

**PENGARUH *CAPITAL EMPLOYED*, *HUMAN CAPITAL*, DAN  
*STRUCTURAL CAPITAL* TERHADAP KINERJA KEUANGAN  
PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN  
LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK  
INDONESIA TAHUN 2019-2021**

**SKRIPSI**

**OLEH:**

**TASYA**

**198330178**



**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2023**

**PENGARUH *CAPITAL EMPLOYED*, *HUMAN CAPITAL*, DAN  
*STRUCTURAL CAPITAL* TERHADAP KINERJA KEUANGAN  
PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN  
LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK  
INDONESIA TAHUN 2019-2021**

**PROPOSAL SKRIPSI**



**OLEH:**

**TASYA**

**198330178**

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2023**

**PENGARUH *CAPITAL EMPLOYED*, *HUMAN CAPITAL*, DAN  
*STRUCTURAL CAPITAL* TERHADAP KINERJA KEUANGAN  
PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN  
LOGISTIK YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK  
INDONESIA TAHUN 2019-2021**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana di Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Medan Area

**Oleh:**

**TASYA**

**198330178**

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2023**

## HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Pengaruh *Capital Employed*, *Human Capital*, dan *Structural Capital* Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2021

Nama : TASYA  
NPM : 198330178  
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Disetujui Oleh :

Komisi Pembimbing

Pemanding



(Rana Fathinah Ananda, SE., M.Si)

Pembimbing



(Fauziah Rahman, S.Pd, M.Ak)

Pemanding

Mengetahui:



(Ahmad Rafiqi, BBA (Hons), MMgt., Ph.D., CIMA)

Dekan



(Fauziah Rahman, S.Pd, M.Ak)

Ka Prodi Akuntansi

Tanggal/Bulan/Tahun Lulus : 6 Oktober 2023

## **HALAMAN PERNYATAAN ORIGINALITAS**

Saya menyatakan bahwa skripsi yang saya susun, sebagai syarat memperoleh gelar sarjana merupakan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah, dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila di kemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.

Medan, 06 Oktober 2023



Tasya

198330178

Tasya - Pengaruh Capital Employed, Human Capital, dan Structural Capital terhadap ...

## HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Tasya  
NPM : 198330178  
Program Studi : Akuntansi  
Fakultas : Ekonomi & Bisnis  
Jenis Karya : Skripsi

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul : *Pengaruh Capital Employed, Human Capital, dan Structural Capital Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2021 beserta perangkat yang ada. Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan sebagai pemilik Hak Cipta.*

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan

Pada tanggal : 06 Oktober 2023

Yang menyatakan

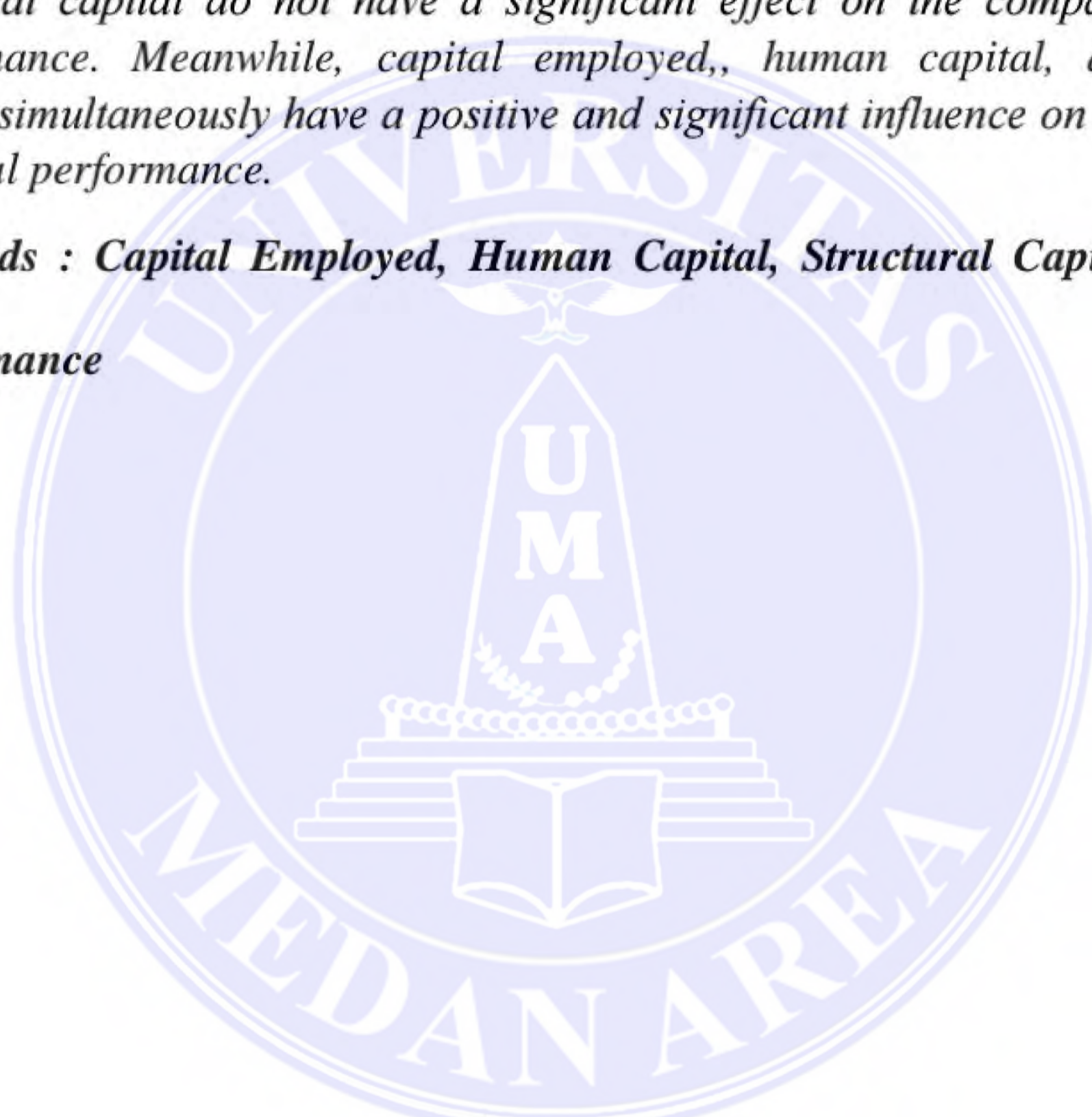


Tasya

## ABSTRACT

*This study aims to determine the effect of capital employed, human capital, and structural capital on the financial performance of companies in the Transportation and Logistics sector listed on the Indonesia Stock Exchange in 2019-2021. The data analysis method used in this research is classical assumption analysis and multiple linear regression with SPSS version 26 software. The results show that human capital has a positive and significant impact on a company's financial performance. Whereas, capital employed and structural capital do not have a significant effect on the company's financial performance. Meanwhile, capital employed, human capital, and structural capital simultaneously have a positive and significant influence on the company's financial performance.*

**Keywords :** *Capital Employed, Human Capital, Structural Capital, Financial Performance*

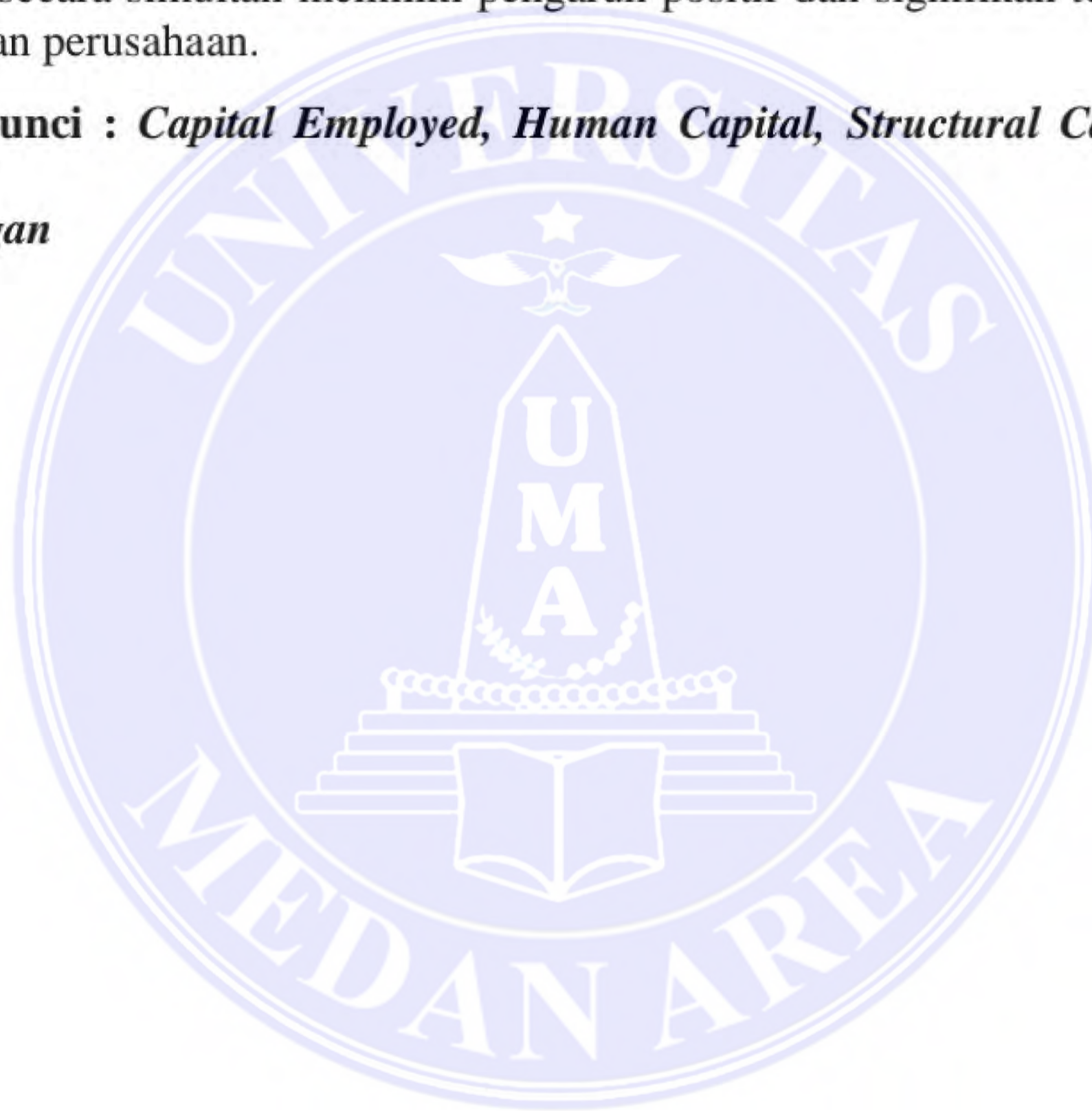


## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2019-2021. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis asumsi klasik dan regresi linear berganda dengan software SPSS versi 26. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *human capital* memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan. Sedangkan *capital employed* dan *structural capital* tidak memiliki pengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan. Kemudian *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* secara simultan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

**Kata kunci :** *Capital Employed, Human Capital, Structural Capital, Kinerja*

*Keuangan*





## RIWAYAT HIDUP



Nama	Tasya
NPM	198330178
Tempat, Tanggal Lahir	Binjai, 30 Desember 2001
Nama Orang Tua :	
Ayah	Muhammad Ishak
Ibu	Nilawati
Riwayat Pendidikan :	
SMP	SMP Negeri 2 Binjai
SMA	SMA Negeri 2 Binjai
Riwayat Studi di UMA	Pernah mengikuti program MBKM Kampus Mengajar Angkatan 3
NO.HP/WA	082160858773
Email	Tasyawati85@gmail.com

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat-Nya saya masih diberikan kesehatan dan kemudahan dalam menyelesaikan skripsi dengan judul “Pengaruh *Capital Employed*, *Human Capital*, dan *Structural Capital* terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2021” dengan tepat waktu.

Dalam penulisan skripsi ini tidak lepas dari bimbingan dan bantuan berbagai pihak yang ikut mendukung penyusunan skripsi baik berupa moril maupun materil sehingga skripsi dapat terselesaikan sebagaimana mestinya. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati peneliti ingin mengucapkan terimakasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Sc, M.Eng. selaku Rektor Universitas Medan Area
2. Bapak Dr. Ahmad Rafiki, M.M, BBA. selaku Dekan Fakultas Ekonomi & Bisnis Universitas Medan Area.
3. Ibu Fauziah Rahman, S.Pd, M.Ak. selaku ketua Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Medan Area sekaligus sebagai dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu dan memberikan kritik maupun saran kepada peneliti dalam penulisan skripsi penelitian.
4. Ibu Rana Fathinah Ananda, SE., M.Si. selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan serta kritik dan saran kepada peneliti dalam penulisan skripsi penelitian.

5. Ibu Indah Cahya Sagala, S.Pd, M.Si. selaku Sekretaris Pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan serta kritik dan saran kepada peneliti dalam penulisan skripsi penelitian.

6. Orang tua terkasih, Bapak Muhammad Ishak dan Ibu Nilawati, juga kakak saya Annisa Nurasyah, S.Si, dan adik saya Muhammad Aulia Irza atas segala dukungan dan doa yang tak henti-hentinya diberikan kepada peneliti.

7. Teman seperjuangan saya Deswita Nurhijan, Soniya Kaur, Dina Aprilia, Alya Herdianti, Rayhan Akbar Wiguna, Almh.Tri Puspa Anggraini, Chaidir Ali yang telah mendukung untuk menyelesaikan skripsi peneliti.

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dikarenakan keterbatasan ilmu dan pengetahuan yang dimiliki peneliti. Untuk itu peneliti mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak. Akhir kata peneliti berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Medan, 06 Oktober 2023

Peneliti



Tasya

NPM 198330178

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>v</b>
<b>RIWAYAT HIDUP</b> .....	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xv</b>
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	6
1.3 Pertanyaan Penelitian .....	7
1.4 Tujuan Penelitian.....	7
1.5 Manfaat Penelitian.....	8
1.5.1 Manfaat Praktis .....	8
1.5.2 Manfaat Teoritis.....	9
1.5.3 Manfaat Kebijakan.....	9
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>10</b>
2.1 Landasan Teori .....	10
2.1.1 <i>Resources based theory</i> .....	10
2.1.2 Kinerja keuangan .....	11
2.1.2.1 Pengertian kinerja keuangan .....	11
2.1.2.2 Indikator kinerja keuangan.....	12
2.1.3 <i>Capital employed</i> .....	14
2.1.3.1 Pengertian <i>capital employed</i> .....	14
2.1.3.2 Indikator <i>capital employed</i> .....	14
2.1.4 <i>Human capital</i> .....	15
2.1.4.1 Pengertian <i>human capital</i> .....	15
2.1.4.2 Indikator <i>human capital</i> .....	16
2.1.5 <i>Structural capital</i> .....	17

2.1.5.1 Pengertian <i>structural capital</i> .....	17
2.1.5.2 Indikator <i>structural capital</i> .....	18
2.2 Penelitian Terdahulu.....	18
2.3 Kerangka Konseptual .....	20
2.4 Hipotesis .....	21
2.4.1 Pengaruh <i>capital employed</i> terhadap kinerja keuangan.....	21
2.4.2 Pengaruh <i>human capital</i> terhadap kinerja keuangan .....	23
2.4.3 Pengaruh <i>structural capital</i> terhadap kinerja keuangan .....	24
2.4.4 Pengaruh <i>capital employed, human capital, dan structural capital</i> terhadap kinerja keuangan .....	25
<b>BAB III. METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>27</b>
3.1 Desain Penelitian .....	27
3.2 Objek dan Waktu Penelitian.....	27
3.2.1 Objek penelitian.....	27
3.2.2 Waktu penelitian .....	27
3.3 Definisi Operasional Variabel .....	28
3.3.1 Variabel dependen .....	28
3.3.2 Variabel independen .....	29
3.4 Populasi dan Sampel .....	30
3.4.1 Populasi.....	30
3.4.2 Sampel .....	30
3.5 Metode Pengumpulan Data .....	33
3.6 Metode Analisis Data .....	33
3.6.1 Uji statistik deskriptif .....	34
3.6.2 Uji asumsi klasik.....	34
3.6.2.1 Uji normalitas.....	34
3.6.2.2 Uji multikoleniaritas .....	35
3.6.2.3 Uji heteroskedastisitas.....	35
3.6.2.4 Uji autokorelasi. ....	36
3.6.3 Uji regresi linear berganda.....	37
3.6.4 Uji hipotesis .....	38
3.6.4.1 Uji t .....	38
3.6.4.2 Uji f .....	38

