

Pengaruh Ukuran Perusahaan, Struktur Modal, dan Corporate Social Responsibility Terhadap Kinerja Keuangan

Devrizal Rizqi Ramadhanu¹, Rawi Rawi²

Program Studi Akuntansi, Universitas Swadaya Gunung Jati

ARTICLE INFO

Article history:

Received: 10-04-2026

Revised: 28-04-2026

Accepted: 27-08-2026

Keywords:

Ukuran Perusahaan,
Struktur Modal,
Corporate Social Responsibility,
Kinerja Keuangan.

ABSTRACT

Tujuan Penelitian: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh ukuran perusahaan, struktur modal, dan Corporate Social Responsibility (CSR) terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.

Metode Penelitian: Pendekatan kuantitatif diterapkan menggunakan data sekunder berupa laporan tahunan dan laporan keberlanjutan perusahaan. Melalui metode purposive sampling, diperoleh sampel sebanyak 18 perusahaan dengan total 89 unit observasi. Analisis data kemudian dilakukan menggunakan teknik regresi data panel.

Originalitas/Novelty: Fase ini menghadirkan pergeseran perilaku pasar yang diwarnai ketidakpastian, sehingga kajian ini sangat relevan untuk membuktikan secara empiris dinamika variabel-variabel fundamental yang sebelumnya masih sangat minim dieksplorasi di tengah kondisi krisis dan transisi industri logistik. serta membuktikan secara empiris interaksi variabel-variabel tersebut yang sebelumnya masih minim dieksplorasi dalam konteks industri ini.

Hasil Penelitian: Pengungkapan CSR ditemukan tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, mengingat pada fase pemulihan ekonomi ini para investor cenderung bersikap lebih pragmatis dengan memprioritaskan likuiditas jangka pendek dan kemampuan bertahan hidup (survival) perusahaan dibandingkan inisiatif sosial operasional.

Implikasi: Manajemen di sektor logistik perlu mengoptimalkan aset yang dimiliki untuk efisiensi dan berhati-hati agar tidak terlalu agresif menggunakan pendanaan dari utang. Kondisi ini juga mengindikasikan bahwa investor saat ini lebih mengutamakan fundamental keuangan inti dibandingkan inisiatif sosial perusahaan.

Research Objectives: This study aims to analyze the effect of firm size, capital structure, and Corporate Social Responsibility (CSR) on the financial performance of transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the 2020-2024 period.

Research Method: A quantitative approach was utilized, relying on secondary data extracted from corporate annual and sustainability reports. Using purposive sampling, 18 companies were selected, yielding a total of 89 observation units. The data were then analyzed using panel data regression techniques.

Originality/Novelty: This phase presents a shift in market behavior characterized by uncertainty, making this study highly relevant to empirically demonstrate the dynamics of fundamental variables that were previously vastly underexplored amidst the crisis and transition of the logistics industry, as well as to empirically prove the interaction of these variables which remains underexplored within the context of this industry.

Research Results: CSR disclosure was found to have no significant effect on financial performance, given that during this economic recovery phase, investors tend to adopt a more pragmatic approach by prioritizing short-term liquidity and corporate survival over operational social initiatives.

Implications: Logistics management must optimize existing assets for operational efficiency and exercise caution against aggressive debt financing. Furthermore, this indicates that current investors prioritize core financial fundamentals over corporate social initiatives.

Copyright © by Author(s)

This is an open-access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license



Corresponding Author:

Devrizal Rizqi Ramadhanu,
Program Studi Akuntansi, Universitas Swadaya Gunung Jati
devrizal.122040084@ugj.ac.id

Pendahuluan

Kinerja keuangan memegang peranan sentral bagi berbagai pihak stakeholder, terutama bagi para investor. Investor memanfaatkan informasi ini untuk mengestimasi tingkat risiko yang melekat pada suatu investasi, melakukan komparasi kinerja antar perusahaan di satu sektor industri yang serupa, dan memprediksi aliran kas di masa depan. Oleh karena itu, kinerja keuangan digunakan sebagai indikator yang mencerminkan kesehatan ekonomi dan keuangan perusahaan serta tren pengembangannya (Duguleană et al., 2024). Transparansi dan akurasi informasi kinerja keuangan juga berperan penting dalam membangun kepercayaan investor dan menarik modal yang esensial bagi pertumbuhan dan ekspansi perusahaan (Nurarifah et al., 2022).

Sektor transportasi dan logistik memainkan peran sentral dalam dinamika ekonomi kontemporer, khususnya di era pasca pandemi dan intensifikasi globalisasi. Di Indonesia, bidang ini memiliki signifikansi strategis dalam memfasilitasi distribusi produk dan layanan ke berbagai penjuru kepulauan. Perusahaan-perusahaan yang beroperasi di sektor ini dan tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) berfungsi sebagai indikator kunci untuk menilai kondisi ekonomi domestik secara keseluruhan. Kinerja finansial, sebagai refleksi dari operasi harian suatu entitas bisnis serta pencapaian yang diperoleh dari aktivitas komersialnya, memberikan wawasan mendalam tentang efektivitas dan produktivitas perusahaan tersebut (Cahyani & Puspitasari, 2023). Akan tetapi, perekonomian di Indonesia seringkali mengalami fluktuasi terlebih lagi pasca terjadinya pandemi COVID-19.

Periode tahun 2021-2024 menjadi periode yang unik dan penuh tantangan. Terdapat fenomena yang berdampak di Indonesia dan juga dunia pada tahun 2020 sampai dengan 2023 yaitu pandemi Virus COVID-19 (Yahya, 2023). Pasca guncangan yang ditimbulkan oleh pandemi COVID-19, sektor transportasi dan logistik harus beradaptasi dengan sejumlah perubahan signifikan, termasuk pemulihan permintaan yang tidak stabil, tekanan inflasi, lonjakan harga bahan bakar dunia, gangguan dalam rantai pasokan, serta kebutuhan mendesak untuk transformasi digital (BLE Telkom University, 2024). Pada masa kini, industri transportasi dan logistik tengah menghadapi serangkaian tantangan substansial yang memerlukan respons strategis.

Sebagai urat nadi distribusi barang dan jasa, kegagalan operasional di sektor ini tidak hanya merugikan entitas terkait, melainkan juga berpotensi memicu efek domino berupa gangguan rantai pasok dan eskalasi inflasi bagi perekonomian Indonesia secara makro. Oleh karena itu, sangat mendesak untuk membedah bagaimana profil ukuran perusahaan, strategi struktur modal, dan inisiatif CSR berinteraksi dalam menentukan ketahanan finansial (Rodriguez-Fernandez, 2016). Skala perusahaan yang besar idealnya memberikan daya tahan, namun tingginya beban tetap dari agresivitas utang di masa krisis justru dapat menjadi bumerang yang menekan laba. Sementara itu, alokasi dana untuk CSR – yang lazimnya menjadi instrumen peningkatan citra – menghadapi tantangan rasionalisasi di tengah kondisi pengetatan arus kas. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi krusial untuk menganalisis secara komprehensif bagaimana determinasi ukuran perusahaan, struktur modal, serta tanggung jawab sosial perusahaan memengaruhi kinerja finansial entitas terkait.

Kinerja keuangan sebuah konsep yang sering diukur melalui profitabilitas dan pertumbuhan perusahaan (Duguleană et al., 2024). ROA ini seperti melihat seberapa jago sebuah perusahaan menghasilkan uang dari semua aset yang mereka punya dapat berupa gedung, mesin, stok barang, kas, dan aset lainnya. Dengan ini, ROA bisa menjadi tolok ukur utama keberhasilan perusahaan (Armélita & Dumilah, 2023; Sriwiyanti et al., 2021; Yuliani, 2021). Namun, kinerja ini tidak berdiri sendiri. Terdapat berbagai faktor internal yang diduga kuat memengaruhinya (Laan et al., 2022).

