari 1949 dengan pesawat pertamanya yang bernama Seulawah atau Gunung Emas.

Pada awalnya, Garuda Indonesia merupakan hasil kerjasama antara pemerintah Indonesia dengan Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), yang merupakan maskapai Belanda yang kemudian semua sahamnya dimiliki oleh Indonesia pada tahun 1953.

Pada tahun 1953, Garuda Indonesia telah berhasil memiliki 27 pesawat beserta staf-staf profesional.

10. PT Sidomulyo Selaras Tbk

PT Sidomulyo Selaras didirikan pada tanggal 19 Januari 1993. Kegiatan utama perusahaan ini adalah jasa transportasi bahan kimia beracun dan berbahaya dan pengangkutan minyak mentah. Perusahaan ini merupakan salah satu perusahaan transportasi pengangkutan dan penyimpanan bahan berbahaya dan beracun (B3), diantaranya adalah bahan-bahan kimia, minyak dan gas untuk kebutuhan sektor-sektor industri.

Para pelanggan utama perusahaan ini adalah perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang industri kimia hulu yang menghasilkan bahan kimia dasar baik untuk kebutuhan dalam negeri maupun untuk ekspor. Layanan yang diberikan perusahaan ini yaitu transportasi bahan-bahan kimia, transportasi minyak dan gas, penyimpanan bahan kimi berbahaya atau isotonic dan trading suku cadang kendaraan trucking.

11. PT Express Transindo Utama Tbk

PT Express Transindo Utama adalah sebuah perusahaan transportasi darat yang berkantor pusat di Jakarta. Hingga akhir tahun 2021, perusahaan ini mengoperasikan 130 unit taxi dan 40 unit bus di JABODETABEK.

Perusahaan ini memulai sejarahnya pada tahun 1981 sebagai sebuah perusahaan perdagangan dan distribusi dengan nama PT Kasih Bhakti Utama. Pada tahun 1991, perusahaan ini mengubah namanya

menjadi seperti sekarang dan mengalihkan bisnisnya ke bidang transportasi darat. Pada tahun 2010, perusahaan ini mulai menyediakan layanan taxi premium dan pada tahun 2012, perusahaan ini resmi melantai di Bursa Efek Indonesia.

12. PT Adi Sarana Armada Tbk

PT Adi Sarana Armada adalah perusahaan layanan transportasi di Indonesia yang menyediakan jasa penyewaan kendaraan korporasi, transportasi logistik, layanan pengemudi, balai lelang otomotif, car sharing, jual beli kendaraan online dan layanan pengiriman parcel.

Perusahaan ini didirikan dibawah nama Adira Rent pada tahun 2003 dengan armada awal sejumlah 819 unit. Pada tahun 2010 perusahaan bertransformasi menjadi ASSA Rent. Selain bisnis rental dan logistik, perusahaan ini juga berinovasi dengan memperkuat digitalisasi bisnis seiring dengan perubahan perilaku masyarakat dengan meluncurkan aplikasi Share Car dan market place jual beli kendaraan, Caroline.

13. PT Indomobil Multi Jasa Tbk

PT Indomobil Multi Jasa berdiri pada tanggal 2 Desember 2005 dengan nama PT Multi Tambang Abadi dengan lingkup usaha pertambangan dan jasa. Pada Januari 2013, PT Indomobil Sukses Internasional Tbk. (IMSI) mengakuisisi 90,00% modal saham perseroan dari PT Tritunggal Intipermata dan modal saham perseroan dari PT Indomobil Manajemen Corpora.

Pada Februari 2013, bersamaan dengan perubahan tujuan usaha perusahaan ini mengubah namanya menjadi PT Indomobil Multi Jasa

(IMJ) dengan lingkup usaha menjadi perdagangan, perbengkelan, jasa dan pengangkutan. Perusahaan ini melangkah ke bursa saham dalam negeri melalui penawaran umum saham perdana yang diikuti dengan pencatatan saham berkode IMJS di Bursa Efek Indonesia pada tanggal 10 Desember 2013, yang mengubah status perusahaan menjadi perusahaan terbuka. Perusahaan ini menjalankan bisnis usahanya dibidang jasa pembiayaan, usaha pengangkutan dan transportasi serta jasa pendidikan dan pelatihan non-formal melalui anak-anak perusahaan.

14. PT Jaya Trishindo Tbk

PT Jaya Trishindo pertama kali didirikan oleh Edwin Widjaja dan Leonard Chendra pada tanggal 16 April 2007. Perusahaan ini bergerak dalam bidang angkutan udara komersial yang tidak terjadwal, perusahaan ini menyediakan layanan helikopter di Indonesia untuk berbagai misi dari transportasi VIP, survey udara dan kargo eksternal jangka panjang.

Pada tanggal 16 Maret 2018, perusahaan ini memperoleh pernyataan efektif dari otoritas jasa keuangan (OJK) untuk melakukan penawaran umum perdana saham kepada masyarakat.

F. Hasil Penelitian

1. Analisis GSCA

a. Goodness of Fit GSCA

Hasil pengujian goodness of fit overall model menggunakan GSCA dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.1 hasil uji goodness of fit overall model

Model Fit	
FIT	0.666
AFIT	0.654
FITs	0.327
FITm	0.802
GFI	0.959
SRMR	0.137
OPE	0.336

Sumber : Data diolah, 2023

1) FIT = 0,666

FIT menunjukkan varian total dari semua variabel yang dijelaskan oleh spesifikasi model tertentu. seperti dalam R-square di regresi linear, nilai FIT berkisar dari 0 sampai 1. Semakin besar nilai ini, semakin banyak varian dalam variabel yang diperhitungkan. Model yang terbentuk dapat menjelaskan semua variabel yang ada sebesar 0,666. Keragaman dari data dapat dijelaskan oleh model sebesar 66,6% menunjukkan bahwa model data baik dan sisanya sebesar 33,4% dijelaskan oleh variabel yang lain.