3.6.4.3 Koefisien determinasi ( $R^2$ ).....	39
<b>BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>40</b>
4.1 Deskripsi Data .....	40
4.1.1 Analisis deskriptif.....	40
4.2 Pengujian Hipotesis .....	41
4.2.1 Analisis uji asumsi klasik .....	41
4.2.1.1 Uji normalitas.....	41
4.2.1.2 Uji multikoleniaritas .....	42
4.2.1.3 Uji heteroskedastisitas.....	43
4.2.1.4 Uji autokorelasi .....	44
4.2.2 Analisis regresi linear berganda.....	44
4.2.3 Hasil pengujian hipotesis .....	46
4.2.3.1 Uji t .....	46
4.2.3.2 Uji f .....	48
4.2.3.3 Koefisien determinasi ( $R^2$ ).....	49
4.3 Pembahasan .....	50
4.3.1 Pengaruh <i>capital employed</i> terhadap kinerja keuangan .....	50
4.3.2 Pengaruh <i>human capital</i> terhadap kinerja keuangan .....	52
4.3.3 Pengaruh <i>structural capital</i> terhadap kinerja keuangan .....	53
4.3.4 Pengaruh <i>capital employed, human capital, dan structural capital</i> terhadap kinerja keuangan .....	55
<b>BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>57</b>
5.1 Kesimpulan.....	57
5.2 Saran .....	57
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>59</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>64</b>

## DAFTAR TABEL

	<b>Halaman</b>
Tabel 1.1 ROA Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik.....	4
Tabel 2.1 Peneliti Terdahulu.....	20
Tabel 3.1 Jadwal Penelitian.....	29
Tabel 3.2 Definisi Operasional.....	30
Tabel 3.3 Penetapan Sampel Penelitian.....	32
Tabel 3.4 Daftar Sampel Perusahaan Transportasi dan Logistik.....	33
Tabel 3.5 Uji Autokorelasi.....	37
Tabel 4.1 Analisis Deskriptif.....	41
Tabel 4.2 Normalitas Kolmogorov Smirnov.....	43
Tabel 4.3 Uji Multikoleniaritas.....	43
Tabel 4.4 Uji Heteroskedastisitas.....	44
Tabel 4.5 Uji Autokorelasi.....	45
Tabel 4.6 Uji Regresi Linear Berganda.....	46
Tabel 4.7 Uji T.....	48
Tabel 4.8 Uji F.....	49
Tabel 4.9 Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ ).....	50

## DAFTAR GAMBAR

	<b>Halaman</b>
Gambar 2.1 Kerangka Konseptual .....	22
Gambar 4.1 Grafik Normal P-Plot.....	42
Gambar 4.2 Grafik Laba (Rugi) Penjualan Aset.....	55





## DAFTAR LAMPIRAN

	<b>Halaman</b>
Lampiran 1 Data Tabulasi Variabel.....	63
Lampiran 2 Uji Statistik Deskriptif.....	69
Lampiran 3 Uji Normalitas.....	70
Lampiran 4 Uji Multikoleniaritas.....	71
Lampiran 5 Uji Heteroskedastisitas.....	71
Lampiran 6 Uji Autokorelasi.....	71
Lampiran 7 Uji T.....	72
Lampiran 8 Uji F.....	72
Lampiran 9 Uji Koefisien Determinasi.....	72
Lampiran 10 T Tabel.....	73
Lampiran 11 F Tabel.....	74
Lampiran 12 Surat Permohonan Riset.....	75
Lampiran 13 Surat Izin Riset.....	76

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pada akhir tahun 2019 dunia digemparkan dengan munculnya wabah *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19) di Wuhan, Tiongkok. COVID-19 merupakan penyakit menular yang disebabkan oleh jenis *corona virus* yang baru ditemukan. *Corona virus* adalah suatu kelompok virus yang dapat menyebabkan penyakit seperti infeksi saluran nafas, hingga yang lebih serius seperti *Middle East Respiratory Syndrome* (MERS) dan *Severe Acute Respiratory Syndrome* (SARS) pada hewan atau manusia (<https://who.int>). Karena penyebarannya yang cepat dan menyebar ke seluruh dunia pada tanggal 11 Maret 2020, *World Health Organization* (WHO) menetapkan Covid-19 menjadi virus global (Ghiffari, 2020). Di Indonesia COVID-19 mulai menyebar pada bulan maret 2020. Oleh karena penyebaran virus yang sangat cepat mengharuskan pemerintah menciptakan kebijakan terkait pencegahan penyebaran COVID-19 di Indonesia. Pada tahun 2020, Pemerintah menerbitkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam rangka percepatan penanganan *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19). Peraturan tersebut menetapkan pembatasan sosial berskala besar terhadap pergerakan orang dan barang di beberapa wilayah di Indonesia. Disamping untuk memutus penyebaran COVID-19, peraturan tersebut memberikan dampak buruk bagi beberapa sektor perekonomian di Indonesia. Dilansir dari Investor.id, Sepanjang tahun 2020

secara sektoral, sektor perkebunan turun -1,74%, sektor industri dasar terpangkas -5,84%, sektor aneka industri terkoreksi -11,67%, konsumsi melemah -10,74%. Kemudian sektor infrastruktur, finansial dan manufaktur masing-masing turut mencatatkan pelemahan hingga -12,00%, -1,59% dan -9,22%, dan sektor perdagangan menurun -0,45%. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) sektor transportasi dan logistik pada triwulan II/2020 mengalami penurunan hingga -30,84% dipicu oleh adanya peraturan mengenai pembatasan sosial berskala besar ([www.bps.go.id](http://www.bps.go.id)).

Perusahaan sektor transportasi dan logistik merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi dan sosial (Rahmatullah dan Mahardika 2021). Industri transportasi di Indonesia baik sebagai infrastruktur maupun layanan jasa merupakan kerangka utama kegiatan perekonomian. Ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai akan menentukan kecepatan pertumbuhan ekonomi yang signifikan. Dilansir dari [tribunnews.com](http://tribunnews.com), Menteri perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa sektor transportasi memiliki fungsi penting dan strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional, serta menjadi katalisator dalam pertumbuhan dan pemerataan ekonomi nasional. Oleh karena itu, sektor transportasi merupakan pondasi bagi pembangunan nasional. Hal tersebut dibuktikan dari jumlah Produk Domestik Bruto (PDB) yang disumbangkan oleh sektor ini sebesar 24% atau senilai Rp. 1.820 triliun per tahun.

Namun pada 2021, sektor transportasi dan logistik hanya menyumbangkan sebesar 4,24% dari PDB nasional yang berjumlah 16,97 kuadriliun (<https://databoks.katadata.co.id>). Sektor ini sempat mengalami kelumpuhan kinerja keuangan pada tahun 2020 yang menyebabkan sektor sulit untuk bangkit di tahun berikutnya.

Kinerja suatu perusahaan berhubungan dengan bagaimana suatu perusahaan mengelola sumber daya yang dimiliki dalam menghasilkan keuntungan yang akan meningkatkan kemakmuran perusahaan (Faisal, Samben dan Pattisahusiwa 2017). Kinerja suatu perusahaan tidak hanya dapat diukur berdasarkan kinerja manajerial namun juga kinerja keuangan. Kinerja keuangan perusahaan adalah dasar penilaian kondisi keuangan perusahaan berdasarkan analisis rasio keuangan (Kasmir, 2018). Kinerja keuangan dapat diukur dengan beberapa rasio, salah satunya rasio profitabilitas. Menurut Hery (2015) rasio profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktivitas normal bisnisnya. Indikator yang paling sering digunakan untuk mengukur kinerja keuangan yaitu *Return On Assets* (ROA). Menurut Kholis dkk (2018) ROA merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi dari aset yang dimiliki perusahaan dalam menciptakan keuntungan. Adapun ROA perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2019-2021 dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1.1

**ROA Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021**

No	Kode Perusahaan	Perusahaan	Tahun		
			2019	2020	2021
1	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	1,46	1,02	8,78
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	2,28	1,69	2,36
3	BIRD	Blue Bird Tbk	4,24	-2,22	,12
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	-1,29	-1,24	8,38
5	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk	1,51	,58	1,40
6	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	-6,02	-10,30	-10,36
7	DEAL	Dewata Freightinternational Tb	-,06	-7,97	-6,58
8	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	,14	-9,95	-18,03
9	HELI	Jaya Trishindo Tbk	9,41	1,95	1,13
10	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk	1,59	3,68	4,67
11	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk	,38	-2,30	-2,66
12	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	-2,27	-5,90	-11,06
13	MIRA	Mitra Internasional Resources	-,80	-5,69	-4,34
14	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	9,92	7,73	9,29
15	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk	2,28	1,49	1,71
16	SAFE	Steady Safe Tbk	2,58	-5,46	,27
17	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk	11,14	4,89	7,84
18	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	-7,66	-8,57	-5,57
19	SMDR	Samudera Indonesia Tbk	-7,42	-,40	11,22
20	TAXI	Express Transindo Utama Tbk	-5,60	-2,88	20,17
21	TMAS	Temas Tbk	3,08	1,36	17,22
22	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk	4,55	-6,63	2,23
23	TRUK	Guna Timur Raya Tbk	,96	-10,73	-6,42
24	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tb	1,68	-5,22	-4,33

**Sumber : Laporan Keuangan Perusahaan (data diolah 25 Oktober 2022)**

Berdasarkan tabel 1.1 diatas, dapat dilihat perubahan kinerja keuangan perusahaan yang diukur menggunakan ROA dari tahun 2019-2021 mengalami

peningkatan dan juga penurunan. Dari dua puluh empat perusahaan yang tercatat, hanya empat perusahaan dengan Kode perusahaan JAYA, BLTA, SMDR, dan TAXI mampu meningkatkan ROA selama tahun 2019-2021. Perusahaan lainnya dengan kode perusahaan AKSI, ASSA, BIRD, BPTR, DEAL, MIRA, NELY, PURA, SAFE, SAPX, SDMU, TMAS, TNCA, TRUK, dan WEHA mampu menaikkan ROA perusahaan setelah sempat mengalami penurunan pada tahun 2020. Sementara perusahaan dengan kode CMPP, GIAA, HELI, KJEN, LRNA terus mengalami penurunan ROA sejak tahun 2019-2021.

Aset perusahaan tidak hanya berupa aset berwujud yang tercatat pada laporan keuangan perusahaan, Namun juga mencakup aset tidak berwujud seperti *Intellectual Capital*. *Intellectual Capital* mulai dikenal di Indonesia setelah diterbitkannya PSAK Nomor 19 yang membahas tentang Aset Tidak Berwujud. Menurut PSAK No 19, Aset tidak berwujud adalah aset non-moneter yang dapat diidentifikasi dan tidak memiliki wujud fisik, serta dimiliki untuk menghasilkan atau menyerahkan barang atau jasa, disewakan kepada pihak lainnya, atau untuk tujuan administratif. Isi dari PSAK Nomor 19 paragraph 09 revisi per 1 Juni 2013: Entitas seringkali mengeluarkan sumber daya maupun menimbulkan liabilitas dalam perolehan, pemeliharaan atau peningkatan sumber daya tak berwujud, seperti ilmu pengetahuan atau teknologi, desain dan implementasi sistem, lisensi, hak kekayaan intelektual, pengetahuan mengenai pasar dan merek dagang (termasuk merek produk dan judul publisitas) (Solechan 2017).

Penelitian mengenai variabel Kinerja Keuangan sebelumnya sudah pernah dilakukan oleh beberapa peneliti. Namun terdapat *Research Gap* pada hasil

penelitian tersebut. Menurut Thaib (2013) *Value Added Human Capital*, *Value Added Capital Employed*, dan *Structural Capital Value Added* berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan yang diproksikan dengan ROA. Yudawisastra, *et al* (2018) dalam hasil penelitiannya menunjukkan *Value Added Capital Employed* tidak memiliki pengaruh terhadap Kinerja Keuangan, sedangkan *Value Added Human Capital* dan *Structural Capital Value Added* berpengaruh positif terhadap Kinerja Keuangan. Hal ini tidak sejalan dengan hasil penelitian Aprilyani, *et al* (2020) yang menyatakan bahwa *Capital Employed* dan *Structural Capital* memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Kinerja Keuangan sedangkan *Human Capital* tidak berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan yang diproksikan dengan ROA.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terkait dengan *Intellectual Capital* pada kinerja keuangan perusahaan dengan judul “ **Pengaruh *Capital Employed*, *Human Capital*, dan *Structural Capital* Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2021**”.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, diperoleh rumusan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Penerapan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam rangka percepatan penanganan *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19) menyebabkan penurunan kinerja

keuangan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang diukur dengan ROA.

2. Terdapat *Research Gap* pada penelitian terdahulu yang menimbulkan adanya perbedaan hasil penelitian.

### 1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka dapat diambil pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Apakah *capital employed* berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021?
2. Apakah *human capital* berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021?
3. Apakah *structural capital* berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021?
4. Apakah *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* berpengaruh secara simultan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021?

### 1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:



1. Untuk mengetahui pengaruh *capital employed* terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021.
2. Untuk mengetahui pengaruh *human capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021.
3. Untuk mengetahui pengaruh *structural capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021.
4. Untuk mengetahui pengaruh *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021.

## 1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian adalah:

### 1.5.1 Manfaat Praktis

1. Bagi peneliti berguna untuk menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman, dan memperkaya referensi dalam bidang akuntansi, terutama dalam hal-hal yang mempengaruhi kinerja keuangan.
2. Bagi perusahaan, hasil penelitian dapat digunakan sebagai informasi untuk meningkatkan kinerja keuangan perusahaan dan dapat memberikan masukan positif untuk perusahaan agar menjadi lebih baik lagi kedepannya.

3. Bagi akademis, penelitian diharapkan dapat menjadi sumber bacaan yang bermanfaat dan dapat dijadikan bahan kajian sebagai sumber informasi.

### 1.5.2 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan justifikasi empiris terhadap signifikansi *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* dengan kinerja keuangan perusahaan. Hasil penelitian dapat memperkuat *resources based theory* dan *knowledge based theory* yang terkait dengan *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* serta keefektifan ketiga variabel tersebut dalam peningkatan kinerja keuangan perusahaan.

### 1.5.3 Manfaat Kebijakan

Penelitian diharapkan dapat memberikan arahan kebijakan untuk pengelolaan *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* yang lebih baik dan efektif untuk diterapkan dalam meningkatkan kinerja keuangan perusahaan.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Landasan Teori

##### 2.1.1 *Resources based theory*

*Resources based theory* merupakan teori yang membahas tentang pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya perusahaan. *Resources based theory* bertujuan untuk menguraikan sumber daya perusahaan yang tidak dapat ditiru secara sempurna yang berpotensi menjadi sumber keunggulan kompetitif yang berkelanjutan (Barney 1991).

Masih menurut Barney (1991) dalam *resource based theory*, sumber daya mengacu pada aset, proses bisnis, kapabilitas, atribut perusahaan, pengetahuan, informasi, dan lainnya yang dikendalikan oleh perusahaan untuk memahami dan menerapkan strategi yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas. Sumber utama untuk dapat meningkatkan efektivitas perusahaan yaitu sumber daya berharga (*valuable*), langka (*rare*), tidak dapat ditiru (*inimitable*), dan tidak dapat tergantikan (*non substituable*).

