

Pengaruh *Firm Size*, *Operating Profit Margin*, *Debt to Asset Ratio* dan *Total Asset Turnover* Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi & Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2021-2024

Vanesia¹⁾, Juan Barus Gultom²⁾
¹²Universitas Buddhi Dharma

Email : cvanessiaa@gmail.com, juan.barus@ubd.ac.id

ABSTRAK

Telaah ini dikaji untuk mengeksplorasi seberapa besar dampak yang signifikan dari *Firm Size* (Ukuran Perusahaan), *Operating Profit Margin* (Margin Laba Operasi), *Debt to Asset Ratio* (Rasio Utang terhadap Aset) dan *Total Asset Turnover* (Perputaran Total Aset) kepada Kinerja Keuangan Perusahaan dalam bidang Transportasi & Logistik yang tercatat di Bursa dari tahun 2021 hingga 2024. Kinerja Keuangan berperan penting bagi perusahaan dalam mengenali serta menganalisis kondisi keuangan yang telah dicapai pada periode tertentu. Selain itu, dapat mengindikasikan potensi pertumbuhan perusahaan dalam jangka panjang. Penilaian yang tepat mengenai Kinerja Keuangan dapat menumbuhkan kepercayaan di antara para investor dan pemangku kepentingan saat membuat keputusan keuangan terkait badan usaha. Pendekatan yang digunakan dalam pengkajian ini adalah kuantitatif dengan memanfaatkan data sekunder dari dokumen keuangan badan usaha dalam bidang Transportasi & Logistik yang tercatat di Bursa untuk tahun 2021 hingga 2024. Penentuan sampel pengkajian ini ditentukan dengan *Purposive Sampling* dan diperoleh sejumlah 9 Perusahaan di bidang Transportasi dan Logistik yang memenuhi syarat-syarat tertentu. SPSS Versi 25 digunakan sebagai alat untuk analisis data. Temuan dari kajian menunjukkan bahwa secara individu, Ukuran Perusahaan memiliki dampak positif yang signifikan kepada Kinerja Keuangan, Margin Laba Operasi juga memberikan dampak positif yang signifikan kepada Kinerja Keuangan, Rasio Utang terhadap Aset menunjukkan dampak negatif yang signifikan kepada Kinerja Keuangan dan Perputaran Total Aset berdampak positif yang signifikan kepada Kinerja Keuangan. Selain itu, secara bersamaan, Ukuran Perusahaan, Margin Laba Operasi, Rasio Utang terhadap Aset dan Perputaran Total Aset memberikan dampak signifikan kepada Kinerja Keuangan.

Kata Kunci: Ukuran Perusahaan, Margin Laba Operasi, Rasio Utang terhadap Aset, Perputaran Total Aset, Kinerja Keuangan

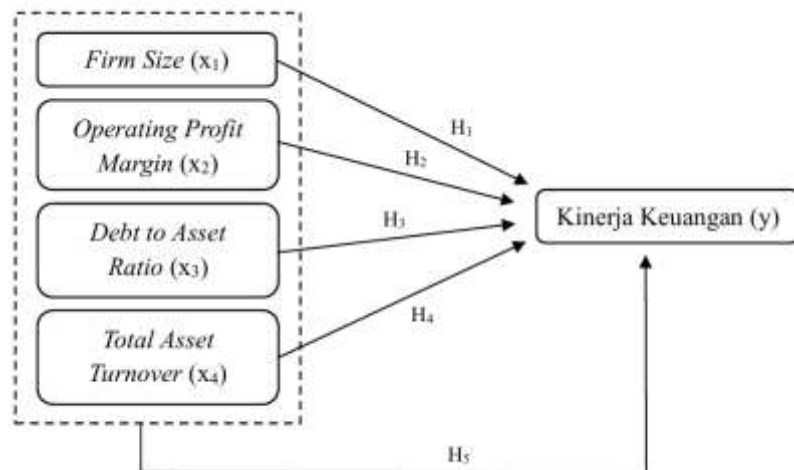
PENDAHULUAN

Berdasarkan *Logistics Performance Index* yang diterbitkan oleh Bank Dunia, Indonesia berada di posisi ke-61 dari total 139 negara (Masyhur & Thamrin, 2025). Nilai yang diraih oleh negara ini menurun dari 3,15 (dalam skala 1 sampai 5) pada tahun 2018 menjadi 3,00 pada tahun 2023, mengakibatkan penurunan 15 peringkat dari posisi sebelumnya yang ke-46. Meskipun statistik pemerintah Indonesia menunjukkan bahwa biaya logistik telah berkurang sebesar 14,1% dari PDB, apabila disandingkan bersama negara dalam zona ASEAN, biaya ini masih dianggap cukup tinggi. Jika ditambahkan dengan biaya logistik untuk ekspor, yang mencapai 8,98% dari PDB, total beban logistik di negari ini menjadi 23,08% dari PDB. Di Malaysia, biaya logistik berkisar sekitar 13% dari PDB, sementara di Singapura, angka tersebut sekitar 8% dari PDB.