Salah satu faktor utama yang perlu diperhatikan adalah ukuran perusahaan. Entitas bisnis dengan ukuran yang lebih besar umumnya menikmati berbagai keuntungan, seperti persepsi stabilitas yang lebih tinggi, yang pada gilirannya memperkuat reputasi mereka di kalangan investor (Priyanti & Haq, 2023). Selain itu, ukuran tersebut memfasilitasi akses yang lebih mudah terhadap sumber pendanaan, serta memungkinkan penyediaan laporan yang lebih mendalam guna memenuhi ekspektasi para pemangku kepentingan, termasuk investor (Monica et al., 2025). Namun, di sisi lain, perusahaan besar terkadang dianggap lebih birokratis dan lambat beradaptasi dibandingkan perusahaan kecil yang lebih lincah. Total aset suatu perusahaan mencerminkan skala operasinya, baik dalam hal besar maupun kecil, terutama ketika entitas tersebut mampu mengoptimalkan pengelolaan sumber daya dan volume

penjualan untuk mencapai profitabilitas (Fajaryani & Suryani, 2018). Entitas dengan skala yang lebih besar cenderung memiliki kemudahan lebih besar dalam mengakses pasar keuangan dibandingkan dengan yang berukuran lebih kecil.

Salah satu aspek penting berikutnya adalah komposisi modal, yang merujuk pada pilihan strategis oleh manajemen perusahaan terkait proporsi sumber pendanaan baik melalui pinjaman (utang) maupun kepemilikan saham (ekuitas) untuk mendukung akuisisi aset dan menjaga kelangsungan operasional secara ekonomi (Hutasoit & Tarigan, 2024). Dalam konteks ini, entitas bisnis dapat memanfaatkan sumber daya yang ada secara maksimal untuk meningkatkan efisiensi keuangan dan mencapai sasaran keuntungan yang ditetapkan, dengan modal sebagai komponen fundamental yang sangat diperlukan. Efisiensi dalam pendanaan tercapai ketika entitas bisnis dapat memanfaatkan komposisi modal secara efektif (Fajaryani & Suryani, 2018). Sektor transportasi dan logistik dikenal sebagai industri padat modal. Keputusan pendanaan apakah menggunakan utang atau modal sendiri menjadi krusial (Laan et al., 2022).

Faktor ketiga melibatkan Corporate Social Responsibility, yang didefinisikan sebagai dedikasi perusahaan untuk menyumbangkan kontribusi jangka panjang kepada masyarakat. Pendekatan ini menjadi strategi krusial bagi industri transportasi, yang dikenal karena dampak lingkungannya yang substansial (Dang et al., 2024). Para investor sebelum berinvestasi pasti akan mengevaluasi kinerja keuangan sebagai salah satu kriteria. Tujuan dari CSR adalah untuk memaksimalkan keuntungan sekaligus mengamankan kepentingan stakeholder yang diyakini dapat meningkatkan citra merk serta menarik investor dan pelanggan yang menghargai praktik etis (Monica et al., 2025). Namun, sejumlah entitas bisnis tetap mengesampingkan implikasi sosial dan ekologis dari kegiatan operasional mereka guna memaksimalkan profitabilitas (Agustin & Rosdiana, 2022). Kondisi ini berpotensi menimbulkan performa finansial yang tidak maksimal, yang pada gilirannya memicu instabilitas, sehingga mengurangi nilai tanggung jawab sosial perusahaan (CSR) dan menjadikannya titik lemah di mata para pemangku kepentingan (Fadillah et al., 2024).

Sebagai urat nadi distribusi barang dan jasa, kegagalan operasional di sektor ini tidak hanya merugikan entitas terkait, melainkan juga berpotensi memicu efek domino berupa gangguan rantai pasok dan eskalasi inflasi bagi perekonomian Indonesia secara makro. Oleh karena itu, sangat mendesak untuk membedah bagaimana profil ukuran perusahaan, strategi struktur modal, dan inisiatif CSR berinteraksi dalam menentukan ketahanan finansial. Skala perusahaan yang besar idealnya memberikan daya tahan, namun tingginya beban tetap dari agresivitas utang di masa krisis justru dapat menjadi bumerang yang menekan laba. Sementara itu, alokasi dana untuk CSR – yang lazimnya menjadi instrumen peningkatan citra – menghadapi tantangan rasionalisasi di tengah kondisi pengetatan arus kas. Kondisi ini menciptakan peluang bagi penelitian lanjutan untuk menyelidiki bagaimana ukuran perusahaan, struktur modal, dan tanggung jawab sosial perusahaan dapat memengaruhi kinerja keuangan.

Melalui penelitian ini, kontribusi kebaruan yang ditawarkan tidak sekadar mengisi celah akademis, tetapi juga menghadirkan wawasan empiris bagi dunia praktik dan penyusunan regulasi industri. Manfaat praktis dari temuan ini diarahkan agar manajemen logistik di Indonesia mampu mengevaluasi kembali instrumen pendanaan mereka agar lebih berhati-hati terhadap rasio utang di era suku bunga fluktuatif. Selain itu, kajian ini dapat memandu perusahaan untuk merancang alokasi program CSR yang jauh lebih efisien, tepat sasaran, dan relevan tanpa harus mengorbankan stabilitas likuiditas yang krusial untuk pemulihan kinerja sektor transportasi nasional secara keseluruhan.

Pengembangan Hipotesis

Agency Theory (Teori Keagenan)

Penelitian ini mengadopsi teori keagenan, yang menguraikan kemungkinan pertentangan kepentingan antara prinsipal (pemilik atau investor) dan agen (manajemen), sebagaimana pertama kali dikemukakan oleh (Jensen & Meckling, 1976). Performa finansial merupakan indikator kunci yang dipantau oleh prinsipal. Pemanfaatan leverage (komposisi modal) berperan sebagai instrumen utama dalam memitigasi isu keagenan, meskipun hal tersebut juga dapat membawa risiko. Selain itu, risiko keagenan mencakup adanya benturan kepentingan antara investor dan agen. Apabila risiko keagenan dapat diminimalkan atau bahkan dieliminasi, maka hal ini akan berkontribusi pada peningkatan performa finansial entitas bisnis (Kurniawati et al., 2020). Agar konflik ini tidak terjadi, dibutuhkan mekanisme pengawasan dan pengendalian untuk memastikan bahwa manajer tetap bekerja sesuai

dengan tujuan pemilik (Fajri et al., 2022). Yakni, meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan. Keputusan terkait CSR juga dapat dilihat dari perspektif keagenan, apakah manajer melakukannya untuk kepentingan pemegang saham atau hanya untuk kepentingan pribadi.

Kinerja keuangan menggambarkan seberapa baik perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dan mengelola sumber dayanya (Putri et al., 2023). Jika terjadi konflik agensi dan manajemen tidak diawasi dengan baik, maka keputusan yang diambil bisa merugikan perusahaan dan menyebabkan penurunan kinerja keuangan (Effendi & Prima, 2023). Untuk mencegah konflik ini dan menjaga kinerja keuangan perusahaan, dibutuhkan pengawasan, seperti: Struktur modal yang seimbang agar manajer lebih berhati-hati dalam mengelola utang, dan tanggung jawab sosial dan lingkungan agar perusahaan punya reputasi baik dan menarik perhatian investor.