Menurut Molloy, *et al* (2011) sumber daya perusahaan dalam *resources based theory* dikelompokkan menjadi dua kategori yaitu aset berwujud dan aset tidak berwujud. Aset berwujud mencakup seluruh aset yang memiliki keuntungan ekonomi dan kontribusi bisnis seperti produk dan komoditi (Lyons dan Brennan 2019). Aset tidak berwujud terdiri dari semua aset yang dimiliki oleh perusahaan terkait dengan kemampuan dan pengetahuan serta manfaat organisasi, strategi dan

keuntungan sosial (Keranen dan Jalkala 2013). Sumber daya tidak berwujud tidak mengalami penurunan nilai kegunaan, dapat digunakan secara terus menerus, dan sulit untuk dipertukarkan (misalnya pengetahuan proses bisnis, keterampilan karyawan) (Molloy, *et al.*, 2011).

Pendekatan *Resource Based Theory* ini berkaitan dengan *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* yang termasuk kedalam kelompok aset tidak berwujud. Sebagai aset tidak berwujud, *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* merupakan sumber daya yang dapat menjadi nilai tambah (*value added*) serta meningkatkan kinerja perusahaan apabila dapat dikelola dan dimanfaatkan dengan baik oleh perusahaan.

## **2.1.2 Kinerja keuangan**

### **2.1.2.1 Pengertian kinerja keuangan.**

Menurut Sasongko, *et al* (2019) Kinerja keuangan merupakan kondisi perusahaan yang telah dinilai dan dianalisis berdasarkan alat-alat analisis keuangan yang bertujuan sebagai petunjuk mengenai keadaan suatu perusahaan dalam prestasi kerja dan periode-periode yang telah ditentukan.

Kinerja keuangan artinya sebagai suatu hasil atau prestasi yang berhasil didapatkan oleh manajemen perusahaan untuk menjalankan fungsinya dalam mengelola aset yang ada di perusahaan dengan efektif selama periode tertentu (Rudianto 2013).

Kinerja keuangan adalah suatu gambaran kondisi keuangan perusahaan dalam mengelola sumber daya perusahaan dengan menggunakan alat-alat analisis keuangan selama periode tertentu.

### 2.1.2.2 Indikator kinerja keuangan.

Penilaian kinerja keuangan perusahaan dilakukan dengan menggunakan rasio-rasio keuangan. Menurut Munawir (2012) terdapat 4 (empat) kelompok rasio keuangan yaitu:

1. Rasio likuiditas adalah rasio untuk mengetahui kemampuan perusahaan membiayai operasi dan memenuhi kewajiban keuangan pada saat ditagih
2. Rasio aktivitas adalah rasio untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam melakukan aktivitas perusahaan sehari-hari atau kemampuan perusahaan dalam penjualan, penagihan piutang maupun pemanfaatan aktiva yang dimiliki
3. Rasio profitabilitas adalah rasio untuk mengetahui kemampuan perusahaan untuk memperoleh laba dari berbagai kebijakan dan keputusan yang telah diambil
4. Rasio solvabilitas adalah rasio untuk mengukur seberapa jauh aktiva perusahaan dibiayai oleh hutang.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan rasio profitabilitas untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan. Rasio profitabilitas digunakan untuk melihat seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba baik itu dari tingkat penjualan, aset, maupun modal selama periode tertentu. Penentuan

keputusan yang dilakukan oleh investor cenderung menggunakan rasio profitabilitas dibandingkan menggunakan rasio lain karena rasio profitabilitas mampu menunjukkan seberapa besar nantinya keuntungan yang akan didapat dari investasinya (Purniayasa dan Triaryati 2016). Rasio profitabilitas juga memiliki beberapa jenis menurut Fernos (2017) sebagai berikut:

1. *Return on Asset* (ROA)
2. *Return on Equity* (ROE)
3. *Net Profit Margin* (NPM)
4. Rasio Biaya Operasional (BOPO)

Peneliti mengukur kinerja keuangan dengan menggunakan jenis rasio profitabilitas *Return on Asset* (ROA). Terdapat beberapa alasan mengapa peneliti menggunakan ROA sebagai indikator kinerja keuangan yaitu pertama, ROA merupakan salah satu rasio yang sering digunakan dalam penelitian yang berhubungan dengan *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital*. Kedua, ROA memberikan ukuran yang lebih baik atas profitabilitas perusahaan karena menunjukkan efektifitas manajemen dalam menggunakan aktiva dalam memperoleh pendapatan (Kasmir, 2012:201). Semakin tinggi nilai ROA, maka perusahaan tersebut semakin efisien dalam menggunakan asetnya. ROA dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Sumber : Hanafi dan Halim (2012)

### 2.1.3 Capital employed

#### 2.1.3.1 Pengertian *capital employed*.

*Capital employed* atau bisa disebut juga dengan *customer capital*, merupakan aset perusahaan berupa relasi atau hubungan baik yang dimiliki perusahaan dengan pihak eksternal perusahaan seperti pelanggan yang loyal, mitra bisnis perusahaan, pemerintah, maupun masyarakat. Menurut Hasanah (2017) *Customer capital* merupakan hubungan harmonis / *association network* yang dimiliki perusahaan dengan mitranya, baik dari pemasok, pelanggan yang loyal, dan hubungan perusahaan dengan pemerintah maupun dengan masyarakat sekitar.

*Customer capital* adalah hubungan harmonis yang dimiliki oleh perusahaan dengan para relasi kerjanya yang muncul dari bagian luar lingkungan perusahaan yang dapat meningkatkan nilai bagi perusahaan tersebut, relasi yang dimaksud bisa berasal dari pemasok yang berkualitas, pelanggan yang loyal dan merasa puas akan pelayanan dari perusahaan yang bersangkutan, hubungan perusahaan dengan pemerintah maupun hubungan perusahaan dengan masyarakat sekitar (Lestari, *et al*, 2016). Menurut Rahmah & Nanda (2019) *Capital employed efficiency* merupakan nilai tambah modal yang digunakan dan diharapkan agar meningkatkan kinerja keuangan.

#### 2.1.3.2 Indikator *capital employed*.

Pulic dalam penelitiannya telah mengembangkan suatu model yang dikenal dengan VAIC (*Value Added Intellectual Coefficient*). Dalam model yang

dikembangkannya mencakup *Value Added Capital Employed* (VACA) yang digunakan sebagai indikator dalam penelitian ini. *Value Added Capital Employed* (VACA) dapat dihitung menggunakan rumus berikut :

$$VACA = \frac{VA}{CA}$$

Sumber : Pulic (2000)

Keterangan :

VACA	= <i>Value Added Capital Employed</i>
<i>Value Added</i> (VA)	= Selisih antara <i>Output</i> dan <i>Input</i>
<i>Capital Employed</i> (CA)	= Dana yang tersedia (ekuitas, laba bersih)

## 2.1.4 Human capital

### 2.1.4.1 Pengertian *human capital*.

Menurut Susilawati (2010) *Human capital* menjabarkan informasi-informasi yang berkaitan dengan pribadi karyawan dan manajer seperti produktifitas, nilai tambah yang diberikan, pengalaman yang dimiliki, kebijakan untuk pelatihan dan pendidikan, serta kombinasi dari pengetahuan, kemampuan, dan keahlian dari karyawan yang ada pada suatu perusahaan seperti kompetensi, komitmen, motivasi, loyalitas dari karyawan dan lain-lain.

Modal manusia (*human capital*) merupakan sumber daya utama yang dapat menghasilkan ilmu pengetahuan, kompetensi, loyalitas, dan komitmen terhadap perusahaan. *Human Capital* juga mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menjangkau sumber daya manusia yang berkualitas dan berintegritas sehingga mampu memberi dampak besar terhadap performa perusahaan. Kualitas



*Human Capital* akan meningkat jika perusahaan memberikan fasilitas, seperti *training* dan *learning programs*, *recruitment mentoring*, *individual potential* and *personality*, *experiences*, dan *competence* (Sari 2021).

Menurut Baroroh (2013) tingkat *human capital* yang tinggi dapat mendorong kinerja keuangan perusahaan. *Human capital* menjadi kekayaan yang dimiliki perusahaan yang berasal dari orang-orang yang ada dan terlibat dalam perusahaan tersebut.

Moehariono (2012:305) mengatakan bahwa *human capital* dapat dikatakan sebagai sesuatu yaitu berupa pengetahuan (*knowledge*), keterampilan (*skill*), dan juga suatu kompetensi yang mampu menggambarkan tingkat kemampuan secara kolektif dari suatu perusahaan maupun suatu organisasi di dalam memberi solusi terbaik atas dasar pengetahuan yang ada pada orang-orang di perusahaan tersebut.

#### **2.1.4.2 Indikator *human capital*.**

Brinker (2000) memberikan beberapa karakteristik dasar yang dapat diukur dari modal ini, yaitu *training programs*, *credential*, *experience*, *competence*, *recruitment*, *mentoring*, *learning programs*, *individual potential* and *personality*.

Dalam penelitian ini indikator yang digunakan untuk mengukur *Human Capital* adalah *Value Added Human Capital* (VAHU). Rasio ini menunjukkan kontribusi yang dibuat oleh setiap rupiah yang diinvestasikan dalam *Human Capital* terhadap *value added* perusahaan. VAHU dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$VAHU = \frac{VA}{HC}$$

Sumber : Pulilc (2000)

Keterangan :

VAHU = *Value Added Human Capital*

*Value Added (VA)* = Selisih *Output* dan *Input*

*Human Capital (HC)* = Beban Karyawan

## 2.1.5 *Structural capital*

### 2.1.5.1 Pengertian *structural capital*.

Menurut Bontis (2000) *structural capital* adalah sarana dan prasarana yang mendukung pegawai untuk menciptakan kinerja yang optimum, meliputi kemampuan organisasi menjangkau pasar, *hardware*, *software*, *database*, struktur organisasi, *patent*, *trademark*, dan segala kemampuan organisasi untuk mendukung produktivitas pegawai.

Menurut Saryanti (2011) *Structural Capital (SC)* adalah sebuah infrastruktur pendukung dari *Human Capital (HC)* sebagai sarana dan prasarana pendukung kinerja karyawan yang dimiliki oleh suatu perusahaan dalam memenuhi kebutuhan pasar, yaitu sistem teknologi, sistem operasional perusahaan, paten, merk dagang, dan kursus pelatihan, agar kemampuan karyawan dapat menghasilkan modal intelektual.

*Structural capital* berkaitan erat dengan *human capital*. Modal struktural yang meliputi sarana dan prasarana yang memadai dapat menjadi pendukung kinerja karyawan. Hal itu berarti bahwa apabila suatu perusahaan memiliki karyawan yang berkualitas namun tidak didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai, maka hal tersebut tidak akan mampu mencapai modal intelektual dan menciptakan nilai tambah bagi perusahaan.

#### 2.1.5.2 Indikator *structural capital*.

Sesuai dengan model yang dikembangkan oleh Pulic pada tahun 2000, *Structural capital* dapat diukur dengan menggunakan *Structural Capital Value Added* (STVA). Rasio ini mengukur jumlah *Structural capital* yang dibutuhkan untuk menghasilkan 1 rupiah dari *Value Added* dan merupakan indikasi bagaimana keberhasilan *Structural capital* dalam penciptaan nilai. STVA dapat diukur dengan rumus sebagai berikut:

$$STVA = \frac{SC}{VA}$$

Sumber : Pulic (2000)

Keterangan :

STVA = *Structural Capital Value Added*

*Structural Capital* (SC) = Selisih *Value Added* (VA) dan *Human Capital* (HC)

*Value Added* (VA) = Selisih *Output* dan *Input*

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang relevan terhadap penelitian ini disajikan pada tabel 2.1 berikut :

**Tabel 2.1**  
**Penelitian Terdahulu**

No	Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Faizal Thaib (2013)	<i>Value Added Intellectual Capital (VAHU, VACA, STVA)</i> Pengaruhnya Terhadap Kinerja Keuangan Bank Pemerintah Periode 2007 – 2011	Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa <i>Value Added Capital Employed (VACA)</i> , <i>Value Added Human Capital (VAHU)</i> , dan <i>Value Added Structural Capital (STVA)</i> berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan
2	Rizky Vernita Dwi Aprilyani, Arik Susbiyani, dan Rendy Mirwan Aspirandi (2020)	Pengaruh <i>Capital Employed, Human Capital, Structural Capital</i> terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Perbankan yang terdaftar di BEI Tahun 2017-2020	Hasil penelitian menunjukkan VACA dan STVA mempunyai pengaruh positif signifikan terhadap kinerja keuangan. Sedangkan VAHU berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap kinerja keuangan yang diproksikan dengan ROA
3	Helin Garlinia Yudawisastra, Daniel T. H. Manurung, dan Fitria Husnatarina	<i>Relationship Between Value Added Capital Employed, Value Added Human Capital, Structural Capital Value Added and Financial</i>	Hasil penelitian menunjukkan <i>Value Added Capital Employed</i> memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap kinerja keuangan. Sementara <i>Value</i>

	(2018)	<i>Performance</i>	<i>Added Human Capital dan Value Added Structural Capital</i> memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan
4	Mulqi Nazra dan Suazhari (2019)	Pengaruh Modal Intelektual terhadap Kinerja Keuangan Perbankan Umum Syariah Berdasarkan <i>Islamicity Performance Index</i>	Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan modal intelektual mempengaruhi kinerja keuangan secara negatif
5	Reza Hanafi Lubis dan Debby Chyntia Ovami (2020)	Pengaruh Modal Intelektual terhadap Kinerja Keuangan	Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan modal intelektual berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan Industri Dasar dan Kimia

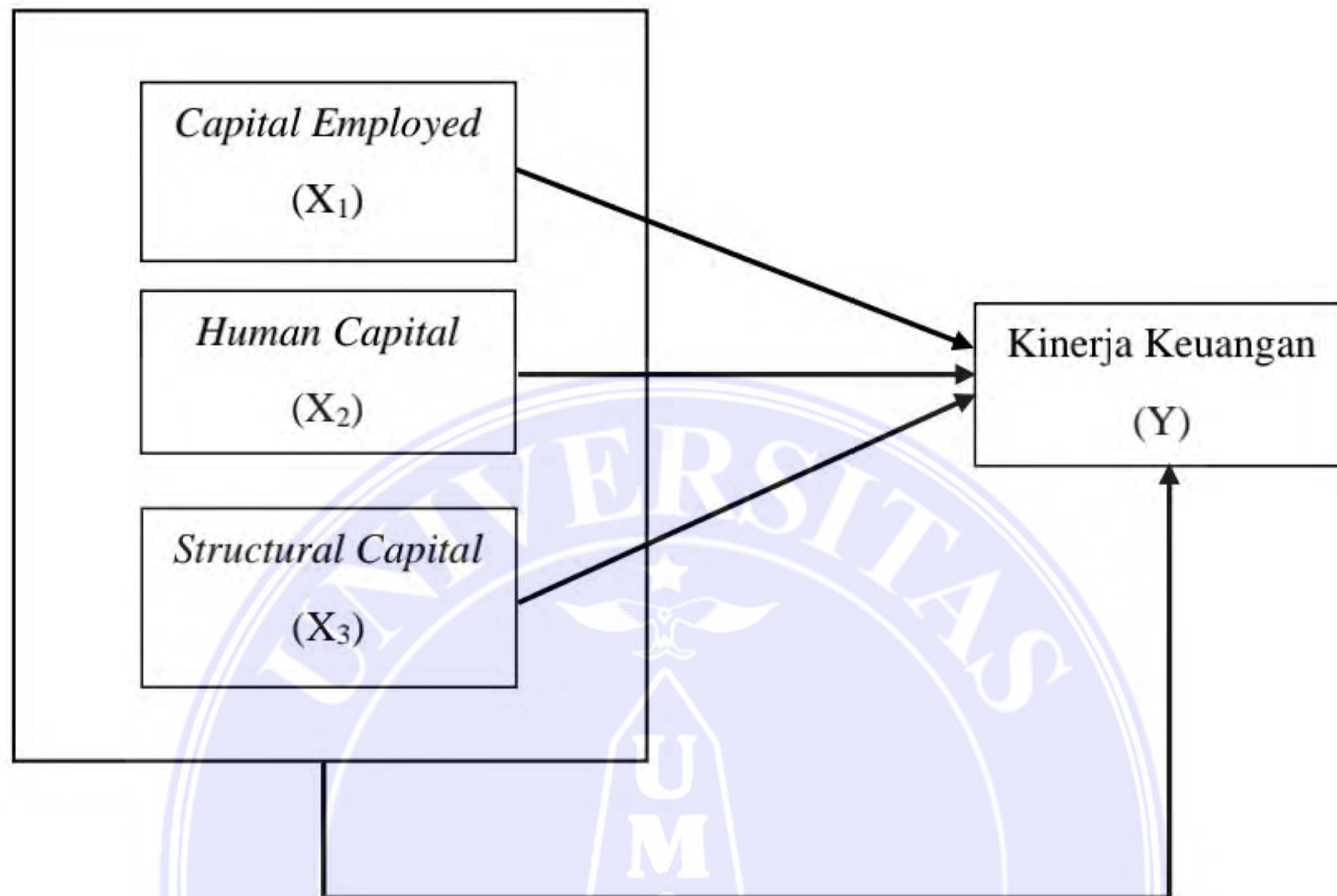
**Sumber : Data diolah Peneliti (2022)**

### 2.3 Kerangka Konseptual

Menurut Sugiyono (2016;60), Kerangka konseptual merupakan hasil dari gagasan yang bersifat kritis dalam memperhatikan hasil penelitian yang akan dicapai. Kerangka konseptual menunjukkan hubungan antara *variabel independen* dengan *variabel dependen* secara teoritis.