2) AFIT = 0,654

Nilai AFIT mirip dengan R-square adjusted pada regresi linear, model dengan nilai AFIT terbesar dipilih antara model yang lebih baik. Keragaman yang dapat dijelaskan oleh model

adalah 65,4% dan sisanya 34,6% dapat dijelaskan oleh variabel lain. Berarti model menjelaskan dengan cukup baik.

3) $FITs = 0,327$

$FITs$ memperlihatkan varian total dari semua komponen yang dijelaskan oleh spesifikasi model structural tertentu. Nilai $FITs$ berkisar antara 0 sampai 1 yang dimana jika semakin besar nilai ini, berarti semakin banyak pula varian dalam komponen yang diperhitungkan oleh model yang ditentukan. Pada table diatas dapat dilihat bahwa nilai $FITs$ yaitu sebesar 0,327.

4) $FITm = 0,802$

$FITm$ menunjukkan varian total dari semua indikator yang dijelaskan oleh model pengukuran tertentu. Nilai $FITm$ berkisar dari 0 hingga 1. Semakin besar nilai model ini, semakin banyak pula varian dalam indikator yang diperhitungkan oleh model pengukuran. Pada table diatas, diketahui bahwa nilai $FITm$ adalah sebesar 0,802.

5) $GFI = 0,959$

Nilai GFI yang baik adalah yang mendekati 1. GFI sebanding dengan perbedaan antara kovarian sampel dan kovarian yang diproduksi oleh pendugaan parameter GSCA. Hasil dari pengujian goodness of fit yaitu, diketahui nilai GFI sebesar 0.959 yang mana telah memenuhi cut off value dan model dikatakan baik. Hal ini karena pada GFI jika nilai adalah mendekati 1 maka model dinyatakan baik.

6) SRMR = 0,137

Pada model ini didapatkan nilai SRMR sebesar 0,137 sehingga model yang terbentuk dapat dinyatakan telah sesuai. Hal ini disebabkan di SRMR apabila nilai mendekati 0 maka model dapat dikatakan telah sesuai. Secara keseluruhan pengukuran measurement of fit tersebut mengindikasikan bahwa model yang diajukan sudah dapat diterima.

7) OPE = 0,336

Out-of-sample Prediction Error (OPE) digunakan sebagai pembandingan model yang berbeda dalam hal kekuatan prediksi.

Pada table diatas dapat dilihat bahwa nilai OPE sebesar 0,336.

b. Model Pengukuran (Measurement Model)

1) Variabel Biaya Operasional (X)

Variabel yang pertama adalah biaya operasional (X), variabel ini diukur menggunakan dua indikator formatif, untuk indikator formatif pada pengujian GSCA yang dibaca adalah nilai weight pada instrumental model. Interval kepercayaan 95% dapat digunakan untuk menguji signifikansi yaitu estimate yang dapat dianggap signifikan secara statistik pada tingkat 0,05%. Berikut hasil measurement model variabel biaya operasional (X).

Table 4.2 hasil measurement model pada variabel Biaya Operasional (X)

Weights				
Indikator	Estimate	SE	95%CI	
BP	0.594	0.062	0.471	0.734
BT	0.495	0.071	0.329	0.636

Sumber : data diolah, 2023

Dari tabel diatas didapat hasil pengukuran measurement model sebagai berikut:

- a) Pada indikator pertama yaitu Biaya Produksi diketahui memiliki nilai estimate sebesar $0,594 > 0,05$, hal ini mengindikasikan bahwa indikator Biaya Produksi signifikan terhadap variabel Biaya Operasional (X) dengan tingkat kepercayaan 95%.
- b) Pada indikator kedua yaitu Biaya Tetap diketahui memiliki nilai estimate sebesar $0,495 > 0,05$, hal ini mengindikasikan bahwa indikator Biaya Tetap signifikan terhadap variabel Biaya Operasional (X) dengan tingkat kepercayaan 95%.

Dari hasil pengujian measurement model diatas dapat dilihat bahwa variabel Biaya Operasional (X) dicerminkan oleh dua indikator formatif. Dari dua indikator tersebut terlihat bahwa indikator yang memiliki nilai koefisien tertinggi adalah Biaya Produksi (BP) sebesar 0,594 dan dilanjutkan Biaya Tetap (BT) sebesar 0,495. Hal ini mengindikasikan bahwa nilai loading dari kedua indikator tersebut memberikan nilai

convergent validity yang baik, yaitu dapat melebihi 0,05 dan signifikan secara statistik dengan tingkat kepercayaan 95%.

2) Variabel Laba Bersih (Y)

Variabel yang kedua adalah laba bersih, variabel ini diukur menggunakan tiga indikator formatif, untuk indikator formatif pada pengujian GSCA yang dibaca adalah nilai weight pada instrumental model. Interval kepercayaan 95% dapat digunakan untuk menguji signifikansi yaitu estimate yang dapat dianggap signifikan secara statistik pada tingkat 0,05%. Berikut hasil measurement model variabel laba bersih (Y).