Menilai sejauh mana pencapaian sebuah badan usaha berhasil dapat dievaluasi melalui Kinerja Keuangan. Kinerja Keuangan suatu badan usaha berhubungan mengenai kemampuan badan usaha dalam mengelola sumber daya yang ada untuk menilai seberapa efisien dan produktif mereka (Farida & Hakim, 2025). Keberhasilan badan usaha memperoleh pendapatan bersih berdasarkan aset bisa diukur melalui ROA. Semakin tinggi angka ROA, maka semakin tinggi juga kinerja badan usaha untuk mendapatkan keuntungan dari asset-asset yang mereka miliki (Ardila & Lubis, 2024).

Kerangka Pemikiran

Gambar 1. Kerangka Konseptual



Hipotesis

H₁: Diduga bahwa Ukuran Perusahaan berdampak signifikan kepada Kinerja Keuangan.

H₂: Diduga bahwa Margin Laba Operasi berdampak signifikan kepada Kinerja Keuangan.

H₃: Diduga bahwa Rasio Utang terhadap Aset berdampak signifikan kepada Kinerja Keuangan.

H₄: Diduga bahwa Perputaran Total Aset berdampak signifikan kepada Kinerja Keuangan.

H₅: Diduga bahwa Ukuran Perusahaan, Margin Laba Operasi, Rasio Utang terhadap Aset, Perputaran Total Aset berdampak signifikan kepada Kinerja Keuangan.

METODE

Dalam kajian ini, peneliti menerapkan metode penelitian berbasis kuantitatif. Sumber data yang dipakai adalah data sekunder, yakni yang didapat dari dokumen keuangan suatu badan usaha yang beroperasi dalam bidang Transportasi & Logistik yang tercantum di Bursa periode 2021 hingga 2024 yang diakses melalui situs <https://www.idx.co.id/>.

Populasi dan Sampel

Telaah ini mengalihkan perhatian kepada badan usaha yang berada dalam bidang Transportasi & Logistik yang tercantum di Bursa tahun 2021 hingga 2024, dengan total 38 perusahaan yang dipilih dengan cara *purposive sampling*.

Tabel 1. Kriteria Sampel

No	Keterangan	Pelanggaran Kriteria	Akumulasi
1	Semua emiten di bidang Transportasi & Logistik yang tercantum di Bursa tahun 2021 hingga 2024		38
2	Emiten yang mengalami kerugian bersih antara 2021 hingga 2024	15	23
3	Dokumentasi keuangan emiten tidak tersedia lengkap secara menyeluruh dalam jangka waktu penelitian yaitu tahun 2021-2024	12	11
4	Dokumentasi keuangan emiten tidak memakai mata uang Rupiah	2	9
Jumlah Sampel			9
Jumlah data observasi penelitian 2021-2024			36

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Pengumpulan Data

Telaah ini memanfaatkan mekanisme dokumentasi untuk mengumpulkan informasi, yang diterima dari dokumen keuangan suatu badan usaha di bidang Transportasi & Logistik yang diakses melalui situs resmi Bursa. Informasi yang telah diperoleh kemudian dikaji dengan bantuan perangkat pengolahan data, yaitu SPSS versi 25.