Dalam penelitian ini variabel independen yang digunakan adalah *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital*. Sedangkan variabel

dependennya adalah kinerja keuangan. Adapun kerangka konseptual dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 2.1**

**Kerangka Konseptual**

## 2.4 Hipotesis

Menurut Sugiyono (2016:123) Hipotesis merupakan jawaban sementara dari rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dituangkan dalam bentuk pertanyaan. Hipotesis kemudian akan diuji untuk mengetahui kebenarannya.

### 2.4.1 Pengaruh *capital employed* terhadap kinerja keuangan

*Customer capital* adalah hubungan yang harmonis yang dimiliki oleh perusahaan dengan para relasi kerjanya yang muncul dari bagian luar lingkungan

perusahaan yang dapat meningkatkan nilai bagi perusahaan tersebut (Lestari, *et al*, 2016).

Berdasarkan *resources based theory* yang dikemukakan oleh Barney (1991), perusahaan akan mencapai keunggulan apabila perusahaan tersebut memiliki sumber daya yang unggul. Sumber daya yang unggul dapat tercipta apabila perusahaan mampu mengelola sumber dayanya seperti *capital employed* dengan efektif dan efisien.

Perusahaan yang mampu mengelola dan memanfaatkan sumber daya yang dimilikinya secara maksimal seperti contoh menjaga hubungan loyalitas dengan para mitra perusahaan. Apabila perusahaan mampu menjaga hubungan yang harmonis dengan para mitra seperti pelanggan, maka pelanggan juga akan melakukan *repeat order* yang kemudian dapat menambah laba perusahaan sehingga kinerja keuangan perusahaan juga akan meningkat. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dengan mengelola dan memanfaatkan sumber daya perusahaan secara maksimal dapat meningkatkan hasil yang diperoleh perusahaan sehingga akan meningkatkan kinerja keuangan perusahaan pula.

Menurut Ilham *et al* (2012) dalam penelitiannya variabel VACA yang dimiliki oleh perusahaan *wholesale* and retail yang terdaftar di BEI pada tahun 2007-2010 berperan dalam meningkatkan kinerja keuangan perusahaan hal ini ditunjukkan dengan berhasilnya perusahaan tersebut dalam memanfaatkan dan memaksimalkan dana yang dimiliki oleh perusahaan. Hal tersebut sejalan dengan yang dikemukakan oleh Ulum (2008) dan Puspitosari (2016) bahwa VACA berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan perusahaan.

#### 2.4.2 Pengaruh *human capital* terhadap kinerja keuangan

Menurut Baroroh (2013) tingkat *human capital* yang tinggi dapat mendorong kinerja keuangan perusahaan. *Human capital* merupakan modal perusahaan berupa pengetahuan, keahlian, maupun produktivitas yang dimiliki oleh karyawan. Pengetahuan yang dimiliki karyawan dapat membantu perusahaan dalam menemukan ide-ide baru, inovasi, maupun menciptakan solusi terbaik atas permasalahan yang dihadapi perusahaan.

Menurut *resources based theory* yang dikemukakan oleh Barney (1991), pengetahuan dan informasi merupakan salah satu sumber daya perusahaan yang dikendalikan perusahaan untuk dapat menerapkan strategi yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas. Pengetahuan termasuk kedalam sumber daya perusahaan yang langka, berharga, tidak dapat ditiru, dan tidak dapat tergantikan. Pengetahuan yang diperoleh tenaga kerja perusahaan dapat memberikan strategi, inovasi maupun kebijakan-kebijakan yang memberikan nilai tambah (*value added*) bagi perusahaan. Perusahaan yang memiliki potensi tenaga kerja yang baik maka akan meningkatkan produktivitas tenaga kerja. Tingkat produktivitas perusahaan yang tinggi dapat mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan yang juga akan meningkat.

Menurut Rahmah & Nanda (2019) bahwa *Human Capital Efficiency* berpengaruh positif terhadap ROA, mereka mengemukakan bahwa semakin tinggi rasio ini maka semakin baik produktivitas aset dalam memperoleh keuntungan bersih. Penelitian tersebut didukung oleh penelitian Thaib (2013) dan



Yudawisastra, *et al* (2018) yang menunjukkan bahwa VAHU berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan perusahaan.

### 2.4.3 Pengaruh *structural capital* terhadap kinerja keuangan

Menurut Moehariono (2012:306), *Structural capital* atau biasa disebut dengan *organizational capital* dapat berupa suatu kemampuan dari suatu perusahaan atau organisasi di dalam melengkapi proses operasional dan struktur dari perusahaan tersebut yang mendukung upaya karyawan dalam menghasilkan kinerja intelektual maksimal dan juga kinerja keseluruhan bisnis.

Menurut *resources based theory* yang dikemukakan oleh Barney (1991), *structural capital* yang berupa proses operasional, struktur perusahaan maupun budaya organisasi termasuk dalam sumber daya yang sulit ditiru secara sempurna yang berpotensi menjadi sumber keunggulan kompetitif yang berkelanjutan. Seorang karyawan dapat memiliki intelektualitas yang tinggi apabila didukung dengan sarana prasarana maupun budaya organisasi yang baik. Dengan tingkat modal struktural perusahaan yang tinggi dapat menciptakan *value added* bagi perusahaan sehingga dapat meningkatkan kinerja keuangan perusahaan.

Menurut Artati (2017) *Structural Capital Value Added* (STVA) mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan. Artinya baik buruknya kinerja keuangan ditentukan pula oleh besar kecilnya modal struktural yang tercermin dari infrastruktur yang tersedia. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan penelitian Puspitosari (2016) *Structural Capital Efficiency*

berpengaruh positif terhadap ROA. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan semakin baik dalam mengelola aset perusahaan.

#### **2.4.4 Pengaruh *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* terhadap kinerja keuangan**

Menurut *resources based theory* yang dikemukakan oleh Barney (1991), *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* merupakan bagian dari aset tidak berwujud yang termasuk kedalam sumber daya perusahaan yang dapat menciptakan *value added* bagi perusahaan apabila dapat dikelola dan dimanfaatkan dengan maksimal. Apabila perusahaan dapat memaksimalkan ketiga sumber daya tersebut, maka perusahaan juga dapat meningkatkan kinerja keuangan perusahaan.

Menurut Thaib (2013) *Value Added Capital Employed*, *Value Added Human Capital*, dan *Structural Capital Value Added* secara bersamaan memiliki pengaruh positif terhadap ROA. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yudawisastro, *et al* (2018) mengatakan bahwa *Value Added Capital Employed* (VACA), *Value Added Human Capital* (VAHU) dan *Structural Capital Value Added* (STVA) secara bersamaan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

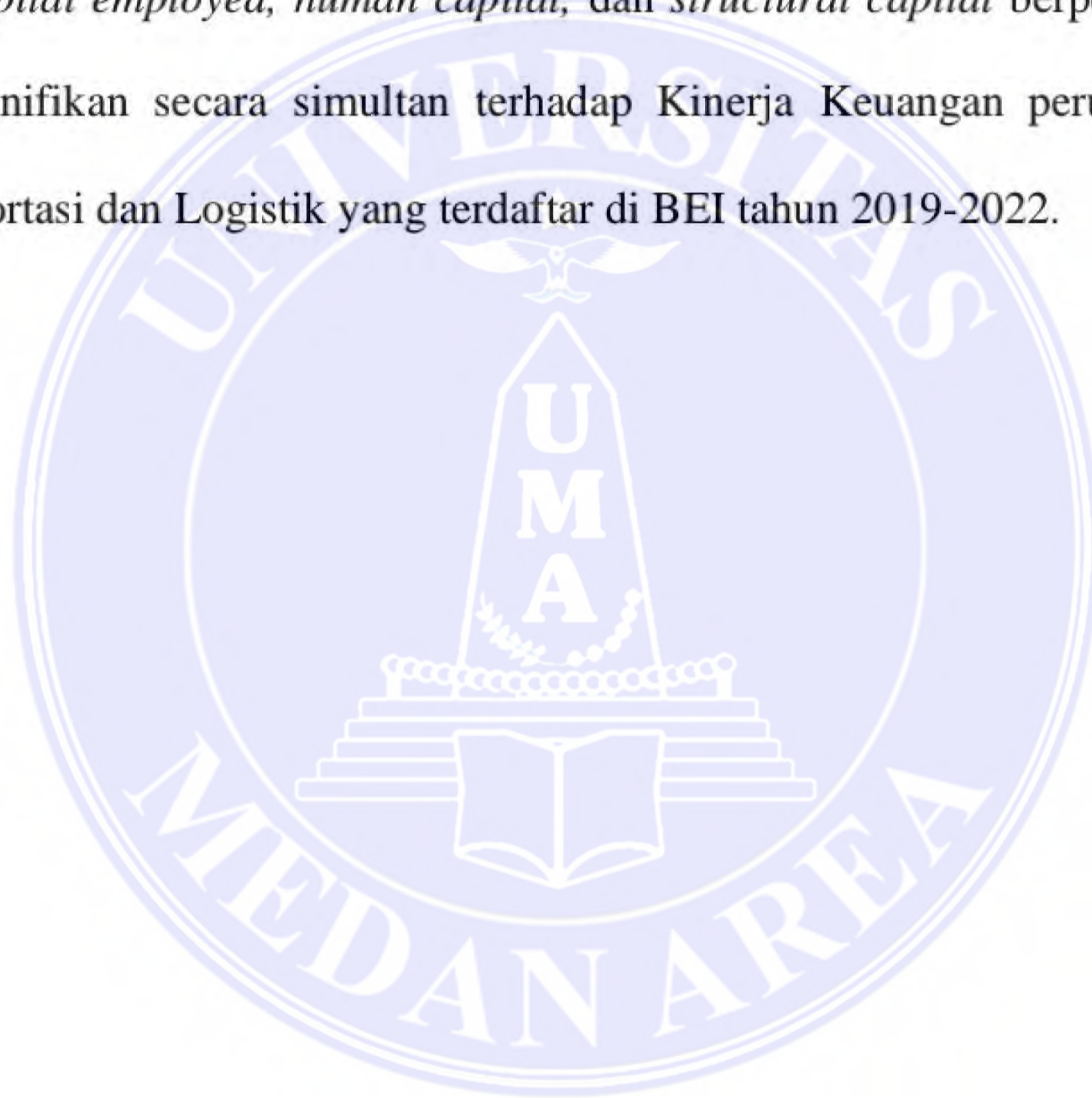
Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

H<sub>1</sub> : *Capital employed* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap Kinerja Keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021

H<sub>2</sub> : *Human capital* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap Kinerja Keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021

H<sub>3</sub> : *Structural capital* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap Kinerja Keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021

H<sub>4</sub> : *Capital employed, human capital, dan structural capital* berpengaruh positif dan signifikan secara simultan terhadap Kinerja Keuangan perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2022.



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **3.1 Desain Penelitian**

Desain penelitian yang digunakan peneliti dalam hal ini adalah desain penelitian deskripsi dengan jenis penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif dalam penelitian ini adalah dengan mengolah data-data sekunder yang diakses melalui website Bursa Efek Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian asosiatif kausal. Penelitian asosiatif kausal dapat diartikan sebagai penelitian yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih (Sugiyono 2016 :55).

#### **3.2 Objek dan Waktu Penelitian**

##### **3.2.1 Objek penelitian**

Objek dalam penelitian ini adalah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan data yang digunakan adalah laporan tahunan perusahaan dimulai dari tahun 2019-2021. Data laporan tahunan dapat diakses pada website Bursa Efek Indonesia yaitu [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan website masing-masing perusahaan yang menjadi objek penelitian.

##### **3.2.2 Waktu penelitian**

Waktu penelitian dalam penelitian ini dilakukan oleh peneliti dimulai dari pengajuan judul pada bulan Oktober 2022 sampai dengan Oktober 2023. Rincian perencanaan kegiatan penelitian dapat dilihat pada tabel 3.1 sebagai berikut.

**Tabel 3.1**  
**Jadwal Penelitian**

No	Jenis Kegiatan	2022			2023									
		Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agus	Sep	Okt
1	Pengajuan Judul Skripsi	■												
2	Penyusunan Proposal		■											
3	Bimbingan Proposal			■										
4	Seminar Proposal				■									
5	Pengumpulan dan Analisis Data					■								
6	Penyusunan dan Bimbingan Hasil						■							
7	Seminar Hasil										■			
8	Pengajuan Berkas Sidang											■		
9	Sidang Meja Hijau													■

Sumber : Data diolah peneliti (2022)

### 3.3 Definisi Operasional Variabel

Menurut Sugiyono (2019:68) variabel penelitian adalah suatu atribut, sifat, nilai dari orang, objek, atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam penelitian ini terdapat 2 jenis variabel yang digunakan yaitu variabel dependen dan variabel independen.

#### 3.3.1 Variabel dependen

Menurut Sugiyono (2019:69) variabel dependen atau terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan Kinerja Keuangan sebagai variabel dependen.

### 3.3.2 Variabel independen

Menurut Sugiyono (2019:69) variabel independen atau variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat). Dalam penelitian ini peneliti menggunakan 3 variabel independen yaitu *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital*.

**Tabel 3.2**  
**Definisi Operasional**

No	Variabel	Definisi Operasional	Indikator	Skala
1	Kinerja Keuangan	Kinerja keuangan merupakan kondisi perusahaan yang telah dinilai dan dianalisis berdasarkan alat-alat analisis keuangan yang bertujuan sebagai petunjuk mengenai keadaan suatu perusahaan dalam prestasi kerja dan periode-periode yang telah ditentukan (Sasongko, Burhanuddin dan Widayanti 2019)	$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$ (Hanafi dan Halim, 2012:81)	Rasio
2	<i>Capital Employed</i>	<i>Customer Capital</i> merupakan hubungan harmonis / <i>association network</i> yang di miliki perusahaan dengan mitranya, baik dari pemasok, pelanggan yang loyal, dan hubungan perusahaan dengan pemerintah maupun dengan masyarakat sekitar (Hasanah 2017)	$VACA = \frac{VA}{CA}$ (Pulic, 2000)	Rasio
3	<i>Human Capital</i>	<i>Human capital</i> dapat dikatakan sebagai sesuatu yaitu berupa pengetahuan ( <i>knowledge</i> ), keterampilan ( <i>skill</i> ), dan juga suatu kompetensi yang mampu menggambarkan tingkat	$VAHU = \frac{VA}{HC}$ (Pulic, 2000)	Rasio

		kemampuan secara kolektif dari suatu perusahaan maupun suatu organisasi di dalam memberi solusi terbaik atas dasar pengetahuan yang ada pada orang-orang di perusahaan tersebut (Moeheriono, 2012:305)		
4	<i>Structural Capital</i>	<i>Structural capital</i> adalah sarana dan prasarana yang mendukung pegawai untuk menciptakan kinerja yang optimum, meliputi kemampuan organisasi menjangkau pasar, <i>hardware</i> , <i>software</i> , <i>database</i> , struktur organisasi, <i>patent</i> , <i>trademark</i> , dan segala kemampuan organisasi untuk mendukung produktivitas pegawai (Bontis, 2000)	$STVA = \frac{SC}{VA}$ (Pulic,2000)	Rasio

**Sumber : Data diolah Peneliti (2022)**

### 3.4 Populasi dan Sampel

#### 3.4.1 Populasi

Menurut Sugiyono (2016:80) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam penelitian ini populasi yang digunakan oleh peneliti yaitu seluruh laporan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2019-2021 yang berjumlah 30 perusahaan.

