

BAB IV

DESKRIPSI, PEMBUKTIAN HIPOTESIS, DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data Penelitian

1. Gambaran Umum Objek Penelitian

Sektor transportasi & logistik merupakan salah satu dari 12 sektor usaha yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Sektor transportasi & logistik berfokus dalam menyediakan pelayanan jasa transportasi dan pengiriman barang dari lokasi pengambilan barang ke lokasi tujuan. Sektor ini berperan sebagai roda perekonomian nasional dalam bidang penyediaan sarana dan prasarana untuk menopang pemenuhan kebutuhan masyarakat terutama dalam hal mobilisasi dan perdagangan (efisiensi distribusi barang).¹⁵⁰

Sektor transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mencakup perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam berbagai aspek transportasi dan logistik, meliputi layanan transportasi darat, laut, dan udara, serta penyimpanan, distribusi, juga manajemen rantai pasokan. Berikut adalah industri utama dalam sektor transportasi & logistik:

a. Penerbangan

Industri penerbangan ialah salah satu sektor transportasi yang berkembang paling pesat. Industri penerbangan mencakup semua transportasi udara mekanis yang dilakukan dengan pesawat terbang dan semua aktivitas yang memfasilitasinya. Perusahaan dalam industri ini menyediakan layanan penerbangan

¹⁵⁰ Amanda, "Peran Perusahaan Transportasi dan Logistik dalam Kemajuan Perekonomian Indonesia."

komersial untuk penumpang dan kargo serta pengelolaan dan pengoperasian bandara.¹⁵¹

b. Logistik

Industri logistik merupakan bagian penting dari ekonomi global, dengan hampir semua industri bergantung pada beberapa bentuk proses logistik. Industri logistik melibatkan pengiriman dan integrasi aliran informasi dari pemasok ke konsumen akhir melalui perangkat lunak manajemen rantai pasokan. Perusahaan dalam industri ini menyediakan layanan penyimpanan, distribusi dan pengiriman barang dari produsen ke konsumen.¹⁵²

c. Transportasi Kereta Api

Industri transportasi kereta api merupakan industri yang berkaitan dengan transportasi kereta api baik itu penumpang maupun barang. Dalam sektor ini, aktivitas industri berfokus pada pengiriman barang serta operator kereta api dan metro.¹⁵³

d. Kendaraan dan Lalu Lintas Jalan

Cakupan kendaraan dan lalu lintas jalan berupa mobil penumpang, kendaraan komersial, dan sepeda motor, serta sepeda dan moda transportasi mikro-mobilitas dan non-motor lainnya. Perusahaan dalam industri ini menyediakan layanan angkutan barang dan penumpang melalui jalan raya.¹⁵⁴

¹⁵¹ Statista.com, "Transportasi & Logistik, Penerbangan," diakses 4 Juli 2024, <https://www.statista.com/markets/419/topic/490/aviation/>.

¹⁵² Statista.com, "Transportasi & Logistik, Logistik," diakses 4 Juli 2024, <https://www.statista.com/markets/419/topic/491/logistics/>.

¹⁵³ Statista.com, "Transportasi & Logistik, Transportasi Kereta Api," diakses 4 Juli 2024, <https://www.statista.com/markets/419/topic/488/rail-transport/>.

¹⁵⁴ Statista.com, "Transportasi & Logistik, Kendaraan & Lalu Lintas Jalan," diakses 4 Juli 2024, <https://www.statista.com/markets/419/topic/487/vehicles-road-traffic/>.

e. Transportasi Air

Lautan dan jalur air merupakan rute transportasi penting bagi kapal pesiar dan kargo. Transportasi air meliputi pengiriman kargo melalui laut serta pergerakan kargo dengan kapal dan tongkang di jalur perairan pedalaman. Dalam industri ini, perusahaan berfokus pada usaha perdagangan laut, pelayaran pengangkutan barang dan penumpang, armada niaga, dan pelabuhan.¹⁵⁵

Selama periode penelitian terdapat 49 perusahaan sektor transportasi & logistik yang dijadikan populasi, namun hanya 26 perusahaan yang dipilih menjadi sampel dan memenuhi persyaratan *purposive sampling*. Berikut ini profil singkat perusahaan-perusahaan sektor transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode penelitian 2020-2022:

Tabel 4.1
Profil Perusahaan Sektor Transportasi & Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2020-2022

No.	Nama Perusahaan (Kode Saham)	Sejarah	Fokus Kegiatan Perusahaan
1.	PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. (AKSI)	<ul style="list-style-type: none"> - Didirikan pada 12 Februari 1990 dengan nama PT Asia Kapitalindo. - Mengalami perubahan nama dan menjadi PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. pada tahun 2021. 	<ul style="list-style-type: none"> - Memiliki usaha di bidang transportasi pertambangan batu bara dan mineral.¹⁵⁶
2.	PT Adi Sarana Armada Tbk. (ASSA)	<ul style="list-style-type: none"> - Diawali dengan berdirinya PT Quantum Megahtama Motor pada 17 Desember 1999. - Berganti nama menjadi PT Adira Sarana Armada (ADIRA Rent) dan resmi berganti menjadi ASSA pada 7 September 2009. 	<ul style="list-style-type: none"> - Menyediakan layanan jasa penyewaan jangka panjang dan pendek, sistem pengelolaan kendaraan, pelayanan logistik hingga penyediaan juru mudi profesional.¹⁵⁷
3.	PT Blue Bird Tbk. (BIRD)	<ul style="list-style-type: none"> - Ibu Mutiara Siti Fatimah Djokosoetono menjalankan 	<ul style="list-style-type: none"> - Bagian dari Blue Bird Group, perusahaan induk

¹⁵⁵ Statista.com, "Transportasi & Logistik, Transportasi Air," diakses 4 Juli 2024, <https://www.statista.com/markets/419/topic/489/water-transport/>.

¹⁵⁶ IDN *Financials*, "Pt. Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk [AKSI]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/aksi/pt-mineral-sumberdaya-mandiri-tbk>.

¹⁵⁷ IDN *Financials*, "Pt. Adi Sarana Armada Tbk [ASSA]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/assa/pt-adi-sarana-armada-tbk>.

		<p>bisnis taksi di tahun 1965 dengan armada berjumlah 25 taksi.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Resmi berdiri pada 29 Maret 2001. 	<p>yang melayani kebutuhan transportasi mulai dari taksi, kontainer, alat berat, hingga logistik.¹⁵⁸</p>
4.	PT Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA)	<ul style="list-style-type: none"> - Memulai operasi komersialnya tahun 1981 dengan nama PT Bhaita Laju Tanker - Melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) di tahun 1990. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bergerak di jasa transportasi laut terpadu, seperti kargo curah cair (minyak mentah, minyak pelumas, bahan kimia cair, gas cair, minyak nabati dan minyak hewani, molase dan aspal serta produk minyak bumi lain).¹⁵⁹
5.	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk. (BPTR)	<ul style="list-style-type: none"> - Didirikan pada 8 Desember 2014 dan beroperasi secara komersial di tahun 2015. - Merupakan anak perusahaan Batavia Group yang bergerak dalam bisnis penyewaan kendaraan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Menyediakan berbagai jasa, seperti jasa sewa, jasa manajemen armada dengan sistem manajemen <i>pooling</i> atau armada mobil, serta layanan logistik.¹⁶⁰
6.	PT AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP)	<ul style="list-style-type: none"> - Dikenal dengan nama PT Rimau Multi Putra Pratama dan didirikan pada tahun 1989. - Resmi menjadi perseroan induk dari PT Indonesia AirAsia (IAA) pada tanggal 29 Desember 2017. 	<ul style="list-style-type: none"> - AirAsia bergerak di bidang penerbangan komersial berjadwal. - Sudah mengoperasikan 25 armada dengan 20 tujuan, baik di Indonesia maupun internasional.¹⁶¹
7.	PT Dewata Freightinternational Tbk. (DEAL)	<ul style="list-style-type: none"> - Didirikan pada 14 Januari 1995 sebagai angkutan tunggal <i>forwader</i> atas nama PT Dewata <i>Freight International</i> di Denpasar. - Resmi menjadi perusahaan terbuka di tahun 2018. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bergerak di bidang ekspedisi kargo laut (segmen ekspedisi muatan dan muatan berat). - Menyediakan layanan truk, ekspor/impor, peti kemas, transportasi alat berat, serta layanan pajak pelabuhan.¹⁶²
8.	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. (GIAA)	<ul style="list-style-type: none"> - Pertama kali mengudara di era pendudukan Belanda. - Resmi berdiri pada 26 Januari 1949 dengan nama <i>Indonesian Airways</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maskapai penerbangan utama Indonesia. - Pengoperasian penerbangan, layanan pemeliharaan pesawat, dan pengoperasian lainnya merupakan bisnis perseroan ini.¹⁶³
9.	PT Jaya Trishindo Tbk. (HELI)	<ul style="list-style-type: none"> - Dikenal dengan nama Jati Group. 	<ul style="list-style-type: none"> - Menyediakan jasa sewa helikopter (bermesin

¹⁵⁸ Investing.com, "Blue Bird Tbk (BIRD)," diakses 26 Mei 2024, <https://id.investing.com/equities/blue-bird-company-profile>.