Ukuran Perusahaan (X1)

Dalam konteks sektor transportasi dan logistik, ukuran perusahaan yang besar merepresentasikan kepemilikan aset strategis fisik yang masif, seperti armada kendaraan, kapasitas pergudangan, dan infrastruktur teknologi. Kepemilikan aset ini memberikan keunggulan berupa skala ekonomi (economies of scale). Secara teoritis, skala operasional yang lebih besar memungkinkan manajemen (agen) meredam biaya operasional per unit di tengah guncangan rantai pasok pasca-pandemi, serta memudahkan perusahaan mengakses pendanaan eksternal guna menjaga likuiditas (Injayanti et al., 2023). Oleh karena itu, diprediksi bahwa entitas berskala besar memiliki landasan yang lebih kokoh untuk mengoptimalkan efisiensi dan mencetak profitabilitas yang lebih baik dibandingkan entitas berskala kecil. Akibatnya, studi ini menetapkan ukuran perusahaan sebagai variabel independen untuk mengeksplorasi kapan dan alasan efek tersebut muncul, berdasarkan kerangka Teori Agensi.

H1: Ukuran Perusahaan berpengaruh positif terhadap Kinerja Keuangan

Struktur Modal (X2)

Meskipun utang secara teoritis dapat mendisiplinkan manajer, industri transportasi dan logistik merupakan sektor yang sangat padat modal. Pada masa pemulihan pasca-pandemi yang masih diwarnai fluktuasi permintaan dan volatilitas harga bahan bakar global, proporsi utang yang terlampau tinggi justru akan mengekspos perusahaan pada risiko gagal bayar (financial distress cost) yang akut. Beban bunga tetap yang besar yang harus dibayarkan kepada kreditur akan langsung menggerus margin laba bersih dan membatasi ruang gerak operasional. Mengingat tekanan makroekonomi yang berat tersebut, penggunaan utang yang agresif diprediksi akan menjadi beban yang menekan performa finansial perusahaan di sektor ini. Inkonsistensi dalam temuan ini mengindikasikan adanya kesenjangan riset mengenai situasi di mana leverage berperan efektif sebagai mekanisme pengendalian agensi. Oleh karena itu, studi ini menyelidiki dampak langsung struktur modal pada performa perusahaan, serta interaksinya dengan variabel tambahan, untuk mengungkap mekanisme disiplin yang dijelaskan oleh Teori Agensi.

H2: Struktur Modal berpengaruh negatif terhadap Kinerja Keuangan

Corporate Social Responsibility (CSR) (X3)

Namun, dalam konteks fase pemulihan ekonomi pasca-pandemi COVID-19, terjadi pergeseran fokus yang drastis di kalangan pemangku kepentingan, khususnya di sektor logistik. Para prinsipal dan investor masa kini cenderung bersikap jauh lebih pragmatis dengan memprioritaskan pemulihan likuiditas, efisiensi fundamental, dan kelangsungan hidup dasar perusahaan (survival). Dalam iklim ketidakpastian ini, pengeluaran kas yang besar untuk program tanggung jawab sosial justru berisiko dipandang oleh investor sebagai pemborosan arus kas jangka pendek (misallocation of resources) (Parra-Domínguez et al., 2026). Mengingat manfaat reputasional dari CSR seringkali baru dapat dirasakan dalam jangka panjang, inisiatif ini diprediksi tidak akan memberikan stimulus yang kuat dan langsung terhadap apresiasi indikator kinerja keuangan operasional tahun berjalan. Gap yang muncul adalah kurangnya konsensus apakah CSR benar-benar mengurangi biaya agensi atau justru menjadi sarana pencitraan manajerial, oleh karena itu penelitian ini akan menelaah CSR sebagai membedakan antara CSR disclosure dan CSR substantif untuk menangkap implikasi agensi secara lebih tepat.

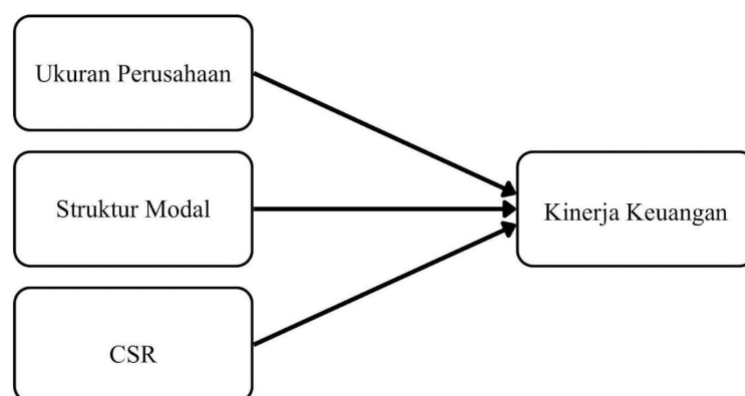
H3: Corporate Social Responsibility tidak berpengaruh signifikan terhadap Kinerja Keuangan

Kinerja Keuangan (Y)

Dalam kerangka Teori Agensi, kinerja keuangan dipahami sebagai indikator utama seberapa baik agen bertindak selaras dengan kepentingan prinsipal. (Jensen & Meckling, 1976) menjelaskan bahwa konflik kepentingan dan asimetri informasi menghasilkan biaya agensi meliputi biaya pemantauan, biaya pengikatan insentif, dan kerugian residual yang secara langsung dapat menurunkan kinerja keuangan jika tidak dikendalikan. Oleh karena itu variabel seperti struktur modal, ukuran perusahaan, dan CSR memengaruhi kinerja melalui mekanisme pengurangan atau peningkatan biaya agensi: leverage dapat mendisiplinkan manajemen dengan mengurangi free cash flow, ukuran perusahaan memengaruhi kebutuhan dan efektivitas mekanisme pengawasan, sedangkan CSR dapat berfungsi sebagai sinyal transparansi atau sebaliknya alat pencitraan (Nurarifah et al., 2022). Temuan empiris pada studi sebelumnya bersifat campuran beberapa menemukan pengaruh positif atau negatif, sementara yang lain tidak signifikan hasil berbeda antara (Cahyani & Puspitasari, 2023; Fadillah et al., 2024; Fajaryani & Suryani, 2018; Wahyuningsih & Rakhmadhani, 2024) menunjukkan adanya research gap terkait saluran kausal dan kondisi kontekstual yang menentukan efek terhadap kinerja. Dengan demikian, penelitian saya ini memosisikan kinerja keuangan sebagai variabel terikat yang menguji pengaruh langsung dan interaksi variabel-variabel X untuk menangkap implikasi agensi secara lebih komprehensif.

Tinjauan Pustaka Variabel

Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

Hubungan di antara indikator skala perusahaan, komposisi modal, serta tanggung jawab sosial membatasi perilaku oportunistik para manajer, namun jika melebihi batas, hal tersebut dapat memicu tekanan finansial yang berat perusahaan (CSR) dapat diuraikan secara rasional melalui lensa teori agensi sebagai berikut: komposisi modal, khususnya rasio utang terhadap ekuitas (DER), bertindak sebagai instrumen pengawasan yang mampu meredam pertentangan kepentingan antara pengelola dan pemilik saham. Dalam kerangka teori ini, kenaikan tingkat utang seharusnya, sehingga dampaknya terhadap performa menjadi ambigu. Berdasarkan kajian ini, variabel komposisi modal (DER) dan CSR memberikan pengaruh pada performa finansial perusahaan, dengan intensitas efek yang bisa bertambah atau berkurang seiring dengan skala perusahaan. Hal ini selaras dengan teori agensi, yang menyatakan bahwa DER dan CSR berperan sebagai alat kontrol untuk meminimalkan divergensi kepentingan antara manajer dan pemegang saham. Meski demikian, kedua alat tersebut dapat beroperasi secara berbeda sesuai dengan besarnya entitas bisnis; perusahaan berskala besar umumnya memiliki akses lebih luas terhadap sumber daya dan mekanisme pengawasan dari luar, sehingga keterkaitan antara komposisi modal, CSR, dan performa finansial cenderung lebih intens.