Tabel 2. Daftar Nama Perusahaan

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	ASSA	Adi Sarana Armada
2	BPTR	Batavia Prosperindo Trans
3	BIRD	Blue Bird
4	HAIS	Hasnur International Shipping
5	LAJU	Jasa Berdikari Logistics
6	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri
7	PURA	Putra Rajawali Kencana
8	SAPX	Satria Antaran Prima
9	TMAS	Temas

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Teknik Analisis Data

Telaah ini memanfaatkan analisa statistik deskriptif, pengujian asumsi klasik, analisis regresi linear berganda, pengujian koefisien determinasi dan pengujian hipotesis. Berdasarkan Ghazali dalam (Merliana & Rukmana, 2025), statistik deskriptif menghadirkan representasi informasi dilihat dari angka rata-rata, angka standar deviasi, nilai tertinggi dan terendah. Selanjutnya, terdapat pengujian asumsi klasik yang meliputi uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas dan uji autokorelasi. Kemudian, dilakukan regresi linear berganda untuk menilai pengaruh variabel independen. Uji koefisien determinasi digunakan untuk menilai bagaimana model persamaan menginterpretasikan keberagaman dalam variabel terikat. Terakhir, untuk menentukan signifikansi dari dampak variabel bebas terhadap variabel terikat melalui pengujian hipotesis, yakni uji T dan uji F.

Operasional Variabel

Operasi variabel penelitian merupakan batas dan metode perhitungan variabel yang dikaji, yakni sebagai berikut:

Tabel 3. Operasional Variabel

No	Variabel	Formula	Sumber
1	<i>Firm Size</i> (x_1)	$Firm\ Size = Ln(Total\ Aset)$	(Meifari, 2023)
2	<i>Operating Profit Margin</i> (x_2)	$OPM = \frac{Laba\ Operasional}{Penjualan}$	(Badriyah, Miranti, & Widiawati, 2023)
3	<i>Debt to Asset Ratio</i> (x_3)	$DAR = \frac{Total\ Utang}{Total\ Aset}$	(Alim, Matsuany, & Rahmawati, 2025)
4	<i>Total Asset Turnover</i> (x_4)	$TATO = \frac{Penjualan}{Total\ Aset}$	(Oktavia & Suwanti, 2022)
5	<i>Return on Assets ratio</i> (y)	$ROA = \frac{Laba\ Bersih}{Total\ Aset}$	(Afriani & Dewi, 2024)

HASIL

Tabel 4. Analisis Statistik Deskriptif dari Setiap Variabel

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Firm Size	36	25.377	29.764	27.79477	1.337859
OPM	36	-.007	.517	.16889	.128517
DAR	36	.084	.785	.38497	.216069
TATO	36	.221	2.369	.82005	.554407
ROA	36	.001	.310	.08193	.085988
Valid N (listwise)	36				

Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Informasi di tabel sebelumnya, dapat dikatakan bahwa angka standar deviasi untuk variabel cenderung lebih rendah dibandingkan dengan angka rata-rata, yang menunjukkan bahwa data umumnya terkumpul di dekat nilai rata-rata.

Uji Asumsi Klasik
Uji Normalitas

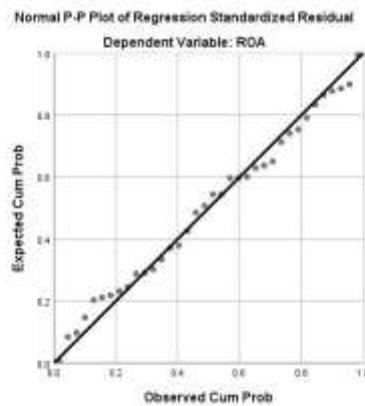
Tabel 5. Hasil Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
		Unstandardized Residual	
N		36	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	.03843804	
Most Extreme Differences	Absolute	.078	
	Positive	.063	
	Negative	-.078	
Test Statistic		.078	
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}	
Monte Carlo Sig. (2-tailed)	Sig.	.970 ^e	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.966
		Upper Bound	.975

Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Tabel 5 menunjukkan bahwa data tersebut terdistribusi normal yang dilihat dari angka *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar $0,200 > 0,05$.

Gambar 2. Hasil Uji Normalitas Grafik P-Plot



Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Uji Multikolinearitas

Tabel 6. Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	SIZE	.803	1.245
	OPM	.867	1.154
	DAR	.925	1.081
	TATO	.743	1.346