¹⁵⁹ Tryning Rahayu Setya W., "Berlian Laju Tanker," Merdeka.com, diakses 26 Mei 2024, <https://www.merdeka.com/berlian-laju-tanker>.

¹⁶⁰ Lembar Saham, "BPTR - Batavia Prosperindo Trans Tbk," LembarSaham.com, diakses 26 Mei 2024, <https://lembarsaham.com/fundamental-saham/emiten/BPTR>.

¹⁶¹ IDN *Financials*, "Pt. Airasia Indonesia Tbk [CMPP]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/cmpp/pt-airasia-indonesia-tbk>.

¹⁶² IDN *Financials*, "Pt. Dewata Freightinternational Tbk [DEAL]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/deal/pt-dewata-freightinternational-tbk>.

¹⁶³ Tryning Rahayu Setya W., "Garuda Indonesia," Merdeka.com, diakses 26 Mei 2024, <https://www.merdeka.com/garuda-indonesia>.

		- Pertama kali didirikan pada 16 April 2007.	tunggal/ganda) berbagai keperluan seperti angkutan VIP, survei udara, pengeboman air kebakaran, dan kargo eksternal. ¹⁶⁴
10.	PT Armada Berjaya Trans Tbk. (JAYA)	- Didirikan pada 30 Mei 2012 dengan nama PT Armada Beton dan beroperasi secara komersial pada tahun 2012. - Melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) pada 8 Februari 2019.	- Bergerak dalam usaha angkutan bermotor untuk barang umum dan jasa pengurusan transportasi, layanan bea cukai untuk muatan, pergudangan, dan transportasi domestik. ¹⁶⁵
11.	PT Krida Jaringan Nusantara Tbk. (KJEN)	- Didirikan dan beroperasi secara komersial pada 1 Oktober 1998. - Melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) pada tanggal 18 Juni 2019.	- Menyediakan jasa dan agen kurir, pengangkutan, pergudangan atau penyimpanan. ¹⁶⁶
12.	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk. (LRNA)	- Dirintis dengan nama Lorena Transport di tahun 1970 dengan dua unit bus. - Resmi berdiri pada tahun 1989.	- Bergerak pada layanan transportasi publik darat, pengiriman <i>ESL Express</i> , maskapai penerbangan <i>Lorena Air</i> , jasa penyewaan Sari Lorena, dan perkebunan kelapa sawit <i>KSJ</i> . ¹⁶⁷
13.	PT Mitra International Resources Tbk. (MIRA)	- Didirikan pada 24 April 1979 dengan nama PT Mitra Rajasa. - Menjadi perusahaan publik 30 Januari 1997. - Pada tanggal 2 Oktober 2009 merubah namanya menjadi PT Mitra International Resources Tbk.	- Perusahaan pengangkutan truk pertama yang mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia. - Bergerak dalam bidang pengangkutan truk dan memasuki bisnis di industri <i>oil and gas</i> melalui entitas anak perusahaan. ¹⁶⁸
14.	PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELY)	- Didirikan pada tahun 1977 dan menjadikannya salah satu perusahaan pelayaran tertua di Indonesia.	- Bergerak dalam bidang jasa dan konsultasi pelayaran, pembuatan kapal serta perbaikan kapal melalui anak perusahaannya, PT <i>Permata Barito Shipyard and Engineering</i> . ¹⁶⁹

¹⁶⁴ IDN *Financials*, "Pt. Jaya Trishindo Tbk [HELI]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/heli/pt-jaya-trishindo-tbk>.

¹⁶⁵ Britama.com, "Sejarah dan Profil Singkat JAYA (Armada Berjaya Trans Tbk)," diakses 26 Mei 2024, <https://britama.com/index.php/2019/07/sejarah-dan-profil-singkat-jaya/>.

¹⁶⁶ Britama.com, "Sejarah dan Profil Singkat KJEN (Krida Jaringan Nusantara Tbk)," diakses 26 Mei 2024, <https://britama.com/index.php/2019/06/sejarah-dan-profil-singkat-kjen/>.

¹⁶⁷ Investing.com, "Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA)," diakses 26 Mei 2024, <https://id.investing.com/equities/eka-sari-loren-company-profile>.

¹⁶⁸ Mitrarajasa.com, "Profil Perseroan," diakses 26 Mei 2024, <https://www.mitrarajasa.com/halaman/profil-perseroan>.

¹⁶⁹ PT Pelayaran Nelly Dwi Putri, "Tentang Kami," diakses 26 Mei 2024, <https://nellydwi Putri.co.id/tentang-kami/>.

15.	PT Prima Globalindo Logistik Tbk. (PPGL)	- Didirikan pada 19 Juni 2015 dan menjadi perusahaan publik pada 20 Juli 2020.	- Bergerak dalam penyediaan layanan pengiriman barang industri ekspor dan impor, mencakup pelayanan kepada angkutan laut dan udara internasional, kargo <i>reefer</i> , truk, dan perantara pabean. ¹⁷⁰
16.	PT Putra Rajawali Kencana Tbk. (PURA)	- Didirikan pada 17 April 2012 dengan nama Puratrans.	- Bergerak dalam bidang pengangkutan barang jadi dan komoditas di wilayah Jawa Timur dan Jawa Tengah, khususnya kota-kota industri. ¹⁷¹
17.	PT Steady Safe Tbk. (SAFE)	- Didirikan pada 21 Desember 1971 dengan nama PT Tanda Widjaja Sakti. - Berganti nama menjadi PT Steady Safe pada tahun 1993. - Awalnya hanya mengoperasikan 150 unit taksi yang mencakup wilayah Jabotabek (Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi).	- Bergerak dalam bidang usaha transportasi umum, khususnya taksi dan sejak tahun 2006, SAFE bersama perusahaan angkutan umum lainnya mendirikan perusahaan konsorsium bernama PT Jakarta Trans Metropolitan, untuk mengoperasikan Transjakarta.. ¹⁷²
18.	PT Satria Antaran Prima Tbk. (SAPX)	- Didirikan pada 9 September 2014 sebagai pelopor perusahaan pengiriman berbasis teknologi android di Indonesia. - Melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) pada tanggal 26 September 2018.	- Bergerak dalam bidang kurir <i>express</i> , kargo, logistik, layanan manajemen gudang, layanan manajemen surat, pengiriman internasional, dan layanan pengepakan. ¹⁷³
19.	PT Sidomulyo Selaras Tbk. (SDMU)	- Didirikan pada 13 Januari 1993 dan menjadi perusahaan terbuka pada 12 Juli 2011.	- Bergerak dalam bidang transportasi darat khususnya pengoperasian angkutan bahan berbahaya dan beracun (bahan kimia, minyak, dan gas), penyewaan tangki dengan standar internasional (ISO). ¹⁷⁴
20.	PT Samudera Indonesia Tbk. (SMDR)	- Berdiri pada tahun 1964 dan awalnya merupakan usaha keagenan pelayaran yang	- Bergerak dalam bidang usaha logistik dan kargo.

¹⁷⁰ Lembar Saham, "PPGL - Prima Globalindo Logistik Tbk," diakses 26 Mei 2024, <https://lembarsaham.com/fundamental-saham/emiten/PPGL>.

¹⁷¹ IDN *Financials*, "Pt. Putra Rajawali Kencana Tbk [PURA]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/pura/pt-putra-rajawali-kencana-tbk>.