Kajian Empiris

Tabel 1. Kajian Empiris

Peneliti & Tahun	Judul Penelitian	Variabel yang Diteliti	Metode	Hasil Utama
------------------	------------------	------------------------	--------	-------------

Fajaryani & Suryani (2018)	STRUKTUR MODAL, LIKUIDITAS, DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP KINERJA KINERJA KEUANGAN PERUSAHAAN	Struktur Modal (DER), Ukuran Perusahaan – Kinerja Keuangan	Regresi Data Panel	Struktur Modal (DER) berpengaruh signifikan negatif. Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh signifikan
Cahyani & Puspitasari (2023)	PENGARUH KINERJA LINGKUNGAN, BIAYA LINGKUNGAN, KEPEMILIKAN SAHAM PUBLIK, GREEN ACCOUNTING, DAN STRUKTUR MODAL TERHADAP KINERJA KEUANGAN	Struktur Modal - Kinerja Keuangan	Regresi Linear Berganda	Struktur modal tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan.
Wahyuningsih & Rakhmadhani (2024)	Pengaruh Penerapan Good Corporate Governance dan Corporate Social Responsibility terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan	CSR - Kinerja keuangan	Regresi Linear Berganda	CSR tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan.
Fadillah et al. (2024)	Pengaruh kinerja lingkungan dan corporate social responsibility terhadap kinerja keuangan	CSR - Kinerja keuangan	SmartPLS	CSR memiliki Pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan.
Jessica & Triyani, (2022)	PENGARUH STRUKTUR MODAL, LIKUIDITAS, UKURAN PERUSAHAAN DAN UMUR PERUSAHAAN TERHADAP KINERJA KEUANGAN	Ukuran Perusahaan -Kinerja Keuangan	Regresi Linear Berganda	Ukuran perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan.
Diana & Osesoga (2020)	PENGARUH LIKUIDITAS, SOLVABILITAS, MANAJEMEN ASET, dan UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP KINERJA KEUANGAN	Ukuran Perusahaan -Kinerja Keuangan	Regresi Berganda	Ukuran perusahaan berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan.

Penelitian terdahulu mengungkapkan bahwa, walaupun metode pengambilan sampel dan pendekatan analisisnya bervariasi, kajian-kajian tersebut masih terbatas pada data dari entitas bisnis di Indonesia. Lebih lanjut, temuan tersebut mengindikasikan bahwa komposisi modal berpengaruh secara bermakna pada performa finansial perusahaan, sedangkan studi lain tidak mendeteksi pengaruh signifikan terhadap aspek tanggung jawab sosial perusahaan (CSR). Dengan demikian, melalui pemanfaatan data panel dari perusahaan-perusahaan Indonesia yang melibatkan indikator komposisi modal, skala perusahaan, CSR, serta performa finansial, penelitian ini memberikan kontribusi baru berupa bukti empiris yang spesifik konteks, mengenai bagaimana skala perusahaan, komposisi modal,

dan CSR saling berinteraksi untuk membentuk performa finansial di bidang transportasi dan logistik Indonesia suatu aspek yang belum sepenuhnya dieksplorasi oleh kajian-kajian sebelumnya.

Metode Penelitian

Desain Penelitian

Penelitian dasar yaitu jenis penelitian yang digunakan. Penelitian dasar, menurut (Sekaran & Bougie, 2016) adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk memperluas batas pengetahuan ilmiah dan meningkatkan pemahaman suatu fenomena tanpa berfokus pada aplikasi praktis. Studi ini menerapkan penelitian fundamental untuk merumuskan teori dan wawasan mengenai dampak struktur modal, skala perusahaan, serta tanggung jawab sosial korporat terhadap performa finansial entitas bisnis. Dengan demikian, penelitian ini diantisipasi akan berkontribusi pada kemajuan ilmu, terutama dalam disiplin manajemen finansial.

Pendekatan kuantitatif digunakan dalam penelitian ini. Menurut (Sekaran & Bougie, 2016), pendekatan ini berfokus pada mengukur fenomena secara objektif dengan menggunakan data numerik dan analisis statistik untuk menguji hipotesis yang telah dibuat. Penelitian ini mengadopsi pendekatan kuantitatif untuk mengevaluasi dan menyelidiki keterkaitan antara struktur modal, skala perusahaan, serta tanggung jawab sosial korporat dengan performa finansial. Pendekatan tersebut diperkirakan akan menghasilkan hasil yang dapat diverifikasi secara empiris serta dapat digeneralisasi ke kelompok populasi yang lebih luas.

Populasi dan Sampel

Pemilihan periode 2020-2024 secara spesifik dilakukan karena rentang waktu ini merepresentasikan fase transisi yang krusial, mulai dari puncak krisis guncangan pandemi COVID-19 hingga memasuki era pemulihan ekonomi. Hal ini menjadikannya sangat relevan untuk memotret ketahanan fundamental perusahaan. Sementara itu, fokus pada entitas yang terdaftar di BEI ditujukan untuk memastikan bahwa data sekunder yang digunakan telah terstandardisasi, transparan, serta diaudit secara independen, sehingga validitas pengukuran variabel dapat dipertanggungjawabkan. Kendati penetapan kriteria ini memastikan kelengkapan dan kesesuaian data, pendekatan ini memiliki potensi bias berupa bias keberlangsungan hidup (*survivorship bias*). Perusahaan logistik yang gagal bertahan, mengalami kebangkrutan, atau dihapuskan pencatatannya (*delisting*) akibat tekanan pandemi tidak masuk dalam unit observasi. Akibatnya, hasil estimasi dari sampel ini mungkin cenderung mencerminkan profil kinerja dari entitas bisnis yang secara inheren memiliki daya tahan dan modal yang lebih kuat di industri ini.

Teknik Analisis Data

Penelitian ini fokus pada perusahaan yang tercatat di Bursa Efek Indonesia dalam kategori subsektor Transportasi dan Logistik sebagai objek kajian utama. Sumber data sekunder diperoleh dari situs resmi Bursa Efek Indonesia, yaitu www.idx.go.id, mencakup rentang waktu 2020 hingga 2024. Mengingat sifat data yang melibatkan dimensi cross-sectional (berdasarkan perusahaan) dan time series (berdasarkan tahun 2020–2024), teknik analisis yang diterapkan adalah regresi data panel.

Dalam eksekusinya, pengolahan data panel ini secara spesifik menerapkan pendekatan estimasi Common Effect Model (CEM) atau yang juga dikenal sebagai Pooled Ordinary Least Square (OLS). Pemilihan pendekatan CEM didasarkan pada kesesuaiannya dalam menggabungkan (*pooling*) seluruh data kerat lintang (*cross-section*) dan deret waktu (*time-series*) untuk kemudian diestimasi menggunakan prinsip kuadrat terkecil standar. Penggunaan model ini dikonfirmasi kelayakannya melalui terpenuhinya serangkaian pengujian pra-estimasi, di mana model regresi terbukti menghasilkan penduga yang Best Linear Unbiased Estimator (BLUE). Analisis dilakukan dengan menggunakan software SPSS versi 27. Berikut ini adalah tahapan-tahapan dalam proses analisis data penelitian, yang diawali dengan analisis statistik deskriptif, kemudian dilanjutkan dengan uji asumsi klasik, dan tahap terakhir adalah analisis regresi parsial.