Tabel 4.3 hasil measurement model pada variabel Laba Bersih (Y)

Weights				
Indikator	Estimate	SE	95%CI	
LK	0.633	0.034	0.571	0.700
LO	0.284	0.049	0.177	0.374
LSP	0.174	0.035	0.104	0.247

Sumber : data diolah, 2023

Dari tabel diatas didapat hasil pengukuran measurement model sebagai berikut:

- a) Pada indikator pertama yaitu Laba Kotor diketahui memiliki nilai estimate sebesar $0,633 > 0,05$, hal ini mengindikasikan bahwa indikator Laba Kotor signifikan

terhadap variabel Laba Bersih (Y) dengan tingkat kepercayaan 95%.

- b) Pada indikator kedua yaitu Laba Operasi diketahui memiliki nilai estimate sebesar $0,284 > 0,05$, hal ini mengindikasikan bahwa indikator Laba Operasi signifikan terhadap variabel Laba Bersih (Y) dengan tingkat kepercayaan 95%.
- c) Pada indikator ketiga yaitu Laba Sebelum Pajak diketahui memiliki nilai estimate sebesar $0,174 > 0,05$, hal ini mengindikasikan bahwa indikator Laba Sebelum Pajak signifikan terhadap variabel Laba Bersih (Y) dengan tingkat kepercayaan 95%.

Dari hasil pengujian measurement model diatas dapat dilihat bahwa variabel Laba Bersih (Y) dicerminkan oleh tiga indikator formatif. Dari ketiga indikator tersebut terlihat bahwa indikator yang memiliki nilai koefisien tertinggi adalah Laba Kotor (LK) sebesar 0,633 dan dilanjutkan Laba Operasi (LO) sebesar 0,284 dan yang terakhir Laba Sebelum Pajak (LSP) sebesar 0,174. Hal ini mengindikasikan bahwa nilai loading dari ketiga indikator tersebut memberikan nilai convergent validity yang baik, yaitu dapat melebihi 0,05 dan signifikan secara statistik dengan tingkat kepercayaan 95%.

c. Model Struktural

Hasil pengujian hipotesis diuji dengan menggunakan GSCA pada path Coefficient. Jika nilai estimate $> 0,05$ ini menunjukkan

bahwa terdapat pengaruh signifikan pada pengujian hipotesis tersebut. Hasil analisis adalah sebagai berikut:

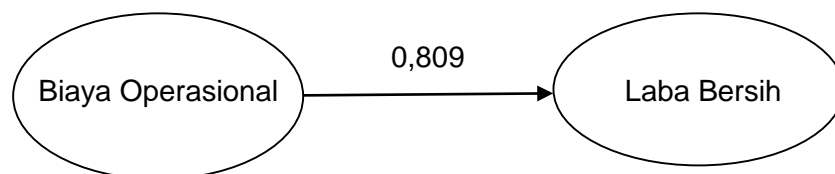
Tabel 4.4 hasil pengujian hipotesis pada struktural model

Pengaruh	Estimate	SE	95%CI	
Biaya Operasional (X) → Laba Bersih (Y)	0.809	0.045	0.723	0.895

Sumber : data diolah, 2023

Secara grafis, hasil pengujian struktural model disajikan secara lengkap pada gambar dibawah ini :

Gambar 4.1 pengujian struktural model



Sumber : data diolah, 2023

Dari hasil pengujian model diatas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- 1) Terdapat pengaruh antara Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021 dengan nilai estimate sebesar $0,809 > 0,05$ dengan bootstrap interval kepercayaan 95%. Dengan nilai estimate bertanda positif, mengidentifikasi hubungan yang positif antara Biaya Operasional terhadap Laba Bersih. Maka hasil hipotesis menunjukkan bahwa $H_a = \text{diterima}$ dan $H_o = \text{ditolak}$.

- 2) Besarnya pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021 dapat dilihat dari nilai AFIT = 0,654. Artinya pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021 yaitu sebesar 65,4% dan sisanya 34,6% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti.

G. Pembahasan

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan bantuan program GSCA maka diperoleh hasil bahwa Biaya Operasional berpengaruh terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021. Dari hasil pengujian measurement model dapat dilihat bahwa variabel Biaya Operasional (X) dicerminkan oleh dua indikator formatif. Dari dua indikator tersebut diketahui bahwa indikator yang memiliki nilai koefisien tertinggi adalah Biaya Produksi (BP) sebesar 0,594 dan dilanjutkan Biaya Tetap (BT) sebesar 0,495. Hal ini mengindikasikan bahwa nilai loading dari kedua indikator tersebut memberikan nilai convergent validity yang baik, yaitu dapat melebihi 0,05 dan signifikan secara statistik dengan tingkat kepercayaan 95%. dengan nilai estimate sebesar 0,809 > 0,05 dengan bootstrap interval kepercayaan 95%. Dari hasil pengujian measurement model dapat dilihat bahwa variabel Laba Bersih (Y) dicerminkan oleh tiga indikator formatif. Dari ketiga indikator tersebut terlihat bahwa indikator

yang memiliki nilai koefisien tertinggi adalah Laba Kotor (LK) sebesar 0,633 dan dilanjutkan Laba Operasi (LO) sebesar 0,284 dan yang terakhir Laba Sebelum Pajak (LSP) sebesar 0,174. Hal ini mengindikasikan bahwa nilai loading dari ketiga indikator tersebut memberikan nilai convergent validity yang baik, yaitu dapat melebihi 0,05 dan signifikan secara statistik dengan tingkat kepercayaan 95%.