¹⁷² IDN *Financials*, "Pt. Steady Safe Tbk [SAFE]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/safe/pt-steady-safe-tbk>.

¹⁷³ Britama.com, "Sejarah dan Profil Singkat SAPX (Satria Antaran Prima Tbk)," diakses 26 Mei 2024, <https://britama.com/index.php/2018/10/sejarah-dan-profil-singkat-sapx/>.

¹⁷⁴ Lembar Saham, "SDMU - Sidomulyo Selaras Tbk," diakses 26 Mei 2024, <https://lembarsaham.com/fundamental-saham/emiten/SDMU>.

		<p>didirikan oleh Bapak Soedarmo Sastrosatomo di tahun 1950-an.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) pada Juli 1999. 	<ul style="list-style-type: none"> - Memiliki 5 lini bisnis, yaitu Samudera <i>Shipping</i>, Samudera <i>Logistics</i>, Samudera <i>Ports</i>, Samudera <i>Property</i>, dan Samudera <i>Services</i> dengan lebih dari 4000 karyawan, 40 anak perusahaan, dan kantor di beberapa wilayah di Indonesia dan Asia.¹⁷⁵
21.	PT Express Transindo Utama Tbk. (TAXI)	<ul style="list-style-type: none"> - Dulunya dikenal dengan nama PT Kasih Bhakti Utama dan didirikan pada 11 Juni 1981. - Mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1989 sebagai anak perusahaan Rajawali Corpora. 	<ul style="list-style-type: none"> - Merupakan operator taksi lebih dari 8.000 armada taksi berlisensi dan 18.000 pengemudi, layanan penyewaan premium dan layanan penyewaan bus.¹⁷⁶
22.	PT Temas Tbk. (TMAS)	<ul style="list-style-type: none"> - Didirikan pada bulan September 1987 dengan nama PT Pelayaran Tempuran Emas. - Operasi komersialnya dimulai pada 1988 yang kemudian melakukan penawaran saham pada tahun 2003. - Perusahaan menggunakan kapal sewaan untuk menjalankan bisnisnya. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perusahaan menyediakan jasa pengiriman kargo melalui laut. - Selain mengangkut penumpang, kargo, dan hewan, PT Temas Tbk. juga memperdagangkan kapal dan peralatan terkait. - Saat ini, TEMAS menggunakan armada kapal modern dan memiliki fasilitas pelabuhan sendiri.¹⁷⁷
23.	PT Trimuda Nuansa Citra Tbk. (TNCA)	<ul style="list-style-type: none"> - Perusahaan menyediakan jasa pengirimana barang dengan nama Garuda <i>Express Delivery</i> (GED) yang didirikan pada tahun 1998 sebagai proyek kerjasama antara Trimuda Nuansa Citra dan Direksi Garuda Indonesia Airlines. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perusahaan yang bergerak di bidang penyedia jasa layanan pengiriman udara mandiri, menyediakan jasa kurir, logistik dan kargo. - Memiliki tiga cabang besar (yang setiap cabang membawahi agen-agen), diantaranya berada di Balikpapan, Bandung, dan Surabaya.¹⁷⁸
24.	PT Transkon Jaya Tbk. (TRJA)	<ul style="list-style-type: none"> - Didirikan pada tanggal 4 Januari 2004. - Melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) pada tanggal 12 Agustus 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perusahaan khusus dalam penyewaan kendaraan 4x4 dan 4x2 untuk industri pertambangan, minyak dan gas, serta konstruksi. - Kendaraan yang disewakan meliputi kendaraan ringan,

¹⁷⁵ IDN *Financials*, "Pt. Samudera Indonesia Tbk [SMDR]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/smdr/pt-samudera-indonesia-tbk>.

¹⁷⁶ Britama.com, "Sejarah dan Profil Singkat TAXI (Express Transindo Utama Tbk)," diakses 26 Mei 2024, <https://britama.com/index.php/2013/01/sejarah-dan-profil-singkat-taxi/>.

¹⁷⁷ IDN *Financials*, "Pt. Temas Tbk [TMAS]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/tmas/pt-temas-tbk>.

¹⁷⁸ Lembar Saham, "TNCA - Trimuda Nuansa Citra Tbk," diakses 26 Mei 2024, <https://lembarsaham.com/fundamental-saham/emiten/TNCA>.

			truk ringan, bus, angkutan manusia, ambulans, kendaraan penyelamat, dan lainnya. - Transkon juga menyediakan layanan internet, komunikasi, dan IT di bawah bendera PACNet (Divisi Internet Service Provider TRJA). ¹⁷⁹
25.	PT Guna Timur Raya Tbk. (TRUK)	- Didirikan dengan nama PT Timur Jaya pada tanggal 29 Februari 1980 dan mulai beroperasi secara komersial pada 29 Februari 1980.	- Bergerak dalam bidang jasa pengangkutan atau transportasi dan memiliki tiga armada yang bertempat di Lodan, Jakarta Utara. - Berhasil meningkatkan jumlah armada sebanyak 30 truk <i>excel</i> tunggal dan 10 truk <i>double</i> unggul. ¹⁸⁰
26.	PT Weha Transportasi Indonesia Tbk. (WEHA)	- Beroperasi secara komersial pada September 2001 dan melakukan penawaran saham pada Mei 2007.	- Bergerak dalam bidang usaha jasa angkutan penumpang, angkutan umum, penyewaan mobil, dan perjalanan wisata (termasuk penjualan tiket dan voucher hotel). ¹⁸¹

Sumber: Data diolah peneliti

2. Data Variabel yang Akan Diuji

Berikut ini merupakan hasil perhitungan dari semua variabel, diantaranya variabel arus kas bebas dengan menggunakan alat ukur rasio *Free Cash Flow* (FCF), variabel pertumbuhan perusahaan yang diproksikan dengan pertumbuhan aset, variabel *leverage* dengan menggunakan alat ukur *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan variabel manajemen laba yang diproksikan dengan *Discretionary Accrual* (DA) model Jones yang dimodifikasi.

¹⁷⁹ IDN *Financials*, "Pt. Transkon Jaya Tbk [TRJA]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/trja/pt-transkon-jaya-tbk>.

¹⁸⁰ PT Guna Timur Raya, "Tentang Kami," diakses 26 Mei 2024, <https://www.gunatimurraya.com/id/about-us/>.

¹⁸¹ IDN *Financials*, "Pt. Weha Transportasi Indonesia Tbk [WEHA]," diakses 26 Mei 2024, <https://www.idnFinancials.com/id/weha/pt-weha-transportasi-indonesia-tbk>.

Tabel 4.2
Tabulasi Data Variabel Arus Kas Bebas, Pertumbuhan Perusahaan,
***Leverage*, dan Manajemen Laba**

No.	Kode Saham	Tahun	Arus Kas Bebas	Pertumbuhan Perusahaan	<i>Leverage</i>	Manajemen Laba
1	AKSI	2020	-0,0732	0,0459	0,6430	-0,1400
		2021	-0,1219	-0,0747	0,5263	0,0280
		2022	-0,2068	0,3267	0,5147	-0,3745
2	ASSA	2020	0,0753	0,0663	0,7216	0,0039
		2021	-0,1198	0,1665	0,7073	0,1359
		2022	-0,1721	0,2050	0,6601	-0,1022
3	BIRD	2020	-0,0529	-0,0231	0,2782	0,1210
		2021	-0,0326	-0,0903	0,2198	0,0833
		2022	-0,0512	0,0447	0,2238	-0,1862
4	BLTA	2020	0,1135	-0,0055	0,5775	-0,0486
		2021	0,0342	0,0768	0,5440	0,0578
		2022	-0,0790	0,2006	0,4837	-0,2992
5	BPTR	2020	0,2580	0,0003	0,5815	-0,0251
		2021	-0,1968	0,5229	0,7004	0,1369
		2022	-0,1428	0,5228	0,7854	-0,3891
6	CMPP	2020	0,8699	1,3270	1,4786	-0,4848
		2021	1,2581	-0,1552	2,0156	-0,3444
		2022	1,4286	0,0428	2,2722	-0,2399
7	DEAL	2020	0,0306	0,0282	0,7335	0,0056
		2021	0,3612	-0,3987	1,2053	-0,0262
		2022	0,1490	-0,0609	1,2971	-0,2467
8	GIAA	2020	-0,5489	1,4572	1,1801	-0,1055
		2021	1,0731	-0,3256	1,8495	-0,2466
		2022	0,1861	-0,0443	1,2462	0,0895
9	HELI	2020	-0,2648	0,7380	0,6065	0,9813
		2021	0,1077	-0,1021	0,5318	-0,0358
		2022	0,3136	-0,2475	0,7580	-0,4044
10	JAYA	2020	0,1082	-0,1114	0,1880	-0,0103
		2021	-0,3658	0,4835	0,0962	0,0605
		2022	-0,3491	0,0789	0,1075	-0,3039
11	KJEN	2020	-0,1226	0,0807	0,1254	0,1305
		2021	-0,0866	-0,0546	0,0998	0,1425
		2022	-0,0438	-0,0156	0,0853	-0,2083
12	LRNA	2020	0,0151	-0,1062	0,1935	-0,0255
		2021	0,0040	-0,1152	0,1976	0,0419
		2022	0,0577	-0,0611	0,2403	-0,3706
13	MIRA	2020	0,0234	-0,0980	0,3207	-0,0406
		2021	0,0025	-0,0490	0,3259	0,0711