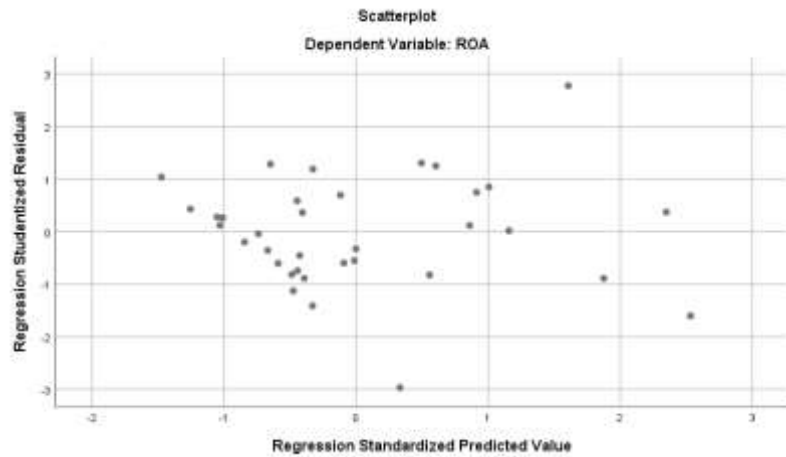
a. Dependent Variable: ROA

Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Tabel 6 mengindikasikan tidak terdapat masalah Multikolinearitas yang ditunjukkan dari angka *Tolerance Size*, OPM, DAR dan TATO > 0,10 dan angka VIF < 10.

Uji Heteroskedastisitas

Gambar 3. Hasil Uji Heteroskedastisitas



Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Gambar 3 juga tidak memperlihatkan gejala Heteroskedastisitas dari titik-titik (dot) terdistribusi di bawah dan di atas angka 0, serta tidak menciptakan urutan atau bentuk tertentu.

Uji Autokorelasi

Tabel 7. Hasil Uji Durbin-Watson

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.896 ^a	.803	.777	.03975	2.178

a. Predictors: (Constant), LAG_TATO, LAG_DAR, LAG_OPM, LAG_SIZE
 b. Dependent Variable: LAG_ROA

Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Tabel 7 menunjukkan model ini tidak terdapat gejala autokorelasi dilihat dari angka *Durbin-Watson* mencapai 2,178, angka ini melingkapi syarat $d_U < DW < 4-d_U$ dengan $1,7245 < 2,178 < 2,2755$.

Uji Statistik
Uji Analisis Regresi Linier Berganda

Tabel 8. Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.643	.200		-3.215	.003
	LAG_SIZE	.016	.006	.282	2.909	.007
	LAG_OPM	.602	.061	.858	9.796	.000
	LAG_DAR	-.129	.032	-.361	-3.983	.000
	LAG_TATO	.098	.014	.670	7.090	.000

a. Dependent Variable: LAG_ROA

Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Menurut Tabel 8, disimpulkan bahwa konstanta yang bernilai -0,643 menunjukkan bahwa jika nilai *Size*, OPM, DAR dan TATO adalah 0, maka Kinerja Keuangan setara dengan konstanta yang seukuran -0,643. Apabila koefisien *Size* bertambah sebanyak 1 unit, maka angka ROA bertambah seukuran 0,016. Jika koefisien OPM bertambah sebanyak 1 unit, angka ROA meningkat seukuran 0,602. Setiap kali koefisien DAR bertambah sebanyak 1 unit, angka ROA menurun seukuran 0,129. Apabila koefisien TATO bertambah sebanyak 1 unit, ROA meningkat seukuran 0,098.

Uji Adjusted R²

Tabel 9. Hasil Uji Adjusted R²

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.896 ^a	.803	.777	.03975	2.178

a. Predictors: (Constant), LAG_TATO, LAG_DAR, LAG_OPM, LAG_SIZE
 b. Dependent Variable: LAG_ROA

Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Nilai *R Square* yang mencapai 0,777 mengindikasikan bahwa variabel-variabel bebas memiliki daya untuk menyuplai seluruh informasi yang diperlukan dalam meramalkan variabel terikat.

Hasil Uji T

Tabel 10. Hasil Uji T

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.643	.200		-3.215	.003
	LAG_SIZE	.016	.006	.282	2.909	.007
	LAG_OPM	.602	.061	.858	9.796	.000
	LAG_DAR	-.129	.032	-.361	-3.983	.000
	LAG_TATO	.098	.014	.670	7.090	.000

a. Dependent Variable: LAG_ROA

Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Menurut tabel 10, disimpulkan bahwa *Firm Size* dengan h_0 tidak diterima dan h_a diterima atau memberikan dampak positif kepada Kinerja Keuangan. OPM dengan h_0 tidak diterima dan h_a diterima atau memberikan dampak positif kepada Kinerja Keuangan. DAR dengan h_0 diterima dan h_a tidak diterima atau memberikan dampak negatif kepada Kinerja Keuangan. TATO dengan h_0 tidak diterima dan h_a diterima atau memberikan dampak positif kepada Kinerja Keuangan.