Kemudian pada pengujian Hipotesis didapat nilai estimate sebesar $0,809 > 0,05$ dengan bootstrap interval kepercayaan 95%. Dengan nilai estimate bertanda positif, mengidentifikasi hubungan yang positif antara Biaya Operasional terhadap Laba Bersih. Artinya, semakin tinggi Biaya Operasional yang dikeluarkan oleh perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021 semakin tinggi pula tingkat Laba Bersihnya. Hal ini dapat dilihat dari nilai AFIT = 0,654, artinya besarnya pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih yaitu sebesar 65,4% dan sisanya 34,6% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yeni Widyawati pada tahun 2015 yang berjudul "Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih pada Bank Swasta yang Terdaftar di BEI", dengan menggunakan analisis regresi linear yang menemukan bahwa biaya operasional berpengaruh positif dan signifikan terhadap laba bersih dengan hasil $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu $15,027 > 2,042$. Artinya variabel independen yang diuji yaitu biaya operasional berpengaruh terhadap laba bersih.

Pada penelitian Casmadi dan Aziz pada tahun 2019, dimana hasil penelitian menunjukkan bahwa biaya operasional berpengaruh positif dan

signifikan terhadap laba bersih dimana biaya operasional merupakan biaya yang dipengaruhi oleh aktivitas perusahaan, oleh sebab itu jika semakin meningkat tingkat aktivitasnya maka semakin meningkat biaya operasional sehingga akan berdampak terhadap peningkatan laba perusahaan.

Pada penelitian Mitha Indria M. pada tahun 2018, berdasarkan hasil penelitian Biaya Operasional terhadap Laba Bersih menghasilkan nilai $t_{hitung} 18,275$ ($t_{hitung} 18,275 < t_{tabel} 2,306$) dengan nilai sig $0,000 < 0,05$. Artinya terdapat pengaruh positif dan signifikan Biaya Operasional terhadap Laba Bersih.

BAB V

PENUTUP

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian mengenai pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Biaya Operasional berpengaruh terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021
2. Besarnya pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI periode 2017-2021 yaitu sebesar 65,4% dan sisanya 34,6% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti.

E. Saran

Berdasarkan hasil dari penelitian mengenai pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Bersih pada perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik, maka penulis dapat memberikan saran yaitu :

1. Kepada pihak perusahaan jasa sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia terutama pihak manajemen perusahaan agar dapat lebih memperhatikan Biaya Operasional perusahaan, terutama perusahaan yang berpotensi mengalami Financial Distress, perusahaan harus mampu menjaga pengeluaran biaya produksi dan

biaya tetap agar biaya operasional tidak terlalu tinggi hingga membebani perusahaan.

2. Kepada peneliti selanjutnya diharapkan agar dapat menggunakan variabel-variabel penelitian lain yang juga berpengaruh terhadap laba bersih, karena tentunya masih banyak faktor-faktor lainnya yang dapat mempengaruhi laba bersih seperti volume penjualan, harga jual, utang usaha, produksi dan masih banyak lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Assauri, Sofjan. 2004. Manajemen Produksi dan Operasi. Edisi Revisi. Lembaga Penerbit FE-UI, Jakarta.
- Adi, Saputro. 2003. Anggaran Perusahaan Buku I. Jakarta: BPFE
- Baridwan, Zaki. 2001. Sistem Akuntansi. Yogyakarta: Cetakan Keempat, BPFE. UGM
- Casmadi, Y., & Aziz, I. 2019. Pengaruh Biaya Produksi dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih pada PT Ultrajaya Milk Industry & Trading Company, Tbk. Jurnal Akuntansi, 11(I), 1689-1699.
- Harahap, Sofyan Syafari. 2011. Teori Akuntansi. Edisi Revisi, Cetakan 14. Jakarta.
- Jumingan. 2011. Analisis Laporan Keuangan. Jakarta: Bumi Aksara
- Jusuf, Jopie. 2008. Analisis Kredit Untuk Account Officer. PT Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Kasmir. 2010. Pengantar Manajemen Keuangan. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Kasmir. 2012. Analisis Laporan Keuangan. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Kuswadi. 2006. Memahami Rasio-Rasio keuangan Bagi Orang Awam. Jakarta: PT Elex Media Komputindo
- Regina Eka Anjani. 2015. Pengaruh Pendapatan Usaha dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih: Survey Pada Perusahaan Jasa Sub-sektor Transportasi Yang terdaftar di BEI Periode 2004-2013. E-journal.
- Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, R&D. Bandung: Alfabeta
- Supriyono. 2001. Akuntansi Manajemen, Proses Pengendalian Manajemen. STIE YKPN. Yogyakarta.
- Tamin, Ofyar Z. 2008. Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi. Penerbit ITB. Bandung.
- Titin Kartini. 2017. Pengaruh Pendapatan Usaha dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih Pada Perusahaan Jasa Sub-sektor Hotel, Restoran dan Pariwisata Yang Terdaftar di BEI Periode 2011-2015. Jurnal Manajemen dan Bisnis (Almana) Vol. 1 No. 2 Agustus 2017.
- Yelsha Dwi Pasca. 2019. Pengaruh Pendapatan Usaha dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih Survey Pada Perusahaan Jasa Sub-sektor

Transportasi Yang Terdaftar di BEI Periode 2013-2017. Jurnal Ilmiah Indonesia Vol. 4 No. 9 September 2019.