		2022	0,2046	-0,1114	0,3552	-0,3678
14	NELY	2020	-0,1840	0,0769	0,1220	0,0324
		2021	0,0145	-0,0269	0,1101	0,0431
		2022	-0,1520	0,1821	0,1066	-0,1589
15	PPGL	2020	-0,1718	0,1945	0,3382	0,0388
		2021	-0,2541	0,2666	0,2363	-0,0065
		2022	-0,3296	0,0861	0,1940	-0,1403
16	PURA	2020	-0,2102	1,0434	0,0933	0,0876
		2021	-0,2275	0,0617	0,0835	0,1122
		2022	-0,3928	0,1183	0,1307	-0,2611
17	SAFE	2020	0,6655	-0,0988	1,2139	0,1147
		2021	1,1913	-0,0730	1,2285	0,0735
		2022	0,9196	-0,0930	1,2134	-0,2377
18	SAPX	2020	-0,3586	0,3388	0,3443	-0,2903
		2021	-0,4442	0,1917	0,3304	0,0683
		2022	-0,4200	-0,0038	0,3222	-0,2183
19	SDMU	2020	0,5120	-0,1866	0,9563	-0,1070
		2021	0,6563	-0,0451	1,0112	0,1163
		2022	-0,0339	-0,0998	0,9766	-0,3045
20	SMDR	2020	-0,0826	0,1263	0,5789	-0,1089
		2021	-0,0806	0,4610	0,5396	-0,0180
		2022	-0,0117	0,5336	0,4395	-0,4590
21	TAXI	2020	2,4627	-0,4923	3,1386	0,0983
		2021	-0,1589	-0,6258	0,1645	0,8451
		2022	-0,8815	-0,1972	0,1596	0,0988
22	TMAS	2020	0,0016	0,1748	0,0007	-0,0707
		2021	0,1246	0,0560	0,0006	0,1311
		2022	0,1608	0,0869	0,0005	-0,0827
23	TNCA	2020	-0,8081	-0,0572	0,1692	-0,0318
		2021	-0,3097	0,0908	0,2155	0,1209
		2022	-0,3181	0,0288	0,1977	-0,2031
24	TRJA	2020	0,5243	0,1108	0,5384	-0,0628
		2021	0,1861	0,0674	0,5034	-0,1013
		2022	-0,1684	0,3513	0,5991	-0,1850
25	TRUK	2020	0,1122	-0,1289	0,2629	-0,0669
		2021	0,0569	-0,1091	0,2354	0,0157
		2022	-0,0152	-0,0768	0,2317	-0,2773
26	WEHA	2020	0,2918	-0,1807	0,4658	-0,0332
		2021	0,0701	-0,0722	0,5123	0,0050
		2022	-0,0858	0,3108	0,3254	-0,2303

Sumber: Data diolah peneliti

3. Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif merupakan statistik yang berkaitan dengan pengumpulan, peringkasan dan penyajian dari data mentah yang masih bersifat acak dan tidak terorganisir dengan baik.¹⁸² Statistik deskriptif digunakan dalam penelitian ini untuk memberikan informasi mengenai karakteristik variabel-variabel penelitian seperti *mean* (nilai rata-rata dalam suatu data), standar deviasi (akar dari varians), nilai minimum (skor terkecil), dan nilai maksimum (skor tertinggi).

Berikut adalah hasil statistik deskriptif melalui bantuan SPSS:

Tabel 4.3
Hasil Statistik Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Arus Kas Bebas	78	-.8815	2.4627	.067541	.4909668
Pertumbuhan Perusahaan	78	-.6258	1.4572	.084049	.3300437
<i>Leverage</i>	78	.0005	3.1386	.563691	.5560378
Manajemen Laba	78	-.4848	.9813	-.059167	.2304349
Valid N (listwise)	78				

Sumber: *Output SPSS IBM*

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa banyaknya data yang digunakan yaitu 78 data. Perusahaan yang digunakan sebanyak 26 perusahaan dengan periode penelitian selama tiga tahun (2020-2022). Penelitian dilakukan pada perusahaan sektor transportasi & logistik yang terdaftar Bursa Efek Indonesia.

Variabel arus kas bebas memiliki nilai minimum sebesar -0,8815 dan nilai maksimum sebesar 2,4627. Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel ini sebesar 0,0675 dengan nilai standar deviasi sebesar 0,4910. Nilai *mean* tersebut

¹⁸² Pambuko dan Masrini, *Eviews: Analisis Data Keuangan Untuk Penelitian Mahasiswa Ekonomi*, 20.

mengidentifikasi bahwa sebagian besar perusahaan sektor transportasi & logistik khususnya di tahun 2020-2022 memiliki arus kas bebas yang rendah, dilihat dari nilai *mean* (0,0675) yang mendekati nilai minimum (-0,8815). Hal ini menandakan bahwa perusahaan memiliki keterbatasan dana untuk melakukan pembayaran dividen dan utang atau melakukan investasi tambahan. Standar deviasi yang lebih besar dari *mean* (0,4910 > 0,0675) menunjukkan bahwa sebaran data variabel arus kas bebas relatif besar. Artinya, data arus kas bebas dalam penelitian ini memiliki beberapa *outlier* (data ekstrim).

Variabel pertumbuhan perusahaan yang diproksikan dengan pertumbuhan aset pada perusahaan sektor transportasi & logistik mempunyai nilai minimum sebesar -0,6258 dan nilai maksimum sebesar 1.4572. Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel ini sebesar 0,0840 dengan nilai standar deviasi sebesar 0,3300. Nilai *mean* tersebut mengidentifikasi bahwa sebagian besar perusahaan sektor transportasi & logistik khususnya di tahun 2020-2022 memiliki pertumbuhan aset yang rendah, dilihat dari nilai *mean* (0,0840) yang mendekati nilai minimum (-0,6258). Kemudian, standar deviasi yang lebih besar dari *mean* (0,3300 > 0,0840) menunjukkan bahwa sebaran data variabel pertumbuhan perusahaan relatif besar. Artinya, data pertumbuhan perusahaan dalam penelitian ini memiliki beberapa *outlier* (data ekstrim).

Variabel *leverage* yang diukur dengan *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada perusahaan sektor transportasi & logistik mempunyai nilai minimum sebesar 0,0005 dan nilai maksimum sebesar 3,1386. Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel ini sebesar 0,5637 dengan nilai standar deviasi sebesar 0,5560. Nilai *mean* tersebut mengidentifikasi bahwa sebagian besar perusahaan sektor transportasi & logistik

khususnya di tahun 2020-2022 memiliki DAR yang rendah, dilihat dari nilai *mean* (0,5637) yang mendekati nilai minimum (0,0005). Akan tetapi, nilai *mean* tersebut (0,5637) melampaui standar rasio industri untuk DAR yaitu 0,35. Sehingga, dapat dikatakan bahwa sebagian besar perusahaan sektor transportasi & logistik bergantung pada modal pinjaman untuk membiayai aset perusahaan. Standar deviasi yang lebih kecil dari *mean* ($0,5560 < 0,5637$) menunjukkan bahwa sebaran data variabel *leverage* relatif kecil atau tidak ada kesenjangan yang besar dari *leverage* terendah dan tertinggi.