#### 3.4.2 Sampel

Menurut Sugiyono (2019:127) Sampel adalah bagian dari populasi yang dapat diwakili oleh seluruh populasi tersebut. Dalam penelitian ini teknik pengambilan sampel yang digunakan yaitu teknik *purposive sampling*. Teknik

*purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan atau kriteria tertentu (Sugiyono, 2019:127). Adapun kriteria yang diperlukan dalam pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah :

**Tabel 3.3**  
**Penetapan Sampel Penelitian**

No	Kriteria Sampel	Jumlah Perusahaan
1	Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia	30
2	Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang menerbitkan laporan tahunan selama tahun 2019-2021	(6)
3	Perusahaan transportasi dan logistik yang tidak delisting dari Bursa Efek Indonesia selama tahun 2019-2021	(0)
4	Jumlah sampel perusahaan	24
Jumlah sampel x Tahun pengamatan = 24 x 3 = 72		
Total sampel perusahaan		72

Berdasarkan kriteria diatas sampel yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari 24 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan laporan tahunan perusahaan dimulai dari tahun 2019-2021. Sehingga total sampel dalam penelitian ini yaitu 72 sampel. Berikut daftar perusahaan yang dijadikan sampel yaitu :



**Tabel 3.4****Daftar Sampel Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia**

No	Kode Perusahaan	Perusahaan	Tanggal IPO
1	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	13 Juli 2001
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	12 November 2012
3	BIRD	Blue Bird Tbk	05 November 2014
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	26 Maret 1990
5	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk	09 Juli 2018
6	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	08 Desember 1994
7	DEAL	Dewata Freightinternational Tb	11 November 2018
8	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	11 Februari 2019
9	HELI	Jaya Trisindo Tbk	27 Maret 2018
10	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk	21 Februari 2019
11	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk	01 Juli 2019
12	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	15 April 2014
13	MIRA	Mitra Internasional Resources	30 Januari 1997
14	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	11 Oktober 2012
15	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk	22 Januari 2020
16	SAFE	Steady Safe Tbk	15 Agustus 1994
17	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk	03 Oktober 2018
18	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	12 Juli 2011
19	SMDR	Samudera Indonesia Tbk	05 Juli 1999
20	TAXI	Express Transindo Utama Tbk	02 November 2012
21	TMAS	Temas Tbk	09 Juli 2003
22	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk	28 Juni 2018
23	TRUK	Guna Timur Raya Tbk	23 Mei 2018
24	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	31 Mei 2007

**Sumber: www.idx.co.id (data diolah Desember 2022)**

### 3.5 Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan jenis data bersifat kuantitatif. Menurut Sugiyono (2017:8) jenis data kuantitatif diartikan dengan jenis data yang bersifat dan bernilai angka namun bisa juga disebut dengan data kualitatif yang kemudian diangkakan sehingga disebut data kuantitatif.

Sumber data dalam penelitian ini yaitu data sekunder. Menurut Sugiyono (2017:131) data sekunder adalah suatu data yang telah dikoleksi oleh pihak beda yang bukan oleh periset tersebut sendiri untuk destinasi yang lain, dengan kata lain data yang didapatkan oleh pihak kedua. Oleh sebab itu data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari data laporan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2021.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik dokumentasi. Menurut Sugiyono (2017:240) teknik dokumentasi dapat dikatakan suatu teknik yang didapat berupa catatan akan suatu peristiwa bentuk dokumen yang dihasilkan perusahaan guna keperluan dari perusahaan tersebut. Teknik dokumentasi pada penelitian ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data keuangan berupa laporan tahunan perusahaan yang dapat diperoleh dari website resmi Bursa Efek Indonesia yaitu [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id).

### 3.6 Metode Analisis Data

Dalam penelitian ini metode analisis data yang digunakan oleh peneliti adalah metode analisis regresi linear berganda dengan menggunakan aplikasi

SPSS versi 26. Adapun beberapa pengujian yang harus dilakukan dalam menganalisis data dapat diuraikan sebagai berikut:

### 3.6.1 Uji statistik deskriptif

Menurut Ghozali (2011: 19) Analisis statistik deskriptif memberikan suatu gambaran atau deskripsi pada data yang dapat diukur dengan nilai mean, minimum, maksimum, serta standar deviasi yang terdapat dalam penelitian.

### 3.6.2 Uji asumsi klasik

Uji asumsi klasik diperlukan sebelum melakukan pengujian regresi linear berganda. Uji ini dilakukan sebagai syarat untuk memastikan bahwa data yang dimiliki layak untuk dilakukan pengujian statistik regresi linear berganda. Terdapat beberapa pengujian dalam uji asumsi klasik yang diperlukan dalam penelitian ini sebagai berikut:

#### 3.6.2.1 Uji normalitas

Uji normalitas merupakan uji yang dilakukan untuk melihat apakah suatu model penelitian memiliki distribusi data yang normal atau tidak normal. Uji normalitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu uji statistik *normal probability plot* dilengkapi dengan uji kolmogorov smirnov. Dasar pengambilan keputusan pada uji *normal probability plot* sebagai berikut:

1. Jika titik-titik atau data berada di dekat atau mengikuti garis diagonalnya, maka dapat dikatakan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

2. Jika titik-titik menjauh atau tersebar dan tidak mengikuti garis diagonal maka hal ini menunjukkan bahwa nilai residual tidak berdistribusi normal (Ghozali 2011).

Pengujian normalitas dengan uji statistik kolmogorov smirnov dilakukan dengan dasar pengambilan keputusan sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikansi  $< 0,05$  maka data tidak berdistribusi normal
2. Jika nilai signifikansi  $> 0,05$  maka data berdistribusi normal

### **3.6.2.2 Uji multikoleniaritas.**

Menurut Ghozali (2011: 105) Uji multikoleniaritas pada umumnya dipakai guna melakukan pengujian dalam melihat apakah model regresi ditemukan ada dan terjadinya korelasi diantara variabel bebas (independen). Model regresi dikatakan baik apabila tidak terdapat korelasi antara variabel independen. Adapun ketentuan dalam pengambilan keputusan pada uji multikoleniaritas dilakukan dengan melihat nilai VIF pada masing-masing variabel independen. Jika nilai VIF  $< 10$ , maka dapat disimpulkan data bebas dari gejala multikoleniaritas.

### **3.6.2.3 Uji heteroskedastisitas.**

Menurut Ghozali (2011: 139) Uji heteroskedastisitas pada dasarnya dilakukan guna melakukan pengujian untuk melihat apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan lainnya. Model regresi yang baik adalah model regresi homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas karena data ini menghimpun data yang mewakili berbagai ukuran. Terdapat beberapa uji untuk melakukan uji heteroskedastisitas.

Penelitian ini menggunakan uji glejser dalam melakukan uji heteroskedastisitas. Uji glejser mengusulkan untuk meregresi nilai absolut residual terhadap variabel independen. Hasil dari nilai variabel independen dikatakan signifikan jika nilai signifikansinya diatas tingkat kepercayaan 5% .

### 3.6.2.4 Uji autokorelasi.

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui adanya autokorelasi yang berkaitan dengan uji asumsi klasik regresi. Regresi yang baik adalah regresi yang terbebas dari autokorelasi. Dalam penelitian ini uji Durbin Watson digunakan peneliti untuk menentukan autokorelasi. Adapun kriteria dalam penentuan ada tidaknya autokorelasi adalah sebagai berikut :

**Tabel 3.5**  
**Uji Autokorelasi**

Hipotesis Nol	Keputusan	Jika
Tidak ada autokorelasi positif	Tolak	$0 < d < d_l$
Tidak ada autokorelasi positif	Tidak ada keputusan	$d_l \leq d \leq d_u$
Tidak ada autokorelasi negatif	Tolak	$4 - d_l < d < 4$
Tidak ada autokorelasi negatif	Tidak ada keputusan	$4 - d_u \leq d \leq 4 - d_l$
Tidak ada autokorelasi positif atau negatif	Tidak ditolak	$d_u < d < 4 - d_u$

**Sumber : Ghozali (2011 : 110)**

### 3.6.3 Uji regresi linear berganda

Menurut Ghozali (2011 : 105) Analisis regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen. Analisis regresi linear berganda digunakan apabila terdapat dua atau lebih variabel independen yang akan diuji. Adapun persamaan yang digunakan dalam analisis regresi linear berganda pada penelitian ini yaitu sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

Keterangan :

$Y$  = Kinerja Keuangan

$X_1$  = *Capital Employed*

$X_2$  = *Human Capital*

$X_3$  = *Structural Capital*

$a$  = Konstanta

$b$  = koefisien regresi

$e$  = Error

### 3.6.4 Uji hipotesis

Dalam penelitian ini uji hipotesis digunakan untuk mengukur pengaruh *Capital Employed*, *Human Capital*, dan *Structural Capital* terhadap Kinerja Keuangan.

#### 3.6.4.1 Uji t.

Menurut Rahmah & Nanda (2019) tujuan Uji T untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas/independen secara individual dengan menerangkan variasi variabel dependen. Adapun kriteria dalam pengambilan keputusan pada uji T adalah sebagai berikut :

1. Apabila nilai signifikansi  $> 0,05$  dan  $T \text{ hitung} < T \text{ tabel}$ , maka secara parsial variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.
2. Apabila nilai signifikansi  $< 0,05$  dan  $T \text{ hitung} > T \text{ tabel}$ , maka secara parsial variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

#### 3.6.4.2 Uji f.

Uji F dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah seluruh variabel independen secara bersamaan memiliki pengaruh terhadap variabel dependen. Adapun kriteria dalam pengambilan keputusan pada uji F adalah sebagai berikut :

1. Apabila nilai signifikan  $> 0,05$  dan  $F \text{ hitung} < F \text{ tabel}$ , maka secara simultan variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

2. Apabila nilai signifikansi (P value)  $< 0,05$  dan F hitung  $> F$  tabel, maka secara simultan variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

#### 3.6.4.3 Koefisien determinasi ( $R^2$ ).

Analisis koefisien determinasi  $R^2$  bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen dengan nilai koefisien antara nol dan satu. Apabila nilainya kecil, maka kemampuan variabel-variabel dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas. Apabila nilainya mendekati satu, maka variabel-variabel independen mampu memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. *Capital employed* secara parsial memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021.
2. *Human capital* secara parsial memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021.
3. *Structural capital* secara parsial memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021.
4. *Capital employed, human capital, dan structural capital* secara simultan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2019-2021.

#### 5.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis, pembahasan dan kesimpulan, adapun implikasi dari penelitian yang telah dilakukan yakni dinyatakan dalam bentuk saran-saran yang diberikan melalui hasil penelitian agar mendapat hasil yang lebih baik, yaitu:

1. Bagi perusahaan, hasil penelitian dapat dijadikan masukan untuk dapat meningkatkan *human capital* dengan mengelola tenaga kerja perusahaan dengan efektif dan efisien. Kebijakan yang dilakukan perusahaan dengan melakukan PHK membuktikan bahwa perusahaan mampu mengelola asetnya dengan sebaik-baiknya. Hal tersebut dapat mengurangi pengeluaran beban gaji yang tidak diperlukan sehingga perusahaan dapat memperoleh laba yang maksimal dan meningkatkan kinerja keuangan perusahaan.
2. Bagi peneliti selanjutnya, dapat menambah variabel dan tahun observasi penelitian sehingga dapat memberikan perbandingan tahun kinerja keuangan perusahaan yang lebih fluktuatif pada masa sebelum dan sesudah COVID-19.
3. Penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan referensi yang bermanfaat untuk melakukan penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan pengaruh *capital employed*, *human capital*, dan *structural capital* terhadap kinerja keuangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aprilyani, Rizky Vernita Dwi, Arik Susbiyani, Aspirandi, dan Rendy Mirwan. 2020. "Pengaruh Capital Employed, Human Capital, Structural Capital Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar di BEI Tahun 2017-2020." *Jurnal Akuntansi Profesi* 11, no. 2 : 330-338.
- Artati, Dwi. 2017. "Pengaruh modal intelektual terhadap kinerja keuangan dan nilai pasar." *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan* 6, no. 1 : 59-74.
- Barney, Jay. 1991. "Firm resources and sustained competitive advantage." *Journal of management* 17, no. 1 : 99-120.
- Baroroh, N. 2013. "Analisis pengaruh modal intelektual terhadap kinerja keuangan perusahaan manufaktur di Indonesia." *Jurnal Dinamika Akuntansi* 5, no. 2 : 172-182.
- Bontis, Nick, William Chua Chong Keow, dan Stanley Richardson. 2000. "Intellectual Capital & Business Performance in Malaysia Industries." *Journal of Intellectual Capital*.
- Brinker, Barry. 2000. *Intellectual Capital : Tomorrows Asset*. AICPA, Today's Challenge.
- Darmawan, Hari. *Tribunnews.com*. 9 Desember 2020. <https://www.tribunnews.com/bisnis/2020/12/09/menhub-sektor-transportasi-berkontribusi-dorong-pertumbuhan-ekonomi> (diakses Mei 21, 2023).
- Faisal, Ahmad, Rande Samben, dan Salmah Pattisahusiwa. 2017. "Analisis kinerja keuangan." *Kinerja* 14 , no. 1: 6-15.
- Firer, Steven, dan S. Mitchell Williams. 2003. "Intellectual capital and traditional measures of corporate performance." *Journal of intellectual capital* 4, no. 3 : 348-360.
- Ghiffari, Rizki Adriadi. 2020. "Dampak populasi dan mobilitas perkotaan terhadap penyebaran pandemi COVID-19 di Jakarta." *Tunas Geografi* 9, no. 1 : 81-88.
- Ghozali, Imam. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Hanafi, Mamduh, dan Abdul Halim. 2012. *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi Keempat. Yogyakarta: UPP Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN.
- Hasanah, Nurul. 2017. *Analisis Pengaruh Intellectual Capital Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Yang Terdaftar Di Jakarta Islamic Index Periode*