Yeni Widiyawati, Pindonta Nalsal. 2015. Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih pada Bank Swasta Yang Terdaftar di BEI. Jurnal Studi Akuntansi dan Bisnis 3 (3), 2015

Hasil Uji Menggunakan GSCA

Analysis Type : Basic GSCA / Single group
Execution Date : Wed Aug 16 10:02:06 2023
Number of bootstrap samples : 100

The ALS algorithm converged in 5 iterations (Convergence criterion = 0.0001)

Elapsed time for original sample: 0 minute(s) 0.01 second(s)
Average elapsed time per bootstrap sample: 0 minute(s) 0.00 second(s)
Total elapsed time: 0 minute(s) 0.04 second(s)

=====

Model fit measures

FT	AFT	FTS	FTM	GF	SRMR	OPF
0.666	0.654	0.327	0.802	0.959	0.137	0.336

Weights

	Estimate	SE	95%CI
X			
X1	0.594	0.062	0.471 0.734
X2	0.495	0.071	0.329 0.636
Y			
Y1	0.633	0.034	0.571 0.7
Y2	0.284	0.049	0.177 0.374
Y3	0.174	0.035	0.104 0.247

Data Model Result

Data Perusahaan Berupa Biaya Operasional dan Laba Bersih

No.	kode perusahaan	Nama Perusahaan	Periode	Biaya Operasional	Laba Bersih
1	BLTA	PT Berlian Laju Tanker Tbk	2017	Rp 399.100.136.555,00	-Rp 130.780.614.379,00
			2018	Rp 382.081.858.565,00	Rp 81.638.223.056,00
			2019	Rp 324.467.943.952,00	-Rp 13.126.421.693,00
			2020	Rp 256.871.137.100,00	-Rp 12.294.919.002,00
			2021	Rp 271.828.495.730,00	Rp 88.703.656.231,00
2	SAFE	PT Steady Safe Tbk	2017	Rp 5.454.160.353,00	-Rp 8.006.809.740,00
			2018	Rp 65.295.319.969,00	-Rp 20.514.021.690,00
			2019	Rp 125.962.130.127,00	Rp 9.207.473.990,00
			2020	Rp 120.050.838.843,00	-Rp 17.589.816.910,00
			2021	Rp 119.526.140.347,00	Rp 792.053.209,00
3	MIRA	Mitra International resources	2017	Rp 112.478.244.008,00	-Rp 18.881.381.790,00
			2018	Rp 117.290.749.844,00	Rp 2.315.734.470,00
			2019	Rp 122.228.417.375,00	-Rp 2.824.314.020,00
			2020	Rp 94.321.617.759,00	-Rp 18.036.046.010,00

			2021	Rp 92.118.216.199,00	-Rp 13.100.025.030 ,00
4	SMDR	Samudera Indonesia Tbk	2017	Rp 406.543.782,00	Rp 9.679.810,00
			2018	Rp 460.042.607,00	Rp 7.299.490,00
			2019	Rp 420.910.590,00	-Rp 38.361.700,00
			2020	Rp 468.213.345,00	-Rp 3.341.470,00
			2021	Rp 527.605.456,00	Rp 93.024.430,00
5	TMAS	PT Temas Tbk	2017	Rp 1.848.420.624.261,00	Rp 53.048.927.779 ,00
			2018	Rp 2.185.996.344.144,00	Rp 34.481.691.040 ,00
			2019	Rp 2.270.703.000.000,00	Rp 92.998.000.000 ,00
			2020	Rp 2.421.097.000.000,00	Rp 62.788.000.000 ,00
			2021	Rp 2.824.118.000.000,00	Rp 695.698.000.00 0,00
6	WEHA	WEHA Transportas i Indonesia Tbk	2017	Rp 126.488.501.570,00	Rp 48.419.930.450 ,00
			2018	Rp 139.006.576.258,00	Rp 1.021.514.990, 00
			2019	Rp 132.578.543.742,00	Rp 3.898.012.680, 00
			2020	Rp 110.323.706.788,00	-Rp 33.546.989.880 ,00
			2021	Rp 97.809.475.991,00	-Rp 9.625.471.320, 00
7	BIRD	PT Blue Bird Tbk	2017	Rp 3.628.919.000.000,00	Rp 424.864.000.00 0,00

			2018	Rp 3.653.556.000.000,00	Rp 457.302.000.00 0,00
			2019	Rp 3.663.798.000.000,00	Rp 314.565.000.00 0,00
			2020	Rp 2.267.733.000.000,00	-Rp 161.353.000.00 0,00
			2021	Rp 2.229.064.000.000,00	Rp 7.714.000.000, 00
8	GIAA	Garuda Indonesia Persero Tbk	2017	Rp 25.288.081.324,00	-Rp 216.582.420,00
			2018	Rp 4.339.319.674,00	-Rp 231.156.010,00
			2019	Rp 4.409.191.269,00	Rp 6.986.140,00
			2020	Rp 3.243.932.668,00	-Rp 2.443.042.762, 00
			2021	Rp 2.596.505.752,00	-Rp 4.159.342.510, 00
9	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	2017	Rp 122.802.422.129,00	-Rp 37.494.784.260 ,00
			2018	Rp 119.046.178.455,00	-Rp 26.357.167.720 ,00
			2019	Rp 143.969.062.974,00	-Rp 36.289.342.810 ,00
			2020	Rp 130.435.643.929,00	-Rp 42.444.652.990 ,00
			2021	Rp 90.603.883.788,00	-Rp 9.430.957.578, 00
10	TAXI	Express Transindo Utama Tbk	2017	Rp 529.870.769.000,00	-Rp 491.378.640.00 0,00
			2018	Rp 466.655.289.000,00	-Rp 836.372.874.00 0,00