Variabel manajemen laba yang diproksikan dengan *Discretionary Accruals* (DA) model Jones yang dimodifikasi pada perusahaan sektor transportasi & logistik mempunyai nilai minimum sebesar -0,4848 dan nilai maksimum sebesar 0,9813. Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel ini sebesar -0,05912 dengan nilai standar deviasi sebesar 0,2304. Nilai *mean* tersebut mengidentifikasi bahwa sebagian besar perusahaan sektor transportasi & logistik khususnya di tahun 2020-2022 memiliki nilai diskresioner akrual yang rendah, dilihat dari nilai *mean* (-0,05912) yang mendekati nilai minimum (-0,4959). Diskresioner akrual yang bernilai negatif menunjukkan bahwa perusahaan melakukan manajemen laba dengan cara menurunkan angka laba. Standar deviasi yang lebih besar dari *mean* ($0,2304 > -0,05912$) menunjukkan bahwa sebaran data variabel manajemen laba relatif besar. Artinya, data manajemen laba dalam penelitian ini memiliki beberapa *outlier* (data ekstrim).

B. Pembuktian Hipotesis

1. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan pengujian yang dilakukan untuk mengetahui apakah dalam suatu model regresi, suatu variabel independen dan dependen ataupun keduanya berdistribusi normal atau tidak.¹⁸³ Uji normalitas dalam penelitian ini dilakukan melalui uji *Kolmogorov-Smirnov*. Kriteria dalam pengambilan keputusan uji *Kolmogorov-Smirnov* ialah jika nilai *Asymp. Sig. (2-tailed) > 0,05* maka data berdistribusi normal. Sebaliknya, jika nilai *Asymp. Sig. (2-tailed) < 0,05* maka data tidak berdistribusi normal.

Berikut adalah hasil uji normalitas dengan menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov*:

Tabel 4.4
Hasil Uji Normalitas
Menggunakan Uji *Kolmogorov-Smirnov*

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		78
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.22550677
Most Extreme Differences	Absolute	.119
	Positive	.119
	Negative	-.065
Kolmogorov-Smirnov Z		1.051
Asymp. Sig. (2-tailed)		.219
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		

Sumber: *Output SPSS IBM*

¹⁸³ Andi Ibrahim dkk., *Metodologi Penelitian* (Makassar: Gunadarma Ilmu, 2018), 116.

Pada tabel *One-Sample Kolmogorov-Smirnov test* di atas, terlihat bahwa nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar 0,219. Hal ini menunjukkan bahwa nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* $0,219 > 0,05$, sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa data dalam penelitian ini berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk mendeteksi apakah dalam model regresi yang digunakan terdapat korelasi antar variabel independen. Model regresi yang baik adalah model regresi yang di dalamnya tidak terjadi multikolinearitas (korelasi antar variabel-variabel independen).¹⁸⁴ Pada penelitian ini, pengambilan keputusan uji multikolinieritas berdasarkan pada perbandingan nilai *Variance Inflation Factor (VIF)* dan nilai *Tolerance*, dimana jika nilai *VIF* < 10 dan nilai *Tolerance* $> 0,1$ maka model regresi lolos dari masalah multikolinearitas.¹⁸⁵

Berikut adalah *output* SPSS dari uji multikolinearitas:

Tabel 4.5
Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-.027	.048		-.563	.575		
	Arus Kas Bebas	-.044	.100	-.095	-.445	.658	.286	3.497
	Pertumbuhan Perusahaan	-.107	.087	-.154	-1.231	.222	.828	1.208
	Leverage	-.035	.084	-.085	-.419	.677	.312	3.202

a. Dependent Variable: Manajemen Laba

Sumber: *Output* SPSS IBM

Pada tabel *coefficients* di atas, terlihat bahwa nilai *Tolerance* dan *VIF* dari

¹⁸⁴ Sihabudin, dkk., *Ekonometrika Dasar Teori dan Praktik Berbasis SPSS*, 141.

¹⁸⁵ Paramita, Rizal, dan Sulistyan, *Metode Penelitian Kuantitatif*, 85.

variabel arus kas bebas secara berturut-turut yaitu 0.286 dan 3.497, variabel pertumbuhan perusahaan memiliki nilai *Tolerance* sebesar 0,828 dan nilai VIF sebesar 1,208, sedangkan variabel *leverage* memiliki nilai *tolerance* dan VIF sebesar 0,312 dan 3,202. Hasil uji tersebut menunjukkan bahwa nilai *Tolerance* dan VIF dari ketiga variabel independen sudah memenuhi kriteria dari uji multikolinearitas, yaitu nilai *Tolerance* $> 0,1$ dan nilai VIF < 10 . Dapat dikatakan bahwa antar variabel independen (variabel arus kas bebas, pertumbuhan perusahaan, dan *leverage*) tidak memiliki korelasi yang tinggi. Artinya, tidak ada masalah multikolinearitas pada model regresi yang digunakan dalam penelitian ini.

c. Autokorelasi

Model regresi dapat dikatakan baik jika tidak terjadi autokorelasi di dalamnya. Salah satu cara untuk mendeteksi adanya autokorelasi yaitu dengan melakukan uji *Durbin Watson*. Uji *Durbin Watson* dilakukan dengan membandingkan nilai *Durbin Watson* yang diperoleh dari SPSS dengan tabel *Durbin Watson* (dL dan dU) dengan kriteria sebagai berikut:

- 1) Jika $0 < DW < dL$, terjadi autokorelasi positif.
- 2) Jika $4 - dL < DW < 4$, terjadi autokorelasi negatif.
- 3) Jika $dL \leq DW \leq dU$ dan $4 - dU \leq DW \leq 4 - dL$, tidak ada kesimpulan.
- 4) Jika $dU < DW < 4 - dU$, tidak terjadi autokorelasi.¹⁸⁶

Berikut adalah hasil uji autokorelasi dengan menggunakan uji *Durbin Watson*:

¹⁸⁶ Paramita, Rizal, dan Sulistyan, 86.

Tabel 4.6
Hasil Uji Autokorelasi
Menggunakan Uji *Durbin Watson*

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.206 ^a	.042	.003	.2300324	2.031
a. Predictors: (Constant), <i>Leverage</i> , Pertumbuhan Perusahaan, Arus Kas Bebas					
b. Dependent Variable: Manajemen Laba					

Sumber: *Output SPSS IBM*

Pada tabel *model summary* di atas, dapat diketahui bahwa nilai *Durbin Watson* (DW) = 2,031. Sedangkan untuk nilai dL dan dU dapat dilihat pada tabel *Durbin Watson* dengan k (jumlah variabel independen) = 3 dan n (banyaknya sampel) = 78 dengan tingkat signifikansi (α) = 0,05, maka nilai yang diperoleh dari tabel DW yaitu dL = 1,5535 dan dU = 1,7129. Kriteria yang terbentuk dari nilai diatas yaitu $dU < DW < 4 - dU$ dengan pembuktiannya yaitu $1,7129 < 2,031 < 2,2871$. Dapat diambil kesimpulan bahwa tidak ada gejala autokorelasi pada model regresi yang digunakan dalam penelitian ini.

d. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui apakah terdapat penyimpangan berupa ketidaksamaan varian dari residual untuk semua pengamatan pada model regresi. Untuk mendeteksi ada tidaknya gejala heteroskedastisitas, maka penelitian ini menggunakan uji *Glejser*. Adapun kriteria dalam pengambilan keputusan uji *Glejser* yaitu jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka model regresi mengalami masalah heteroskedastisitas. Sebaliknya, jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka model regresi yang digunakan terbebas dari masalah heteroskedastisitas.¹⁸⁷

¹⁸⁷ Mubarak, *Pengantar Ekonometrika*, 53–54.

Berikut adalah hasil uji heteroskedastisitas dengan menggunakan uji *Glejser*:

Tabel 4.7
Hasil Uji Heteroskedastisitas
Menggunakan Uji *Glejser*

Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.125	.034		3.634	.001
	Arus Kas Bebas	-.039	.071	-.117	-.546	.586
	Pertumbuhan Perusahaan	.054	.062	.109	.865	.390
	<i>Leverage</i>	.052	.060	.177	.866	.390

a. Dependent Variable: ABSRESID

Sumber: *Output SPSS IBM*

Berdasarkan tabel *coefficients* di atas, dapat dilihat bahwa nilai signifikansi dari ketiga variabel independen diantaranya variabel arus kas bebas sebesar 0,586, variabel pertumbuhan perusahaan sebesar 0,390, dan variabel *leverage* sebesar 0,390. Hasil uji tersebut menunjukkan bahwa semua variabel independen (arus kas bebas, pertumbuhan perusahaan, dan *leverage*) memiliki nilai signifikansi > 0,05. Artinya, model regresi yang digunakan dalam penelitian ini tidak memiliki gejala heteroskedastisitas.