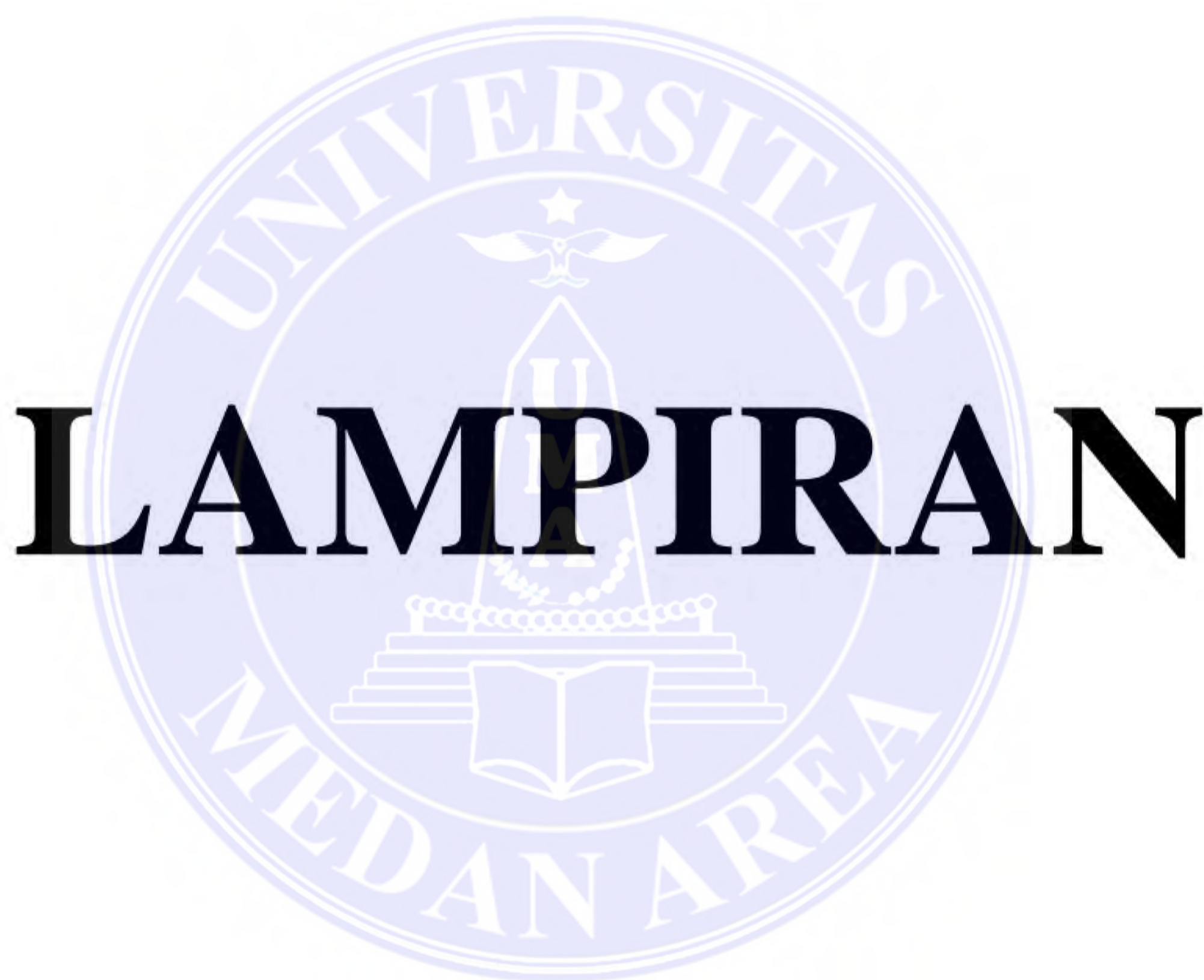
- 2013-2016. Jakarta: Fakultas Ekonomi dan Bisnis UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Herispon. 2018. *Analisis Laporan Keuangan*. Pekanbaru: Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Riau.
- Hery, S, E. 2015. *Analisis kinerja manajemen*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia..
- Ikatan Akuntan Indonesia. 2018. *Pernyataan Standar Akuntansi (PSAK) 19 : Aset Tak Berwujud*.
- Ilham, Muhammad, Rita Anugerah, dan Azhari Sofyan. 2012. "Pengaruh modal intelktual terhadap kinerja keuangan perusahaan wholesale dan ritel yang terdaftar di BEI tahun 2007-2010." *Faluktas Ekonomi Unversitas Riau*.
- Kasmir. 2012. *Analisis laporan keuangan*. Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Kasmir. 2018. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Keranen, Joon, dan Anne Jalkala. 2013. "Towards a framework of customer value assessment in B2B markets: An exploratory study." *Industrial Marketing Management* 42, no. 8 : 1307-1317.
- Kholis, Nur Kholis, Eka Dewi Sumarmawati, dan Hestin Mutmainah Mutmainah. 2018. "Faktor-faktor yang mempengaruhi nilai perusahaan." *Jurnal Analisis Bisnis Ekonomi* 16, no. 1 : 19-25.
- Kusnandar, Viva Budy. *Databoks*. 21 02 2022. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/02/21/sektor-transportasi-dan-perdagangan-tumbuh-324-pada-2021> (diakses Mei 21, 2023).
- Lestari, Santi Dwie, Hadi Paramu, dan Hari Sukarno. 2016. "Pengaruh intellectual capital terhadap kinerja keuangan perbankan syariah di Indonesia." *Ekuitas: Jurnal Ekonomi dan Keuangan* 20, no. 3 : 346-366.
- Lubis, Reza Hanafi, dan Debby Chyntia Ovami. 2020. "Pengaruh Modal Intelektual terhadap Kinerja Keuangan." *Jurnal Riset Akuntansi dan Bisnis* 20, no. 1 : 61-66.
- Lyons, P, dan L Brennan. 2019. "Assessing value from Assessing value from business-to-business services relationships: temporality, tangibility, temperament, and trade-offs." *Journal of Service Research* 22, no. 1: 27-43.
- Maesaroh, Siti. 2015. "Pengaruh modal intelektual terhadap kinerja keuangan pada perusahaan manufaktur." *Jurnal Ilmu & Riset Akuntansi* 4, no. 11 : 1-18.

- Mayasari, D A, dan D Widyawati. 2018. "Pengaruh intellectual capital terhadap profitabilitas dan nilai perusahaan pada perusahaan perbankan." *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi* : 1-20.
- Moehariono. 2012. *Pengukuran Kinerja Berbasis Kompetensi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Molloy, Janice, C Chadwick, R E Ployhart, dan S J Golden. 2011. "Making intangibles "tangible" in tests of resource-based theory: A multidisciplinary construct validation approach." *Journal of Management* 37, no. 5 : 1496-1518.
- Munawir. 2012. *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: Liberty.
- Nawaz, Tasawar, dan Roszaini Haniffa. 2017. "Determinants of financial performance of Islamic banks: an intellectual capital perspective." *Journal of Islamic Accounting and Business Research* 8, no. 2 : 130-142.
- Nazra, Mulqi, dan Suazhari. 2019. "Pengaruh modal intelektual terhadap kinerja keuangan perbankan umum syariah berdasarkan islamicity performance index." *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Akuntansi (JIMEKA)* 4, no. 1 : 162-172.
- Nimtrakoon, dan Sirinuch. 2015. "The relationship between intellectual capital, firms' market value and financial performance: Empirical evidence from the ASEAN." *Journal of Intellectual Capital* 16, no. 3 : 587-618.
- Organization, World Health. *Corona Virus Disease (COVID-19)*. 9 Maret 2020. [https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1) (diakses Oktober 15, 2022).
- Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar. Presiden Republik Indonesia. 31 Maret 2020.
- Pratiwi, Chindi Tia. 2020. "Analisis pengaruh intellectual capital (human capital efficiency, capital employed efficiency, structural capital efficiency) dan inflasi terhadap kinerja keuangan perbankan syariah." *Skripsi Universitas Muhammadiyah Magelang*.
- Pulic, Ante. 2000. "VAIC™ – an accounting tool for IC management." *International Journal Technology Management* 20, no. 5 : 702-714.
- Purniayasa, I.B Made, dan Nyoman Triaryati. 2016. "Pengaruh good corporate governance, struktur kepemilikan dan modal intelektual terhadap kinerja keuangan perusahaan yang masuk dalam indeks CGPI." *Jurnal Manajemen Unud* 5, no. 8 : 5304-5332.
- Puspitosari, Indriyana. 2016. "Pengaruh Modal Intelektual terhadap Kinerja Keuangan pada Sektor Perbankan." *Jurnal EBBANK* 7, no. 1 : 43-53.

- Rahmah, A N, dan T S F Nanda. 2019. "Pengaruh Intellectual Capital Terhadap Kinerja Keuangan Bank Syariah (Studi Pada PT Bank Aceh Syariah)." *Jihbiz* 1, no. 1 : 67-93.
- Rahmatullah, Ghiffari Nur, dan Dewa Putra Krishna Mahardika. 2021. "Pengaruh rasio profitabilitas, leverage dan Earning Per Share." *e-Proceeding of Management* 8, no. 5 : 5426-5432.
- Rudianto, Edi. 2013. *Akuntansi manajemen: informasi untuk pengambilan keputusan strategis*. Jakarta: Erlangga.
- Sari, Amilia Paramita. 2021. "Pengaruh intellectual capital terhadap kinerja keuangan pada PT. Bank Rakyat Indonesia dan PT. Bank Negara Indonesia." *Ekonomis: Journal of Economics and Business* 5, no. 2 : 476-480.
- Saryanti, E. 2011. "Pengaruh Intellectual Capital Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2007-2009." *Jurnal Ekonomi Bisnis dan Perbankan STIE AUB Surakarta* 19, no. 20.
- Sasongko, Ressa, Burhanuddin, dan Rochmi Widayanti. 2019. "Analisis rasio untuk mengukur kinerja pada PT Bank Mandiri Persero Tbk (2015-2018)." *Jurnal Ilmiah Edunomika* 3, no. 2.
- Solechan, Achmad. 2017. "Pengaruh efisiensi modal intelektual terhadap kinerja keuangan perusahaan di Indonesia." *Jurnal Kajian Akuntansi* 1, no. 1 : 87-100.
- Statistik, Badan Pusat. *Pertumbuhan ekonomi Indonesia triwulan II-2020*. 5 Agustus 2020. <https://www.bps.go.id/pressrelease/2020/08/05/1737/-ekonomi-indonesia-triwulan-ii-2020-turun-5-32-persen.html> (diakses Mei 21, 2023).
- Subarkah, Johny. 2021. "Pengaruh value Added capital employed, structural capital value added dan dewan direksi terhadap kinerja keuangan." *Jurnal Akuntansi dan Pajak* 22, no. 1 : 1-7.
- Sugiyono. 2016. *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: PT. Alfabet.
- Thaib, Faizal. 2013. "Value added intellectual capital (VAHU, VACA, STVA) pengaruhnya terhadap kinerja keuangan bank pemerintah periode 2007 - 2011." *Jurnal EMBA* 1, no. 3 : 151-159.
- Ulum, Ihyaul. 2009. *Intellectual Capital; Konsep dan Kajian Empiris*. Yogyakarta: PT. Graha Ilmu.
- Ulum, Ihyaul, Imam Ghazali, dan Anis Chairi. 2008. "Intellectual Capital dan Kinerja Perusahaan: Suatu Analisis dengan Pendekatan Partial Least Squares." *Simposium Nasional Akuntansi XI*. Pontianak.

Yudawisastra, Helin Garlinia, Daniel T. H. Manurung, dan Fitria Husnatarina. 2018. "Relationship between value added capital employed, value added human capital, value added structural capital and financial performance." *Investment Management and Financial Innovations* 15, no. 2 : 222-231.







## Lampiran 1

### Data Variabel

No	Nama Perusahaan	Tahun	VACA (X1)	VAHU (X2)	STVA (X3)	ROA (Y)
1	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	2019	,27	2,43	,59	1,46
2	Adi Sarana Armada Tbk	2019	,34	1,33	,25	2,28
3	Blue Bird Tbk	2019	,31	1,31	,24	4,24
4	Berlian Laju Tanker Tbk	2019	-,05	-,73	2,37	-1,29
5	Batavia Prosperindo Trans Tbk	2019	,11	1,99	,50	1,51
6	AirAsia Indonesia Tbk	2019	-1,38	-,07	,29	-6,02
7	Dewata Freightinternational Tb	2019	,06	1,10	,09	-,06
8	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	2019	,89	1,15	,13	,14
9	Jaya Trishindo Tbk	2019	,27	3,03	,67	9,41
10	Armada Berjaya Trans Tbk	2019	,11	1,60	,37	1,59
11	Krida Jaringan Nusantara Tbk	2019	,06	1,16	,14	,38
12	Eka Sari Lorena Transport Tbk	2019	,06	,72	-,40	-2,27
13	Mitra Internasional Resources	2019	,02	,64	-,56	-,80
14	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	2019	,14	3,63	,72	9,92
15	Putra Rajawali Kencana Tbk	2019	,05	3,17	,68	2,28
16	Steady Safe Tbk	2019	-,40	3,61	,72	2,58
17	Satria Antaran Prima Tbk	2019	-,10	-,49	3,03	11,14
18	Sidomulyo Selaras Tbk	2019	-,74	-,42	3,41	-7,66
19	Samudera Indonesia Tbk	2019	,19	1,45	,31	-7,42
20	Express Transindo Utama Tbk	2019	,20	-2,54	1,39	-5,60
21	Temas Tbk	2019	,18	3,69	,73	3,08
22	Trimuda Nuansa Citra Tbk	2019	,22	1,53	,35	4,55
23	Guna Timur Raya Tbk	2019	,09	1,58	,37	,96
24	WEHA Transportasi Indonesia Tb	2019	,19	1,28	,22	1,68
25	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	2020	,20	1,40	,29	1,02
26	Adi Sarana Armada Tbk	2020	,22	1,27	,21	1,69
27	Blue Bird Tbk	2020	,07	,53	-,87	-2,22
28	Berlian Laju Tanker Tbk	2020	,04	,63	-,60	-1,24
29	Batavia Prosperindo Trans Tbk	2020	,09	1,41	,29	,58
30	AirAsia Indonesia Tbk	2020	,63	-4,38	1,23	-10,30
31	Dewata Freightinternational Tb	2020	-,91	-4,13	1,24	-7,97
32	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	2020	-2,38	-4,35	1,23	-9,95
33	Jaya Trishindo Tbk	2020	,16	2,67	,63	1,95

34	Armada Berjaya Trans Tbk	2020	,13	1,85	,46	3,68
35	Krida Jaringan Nusantara Tbk	2020	,03	,45	-1,21	-2,30
36	Eka Sari Lorena Transport Tbk	2020	-,09	-,85	2,17	-5,90
37	Mitra Internasional Resources	2020	-,07	-2,83	1,35	-5,69
38	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	2020	,12	3,38	,70	7,73
39	Putra Rajawali Kencana Tbk	2020	,03	3,62	,72	1,49
40	Steady Safe Tbk	2020	,03	-1,92	1,52	-5,46
41	Satria Antaran Prima Tbk	2020	-,41	-3,05	1,33	4,89
42	Sidomulyo Selaras Tbk	2020	,61	-,91	2,10	-8,57
43	Samudera Indonesia Tbk	2020	,12	1,01	,01	-,40
44	Express Transindo Utama Tbk	2020	,09	-2,91	1,34	-2,88
45	Temas Tbk	2020	,12	1,82	,45	1,36
46	Trimuda Nuansa Citra Tbk	2020	,18	,77	-,30	-6,63
47	Guna Timur Raya Tbk	2020	-,08	-1,01	1,99	-10,73
48	WEHA Transportasi Indonesia Tb	2020	-,26	-1,62	1,62	-5,22
49	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	2021	,32	2,98	,66	8,78
50	Adi Sarana Armada Tbk	2021	,28	1,72	,42	2,36
51	Blue Bird Tbk	2021	,13	1,04	,04	,12
52	Berlian Laju Tanker Tbk	2021	,20	5,07	,80	8,38
53	Batavia Prosperindo Trans Tbk	2021	,14	1,96	,49	1,40
54	AirAsia Indonesia Tbk	2021	,24	-4,22	1,24	-10,36
55	Dewata Freightinternational Tb	2021	,46	-3,00	1,33	-6,58
56	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	2021	,37	-4,63	1,22	-18,03
57	Jaya Trishindo Tbk	2021	,03	,90	-,11	1,13
58	Armada Berjaya Trans Tbk	2021	,10	2,12	,53	4,67
59	Krida Jaringan Nusantara Tbk	2021	,01	,25	-3,05	-2,66
60	Eka Sari Lorena Transport Tbk	2021	-,06	-,85	2,18	-11,06
61	Mitra Internasional Resources	2021	-,05	-2,72	1,37	-4,34
62	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	2021	,13	4,42	,77	9,29
63	Putra Rajawali Kencana Tbk	2021	,03	4,08	,76	1,71
64	Steady Safe Tbk	2021	-,09	1,35	,26	,27
65	Satria Antaran Prima Tbk	2021	,38	2,87	,65	7,84
66	Sidomulyo Selaras Tbk	2021	-,69	,43	-1,34	-5,57
67	Samudera Indonesia Tbk	2021	,23	3,59	,72	11,22
68	Express Transindo Utama Tbk	2021	,19	2,33	,57	20,17
69	Temas Tbk	2021	,48	12,11	,92	17,22
70	Trimuda Nuansa Citra Tbk	2021	,26	1,34	,25	2,23
71	Guna Timur Raya Tbk	2021	,03	,32	-2,16	-6,42
72	WEHA Transportasi Indonesia Tb	2021	,07	,40	-1,48	-4,33