			2019	Rp 324.487.067.000,00	-Rp 275.504.960.00 0,00
			2020	Rp 104.103.681.000,00	-Rp 53.126.970.000 ,00
			2021	Rp 32.332.364.000,00	Rp 188.639.148.00 0,00
11	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	2017	Rp 1.382.489.611.664,00	Rp 103.198.205.26 0,00
			2018	Rp 1.505.270.312.452,00	Rp 143.508.652.75 0,00
			2019	Rp 1.982.907.775.316,00	Rp 110.402.454.05 0,00
			2020	Rp 2.722.767.415.812,00	Rp 87.147.720.190 ,00
			2021	Rp 4.622.796.230.925,00	Rp 142.627.862.50 0,00
12	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk	2017	Rp 2.159.338.223.291,00	Rp 194.084.812.20 0,00
			2018	Rp 2.432.647.696.548,00	Rp 158.575.858.67 0,00
			2019	Rp 2.910.390.891.879,00	Rp 76.553.967.200 ,00
			2020	Rp 3.180.912.814.761,00	-Rp 61.054.802.700 ,00
			2021	Rp 3.533.850.051.146,00	-Rp 6.130.723.987, 00
13	HELI	PT Jaya Trishindo Tbk	2017	Rp 124.670.815.183,00	Rp 9.053.281.600, 00
			2018	Rp 241.908.496.709,00	Rp 14.575.056.960 ,00

			2019	Rp 279.122.491.061,00	Rp 22.044.839.280,00
			2020	Rp 123.622.499.842,00	Rp 6.566.863.680,00
			2021	Rp 49.892.315.785,00	Rp 3.428.968.060,00

Data Indikator Biaya Operasional (X)

No.	kode perusahaan	Periode	Biaya Produksi	biaya Tetap
1	BLTA	2017	Rp 2.008.346,00	Rp 2.320.000,00
		2018	Rp 1.904.959,00	Rp 1.280.348,00
		2019	Rp 1.474.590,00	Rp 1.204.936,00
		2020	Rp 3.045.990,00	Rp 596.340,00
		2021	Rp 871.130,00	Rp 443.190,00
2	SAFE	2017	Rp 236.984.200,00	Rp 32.047.141.318,00
		2018	Rp 1.030.168.801,00	Rp 37.428.645.072,00
		2019	Rp 8.616.325.310,00	Rp 42.269.969.126,00
		2020	Rp 12.413.747.120,00	Rp 39.731.945.564,00
		2021	Rp 2.650.512.759,00	Rp 37.580.664.893,00
3	MIRA	2017	Rp 11.677.331.160,00	Rp 6.829.950.577,00
		2018	Rp 10.537.954.930,00	Rp 10.878.495.267,00
		2019	Rp 9.460.325.570,00	Rp 9.279.615.267,00
		2020	Rp 6.532.547.400,00	Rp 8.044.191.361,00
		2021	Rp 5.320.689.050,00	Rp 7.541.289.963,00
4	SMDR	2017	Rp 38.799.370,00	Rp 7.679.270,00

		2018	Rp 39.660.810,00	Rp 11.385.834,00
		2019	Rp 39.913.330,00	Rp 11.442.359,00
		2020	Rp 40.358.940,00	Rp 10.351.653,00
		2021	Rp 43.296.130,00	Rp 10.346.621,00
5	TMAS	2017	Rp 127.777.566.940,00	Rp 11.147.000.000, 00
		2018	Rp 107.949.522.620,00	Rp 116.764.068.35 6,00
		2019	Rp 117.118.000.000,00	Rp 113.734.000.00 0,00
		2020	Rp 141.965.000.000,00	Rp 166.885.000.00 0,00
		2021	Rp 7.380.000.000,00	Rp 152.222.000.00 0,00
6	WEHA	2017	Rp 40.528.374.800,00	Rp 4.263.855.058,0 0
		2018	Rp 44.276.650.510,00	Rp 12.794.795.621, 00
		2019	Rp 39.470.218.430,00	Rp 10.042.974.980, 00
		2020	Rp 28.303.664.290,00	Rp 5.722.078.470,0 0
		2021	Rp 26.841.831.560,00	Rp 6.831.888.303,0 0
7	BIRD	2017	Rp 544.530.000.000,00	Rp 47.035.000.000, 00
		2018	Rp 591.826.000.000,00	Rp 65.483.000.000, 00
		2019	Rp 689.051.000.000,00	Rp 80.696.000.000, 00

		2020	Rp 102.603.000.000,00	Rp 104.667.000.000,00
		2021	Rp 477.654.000.000,00	Rp 76.632.000.000,00
8	GIAA	2017	Rp 1.377.180.710,00	Rp 14.777.070,00
		2018	Rp 1.635.530.510,00	Rp 113.723.565,00
		2019	Rp 1.302.297.710,00	Rp 139.990.076,00
		2020	Rp 219.519.761,00	Rp 553.669.995,00
		2021	Rp 124.854.599,00	Rp 571.741.475,00
9	SDMU	2017	Rp 4.213.135.089,00	Rp 454.110.987,00
		2018	Rp 2.952.812.323,00	Rp 10.010.620.821,00
		2019	Rp 3.285.393.962,00	Rp 2.315.346.087,00
		2020	Rp 3.862.846.876,00	Rp 456.426.525,00
		2021	Rp 2.939.288.414,00	Rp 437.635.914,00
10	TAXI	2017	Rp 194.068.823.000,00	Rp 23.733.000,00
		2018	Rp 104.221.426.000,00	Rp 153.662.892.000,00
		2019	Rp 101.448.225.000,00	Rp 7.038.607.000,00
		2020	Rp 17.919.214.000,00	Rp 7.061.921.000,00
		2021	Rp 2.195.486.000,00	Rp 18.642.000,00
11	ASSA	2017	Rp 208.094.115.820,00	Rp 7.167.120,00
		2018	Rp 236.889.104.140,00	Rp 178.417.020.772,00