2. Uji Hipotesis

a. Regresi Linear Berganda

Regresi linear berganda merupakan alat statistik yang dapat mengukur atau mengetahui pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Model persamaan regresi linear berganda adalah $Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \varepsilon$. Berikut merupakan hasil uji regresi linear berganda yang telah dilakukan:

Tabel 4.8
Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.027	.048		-.563	.575
	Arus Kas Bebas	-.044	.100	-.095	-.445	.658
	Pertumbuhan Perusahaan	-.107	.087	-.154	-1.231	.222
	Leverage	-.035	.084	-.085	-.419	.677

a. Dependent Variable: Manajemen Laba

Sumber: *Output SPSS IBM*

Berdasarkan *output SPSS* tabel *coefficients* di atas, diketahui bahwa nilai konstanta (α) = -0,027, nilai β_1 = -0,044, nilai β_2 = 0,107, dan nilai β_3 = -0,035. Sehingga model regresi linear berganda yang terbentuk pada penelitian ini adalah $Y = -0,027 - 0,044X_1 - 0,107X_2 - 0,035X_3 + \varepsilon$. Interpretasi model regresi tersebut sebagai berikut:

- 1) α = nilai konstanta sebesar -0,027 menunjukkan bahwa jika variabel arus kas bebas, pertumbuhan perusahaan, dan *leverage* dianggap tetap (konstan), maka nilai dari variabel manajemen laba sebesar -0,027.
- 2) Nilai koefisien pada arus kas bebas (X_1) sebesar -0,044, yang artinya variabel independen (X_1) berbanding terbalik terhadap variabel dependen (Y). Hal tersebut menunjukkan bahwa setiap kenaikan arus kas bebas pada suatu perusahaan, maka praktik manajemen laba akan mengalami penurunan sebesar 0,044.
- 3) Nilai koefisien pada pertumbuhan perusahaan (X_2) sebesar -0,107, yang artinya variabel independen (X_2) berbanding terbalik terhadap variabel dependen (Y). Hal tersebut menunjukkan bahwa setiap kenaikan

pertumbuhan perusahaan, maka praktik manajemen laba pada suatu perusahaan akan mengalami penurunan sebesar 0,107.

- 4) Nilai koefisien pada *leverage* (X_3) sebesar -0,035, yang artinya variabel independen (X_3) berbanding terbalik terhadap variabel dependen (Y). Hal tersebut menunjukkan bahwa setiap kenaikan *leverage* pada suatu perusahaan, maka praktik manajemen laba akan mengalami penurunan sebesar 0,035.

b. Uji F (Uji Simultan)

Uji F atau biasa disebut dengan uji simultan merupakan pengujian yang dilakukan untuk melihat apakah variabel independen (X) secara simultan (bersamaan) dapat memberikan pengaruh signifikan terhadap variabel dependen (Y). Pada penelitian ini, pengujian hipotesis secara simultan menggunakan dua cara, yakni dengan membandingkan F_{hitung} dengan F_{tabel} dan melihat nilai signifikansi. Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara simultan, begitupun sebaliknya. Sementara itu, jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka variabel independen secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Adapun rumus untuk mencari F_{tabel} dengan taraf signifikansi 0,05 yaitu:

$$\begin{aligned}
 F_{tabel} &= df \text{ penyebut} ; df \text{ pembilang} \\
 &= n \text{ (banyak data)} - k \text{ (jumlah variabel independen)} ; (k - 1) \\
 &= (78 - 3) ; (3 - 1) \\
 &= 75 ; 2 \\
 &= 3,12
 \end{aligned}$$

Berikut adalah hasil uji F atau uji simultan melalui bantuan SPSS:

Tabel 4.9
Hasil Uji F (Uji Simultan)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	.173	3	.058	1.090	.359 ^b
	Residual	3.916	74	.053		
	Total	4.089	77			
a. Dependent Variable: Manajemen Laba						
b. Predictors: (Constant), <i>Leverage</i> , Pertumbuhan Perusahaan, Arus Kas Bebas						

Sumber: *Output* SPSS IBM

Berdasarkan *output* SPSS tabel *anova* di atas, diketahui bahwa nilai F_{hitung} sebesar $1,090 < 3,12$ dan tingkat signifikan sebesar $0,359 > 0,05$. Dengan demikian, dapat diambil kesimpulan bahwa H_a ditolak dan H_o diterima. Hal ini menunjukkan bahwa arus kas bebas (X_1), pertumbuhan perusahaan (X_2), dan *leverage* (X_3) tidak berpengaruh secara simultan terhadap manajemen laba (Y).

c. Uji t (Uji Parsial)

Uji t atau uji parsial merupakan pengujian yang dilakukan untuk melihat apakah variabel independen (X) secara parsial (sendiri-sendiri) dapat memberikan pengaruh terhadap variabel dependen (Y). Pada penelitian ini, pengujian hipotesis secara parsial (t) dilakukan dengan membandingkan t_{hitung} dengan t_{tabel} serta melihat nilai signifikansi. Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka disimpulkan bahwa terdapat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial, begitupun sebaliknya. Sementara itu, jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka variabel independen secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Adapun rumus untuk mencari nilai t_{tabel} yaitu:

$$t_{tabel} = df ; \text{ taraf signifikansi}$$

= n (jumlah data) – k (jumlah variabel independen) ; taraf signifikansi

= $78 - 3 ; 0,05$

= $75 ; 0,05$

= $1,665$

Berikut adalah hasil uji t atau uji parsial melalui bantuan SPSS:

Tabel 4.10
Hasil Uji t (Uji Parsial)

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.027	.048		-.563	.575
	Arus Kas Bebas	-.044	.100	-.095	-.445	.658
	Pertumbuhan Perusahaan	-.107	.087	-.154	-1.231	.222
	Leverage	-.035	.084	-.085	-.419	.677

a. Dependent Variable: Manajemen Laba

Sumber: *Output SPSS IBM*

Berdasarkan *output SPSS* tabel *coefficients* di atas, diketahui bahwa:

- 1) Nilai t_{hitung} dari variabel arus kas bebas (X_1) sebesar $-0,445 < 1,665$ dan tingkat signifikan sebesar $0,685 > 0,05$ dengan arah koefisien negatif. Dengan demikian, dapat diambil kesimpulan bahwa H_a ditolak dan H_o diterima. Hal ini menunjukkan bahwa variabel arus kas bebas secara parsial tidak berpengaruh terhadap manajemen laba.
- 2) Nilai t_{hitung} dari variabel pertumbuhan perusahaan (X_2) sebesar $-1,231 < 1,665$ dan tingkat signifikan sebesar $0,222 > 0,05$ dengan arah koefisien negatif. Dengan demikian, dapat diambil kesimpulan bahwa H_a ditolak dan H_o diterima. Hal ini menunjukkan bahwa variabel pertumbuhan perusahaan secara parsial tidak berpengaruh terhadap manajemen laba.

3) Nilai t_{hitung} dari variabel *leverage* (X_3) sebesar $-0,419 < 1,665$ dan tingkat signifikan sebesar $0,677 > 0,05$ dengan arah koefisien negatif. Dengan demikian, dapat diambil kesimpulan bahwa H_a ditolak dan H_o diterima. Hal ini menunjukkan bahwa variabel *leverage* secara parsial tidak berpengaruh terhadap manajemen laba.

d. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) merupakan ukuran yang menunjukkan seberapa besar kontribusi dari variabel independen terhadap variabel dependen. Berikut merupakan hasil uji koefisien determinasi pada penelitian ini:

Tabel 4.11
Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.206 ^a	.042	.003	.2300324	2.031
a. Predictors: (Constant), <i>Leverage</i> , Pertumbuhan Perusahaan, Arus Kas Bebas					
b. Dependent Variable: Manajemen Laba					

Sumber: *Output SPSS IBM*

Berdasarkan *output SPSS* tabel *model summary* di atas, terlihat bahwa nilai $R \text{ square} = 0,042$ atau bila dipersentasekan menjadi 4,2%. Hal ini dapat diartikan bahwa kontribusi dari variabel arus kas bebas (X_1), pertumbuhan perusahaan (X_2), dan *leverage* (X_3) terhadap variabel manajemen laba (Y) sebesar 4,2%. Sementara sisanya sebesar 95,8% merupakan kontribusi dari variabel lain di luar penelitian ini.