Pengukuran Variabel

Tabel 2. Operasi Pengukuran Operasi pengukuran

Variabel	Definisi Operasional	Pengukuran	Skala
Ukuran Perusahaan (X1)	Ukuran Perusahaan adalah skala yang digunakan untuk menentukan besar kecilnya suatu perusahaan (Hendayana et al., 2024).	$Size = \ln (Total Assets)$	Rasio
Struktur Modal (X2)	Struktur modal adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah aktiva perusahaan yang didanai oleh hutang (Mais & Puspitasari, 2024; Marsalena et al., 2023).	$DER = \frac{Total Liabilitas}{Total Ekuitas}$	Rasio
CSR (X3)	Corporate Social Responsibility merupakan tanggung jawab Perusahaan kepada para pemangku kepentingan yang mencakup aspek ekonomi, social, dan lingkungan. (Kinasih et al., 2022).	$CSRDI_j = \frac{\sum X_{ij}}{n_j}$	Rasio
Kinerja Keuangan (Y)	Kinerja Keuangan adalah alat untuk menganalisis pencapaian prestasi keuangan suatu Perusahaan dengan melaksanakan aturan-aturan yang berlaku secara baik dan benar pada periode tertentu (Dianty & Nurrahim, 2020)).	$ROA = \frac{Net Income}{Total Assets} \times 100\%$	Rasio

Hasil dan Pembahasan

Uji Descriptive Statistics

Tabel 3. Uji Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
SIZE	89	2404,00	3101,00	2728,4944	183,92786
DER	89	-1962,00	556,00	51,8427	286,97291
CSRDI	89	11,00	87,00	36,4494	14,23824
ROA	89	-3796,00	3210,00	385,6517	962,11564

Sumber: Data Diolah, Output SPSS v27

Berdasarkan hasil olah data uji deskriptif tersebut, dapat diartikan distribusi data yang didapat oleh peneliti sebagai berikut. Pada variabel SIZE (X1), dari data tersebut dapat dideskripsikan bahwa nilai minimum yaitu 2404,00 dengan nilai maximum sebesar 3101,00, untuk nilai rata-rata variabel SIZE yaitu 2728,4944 dan standar deviasi data SIZE adalah 183,92786. Selanjutnya pada variabel DER (X2), dari data tersebut dapat dideskripsikan bahwa nilai minimum yaitu -1962,00 dengan nilai maximum sebesar

556,00, untuk nilai rata-rata variabel DER yaitu 51,8427 dan standar deviasi data DER adalah 296,97291. Kemudian untuk variabel CSR (X3), dari data tersebut dapat dideskripsikan bahwa nilai minimum yaitu 11,00 dengan nilai maximum sebesar 87,00, untuk nilai rata-rata variabel CSR yaitu 36,4494 dan standar deviasi data CSR adalah 14,23824. Terakhir, pada variabel ROA (Y), dari data tersebut dapat dideskripsikan bahwa nilai minimum yaitu -3796,00 dengan nilai maximum sebesar 3210,00, untuk nilai rata-rata variabel ROA yaitu 385,6517 dan standar deviasi data ROA adalah 962,11564.

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Uji normalitas dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah variabel dependen dan independen berdistribusi normal atau tidak. Dasar pengambilan keputusan dalam pengujian ini dilihat dari nilai signifikansinya. Apabila nilai signifikansi kurang dari 0,05, maka data dinyatakan tidak berdistribusi normal. Sebaliknya, jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05, maka data tersebut dinyatakan berdistribusi normal.

Tabel 4. Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		89
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,057
Monte Carlo (2-tailed)	Sig.	0,055

Sumber: Data Diolah, Output SPSS v27

Berdasarkan data tersebut diketahui bahwa Asmp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,057. Hal ini menunjukkan bahwa $0,057 > 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa data variabel tersebut berdistribusi normal.

Uji Multikolinieritas

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (*independent*). Untuk mengetahui adanya masalah multikorelasi maka dapat dilihat dari hasil *collinearity statistic* yaitu nilai *Variance Factor* (VIF) dan *Tolerance*. Jika nilai *Tolerance* $> 0,10$ dan $VIF < 0,10$, maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikorelasi. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi antar variabel independen. Adapun hasil penelitian dapat dilihat melalui tabel 5 berikut ini :

Tabel 5. Uji Multikolinearitas

	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
SIZE	0,703	1,422
DER	0,844	1,185
CSRDI	0,774	1,292

Dependent Variable: ROA

Sumber: Data Diolah, Output SPSS v27

Berdasarkan tabel output "*Coefficients*" pada bagian "*Collinearity Statistics*" diketahui bahwa nilai tolerance untuk variabel SIZE (X1) adalah $0,703 > 0,10$ dan nilai VIF $1,422 < 10,00$. Selanjutnya, nilai tolerance untuk variabel DER (X2) adalah $0,844 > 0,10$ dan nilai VIF $1,185 < 10,00$. Kemudian, nilai tolerance untuk variabel CSR (X3) adalah $0,774 > 0,10$ dan nilai VIF $1,292 < 10,00$.

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa variabel SIZE, DER, CSR memperoleh nilai tolerance $> 0,10$ dan VIF $< 10,00$ maka dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel tersebut tidak terjadi gejala multikolinieritas.

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terjadi kesamaan variansi residual satu ke pengamatan lain. Untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan uji glejser. Uji Glejser mendeteksi heteroskedastisitas dengan meregresikan nilai absolut residual terhadap variabel independen. Jika hubungan signifikan ditemukan, itu menunjukkan adanya heteroskedastisitas.

Dasar pengambilan keputusan untuk uji heteroskedastisitas menurut (Ghozali, 2021:178) yaitu, jika nilai $\text{sig} < 0,05$ maka terjadi heteroskedastisitas. Sebaliknya, jika nilai $\text{sig} > 0,05$ maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

Tabel 6. Uji Heteroskedastisitas

	Sig.
SIZE	0,606
DER	0,679
CSR	0,436

Dependent Variable: ROA

Sumber: Data Diolah, Output SPSS v27

Berdasarkan hasil dari pengujian tersebut menunjukkan bahwa semua variabel SIZE sebesar 0,606, variabel DER sebesar 0,679 dan CSR sebesar 0,436. Semua variabel SIZE, DER, CSR memiliki nilai Sign. $> 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi dalam penelitian ini bertujuan untuk menguji apakah dalam satu model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (periode sebelumnya). Dalam penelitian ini untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi dapat dilihat dengan menggunakan uji *Durbin Watson* (DW-test), dengan kriteria bila d terletak diantara (du) dan $(4-dL)$.

Dibawah ini adalah hasil dari uji autokorelasi yang tersaji dalam Tabel 7 sebagai berikut:

Tabel 7. Uji Autokorelasi

Model	Durbin-Watson
1	1,850

Sumber: Data Diolah, Output SPSS v27

Diketahui :

Dw : 1,850

Du : 1,7254

4-dl : $4 - 1,5863 = 2,4137$

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa $du < dw < 4-dl$ atau $1,7254 < 1,850 < 2,4137$ yang artinya tidak terjadi autokorelasi.

Analisis Regresi Parsial

Uji t dilakukan untuk menguji koefisien regresi secara parsial, apakah masing-masing variabel ukuran perusahaan (SIZE), struktur modal (DER) dan Corporate Social Responsibility (CSR) mempunyai pengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021-2023. Uji T menggunakan signifikansi 5%, dengan variabel yang nilai signifikansinya dibawah 0,5 maka variabel tersebut dinyatakan berpengaruh signifikan.

Tabel 8. Uji Analisis Regresi Parsial

	Sig.
SIZE	0,038
DER	0,006
CSRDI	0,070

Sumber: Data Diolah, Output SPSS v27

Tabel 8 merupakan hasil uji t (parsial) yang dipergunakan untuk menguji hipotesis. Pengujian hipotesis ini ditunjukkan dengan nilai signifikansi uji t yaitu 5% atau 0,05. Berikut merupakan hasil analisis hipotesis tersebut:

Pengaruh Ukuran Perusahaan (SIZE) Terhadap Kinerja Keuangan (ROA) (H₁)

Hipotesis pertama menyatakan ukuran perusahaan berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Berdasarkan hasil analisis pada tabel 8 nilai signifikansi SIZE sebesar 0,038, dengan nilai signifikansi secara parsial sebesar 5%. Makadari itu hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Ukuran perusahaan berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Hal ini dapat dilihat dari p-value $0,038 < 0,05$. Karena nilai signifikansi ukuran perusahaan (SIZE) kurang dari 0,05 maka hipotesis pertama (H₁) diterima.