		2019	Rp 390.427.709.460,00	Rp 244.118.069.213,00
		2020	Rp 439.192.598.380,00	Rp 249.338.924.992,00
		2021	Rp 557.767.621.590,00	Rp 234.252.009.271,00
12	IMJS	2017	Rp 1.002.100.877.280,00	Rp 78.922.939.980,00
		2018	Rp 1.182.751.516.000,00	Rp 255.261.717.592,00
		2019	Rp 1.360.865.996.430,00	Rp 255.788.015.019,00
		2020	Rp 1.314.033.584.860,00	Rp 288.602.156.281,00
		2021	Rp 157.802.977.720,00	Rp 311.699.687.024,00
13	HELI	2017	Rp 9.790.022.365,00	Rp 3.841.697.790,00
		2018	Rp 10.154.299.270,00	Rp 13.690.885.812,00
		2019	Rp 2.960.452.341,00	Rp 11.196.492.224,00
		2020	Rp 2.479.938.730,00	Rp 6.017.551.355,00
		2021	Rp 1.122.107.744,00	Rp 13.543.643.231,00

Data Indikator Laba Bersih (Y)

N o.	kode perusahaan	Periode	Lab a Kotor	Lab a Operasi	Lab a Sebelum Pajak
1	BLTA	2017	Rp 2.946.925,00	-Rp 1.277.682,00	-Rp 8.873.121,00
		2018	Rp 3.482.711,00	-Rp 458.867,00	Rp 5.625.559,00
		2019	Rp 2.343.547,00	-Rp 1.512.765,00	Rp 61.628,00
		2020	Rp 4.939.670,00	-Rp 100.120,00	-Rp 626.770,00
		2021	Rp 4.692.236,00	Rp 1.600.521,00	Rp 6.123.145,00
2	SAFE	2017	-Rp 1.847.545.950,00	-Rp 3.669.160.350,00	-Rp 9.681.999.970,00
		2018	Rp 21.964.808.150,00	Rp 15.418.030.940,00	-Rp 22.172.674.200,00
		2019	Rp 63.522.143.070,00	Rp 54.111.425.050,00	Rp 12.303.410.260,00
		2020	Rp 37.185.012.030,00	Rp 23.910.513.280,00	-Rp 15.950.611.460,00
		2021	Rp 52.514.853.763,00	Rp 41.531.429.653,00	Rp 1.630.858.545,00
3	MIRA	2017	Rp 21.715.020.060,00	Rp 9.053.493.780,00	-Rp 21.808.409.360,00
		2018	Rp 22.866.763.930,00	Rp 11.631.682.260,00	-Rp 440.765.070,00
		2019	Rp 18.787.035.500,00	Rp 8.949.242.910,00	-Rp 2.484.852.380,00
		2020	-Rp 499.109.040,00	-Rp 7.359.039.220,00	-Rp 19.001.205.730,00
		2021	-Rp 240.352.270,00	-Rp 5.838.109.580,00	-Rp 14.271.450.790,00
4	SMDR	2017	Rp 64.890.710,00	Rp 17.145.070,00	Rp 17.145.070,00

		2018	Rp 63.803.310,00	Rp 12.593.130,00	Rp 12.593.130,00
		2019	Rp 59.602.530,00	-Rp 55.055.360,00	-Rp 55.055.360,00
		2020	Rp 66.220.010,00	Rp 340.630,00	Rp 340.630,00
		2021	Rp 189.832.770,00	Rp 148.075.380,00	Rp 142.386.130,00
5	TMAS	2017	Rp 271.781.180.300,00	Rp 154.675.472.300,0 0	Rp 2.912.885.690, 00
		2018	Rp 228.206.501.340,00	Rp 150.329.078.480,0 0	Rp 4.047.544.310, 00
		2019	Rp 365.343.000.000,00	Rp 259.602.000.000,0 0	Rp 168.421.000.00 0,00
		2020	Rp 420.486.000.000,00	Rp 260.898.000.000,0 0	Rp 68.903.000.000 ,00
		2021	Rp 732.240.000.000,00	Rp 546.206.000.000,0 0	Rp 955.058.000.00 0,00
6	WEHA	2017	Rp 54.990.768.220,00	-Rp 689.954.160,00	Rp 68.341.209.550 ,00
		2018	Rp 67.493.291.250,00	Rp 20.750.200.120,00	Rp 4.852.956.130, 00
		2019	Rp 57.540.500.230,00	Rp 13.368.068.310,00	Rp 6.505.276.820, 00
		2020	-Rp 1.461.569.650,00	-Rp 39.809.716.270,00	-Rp 43.981.201.150 ,00
		2021	Rp 31.292.039.630,00	-Rp 4.374.565.550,00	-Rp 10.330.085.730 ,00
7	BIRD	2017	Rp 1.137.835.000.000,0 0	Rp 584.430.000.000,0 0	Rp 562.177.000.00 0,00
		2018	Rp 1.179.549.000.000,0 0	Rp 574.151.000.000,0 0	Rp 606.175.000.00 0,00
		2019	Rp 1.095.464.000.000,0 0	Rp 387.953.000.000,0 0	Rp 413.962.000.00 0,00