C. Pembahasan

1. Pengaruh Arus Kas Bebas terhadap Manajemen Laba

Berdasarkan hasil uji yang telah dilakukan, diketahui bahwa nilai t_{hitung} ($-0,445$) $< t_{tabel}$ ($1,665$) dengan tingkat signifikan sebesar $0,685 > 0,05$. Hal ini

menunjukkan bahwa nilai arus kas bebas pada perusahaan sektor transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022 tidak berpengaruh terhadap praktik manajemen laba. Hasil tersebut berlawanan dengan hipotesis dalam penelitian ini, yang menyatakan bahwa arus kas bebas berpengaruh positif terhadap manajemen laba.

Teori keagenan menjelaskan bahwa masalah keagenan dapat terjadi ketika pihak *principal* dan pihak *agent* memiliki perbedaan kepentingan. Nilai arus kas bebas dapat menjadi salah satu faktor terjadinya manajemen laba karena perbedaan kepentingan tersebut. Manajemen perusahaan selaku pihak *agent* cenderung mengalokasikan arus kas bebas untuk investasi, sedangkan *shareholder* selaku *principal* lebih memilih untuk mendapatkan pembagian dividen dari arus kas bebas tersebut.¹⁸⁸ Akan tetapi, hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan teori agensi tersebut. Dimana, nilai arus kas bebas yang dihasilkan perusahaan sektor transportasi & logistik khususnya tahun 2020-2022 relatif rendah bahkan bernilai negatif, sehingga hasil penelitian variabel ini tidak berpengaruh. Arus kas bebas yang bernilai negatif disebabkan karena rata-rata perusahaan memiliki modal kerja negatif. Yang artinya utang lancar yang dimiliki perusahaan lebih besar dari aset lancarnya. Kondisi perusahaan yang memiliki modal kerja negatif serta situasi pandemi dan pasca pandemi Covid-19 di tahun 2020-2022 turut memberikan dampak pada perusahaan sektor transportasi & logistik.

Data pada laporan keuangan perusahaan menunjukkan bahwa sektor ini memiliki utang bank dan liabilitas sewa pembiayaan yang cukup tinggi. CMPP merupakan perusahaan yang menghasilkan arus kas bebas sekaligus tingkat utang

¹⁸⁸ Saragih, "Pengaruh Arus Kas Bebas terhadap Manajemen Laba pada Perusahaan Rokok yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2020," 14.

yang tinggi jika dibandingkan perusahaan lainnya. Dimana, liabilitas sewa pembiayaan yang terdiri dari utang mesin dan sewa pesawat beserta bunganya merupakan liabilitas terbesar yang dimiliki perusahaan. Dengan tingkat kewajiban yang begitu tinggi tersebut tidak memungkinkan bagi perusahaan untuk memanfaatkan arus kas bebas sebagai insentif melakukan manajemen laba. Perusahaan akan menggunakan arus kas bebas yang dihasilkan untuk memenuhi kewajibannya dan bertahan dalam kondisi ekonomi yang cukup berubah akibat menyebarnya Covid-19.

Dari penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa perusahaan sektor transportasi & logistik tidak mendasarkan arus kas bebas sebagai motivasi dalam melakukan praktik manajemen laba. Hal ini dikarenakan perusahaan sektor transportasi & logistik menghasilkan arus kas bebas yang relatif rendah dan memprioritaskan arus kas bebas untuk pemenuhan kewajiban yang cukup tinggi.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Aulian Navira dan Fathurrahman Anwar¹⁸⁹, Audrilia Rifdah Hanandika dkk¹⁹⁰, Akbar Roy Herlambang¹⁹¹, serta Intan Permata Sari dan Agus Purwanto¹⁹² yang menyatakan bahwa arus kas bebas tidak berpengaruh terhadap manajemen laba. Namun, hasil penelitian ini

¹⁸⁹ Aulian Navira dan Fathurrahman Anwar, "Analisis Pengaruh Asimetri Informasi, Ukuran Perusahaan dan Arus Kas Bebas terhadap Pengelolaan Laba pada Perusahaan Manufaktur yang Tercatat di Bursa Efek Indonesia," *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Manajemen* 6, no. 3 (Agustus 2021): 601, <https://doi.org/10.24815/jimen.v6i3.17800>.

¹⁹⁰ Audrilia Rifdah Hanandika, Rida Prihatni, dan Indah Muliasari, "Pengaruh *Free Cash Flow*, *Leverage*, *Independent Commissioner* dan *Sales Growth* terhadap *Earnings Management*," *Jurnal Akuntansi, Perpajakan dan Auditing* 3, no. 3 (Desember 2022).

¹⁹¹ Akbar Roy Herlambang, "Analisis Pengaruh *Free Cash Flow* dan *Financial Leverage* terhadap Manajemen Laba dengan *Good Corporate Governance* sebagai Variabel Moderasi," *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ekonomi Universitas Riau* 4, no. 1 (Februari 2017).

¹⁹² Intan Permata Sari dan Agus Purwanto, "Analisis Pengaruh Surplus Arus Kas Bebas, Audit Eksternal dan Komite Audit terhadap Manajemen Laba (Studi Empiris pada Perusahaan Jasa Non Keuangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia)," *Diponegoro Journal of Accounting* 7, no. 4 (2018).

berbanding terbalik dengan Vivi Adeyani Tandean¹⁹³ dan Seri Murni¹⁹⁴ yang menyatakan bahwa arus kas bebas berpengaruh negatif secara signifikan terhadap manajemen laba. Dimana, semakin tinggi arus kas bebas yang dimiliki perusahaan, maka semakin kecil peluang manajer untuk melakukan manajemen laba karena perusahaan dinilai memiliki dana yang cukup untuk melakukan pembayaran dividen dan utang.

2. Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan terhadap Manajemen Laba

Pada uji statistik yang telah dilakukan, diperoleh nilai $t_{hitung} (-1,231) < t_{tabel} (1,665)$ dan tingkat signifikansinya sebesar $0,222 > 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan perusahaan yang diprosikan dengan pertumbuhan aset pada perusahaan sektor transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022 tidak berpengaruh terhadap praktik manajemen laba. Hasil tersebut berlawanan dengan hipotesis dalam penelitian ini, yang menyatakan bahwa pertumbuhan perusahaan berpengaruh negatif terhadap manajemen laba.

Salah satu cara agar investor tertarik untuk investasi pada perusahaan yaitu dengan mempertahankan tingkat pertumbuhan perusahaan. Perusahaan dengan pertumbuhan aset yang baik dari tahun ke tahun akan menarik minat investor karena dinilai terhindar dari likuidasi perusahaan. Agar pertumbuhan perusahaan terlihat stabil dan menunjukkan perkembangan yang baik maka manajemen perusahaan

¹⁹³ Vivi Adeyani Tandean, "Pengaruh Arus Kas Bebas dan Tingkat Hutang terhadap Manajemen Laba (Studi Empiris Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2015)," *Jurnal Akuntansi & Perpajakan Jayakarta* 1, no. 1 (Juli 2019).

¹⁹⁴ Seri Murni, "Pengaruh Arus Kas Bebas, Profitabilitas, Ukuran Perusahaan dan *Leverage* terhadap Manajemen Laba pada Perusahaan Non Keuangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2014," *Jurnal Dusturiyah* 7, no. 1 (Januari 2017).

cenderung melakukan manajemen laba.¹⁹⁵ Akan tetapi, hal tersebut tidak terbukti pada hasil penelitian ini. Dimana, perusahaan sektor transportasi & logistik khususnya tahun 2020-2022 memiliki tingkat pertumbuhan aset yang berfluktuasi dan relatif rendah.