Pengaruh Struktur Modal (DER) Terhadap Kinerja Keuangan (ROA) (H₂)

Hipotesis kedua menyatakan struktur modal berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Berdasarkan hasil analisis pada tabel 8 nilai signifikansi DER sebesar 0,006, dengan nilai signifikansi secara parsial sebesar 5%. Makadari itu hasil penelitian ini menunjukkan bahwa struktur modal berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Hal ini dapat dilihat dari p-value $0,006 < 0,05$. Karena nilai signifikansi struktur modal (DER) kurang dari 0,05 maka hipotesis kedua (H₂) diterima. Hasil ini memperkuat temuan (Simanjuntak & Purba, 2022) yang menyatakan bahwa semakin tinggi penggunaan utang sebagai sumber pendanaan, maka risiko beban bunga akan meningkat dan pada akhirnya menurunkan profitabilitas.

Pengaruh Corporate Social Responsibility (CSR) Terhadap Kinerja Keuangan (ROA) (H₃)

Hipotesis ketiga menyatakan corporate social responsibilty berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Berdasarkan hasil analisis pada tabel 8 nilai signifikansi CSR sebesar 0,070, dengan nilai signifikansi secara parsial sebesar 5%. Makadari itu hasil penelitian ini menunjukkan bahwa corporate social responsibilty berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Hal ini dapat dilihat dari p-value $0,070 > 0,05$. Karena nilai signifikansi corporate social responsibilty (CSR) kurang dari 0,05 maka hipotesis ketiga (H₃) ditolak. Temuan ini didukung oleh penelitian (Kurniawan, 2022) yang menunjukkan bahwa program tanggung jawab sosial pada sektor perbankan syariah di Indonesia tidak memberikan dampak langsung terhadap peningkatan kinerja keuangan perusahaan.

Pembahasan

Pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap Kinerja Keuangan (H1)

Hasil pengujian statistik menunjukkan bahwa ukuran perusahaan (Size) memiliki nilai signifikansi sebesar 0,038 (lebih kecil dari 0,05) dengan koefisien regresi bertanda positif. Temuan ini membuktikan bahwa hipotesis pertama (H1) diterima, yang berarti ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan. Hasil penelitian ini memperkuat temuan (Priyanti & Haq, 2023) pada perusahaan manufaktur yang membuktikan bahwa peningkatan ukuran perusahaan yang diukur melalui total aset akan diikuti oleh peningkatan kinerja keuangan (ROA).

Secara empiris, hal ini mengindikasikan bahwa semakin besar skala aset yang dimiliki oleh perusahaan transportasi dan logistik, semakin baik pula kemampuan perusahaan dalam mencetak laba (ROA). Dalam konteks industri logistik yang padat modal, total aset yang besar—seperti armada kendaraan, gudang, dan infrastruktur teknologi bukanlah sekadar beban, melainkan sumber daya strategis. Perusahaan berskala besar memiliki keunggulan kompetitif berupa economies of scale (skala ekonomi) yang memungkinkan mereka menekan biaya operasional per unit menjadi lebih rendah dibandingkan pesaing yang lebih kecil (Lestari et al., 2020).

Jika ditinjau dari perspektif Teori Agensi, perusahaan besar cenderung memiliki mekanisme pengawasan internal yang lebih mapan dan transparan (Caha et al., 2024). Hal ini meminimalkan asimetri informasi antara manajemen (agen) dan pemegang saham (prinsipal), sehingga pengelolaan aset menjadi lebih efisien dan terarah pada peningkatan laba (Hutauruk et al., 2024). Selain itu, selama periode pengamatan (2020-2024) yang mencakup masa pandemi dan pemulihan, perusahaan besar terbukti lebih resilien (tahan banting) karena memiliki diversifikasi aset dan akses pendanaan yang lebih mudah untuk menjaga stabilitas arus kas.

Hasil penelitian ini sejalan dengan temuan (Diana & Osesoga, 2020) yang menyatakan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, di mana stabilitas aset yang besar mampu mendorong efisiensi operasional yang berujung pada peningkatan profitabilitas.

Pengaruh Struktur Modal terhadap Kinerja Keuangan (H2)

Berdasarkan hasil uji parsial, variabel struktur modal yang diproksikan dengan Debt to Equity Ratio (DER) menunjukkan nilai signifikansi 0,006 dengan arah koefisien negatif. Hal ini mengonfirmasi bahwa hipotesis kedua (H2) diterima, yaitu struktur modal berpengaruh negatif dan signifikan terhadap kinerja keuangan. Temuan ini memberikan gambaran bahwa penggunaan utang yang tinggi pada perusahaan transportasi dan logistik justru menekan profitabilitas perusahaan. Meskipun utang sering dianggap sebagai alat untuk ekspansi, dalam periode penelitian ini (2020-2024), beban bunga yang timbul dari utang tampaknya lebih besar daripada imbal hasil investasi yang didapatkan. Tingginya rasio utang meningkatkan risiko finansial, terutama ketika kondisi ekonomi sedang fluktuatif akibat dampak pasca-pandemi. Semakin besar porsi utang dalam struktur modal, semakin besar pula kewajiban tetap yang harus dibayar perusahaan, yang pada akhirnya menggerus laba bersih (Vätavu, 2015).

Hasil ini mendukung penelitian (Fajaryani & Suryani, 2018) yang juga menemukan bahwa DER berpengaruh negatif signifikan terhadap kinerja keuangan. Hal ini menegaskan bahwa keputusan pendanaan yang terlalu agresif menggunakan utang tidak efektif dalam meningkatkan nilai perusahaan di sektor ini.

Pengaruh Corporate Social Responsibility (CSR) terhadap Kinerja Keuangan (H3)

Ketiadaan pengaruh ini menjadi temuan yang sangat krusial, terutama jika disandingkan dengan penelitian sebelumnya, seperti studi (Fadillah et al., 2024), yang menemukan bahwa CSR berdampak positif signifikan terhadap kinerja keuangan. Perbedaan mencolok ini sangat wajar terjadi mengingat perbedaan konteks waktu dan karakteristik industri. Penelitian yang membuktikan dampak positif CSR umumnya berlatar belakang kondisi ekonomi makro yang stabil atau pada sektor konsumen langsung (B2C), di mana sentimen etis secara instan mampu mendorong peningkatan loyalitas dan pangsa pasar. Namun, dalam ekosistem B2B (Business-to-Business) di sektor logistik pada fase transisi pasca-pandemi, dinamikanya berubah drastis. Tidak adanya pengaruh signifikan ini dapat dijelaskan oleh kondisi spesifik selama periode pengamatan (2020-2024). Pada masa krisis dan pemulihan ekonomi, fokus utama pasar dan investor cenderung lebih pragmatis, yaitu pada kemampuan perusahaan untuk bertahan hidup (survival) dan menjaga likuiditas, dibandingkan menilai aktivitas sosial perusahaan.

Fokus utama pasar dan investor kini terkonsentrasi pada indikator ketahanan hidup (survival rate) dan rasionalisasi biaya operasional. Dalam kacamata Teori Keagenan, alokasi dana yang masif untuk program filantropi di masa krisis justru berisiko memicu kecurigaan pemegang saham (prinsipal). Pengeluaran tersebut rentan diasumsikan sebagai biaya agensi (agency cost) yang tidak esensial, di mana manajemen dianggap lebih memprioritaskan pencitraan institusi alih-alih mengamankan likuiditas yang mendesak bagi keberlangsungan operasi inti logistik perusahaan.

Biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan CSR dalam jangka pendek tercatat sebagai beban operasional yang mengurangi laba periode berjalan (Kurniawan, 2022). Di sisi lain, manfaat CSR berupa reputasi atau loyalitas pelanggan bersifat jangka panjang dan tidak serta-merta tercermin dalam angka Return on Assets (ROA) tahunan. Dalam perspektif Teori Agensi, pengeluaran CSR pada masa sulit mungkin justru dianggap oleh pemegang saham sebagai pemborosan sumber daya (misallocation of resources) atau biaya agensi, di mana manajemen menggunakan dana perusahaan untuk pencitraan semata tanpa dampak ekonomi langsung yang nyata.

Hasil penelitian ini sejalan dengan studi (Wahyuningsih & Rakhmadhani, 2024) yang juga tidak menemukan pengaruh signifikan antara CSR dan kinerja keuangan. Hal ini membuktikan bahwa investor

di sektor transportasi dan logistik Indonesia belum menjadikan CSR sebagai pertimbangan utama dalam keputusan investasi mereka selama periode tersebut.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pengujian hipotesis mengenai pengaruh Ukuran Perusahaan, Struktur Modal, dan Corporate Social Responsibility (CSR) terhadap Kinerja Keuangan (ROA) pada sektor transportasi dan logistik periode 2021-2024, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ukuran perusahaan terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan. Skala operasional dan total aset yang besar memungkinkan perusahaan mencapai skala ekonomi (economies of scale), sehingga entitas bisnis menjadi lebih efisien dalam menekan biaya operasional per unit dan mampu memaksimalkan profitabilitas. Sebaliknya, variabel struktur modal memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap kinerja keuangan. Penggunaan utang yang agresif justru memberikan beban yang menekan profitabilitas perusahaan. Di tengah masa pemulihan ekonomi pasca-pandemi yang fluktuatif, kewajiban pembayaran bunga tetap yang tinggi menggerus laba bersih dan mengekspos perusahaan pada risiko finansial yang lebih besar. Lebih lanjut, pengujian terhadap Corporate Social Responsibility (CSR) membuktikan bahwa inisiatif ini tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan. Pada fase transisi ekonomi, investor dan pemangku kepentingan bersikap jauh lebih pragmatis dengan memprioritaskan likuiditas serta kelangsungan hidup dasar perusahaan (survival). Akibatnya, pengeluaran kas untuk program CSR dalam jangka pendek hanya dianggap sebagai beban operasional pengurang laba yang tidak memberikan dampak instan terhadap performa finansial tahun berjalan.

Sebagai implikasi praktis dari temuan ini, disarankan kepada pihak manajemen di sektor transportasi dan logistik agar mengarahkan fokus utamanya pada optimalisasi aset dan kompetensi inti (core fundamentals) yang berdampak langsung pada penciptaan laba. Perusahaan sangat dianjurkan untuk mengelola struktur modal secara konservatif dan menahan diri dari agresivitas pendanaan berbasis utang, guna mencegah risiko tekanan finansial (financial distress) yang mematikan. Selain itu, pemahaman mendalam mengenai dinamika pengaruh CSR sangat diperlukan; inisiatif tanggung jawab sosial pasca-pandemi sebaiknya direkalibrasi agar berfokus pada keberlanjutan operasional (misalnya efisiensi energi armada) alih-alih sekadar filantropi eksternal, sehingga tidak menguras arus kas jangka pendek yang sangat krusial bagi pemulihan ekonomi entitas bisnis.

Referensi

- Agustin, D. M., & Rosdiana, Y. (2022). Pengungkapan Corporate Social Responsibility (CSR) dan Kinerja Lingkungan terhadap Kinerja Keuangan. *Jurnal Riset Akuntansi (JRA)*, 2(2), 83–90. <https://doi.org/10.29313/jra.v2i2.1149>
- Armelita, P., & Dumilah, R. (2023). Pengaruh Kinerja Keuangan Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Nilai Perusahaan. *JMIK: Jurnal Manajemen Dan Inovasi Kewirausahaan*, 7(1), 222–228. <https://doi.org/10.64532/w00j4k13>
- BLE Telkom University. (2024). *Tantangan Industri Logistik dan Supply Chain di Tahun 2024*. Telkom University. <https://ble-sby.telkomuniversity.ac.id/>
- Caha, Z., Skýpalová, R., & Mrhálek, T. (2024). CSR as a framework for sustainability in SMEs: The relationship between company size, industrial sector, and triple bottom line activities. *Asia Pacific Management Review*, 29(4), 451–461. <https://doi.org/10.1016/j.apmr.2024.09.006>
- Cahyani, R. S. A., & Puspitasari, W. (2023). Pengaruh kinerja lingkungan, biaya lingkungan, kepemilikan saham publik. *Jurnal Akuntansi Trisakti*, 0832(September), 189–208. <https://doi.org/10.25105/jat.v10i2.17846>
- Dang, X., Wang, S., Deng, X., Zhang, N., Mao, H., & Wang, X. (2024). The Influence of CSR to Financial Performance in International Engineering Contracting Enterprises: Evidence from China. *KSCE Journal of Civil Engineering*, 28(6), 2105–2120. <https://doi.org/10.1007/s12205-024-0914-x>
- Diana, L., & Osesoga, M. S. (2020). Pengaruh likuiditas, solvabilitas, manajemen aset, dan ukuran