		2020	Rp 334.511.000.000,00	-Rp 221.073.000.000,0 0	-Rp 290.498.000.00 0,00
		2021	Rp 493.967.000.000,00	-Rp 4.165.000.000,00	Rp 25.654.000.000 ,00
8	GIAA	2017	Rp 1.600.099.570,00	-Rp 76.181.180,00	-Rp 158.180.640,00
		2018	Rp 1.352.376.330,00	-Rp 199.105.550,00	-Rp 286.393.450,00
		2019	Rp 1.784.299.350,00	Rp 147.014.670,00	Rp 52.260.430,00
		2020	-Rp 1.332.007.214,00	-Rp 1.751.601.569,00	-Rp 2.592.583.535, 00
		2021	-Rp 985.284.660,00	-Rp 1.259.827.282,00	-Rp 4.532.552.816, 00
9	SDMU	2017	Rp 15.410.531.980,00	-Rp 20.750.483.090,00	-Rp 38.510.992.000 ,00
		2018	Rp 16.435.424.830,00	-Rp 16.933.977.020,00	-Rp 26.910.059.710 ,00
		2019	Rp 4.686.575.450,00	-Rp 35.229.124.860,00	-Rp 37.504.702.700 ,00
		2020	-Rp 6.078.931.790,00	-Rp 43.837.776.330,00	-Rp 44.240.864.350 ,00
		2021	Rp 17.705.222.310,00	-Rp 7.981.548.139,00	-Rp 10.532.066.920 ,00
10	TAXI	2017	-Rp 178.388.685.000,00	-Rp 412.431.142.000,0 0	-Rp 548.791.076.00 0,00
		2018	-Rp 191.578.283.000,00	-Rp 715.073.749.000,0 0	-Rp 872.192.278.00 0,00
		2019	-Rp 159.665.560.000,00	-Rp 484.402.727.000,0 0	-Rp 204.508.321.00 0,00
		2020	-Rp 73.893.450.000,00	-Rp 92.163.945.000,00	-Rp 73.000.559.000 ,00

		2021	-Rp 15.206.460.000,00	Rp 25.069.303.000,00	Rp 180.179.087.00 0,00
11	ASSA	2017	Rp 516.842.234.470,00	Rp 313.023.964.490,0 0	Rp 138.197.075.84 0,00
		2018	Rp 598.700.551.500,00	Rp 356.552.064.930,0 0	Rp 182.337.295.41 0,00
		2019	Rp 739.829.190.200,00	Rp 349.468.567.650,0 0	Rp 117.377.160.07 0,00
		2020	Rp 790.110.461.600,00	Rp 312.548.180.020,0 0	Rp 68.495.021.020 ,00
		2021	Rp 1.056.701.625.740,0 0	Rp 466.220.069.590,0 0	Rp 223.127.584.95 0,00
12	IMJS	2017	Rp 1.146.561.252.470,0 0	Rp 395.367.221.460,0 0	Rp 242.274.098.73 0,00
		2018	Rp 1.463.589.401.950,0 0	Rp 443.364.908.890,0 0	Rp 219.398.785.03 0,00
		2019	Rp 1.668.976.092.020,0 0	Rp 570.042.940.150,0 0	Rp 72.908.622.730 ,00
		2020	Rp 1.584.132.936.810,0 0	Rp 462.304.539.470,0 0	-Rp 113.888.560.54 0,00
		2021	Rp 1.403.043.468.675,0 0	Rp 505.570.476.697,0 0	-Rp 72.847.309.097 ,00
13	HELI	2017	Rp 38.629.670.010,00	Rp 25.751.113.070,00	Rp 11.355.413.090 ,00
		2018	Rp 47.633.769.830,00	Rp 34.070.282.180,00	Rp 19.881.269.790 ,00
		2019	Rp 54.937.061.480,00	Rp 40.793.725.930,00	Rp 28.422.572.150 ,00
		2020	Rp 32.432.194.830,00	Rp 15.045.691.980,00	Rp 8.556.281.150, 00

		2021	Rp 22.013.241.235,00	Rp 13.506.326.538,00	Rp 4.980.369.621, 00
--	--	------	-------------------------	-------------------------	----------------------------

POPULASI

No.	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
2	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
3	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk
4	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
5	BIRD	Blue Bird Tbk
6	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk
7	GIAA	Garuda Indonesia (persero) Tbk
8	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk
9	MIRA	Mitra Internasional Resources
10	MITI	Mitra Investindo Tbk
11	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk
12	SMDR	Samudera Indonesia Tbk
13	TAXI	Express Transindo Utama Tbk
14	TMAS	Temas Tbk
15	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk
16	HELI	Jaya Trishindo Tbk
17	TRUK	Guna Timur Raya Tbk
18	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk
19	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk
20	SPAX	Satria Antaran Prima
21	DEAL	Dewata freightinternational Tbk
22	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk
23	KJEN	Krida Jaringan Nusantara
24	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk
25	HAIS	Hasnur Internasional Shipping
26	ELPI	Pelayaran Nasional Ekalya Purnamasari
27	LAJU	Jasa Berdikari Logistic Tbk
28	GTRA	Grahaprima Suksesmandiri Tbk
29	MPXL	MPX Logistics International Tbk
30	KLAS	Pelayaran Kurnia Lautan Semesta Tbk
31	PPGL	Prima Globalindo logistik Tbk

32	TRJA	Transkon Jaya Tbk
33	SAFE	Steady Safe Tbk
34	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk
35	HATM	Habco Trans Maritima Tbk
36	RCCC	Utama radar cahaya Tbk