### Hasil Perhitungan *Value Added* (VA) = Output - Input

Nama Perusahaan	Tahun	Output	Input	VA
AKSI	2019	475.725.093.441	444.364.635.095	31.360.458.346
ASSA	2019	2.370.171.676.623	1.883.707.295.225	486.464.381.398
BIRD	2019	4.177.446.000.000	2.427.303.000.000	1.750.143.000.000
BLTA	2019	278.878.303.344	297.656.149.471	-18.777.846.127
BPTR	2019	163.615.097.221	138.601.511.592	25.013.585.629
CMPP	2019	6.947.412.536.230	5.739.323.786.734	-61.806.971.146
DEAL	2019	146.468.477.412	138.675.015.537	7.793.461.875
GIAA	2019	64.418.128.890.776	55.445.651.887.969	8.972.477.002.807
HELI	2019	318.423.997.116	278.653.773.769	39.770.223.347
JAYA	2019	63.777.665.068	56.328.068.296	7.449.596.772
KJEN	2019	12.761.551.492	8.771.921.548	3.989.629.944
LRNA	2019	128.055.018.625	111.662.001.090	16.393.017.535
MIRA	2019	131.040.108.447	126.613.058.083	4.427.050.364
NELY	2019	252.038.769.946	177.510.352.727	74.528.417.219
PURA	2019	88.480.642.825	78.630.938.851	9.849.703.974
SAFE	2019	180.589.468.107	163.579.737.447	17.009.730.660
SAPX	2019	398.737.396.534	413.174.995.696	-14.437.599.162
SDMU	2019	112.611.931.689	123.622.312.612	-11.010.380.923
SMDR	2019	6.179.884.303.010	5.631.033.552.685	548.850.750.325
TAXI	2019	421.430.693.000	568.130.163.000	-146.699.470.000
TMAS	2019	2.570.422.000.000	2.339.421.000.000	231.001.000.000
TNCA	2019	75.865.961.121	65.883.144.849	9.982.816.272
TRUK	2019	49.845.090.658	43.000.979.503	6.844.111.155
WEHA	2019	149.772.817.763	120.406.553.970	29.366.263.793
AKSI	2020	522.160.241.997	499.990.999.148	22.169.242.849
ASSA	2020	3.067.156.978.054	2.733.008.227.069	334.148.750.985
BIRD	2020	2.179.823.000.000	1.847.240.000.000	332.583.000.000
BLTA	2020	265.760.429.480	250.964.115.220	14.796.314.260
BPTR	2020	162.842.024.619	141.510.880.694	21.331.143.925
CMPP	2020	1.793.050.666.019	4.041.410.473.241	-2.248.359.807.222
DEAL	2020	71.941.681.883	121.746.565.391	-49.804.883.508
GIAA	2020	23.419.455.673.705	52.701.285.610.610	-29.281.829.936.905
HELI	2020	144.672.671.262	122.742.933.630	21.929.737.632
JAYA	2020	67.343.400.193	58.011.550.980	9.331.849.213
KJEN	2020	13.274.830.813	11.618.897.992	1.655.932.821
LRNA	2020	69.150.197.407	86.987.342.731	-17.837.145.324
MIRA	2020	86.976.335.816	101.019.411.269	-14.043.075.453
NELY	2020	232.616.339.799	168.312.121.932	64.304.217.867
PURA	2020	97.632.272.688	85.442.440.361	12.189.832.327
SAFE	2020	143.961.352.119	154.446.721.984	-10.485.369.865
SAPX	2020	457.628.038.214	527.032.412.458	-69.404.374.244
SDMU	2020	89.062.839.924	110.128.694.919	-21.065.854.995
SMDR	2020	6.962.544.558.515	6.567.791.802.390	394.752.756.125
TAXI	2020	49.717.192.000	104.030.612.000	-54.313.420.000
TMAS	2020	2.688.832.000.000	2.536.231.000.000	152.601.000.000
TNCA	2020	69.340.303.202	62.620.684.419	6.719.618.783
TRUK	2020	42.917.192.940	47.400.552.063	-4.483.359.123

WEHA	2020	73.441.313.013	100.620.860.943	-27.179.547.930
AKSI	2021	484.552.103.569	434.371.820.013	50.180.283.556
ASSA	2021	5.122.755.082.990	4.591.460.658.219	531.294.424.771
BIRD	2021	2.357.086.000.000	1.697.587.000.000	659.499.000.000
BLTA	2021	372.223.046.046	263.394.381.876	108.828.664.170
BPTR	2021	212.498.018.783	177.527.876.349	34.970.142.434
CMPP	2021	735.648.299.332	2.167.884.108.777	-1.432.235.809.445
DEAL	2021	86.710.088.085	110.061.912.322	-23.351.824.237
GIAA	2021	19.329.257.877.468	45.074.484.392.808	-25.745.226.515.340
HELI	2021	64.140.075.642	59.114.065.482	5.026.010.160
JAYA	2021	72.871.204.506	61.491.054.796	11.380.149.710
KJEN	2021	8.971.569.962	8.215.196.844	756.373.118
LRNA	2021	73.374.613.434	84.061.402.287	-10.686.788.853
MIRA	2021	85.737.540.445	96.177.141.060	-10.439.600.615
NELY	2021	206.090.396.838	137.379.298.301	68.711.098.537
PURA	2021	118.829.458.994	105.219.397.012	13.610.061.982
SAFE	2021	161.057.570.000	154.771.039.272	6.286.530.728
SAPX	2021	597.006.637.004	515.438.530.519	81.568.106.485
SDMU	2021	82.637.367.795	74.800.513.707	7.836.854.088
SMDR	2021	9.709.707.677.686	8.165.426.859.828	1.544.280.817.858
TAXI	2021	46.204.136.000	28.091.413.000	18.112.723.000
TMAS	2021	3.973.520.000.000	2.888.644.000.000	1.084.876.000.000
TNCA	2021	77.177.869.922	66.277.885.573	10.899.984.349
TRUK	2021	41.500.157.322	40.012.016.709	1.488.140.613
WEHA	2021	94.946.633.457	87.945.009.658	7.001.623.799

### Hasil Perhitungan *Capital Employed* (CA) = Total Ekuitas + Laba Bersih

Nama Perusahaan	Tahun	Total Ekuitas	Labas Bersih	CA
AKSI	2019	113.971.077.993	4.166.768.380	118.137.846.373
ASSA	2019	1.338.152.253.649	110.402.454.046	1.448.554.707.695
BIRD	2019	5.408.102.000.000	314.565.000.000	5.722.667.000.000
BLTA	2019	426.099.596.242	-12.127.274.103	413.972.322.139
BPTR	2019	218.492.730.999	8.108.255.688	226.600.986.687
CMPP	2019	202.127.259.325	-157.472.627.531	44.654.631.794
DEAL	2019	125.676.443.224	-166.294.972	125.510.148.252
GIAA	2019	10.017.378.807.791	89.769.391.265	10.107.148.199.056
HELI	2019	125.455.393.965	22.044.839.275	147.500.233.240
JAYA	2019	64.092.672.924	1.472.313.967	65.564.986.891
KJEN	2019	65.615.202.214	260.143.093	65.875.345.307
LRNA	2019	261.174.167.488	-6.857.140.631	254.317.026.857
MIRA	2019	234.557.407.552	-2.824.314.016	231.733.093.536
NELY	2019	462.031.414.941	52.308.257.677	514.339.672.618
PURA	2019	181.505.840.257	5.063.989.535	186.569.829.792
SAFE	2019	-51.502.854.672	9.207.473.993	-42.295.380.679
SAPX	2019	106.819.786.154	39.507.538.392	146.327.324.546
SDMU	2019	51.205.422.435	-36.289.342.808	14.916.079.627
SMDR	2019	3.431.070.870.474	-533.265.991.700	2.897.804.878.774
TAXI	2019	-454.062.549.000	-276.072.942.000	-730.135.491.000
TMAS	2019	1.183.157.000.000	100.615.000.000	1.283.772.000.000

TNCA	2019	42,204,813,957	2.318.303.630	44.523.117.587
TRUK	2019	72.974.725.894	948.039.895	73.922.765.789
WEHA	2019	151.868.100.767	4.518.959.735	156.387.060.502
AKSI	2020	106.491.113.645	3.036.178.470	109.527.292.115
ASSA	2020	1.439.319.915.699	87.147.720.192	1.526.467.635.891
BIRD	2020	5.235.523.000.000	-161.353.000.000	5.074.170.000.000
BLTA	2020	393.740.397.960	-11.525.816.120	382.214.581.840
BPTR	2020	224.465.753.624	3.116.278.755	227.582.032.379
CMPP	2020	-2.910.411.800.365	-626.589.873.561	-3.537.001.673.926
DEAL	2020	75.488.611.390	-20.899.696.627	54.588.914.763
GIAA	2020	27.406.357.003.935	-15.138.913.387.645	12.267.443.616.290
HELI	2020	132.128.671.621	6.566.863.676	138.695.535.297
JAYA	2020	66.745.176.250	3.027.214.839	69.772.391.089
KJEN	2020	63.958.232.182	-1.681.187.095	62.277.045.087
LRNA	2020	218.155.849.825	-16.027.059.389	202.128.790.436
MIRA	2020	215.353.920.521	-18.036.046.007	197.317.874.514
NELY	2020	498.749.611.556	43.908.458.385	542.658.069.941
PURA	2020	411.179.298.485	6.768.585.403	417.947.883.888
SAFE	2020	-322.122.601.641	-17.589.816.911	-339.712.418.552
SAPX	2020	137.982.076.263	31.333.543.159	169.315.619.422
SDMU	2020	7.736.850.426	-42.444.652.986	-34.707.802.560
SMDR	2020	3.410.172.239.565	-32.736.012.400	3.377.436.227.165
TAXI	2020	-520.326.619.000	-53.221.960.000	-573.548.579.000
TMAS	2020	1.210.945.000.000	52.214.000.000	1.263.159.000.000
TNCA	2020	39.939.970.025	-3.185.219.424	36.754.750.601
TRUK	2020	63.491.255.062	-9.242.134.862	54.249.120.200
WEHA	2020	117.997.020.822	-11.521.480.667	106.475.540.155
AKSI	2021	130.728.712.124	24.226.913.508	154.955.625.632
ASSA	2021	1.765.507.990.044	142.627.862.504	1.908.135.852.548
BIRD	2021	5.147.579.000.000	7.714.000.000	5.155.293.000.000
BLTA	2021	457.621.798.181	84.121.277.103	541.743.075.284
BPTR	2021	244.717.189.203	11.394.308.741	256.111.497.944
CMPP	2021	-5.205.078.080.169	-533.570.149.775	-5.738.648.229.944
DEAL	2021	-34.965.856.279	-16.333.723.591	-51.299.579.870
GIAA	2021	87.184.442.073.335	-18.510.913.387.645	68.673.528.685.690
HELI	2021	141.161.133.320	3.428.968.060	144.590.101.380
JAYA	2021	110.212.459.511	5.691.983.629	115.904.443.140
KJEN	2021	62.238.223.791	-1.840.302.631	60.397.921.160
LRNA	2021	192.031.335.104	-26.466.832.753	165.564.502.351
MIRA	2021	203.249.964.314	-13.100.025.032	190.149.939.282
NELY	2021	491.922.751.467	51.377.147.797	543.299.899.264
PURA	2021	441.288.075.179	8.229.463.076	449.517.538.255
SAFE	2021	-68.235.125.158	792.053.209	-67.443.071.949
SAPX	2021	167.909.790.217	44.750.176.749	212.659.966.966
SDMU	2021	-1.894.771.610	-9.430.957.578	-11.325.729.188
SMDR	2021	5.447.763.978.537	1.327.365.634.477	6.775.129.613.014
TAXI	2021	76.068.261.000	188.614.656.000	264.682.917.000
TMAS	2021	1.542.050.000.000	697.621.000.000	2.239.671.000.000
TNCA	2021	41.142.451.771	1.167.612.523	42.310.064.294
TRUK	2021	58.677.253.768	-4.928.794.993	53.748.458.775
WEHA	2021	108.500.602.451	-9.622.679.055	98.877.923.396

**Hasil Perhitungan *Human Capital* (HC) dan *Structural Capital* (SC)**

<b>Nama Perusahaan</b>	<b>Tahun</b>	<b>HC</b>	<b>SC (VA-HC)</b>	<b>Total Aset</b>
AKSI	2019	12.888.179.818	18.472.278.528	285.177.567.739
ASSA	2019	366.080.565.015	120.383.816.383	4.849.223.630.042
BIRD	2019	1.336.181.000.000	413.962.000.000	7.424.304.000.000
BLTA	2019	25.659.828.098	-44.437.674.225	937.102.955.729
BPTR	2019	12.553.244.238	12.460.341.391	536.133.980.207
CMPP	2019	857.137.519.642	-918.944.490.788	2.613.070.074.932
DEAL	2019	7.071.490.424	721.971.451	275.487.784.551
GIAA	2019	7.792.517.988.876	1.179.959.013.931	61.938.348.934.374
HELI	2019	13.131.212.688	26.639.010.659	234.198.983.272
JAYA	2019	4.660.836.585	2.788.760.187	92.504.089.394
KJEN	2019	3.438.985.551	550.644.393	67.668.621.418
LRNA	2019	22.874.708.402	-6.481.690.867	302.636.796.677
MIRA	2019	6.897.735.910	-2.470.685.546	351.483.053.912
NELY	2019	20.552.190.462	53.976.226.757	527.467.886.738
PURA	2019	3.103.114.440	6.746.589.534	221.944.953.895
SAFE	2019	4.706.320.403	12.303.410.257	357.452.208.844
SAPX	2019	29.312.197.517	-43.749.796.679	354.566.234.017
SDMU	2019	26.494.321.776	-37.504.702.699	473.821.047.351
SMDR	2019	379.356.955.504	169.493.794.821	7.189.948.380.963
TAXI	2019	57.808.851.000	-204.508.321.000	4.925.265.331.000
TMAS	2019	62.580.000.000	168.421.000.000	3.266.151.000.000
TNCA	2019	6.505.606.136	3.477.210.136	50.990.872.393
TRUK	2019	4.329.310.678	2.514.800.477	98.890.963.872
WEHA	2019	22.860.986.977	6.505.276.816	269.602.629.189
AKSI	2020	15.826.583.070	6.342.659.779	298.261.244.290
ASSA	2020	263.278.449.264	70.870.301.721	5.170.895.098.267
BIRD	2020	623.441.000.000	-290.858.000.000	7.253.114.000.000
BLTA	2020	23.636.933.320	-8.840.619.060	931.960.976.765
BPTR	2020	15.083.726.972	6.247.416.953	536.303.219.831
CMPP	2020	513.111.825.409	-2.761.471.632.631	6.080.516.085.752
DEAL	2020	12.060.285.683	-61.865.169.191	262.270.056.415
GIAA	2020	6.734.552.339.970	-36.016.382.276.875	152.192.673.640.735
HELI	2020	8.203.210.465	13.726.527.167	335.775.952.688
JAYA	2020	5.055.335.540	4.276.513.673	82.202.146.171
KJEN	2020	3.654.958.291	-1.999.025.470	73.132.687.738
LRNA	2020	20.919.240.913	-38.756.386.237	271.508.602.770
MIRA	2020	4.958.130.276	-19.001.205.729	317.031.964.534
NELY	2020	19.018.789.860	45.285.428.007	568.048.326.214
PURA	2020	3.369.624.177	8.820.208.150	453.512.469.841
SAFE	2020	5.464.941.593	-15.950.311.458	322.122.601.641
SAPX	2020	22.790.676.457	-92.195.050.701	640.419.761.255
SDMU	2020	23.175.009.357	-44.240.864.352	495.182.837.855
SMDR	2020	389.948.127.660	4.804.628.465	8.098.303.094.700
TAXI	2020	18.687.139.000	-73.000.559.000	1.850.302.339.000
TMAS	2020	83.698.000.000	68.903.000.000	3.837.040.000.000
TNCA	2020	8.756.361.353	-2.036.742.570	48.076.063.779
TRUK	2020	4.430.610.371	-8.913.969.494	86.141.743.970
WEHA	2020	16.801.653.223	-43.981.201.153	220.884.904.490
AKSI	2021	16.824.100.289	33.356.183.267	275.990.708.661