Hasil Uji F

Tabel 11. Hasil Uji F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	.193	4	.048	30.554	.000 ^b
	Residual	.047	30	.002		
	Total	.241	34			

a. Dependent Variable: LAG_ROA
b. Predictors: (Constant), LAG_TATO, LAG_DAR, LAG_OPM, LAG_SIZE

Sumber: Hasil Olahan SPSS Versi 25

Berdasarkan analisis pengujian hipotesis yang tercantum dalam tabel di atas, variabel *Size*, OPM, DAR dan TATO menunjukkan nilai F_{hitung} sebesar 30,554 yang melebihi F_{tabel} sebesar 2,67 serta angka sign. $0 < 0,05$.

Pembahasan

Hasil penelitian mengindikasikan bahwa *Firm Size* memberikan dampak positif kepada Kinerja Keuangan yang ditaksir dengan ROA, sesuai dengan temuan yang didapat oleh (Ananda, Husadha, Kurniawan, Supriyanto, & Yoganingsih, 2025) yang menunjukkan bahwa perkembangan usaha yang meningkat akan berkontribusi positif pada Kinerja Keuangan perusahaan.

OPM mempunyai dampak positif pada Kinerja Keuangan, sesuai temuan oleh (Lapae, Mahmud, Rahman, & Simon, 2020) yang memberikan pemahaman tentang profitabilitas operasional dan pengaruh positifnya terhadap peningkatan laba perusahaan.

Di sisi lain, DAR memberikan dampak negatif kepada Kinerja Keuangan, sejalan dengan hasil yang diperoleh oleh (Alim, Matsaany, & Rahmawati, 2025) yang mengungkapkan bahwa

perusahaan lebih mampu memenuhi kewajiban pada saat jatuh tempo dan akan dianggap memiliki kinerja yang baik ketika rasio tersebut rendah.

TATO menunjukkan dampak positif kepada Kinerja Keuangan, sesuai temuan oleh (Lapae, Mahmud, Rahman, & Simon, 2020) yang menyatakan bahwa nilai TATO yang tinggi mencerminkan penggunaan aset yang efektif dalam menciptakan laba.

Ukuran Perusahaan, Margin Laba Operasi, Rasio Utang terhadap Aset dan Perputaran Total Aset secara bersamaan memberikan dampak positif signifikan kepada Kinerja Keuangan. Maka, besarnya Ukuran Perusahaan, efisiensi dari Margin Laba Operasional, pengelolaan utang yang baik terhadap aset, serta perputaran aset yang cepat dalam perusahaan dapat meningkatkan Kinerja Keuangan di bidang tersebut.

KESIMPULAN

Menurut penilaian data yang disampaikan, dapat disimpulkan bahwa Ukuran Perusahaan, Margin Laba Operasi, Rasio Utang terhadap Aset dan Perputaran Total Aset memiliki dampak yang signifikan kepada Kinerja Keuangan, baik bersamaan maupun individu. Para peneliti yang akan datang disarankan untuk melakukan analisis yang lebih mendalam mengenai variabel lain, jangka waktu penelitian dan sektor yang lebih luas.

DAFTAR PUSTAKA

- Alim, K., Matsuany, B., & Rahmawati, A. (2025). Analysis Return on Assets in Transportation and Logistics Sector Companies on the Indonesia Stock Exchange. *International Journal of Economics and Management Research*, 350-357.
- Ananda, B. F., Husadha, C., Kurniawan, D., Supriyanto, & Yoganingsih, T. (2025). Pengaruh Ukuran Perusahaan dan Persistensi Laba Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2021-2023. *Neraca Manajemen, Ekonomi*.
- Andy, Lubis, Y. M., & Pratama, A. (2023). The Influence of Leverage, Total Asset Turnover, Liquidity, and Company Size on Company Financial Performance in Consumer Industry Sector Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange 2018-2021. *Journal of Accounting Management Business and International Research*, 144-152.
- Ardila, I., & Lubis, M. F. (2024). The Influence of Investment Opportunity Set, Operating Profit Margin dan Cash Flow From Operating Activities on Return on Assets. *Medan International Economics and Business*, 1316-1323.
- Arianto, B., & Simatupang, L. (2024). *Konsep Dasar Metoda Studi Kepustakaan*. Balikpapan: Borneo Novelty Publishing.
- Ayuningrum, A. P., Susilo, D., & Wisma, S. R. (2025). Pengaruh Debt to Asset Ratio, Current Ratio, Total Asset Turnover dan Firm Size Terhadap Return on Asset. *Jurnal Akuntansi Kompetif*, 263-268.
- Badriyah, M., Miranti, P., & Widiawati. (2023). The Effect of Operating Profit Margin and Total Asset Turn Over on Return on Assets at PT. Adhi Karya (Persero) Tbk. Period 2012-2021. *Jurnal Ilmu Akuntansi dan Bisnis Syariah*, 16-34.
- Dewi, H. K., & Nityakanti, P. (2024, Desember 27). *Melihat Prospek Kinerja Emiten Sektor Transportasi dan Logistik yang Masih Macet*. Diambil kembali dari [investasi.kontan.co.id: https://investasi.kontan.co.id/news/melihat-prospek-kinerja-emiten-sektor-transportasi-dan-logistik-yang-masih-macet](https://investasi.kontan.co.id/news/melihat-prospek-kinerja-emiten-sektor-transportasi-dan-logistik-yang-masih-macet)
- Farida, A. L., & Hakim, M. R. (2025). Pengaruh Leverage, Sales Growth, dan Ukuran Perusahaan terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan (Studi Kasus pada Perusahaan Sektor Transportasi

- dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2018-2022). *e-Proceeding of Management*, 140-149.
- Harmonedi, Hidayatullah, R., Muthmainnah, R., Ramadani, U. P., Uhlilma, N., & Wazabirah, A. (2025). Strategi Penentuan Populasi dan Sampel dalam Penelitian Pendidikan: Antara Validitas dan Representativitas. *QOSIM: Jurnal Pendidikan, Sosial & Humaniora*, 574-585.
- Hidayat, W. W., & Yuniati, T. (2024). Determination of Financial Distress in Transportation Equipment Industry: Evidence from Indonesia. *General Management*, 262-271.
- Lapae, K., Mahmud, A., Rahman, R. A., & Simon, Z. Z. (2020). Pengaruh OPM, NPM Dan TATO Terhadap Kinerja Keuangan Sebelum Dan Saat Terjadi Pandemi Covid-19. *Jurnal Orientasi Bisnis dan Entrepreneurship*, 74-84.
- Masyhur, M. A., & Thamrin, K. M. (2025). Firm Value: Analysis of Capital Structure, Capital Intensity, and Cash Holding in Transportation and Logistics Listed Companies . *International Journal of Business, Economics and Management*, 186-201.
- Meifari, V. (2023). Pengaruh Ukuran Perusahaan Terhadap Nilai Perusahaan. *Jurnal Riset Ekonomi*, 265-268.
- Merliana, V., & Rukmana, A. N. (2025). Pengaruh Current Ratio, Return On Equity dan Debt To Equity Ratio Terhadap Harga Saham (Pada Perusahaan Konstruksi Bangunan di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2014-2023). *JEMSI (Jurnal Ekonomi, Manajemen, dan Akuntansi)*, 1089-1103.
- Nasution, I. R., Simamora, D. M., & Zulkarnen, Z. (2024). Pengaruh Leverage, Likuiditas dan Firm Size Terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Transportasi dan Logistik pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022. *Worksheet: Jurnal Akuntansi*, 144-153.
- Novika, S. (2020, Juli 18). *Ini yang Bikin 70% Pesawat Garuda 'Nganggur'*. Diambil kembali dari [finance.detik.com: https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5098460/ini-yang-bikin-70-pesawat-garuda-nganggur](https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5098460/ini-yang-bikin-70-pesawat-garuda-nganggur)
- Oktavia, M., & Suwarti, T. (2022). Pengaruh Likuiditas, Aktivitas, Leverage dan Ukuran Perusahaan terhadap Return on Assets pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di BEI Tahun 2019-2021. *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan*, 541-549.
- Panjaitan, R. A., Siahaan, A. M., & Sidabutar, R. C. (2025). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Profitabilitas dan Likuiditas terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2021-2022. *Dharmas Education Journal*, 637-647.
- Ramalan, S. (2025, Mei 6). *Dibebani Utang, Garuda Indonesia (GIAA) Rugi Rp1,25 Triliun di Kuartal I-2025*. Diambil kembali dari [idxchannel.com: https://www.idxchannel.com/market-news/dibebani-utang-garuda-indonesia-giaa-rugi-rp125-triliun-di-kuartal-i-2025](https://www.idxchannel.com/market-news/dibebani-utang-garuda-indonesia-giaa-rugi-rp125-triliun-di-kuartal-i-2025)
- Thian, A. (2022). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.