- perusahaan terhadap kinerja keuangan. *Jurnal Akuntansi Kontemporer*, 12(1), 20–34. <https://doi.org/10.33508/jako.v12i1.2282>
- Dianty, A., & Nurrahim, G. (2020). Pengaruh Penerapan Green Accounting dan Kinerja Lingkungan terhadap Kinerja Keuangan. *Economics Professional in Action (E-Profit)*, 2(02), 1–11. <https://doi.org/10.37278/eprofit.v4i2.529>
- Duguleană, C., Duguleană, L., & Deszke, K. D. (2024). Financial performance and capital structure – an econometric approach for Romanian e-commerce companies during the COVID-19 pandemic. *Economic Analysis and Policy*, 83, 786–812. <https://doi.org/10.1016/j.eap.2024.05.024>
- Effendi, S., & Prima, A. P. (2023). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Keuangan Perusahaan: Studi Kasus Pada Perusahaan Manufaktur Di Indonesia. *Prosiding Seminar Nasional Ilmu Sosial Dan Teknologi (SNISTEK)*, 15. <https://doi.org/10.33884/psnistek.v5i.8109>
- Fadillah, M. R. R., Rismayadi, B., & Yanti, Y. (2024). Pengaruh Kinerja Lingkungan Dan Corporate Social Responsibility Terhadap Kinerja Keuangan. *Gorontalo Accounting Journal*, 7(2), 286. <https://doi.org/10.32662/gaj.v7i2.3488>
- Fajaryani, N. L. G. S., & Suryani, E. (2018). Struktur Modal, Likuiditas, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan. *Jrak*, 10(2), 74–79. <https://doi.org/10.23969/jrak.v10i2.1370>
- Fajri, F., Akram, & Mariadi, Y. (2022). Pengaruh Good Corporate Governance Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Bumn Sektor Keuangan. *RISMA: Jurnal Riset Mahasiswa Akuntansi*, 2(2). <https://doi.org/10.29303/risma.v2i2.229>
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 26 (Edisi 10)*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hendayana, Y., Ramdhany, M. A., Pranowo, A. S., Radhi, Rachmat, A. H., & Herdiana, E. (2024). Exploring impact of profitability, leverage and capital intensity on avoidance of tax, moderated by size of firm in LQ45 companies. *Cogent Business and Management*, 11(1). <https://doi.org/10.1080/23311975.2024.2371062>
- Hutasoit, R., & Tarigan, N. A. B. (2024). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Keuangan Perusahaan Perbankan dengan Struktur Modal sebagai Variabel Moderasi. *Jurnal Samudra Ekonomi Dan Bisnis*, 15(2), 339–352. <https://doi.org/10.33059/jseb.v15i2.9631>
- Hutauruk, R. P. S., Zalukhu, R. S., Collyn, D., Jayanti, S. E., & Damanik, S. W. H. (2024). Peran perilaku pengelolaan keuangan sebagai mediator dalam meningkatkan kinerja keuangan UMKM di Kota Medan. *JPPI (Jurnal Penelitian Pendidikan Indonesia)*, 10(1). <https://doi.org/10.29210/020243356>
- Injayanti, S. O., Maemumah, M., & Lukita, C. (2023). Pengaruh Good Corporate Governance Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan. *Prosiding Konferensi Ilmiah Akuntansi*, 1–13. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/KIA/article/view/17623>
- Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (1976). Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs and ownership structure. *Journal of Financial Economics*, 3, 305–360. [https://doi.org/10.1016/0304-405X\(76\)90026-X](https://doi.org/10.1016/0304-405X(76)90026-X)
- Jessica, J., & Triyani, Y. (2022). Pengaruh Struktur Modal, Likuiditas , Ukuran Perusahaan Dan Umur Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan. *Jurnal Akuntansi*, 11(2), 138–148. <https://doi.org/10.46806/ja.v11i2.891>
- Kinasih, S., Mas'ud, M., Abduh, M., Pramukti, A., & Muslim, M. (2022). Pengaruh Kinerja Lingkungan, Biaya Lingkungan dan Pengungkapan Corporate Social Responsibility Terhadap Kinerja Keuangan. *Center of Economic Students Journal*, 5(3), 242–257. <https://doi.org/10.56750/csej.v5i3.542>
- Kurniawan, H. (2022). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja keuangan Bank Umum Syariah. *Journal of Accounting and Digital Finance*, 2(1), 16–30. <https://doi.org/10.53088/jadfi.v2i1.320>
- Kurniawati, H., Rasyid, R., & Setiawan, F. A. (2020). Pengaruh Intellectual Capital Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan. *Jurnal Muara Ilmu Ekonomi Dan Bisnis*, 4(1), 64. <https://doi.org/10.24912/jmie.v4i1.7497>
- Laan, T. I., Ndoen, W. M., & Jati, H. (2022). Pengaruh Risiko Keuangan Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perbankan Indonesia (Studi Kasus Pada Perbankan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia). *JOURNAL OF MANAGEMENT Small and Medium Enterprises (SME's)*, vol 15, No. <https://doi.org/10.35508/jom.v15i1.6356>
- Lestari, D. A., Purnamasari, E. D., & Setiawan, B. (2020). Pengaruh Payment Gateway terhadap Kinerja Keuangan UMKM. *Jurnal Bisnis Manajemen Dan Ekonomi*. <https://doi.org/10.47747/jbme.v1i1.20>

- Mais, R., & Puspitasari, M. (2024). Analisis Uji Beda Dampak Pandemi Covid-19: Peran Struktur Modal Dan Kinerja Perusahaan. *Jurnal Ekonomi, Manajemen Dan Perbankan (Journal of Economics, Management and Banking)*, 10(2), 153–166. <https://doi.org/10.35384/jemp.v10i2.537>
- Marsalena, Lakoni, I., & Safrianti, S. (2023). Analisis Pengaruh Ukuran Perusahaan, Struktur Modal Dan Kinerja Keuangan Terhadap Nilai Perusahaan Pada Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2021. *Jurnal Ekonomi & Bisnis Digital*, 1(2), 287–297. <https://doi.org/10.47065/arbitrase.v4i1.993>
- Monica, E., Desanti, W. Z., & Rawi. (2025). Firm Value: Profitability, Leverage, and Firm Size with Corporate Social Responsibility (CSR) as A Moderating Variable. *International Journal of Business, Economics, and Social Development*, 6(3), 499–508. <https://doi.org/10.46336/ijbesd.v6i3.986>
- Nurarifah, R., Afrizal, & L., T. A. (2022). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Keuangan Pemerintah Daerah Di Kabupaten Merangin. *JURNAL AKUNTANSI DAN KEUANGAN UNIVERSITAS JAMBI*, 7(2), 93–104. <https://doi.org/10.22437/jaku.v7i2.16245>
- Parra-Domínguez, J., Dote-Pardo, J., Severino-González, P., Rebolledo-Aburto, G., & Romero-Argueta, J. (2026). Corporate social responsibility and financial performance in emerging markets: A systematic review to enhance decision-making frameworks. *Social Sciences and Humanities Open*, 13(January). <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2026.102512>
- Prijayanti, A. D., & Haq, A. (2023). Pengaruh Green Accounting, Good Corporate Governance Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan. *Jurnal Ekonomi Trisakti*, 3(1), 663–676. <https://doi.org/10.25105/jet.v3i1.15464>
- Putri, D., Harahap, I., Sugiarti, S., & Efendi, B. (2023). Peningkatan Kinerja Keuangan Umkm Di Indonesia Melalui Literasi Keuangan Dan Inklusi Keuangan. *JURNAL ILMIAH EDUNOMIKA*, 08(01), 2023. <https://doi.org/10.29040/jie.v8i1.11334>
- Rodriguez-Fernandez, M. (2016). Social responsibility and financial performance: The role of good corporate governance. *BRQ Business Research Quarterly*, 19(2), 137–151. <https://doi.org/10.1016/j.brq.2015.08.001>
- Sekaran, U., & Bougie, R. (2016). *Research Methods for Business: A Skill-Building Approach* (7th Edition (ed.)). John Wiley & Sons Wiley. https://books.google.co.id/books?id=Ko6bCgAAQBAJ&printsec=copyright&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Simanjuntak, G. E., & Purba, D. H. P. (2022). Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Property, Real Estate Dan Building Construction. *JURNAL AKUNTANSI DAN KEUANGAN METHODIST*, 6(1), 30–41. <https://doi.org/10.46880/jsika.Vol6No1.pp30-41>
- Sriwiyanti, E., Damanik, E. O. P., & Martina, S. (2021). Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Keuangan Perusahaan Properti dan Real Estate di BEI. *Jurnal Ecodemica: Jurnal Ekonomi, Manajemen, Dan Bisnis*, 5(2). <https://doi.org/10.31294/eco.v5i2.11179>
- Vătavu, S. (2015). The Impact of Capital Structure on Financial Performance in Romanian Listed Companies. *Procedia Economics and Finance*, 32(15), 1314–1322. [https://doi.org/10.1016/s2212-5671\(15\)01508-7](https://doi.org/10.1016/s2212-5671(15)01508-7)
- Wahyuningsih, Y., & Rakhmadhani, V. (2024). Pengaruh Penerapan Good Corporate Governance Dan Corporate Social Responsibility Terhadap Nilai Perusahaan. *Review of Accounting and Business*, 4(2), 98–109. <https://doi.org/10.52250/reas.v4i2.800>
- Yahya, A. N. (2023). Kilas Balik Covid-19 di Indonesia, dari Pandemi yang Kini Masuk Endemi. Kompas.Com. <https://nasional.kompas.com/read/2023/06/22/05120081/kilas-balik-covid-19-di-indonesia-dari-pandemi-yang-kini-masuk-endemi?page=all>
- Yuliani, E. (2021). Pengaruh Struktur Modal, Likuiditas dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Kinerja Keuangan. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 10(2), 111. <https://doi.org/10.32502/jimn.v10i2.3108>