ASSA	2021	308.166.839.826	223.127.584.945	6.031.946.733.670
BIRD	2021	633.845.000.000	25.654.000.000	6.598.137.000.000
BLTA	2021	21.457.508.165	87.371.156.005	1.003.520.733.984
BPTR	2021	17.820.222.099	17.149.920.335	816.739.145.113
CMPP	2021	339.759.859.102	-1.771.995.668.547	5.149.094.524.206
DEAL	2021	7.784.286.910	-31.136.111.147	248.331.201.369
GIAA	2021	5.560.916.863.157	-31.306.143.378.497	102.633.283.541.840
HELI	2021	5.562.712.914	-536.702.754	301.477.751.273
JAYA	2021	5.364.346.906	6.015.802.804	121.943.097.733
KJEN	2021	3.059.650.643	-2.303.277.525	69.136.014.725
LRNA	2021	12.576.758.174	-23.263.547.027	239.333.983.354
MIRA	2021	3.831.850.170	-14.271.450.785	301.506.104.882
NELY	2021	15.556.214.416	53.154.884.121	552.781.459.611
PURA	2021	3.333.298.027	10.276.763.955	481.497.710.848
SAFE	2021	4.655.672.183	1.630.858.545	298.604.232.055
SAPX	2021	28.464.285.586	53.103.820.899	570.767.550.139
SDMU	2021	18.368.921.008	-10.532.066.920	169.199.466.266
SMDR	2021	429.650.434.440	1.114.630.383.418	11.831.586.771.104
TAXI	2021	7.779.778.000	10.332.945.000	935.040.495.000
TMAS	2021	89.551.000.000	995.325.000.000	4.051.811.000.000
TNCA	2021	8.146.511.028	2.753.473.321	52.442.481.062
TRUK	2021	4.696.095.325	-3.207.954.712	76.740.944.634
WEHA	2021	17.331.709.525	-10.330.085.726	222.474.205.879

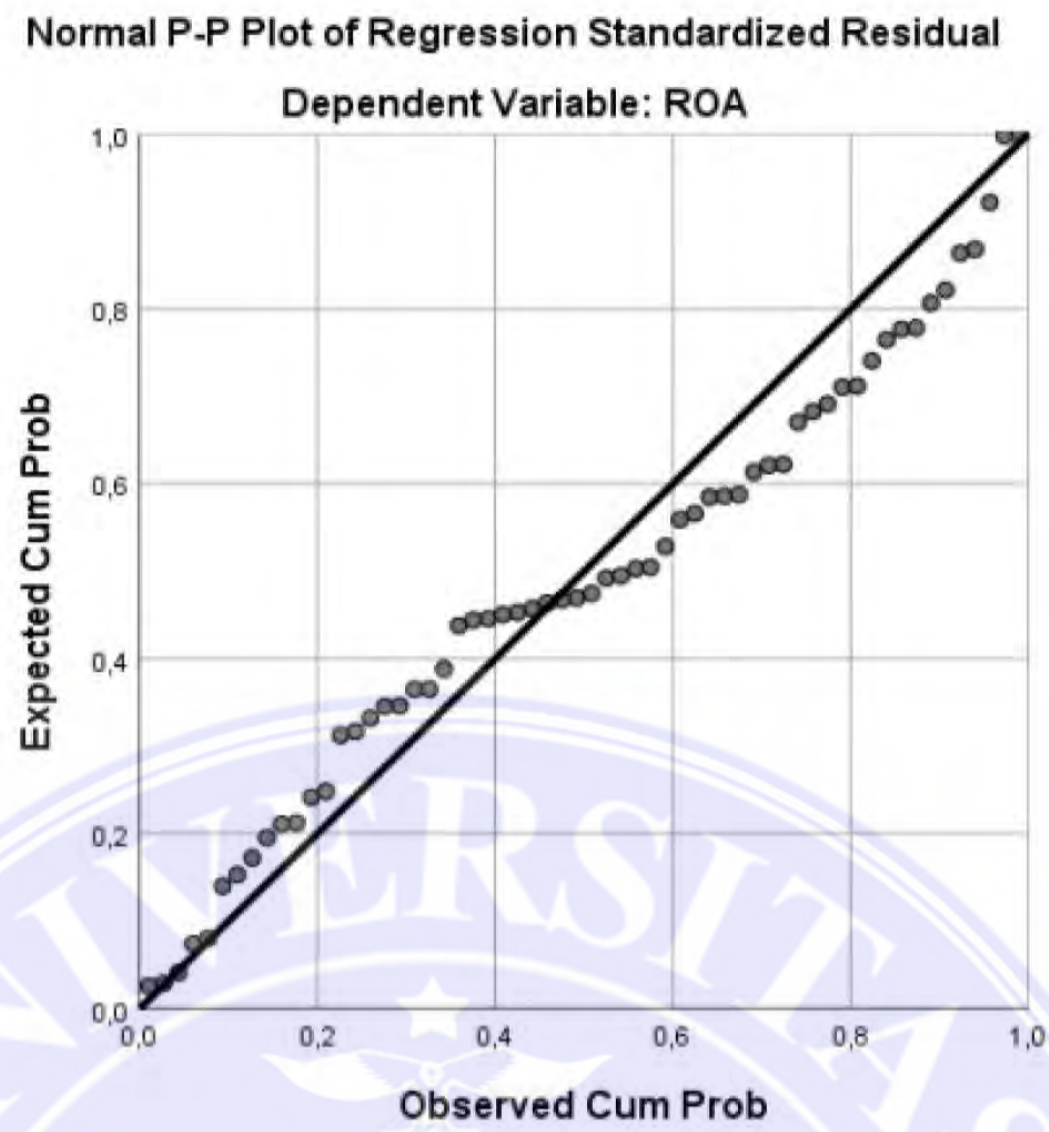
## Lampiran 2

### Uji Statistik Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CE	72	-2,38	1,00	,0519	,44837
HC	72	-4,63	12,11	,8181	2,65817
SC	72	-3,05	3,41	,5775	1,03366
ROA	72	-18,03	20,17	-,1049	6,72173
Valid N (listwise)	72				

### Lampiran 3

### Uji Normalitas



One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		72
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	,0000000
	Std. Deviation	4,95886923
Most Extreme Differences	Absolute	,102
	Positive	,102
	Negative	-,096
Test Statistic		,102
Asymp. Sig. (2-tailed)		,061 <sup>c</sup>
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		



## Lampiran 4

## Uji Multikoleniaritas

Coefficients <sup>a</sup>			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	CE	,928	1,078
	HC	,881	1,135
	SC	,944	1,059

a. Dependent Variable: ROA

## Lampiran 5

## Uji Heteroskedastisitas

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2,296	,483		4,758	,000
	CE	-,300	1,272	-,028	-,236	,815
	HC	,194	,147	,162	1,318	,192
	SC	,752	,395	,230	1,905	,061

a. Dependent Variable: abs\_\_res

## Lampiran 6

## Uji Autokorelasi

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,766 <sup>a</sup>	,587	,568	4,41554	2,256

a. Predictors: (Constant), SC, CE, HC

b. Dependent Variable: ROA

**Lampiran 7****Uji Analisis Regresi Linear Berganda dan Uji T**

<b>Coefficients<sup>a</sup></b>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-2,142	,643		-3,331	,001
	CE	,716	1,214	,048	,590	,557
	HC	1,947	,210	,770	9,273	,000
	SC	,704	,522	,108	1,349	,182

a. Dependent Variable: ROA

**Lampiran 8****Uji F**

<b>ANOVA<sup>a</sup></b>						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1882,104	3	627,368	32,178	,000 <sup>b</sup>
	Residual	1325,796	68	19,497		
	Total	3207,900	71			

a. Dependent Variable: ROA

b. Predictors: (Constant), SC, CE, HC

**Lampiran 9****Uji Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)**

<b>Model Summary<sup>b</sup></b>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,766 <sup>a</sup>	,587	,568	4,41554	2,256

a. Predictors: (Constant), SC, CE, HC

b. Dependent Variable: ROA

## Lampiran 10

T Tabel

d.f	t <sub>0.10</sub>	t <sub>0.05</sub>	t <sub>0.025</sub>	t <sub>0.01</sub>	t <sub>0.005</sub>
45	1.301	1.679	2.014	2.412	2.690
46	1.300	1.679	2.013	2.410	2.687
47	1.300	1.678	2.012	2.408	2.685
48	1.299	1.677	2.011	2.407	2.682
49	1.299	1.677	2.010	2.405	2.680
50	1.299	1.676	2.009	2.403	2.678
51	1.298	1.675	2.008	2.402	2.676
52	1.298	1.675	2.007	2.400	2.674
53	1.298	1.674	2.006	2.399	2.672
54	1.297	1.674	2.005	2.397	2.670
55	1.297	1.673	2.004	2.396	2.668
56	1.297	1.673	2.003	2.395	2.667
57	1.297	1.672	2.002	2.394	2.665
58	1.296	1.672	2.002	2.392	2.663
59	1.296	1.671	2.001	2.391	2.662
60	1.296	1.671	2.000	2.390	2.660

## Lampiran 11

### F Tabel

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilita = 0,05															
df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
46	4.05	3.20	2.81	2.57	2.42	2.30	2.22	2.15	2.09	2.04	2.00	1.97	1.94	1.91	1.89
47	4.05	3.20	2.80	2.57	2.41	2.30	2.21	2.14	2.09	2.04	2.00	1.96	1.93	1.91	1.88
48	4.04	3.19	2.80	2.57	2.41	2.29	2.21	2.14	2.08	2.03	1.99	1.96	1.93	1.90	1.88
49	4.04	3.19	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.08	2.03	1.99	1.96	1.93	1.90	1.88
50	4.03	3.18	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.07	2.03	1.99	1.95	1.92	1.89	1.87
51	4.03	3.18	2.79	2.55	2.40	2.28	2.20	2.13	2.07	2.02	1.98	1.95	1.92	1.89	1.87
52	4.03	3.18	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.07	2.02	1.98	1.94	1.91	1.89	1.86
53	4.02	3.17	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.06	2.01	1.97	1.94	1.91	1.88	1.86
54	4.02	3.17	2.78	2.54	2.39	2.27	2.18	2.12	2.06	2.01	1.97	1.94	1.91	1.88	1.86
55	4.02	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.06	2.01	1.97	1.93	1.90	1.88	1.85
56	4.01	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.05	2.00	1.96	1.93	1.90	1.87	1.85
57	4.01	3.16	2.77	2.53	2.38	2.26	2.18	2.11	2.05	2.00	1.96	1.93	1.90	1.87	1.85
58	4.01	3.16	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.05	2.00	1.96	1.92	1.89	1.87	1.84
59	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.04	2.00	1.96	1.92	1.89	1.86	1.84
60	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.25	2.17	2.10	2.04	1.99	1.95	1.92	1.89	1.86	1.84
61	4.00	3.15	2.76	2.52	2.37	2.25	2.16	2.09	2.04	1.99	1.95	1.91	1.88	1.86	1.83
62	4.00	3.15	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.99	1.95	1.91	1.88	1.85	1.83
63	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83
64	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.24	2.16	2.09	2.03	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83
65	3.99	3.14	2.75	2.51	2.36	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98	1.94	1.90	1.87	1.85	1.82
66	3.99	3.14	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98	1.94	1.90	1.87	1.84	1.82
67	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.98	1.93	1.90	1.87	1.84	1.82
68	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.97	1.93	1.90	1.87	1.84	1.82
69	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.15	2.08	2.02	1.97	1.93	1.90	1.86	1.84	1.81
70	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.14	2.07	2.02	1.97	1.93	1.89	1.86	1.84	1.81
71	3.98	3.13	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.97	1.93	1.89	1.86	1.83	1.81
72	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.86	1.83	1.81
73	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.86	1.83	1.81
74	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.22	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.85	1.83	1.80
75	3.97	3.12	2.73	2.49	2.34	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96	1.92	1.88	1.85	1.83	1.80
76	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96	1.92	1.88	1.85	1.82	1.80
77	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.96	1.92	1.88	1.85	1.82	1.80
78	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.85	1.82	1.80
79	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.85	1.82	1.79
80	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.21	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.84	1.82	1.79
81	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95	1.91	1.87	1.84	1.82	1.79
82	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95	1.91	1.87	1.84	1.81	1.79

## Lampiran 12

### Surat Permohonan Riset

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS**

Kampus I : Jl. Kolam No. 1 Medan Estate Telp (061) 7366878, 7360168, 7364348, 7366781, Fax (061) 7366998  
Kampus II : Jl. Sei Serayu No. 70A/Jl. Setia Budi No. 79B Medan Telp (061) 8225602, 8201994, Fax (061) 8226331  
Email : univ\_medanarea@uma.ac.id Website:uma.ac.id/ekonomi.uma.ac.id email fakultas :ekonomi@uma.ac.id

---

**SURAT KETERANGAN**  
Nomor : 074 /FEB.1/06.5/ 1/2023

Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Medan Area dengan ini menerangkan :

Nama : TASYA  
N P M : 198330178  
Program Studi : Akuntansi

Bahwa mahasiswa tersebut diatas telah melaksanakan pengambilan data / riset untuk penulisan skripsi dari jalur Internet yang berjudul :

**“ Pengaruh Capital Employed, Human Capital, Dan Structural Capital Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2021”**

Selama melakukan pengambilan data / riset mahasiswa mengikuti arahan sesuai peraturan dan tetap berperilaku baik. Surat keterangan ini dikeluarkan untuk mahasiswa memperoleh data.

Demikian surat keterangan ini diperbuat untuk dipergunakan seperlunya.

A.n Dekan, 12 Januari 2023  
Ketua Program Studi Akuntansi

  
**Fauziah Rahman, S. Pd, M. A**

## Lampiran 13

### Surat Izin Riset



#### FORMULIR KETERANGAN

Nomor : Form-Riset-00234/BEI.PSR/05-2023

Tanggal : 11 Mei 2023

Kepada Yth. : Sari Nuzulina R, SE, Ak, M. Acc  
Wakil Dekan Bidang Pendidikan dan Penelitian  
Universitas Medan Area

Alamat : Jalan Kolam No. 1  
Medan

Dengan ini kami menerangkan bahwa mahasiswa di bawah ini:

Nama : Tasya  
NIM : 198330178  
Jurusan : Akuntansi

Telah menggunakan data data yang tersedia di Bursa Efek Indonesia (BEI) untuk penyusunan skripsi dengan judul "Pengaruh Capital Employed, Human Capital Dan Structural Capital Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia"

Selanjutnya mohon untuk mengirimkan 1 (satu) copy skripsi tersebut sebagai bukti bagi kami dan untuk melengkapi Referensi Penelitian di Pasar Modal Indonesia.

Hormat kami,

**M. Pintor Nasution**  
Kepala Kantor

Indonesia Stock Exchange Building, Tower 16<sup>th</sup> Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53, Jakarta 12190 – Indonesia  
Phone: +62 21 51 50 51 5, Fax: +62 21 51 50 33 0, Toll Free: 0800 100 9000, Email: callcenter@idx.co.id