Tidak berpengaruhnya pertumbuhan perusahaan terhadap manajemen laba juga disebabkan oleh faktor pengawasan yang dilakukan oleh Bursa Efek Indonesia. Berdasarkan Peraturan No. I-E Lampiran Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta Nomor Keputusan 306/BEJ/07/2004 tertanggal 19 Juli 2004 tentang Kewajiban Penyampaian Informasi bagian III.1.4. menyatakan:

“Apabila terdapat perubahan lebih dari 20% (dua puluh perseratus) pada pos Total Aktiva dan atau Total Kewajiban pada Laporan Keuangan Interim atau Laporan Keuangan Tahunan periode tahun buku berjalan dibandingkan Laporan Keuangan Tahunan Auditan terakhir, maka bersamaan dengan penyampaian Laporan Keuangan Perusahaan Tercatat wajib memberikan penjelasan tertulis kepada Bursa tentang penyebab perubahan berikut pendapat manajemen tentang dampak perubahan tersebut terhadap kinerja keuangan Perusahaan Tercatat pada tahun berjalan.”

Peraturan di atas dengan jelas menunjukkan bahwa perusahaan dengan tingkat perubahan pos total aktiva dan atau total kewajiban yang melebihi 20% jika dibandingkan dengan laporan keuangan tahunan auditan terakhir diwajibkan untuk memberikan penjelasan mengenai penyebab dan dampak perubahan tersebut secara tertulis. Hal ini merupakan salah satu bentuk pengawasan untuk meningkatkan kualitas keterbukaan informasi perusahaan yang tercatat di BEI. Dengan adanya peraturan tersebut, maka peluang perusahaan sektor transportasi & logistik menjadikan pertumbuhan perusahaan sebagai motivasi untuk melakukan manajemen laba sangatlah kecil.

¹⁹⁵ Pasaribu, “Pengaruh Profitabilitas, Pertumbuhan Perusahaan dan Struktur Modal terhadap Manajemen Laba pada Perusahaan Jasa Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2020,” 81.

Data dari laporan keuangan tahunan perusahaan sektor transportasi & logistik menunjukkan beberapa perusahaan memiliki tingkat pertumbuhan aset yang tinggi di tahun 2020-2022. Perubahan tingkat aset tersebut disertai dengan surat penjelasan yang dipublikasikan di *website* resmi BEI. PURA merupakan perusahaan yang melaporkan surat penjelasan perubahan total aktiva dan total kewajiban selama tahun penelitian. Dimana, perusahaan ini memiliki aset tak berwujud, uang muka, dan aset tetap yang nilainya berfluktuasi atau perubahannya lebih dari 20%.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Anis Fitriyah dan David Efendi¹⁹⁶, Laras Pangesti¹⁹⁷, serta Rina Dwiarti dan Anna Nubua Hasibuan¹⁹⁸ yang menyatakan bahwa pertumbuhan perusahaan tidak berpengaruh terhadap manajemen laba. Namun, hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan Febria Hanisa dan Elvi Rahmi¹⁹⁹, serta Arla Aulia Annisa dan Dody Hapsoro²⁰⁰, yang menyatakan bahwa pertumbuhan perusahaan berpengaruh positif secara signifikan terhadap manajemen laba. Dimana, perusahaan yang mengalami pertumbuhan cukup tinggi cenderung melakukan manajemen laba untuk memberikan kesan laporan keuangan yang kuat demi mendapatkan pembiayaan tambahan untuk mendukung dan mempertahankan laju pertumbuhan perusahaan.

¹⁹⁶ Fitriyah dan Efendi, "Pengaruh Profitabilitas, Risiko Keuangan, dan Pertumbuhan Perusahaan terhadap Manajemen Laba."

¹⁹⁷ Laras Pangesti, "Pengaruh *Firm Size* dan *Growth* pada Manajemen Laba," *Jurnal Ekonomi Manajemen dan Bisnis* 20, no. 2 (Oktober 2019).

¹⁹⁸ Rina Dwiarti dan Anna Nubua Hasibuan, "Pengaruh Profitabilitas, Risiko Keuangan dan Pertumbuhan Perusahaan terhadap Manajemen Laba pada Perusahaan Kosmetik dan Keperluan Rumah Tangga yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2017," *Jurnal Manajemen dan Keuangan* 8, no. 1 (2019).

¹⁹⁹ Hanisa dan Rahmi, "Pengaruh *Financial Leverage*, Kualitas Audit dan Pertumbuhan Perusahaan terhadap Manajemen Laba."

²⁰⁰ Arla Aulia Annisa dan Dody Hapsoro, "Pengaruh Kualitas Audit, *Leverage*, dan *Growth* terhadap Praktik Manajemen Laba," *Jurnal Akuntansi* 5, no. 2 (27 Desember 2017): 99–110, <https://doi.org/10.24964/ja.v5i2.272>.

3. Pengaruh *Leverage* terhadap Manajemen Laba

Pada uji statistik yang telah dilakukan, diperoleh nilai $t_{hitung} (-0,419) < t_{tabel} (1,665)$ dan tingkat signifikansinya sebesar $0,677 > 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa *leverage* pada perusahaan sektor transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022 tidak berpengaruh terhadap praktik manajemen laba. Artinya, tingkat nilai *leverage* yang dimiliki perusahaan bukanlah motivasi yang mendasari praktik praktik manajemen laba. Hasil tersebut berlawanan dengan hipotesis dalam penelitian ini, yang menyatakan bahwa *leverage* berpengaruh positif terhadap manajemen laba.

Teori keagenan menyatakan bahwa terdapat hubungan keagenan antara manajer dan kreditur. Dimana, perusahaan dengan tingkat *leverage* yang tinggi, memiliki tingkat kecenderungan untuk menggunakan metode akuntansi yang akan meningkatkan laba agar kinerja perusahaan terlihat baik dengan harapan kreditur percaya dan yakin bahwa perusahaan dapat membayarkan utangnya.²⁰¹ Pada kenyataannya, teori tersebut justru berbanding terbalik dengan hasil penelitian ini. Dimana, perusahaan-perusahaan sektor transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia memiliki nilai DAR yang cukup tinggi di tahun 2020-2022, tetapi hasil penelitian ini tidak dapat membuktikan bahwa *leverage* berpengaruh terhadap manajemen laba.

Semakin tinggi nilai DAR (*leverage*), akan membuat suatu perusahaan lebih fokus lagi dalam memperbaiki keadaan perusahaannya. *Leverage* yang tinggi justru mengakibatkan perusahaan harus memikirkan risiko yang akan dihadapinya,

²⁰¹ Dendi Purnama, "Pengaruh Profitabilitas, *Leverage*, Ukuran Perusahaan, Kepemilikan Institusional dan Kepemilikan Manajerial Terhadap Manajemen Laba," *Jurnal Riset Keuangan dan Akuntansi* 3, no. 1 (Februari 2017): 9, <https://doi.org/10.25134/jrka.v3i1.676>.

yaitu tidak bisa memenuhi kewajibannya tepat waktu. Alih-alih melakukan manajemen laba, justru perusahaan akan fokus untuk menghindari risiko gagal bayar.²⁰² Seri Murni juga menyatakan hal yang serupa bahwa *leverage* yang tinggi akibat besarnya utang atas aset akan menyebabkan perusahaan menghadapi risiko *default*. Perusahaan akan terancam tidak mampu membayar kewajibannya dan tindakan manajemen laba tidak dapat dijadikan sebagai mekanisme untuk menghindari hal tersebut. Pemenuhan atas utang perusahaan harus tetap diselesaikan dan tidak bisa dihindari dengan praktik manajemen laba.²⁰³

Selain terancam *default*, perusahaan dengan tingkat *leverage* yang tinggi juga mendapatkan tingkat pengawasan yang tinggi oleh pihak regulator atau pun kreditur. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa perusahaan dapat beroperasi dengan baik juga berkelanjutan, serta meminimalkan risiko keuangan atas tingkat utang yang dimiliki oleh perusahaan.²⁰⁴ Salah satu contohnya yaitu ketika PT AirAsia Indonesia Tbk atau CMPP mendapatkan notasi khusus ekuitas negatif dari Bursa Efek Indonesia (BEI) atas tingkat utang yang melambung tinggi di tahun 2022. Dimana, ekuitas negatif terjadi ketika nilai liabilitas perusahaan melebihi aset pada laporan posisi keuangan.²⁰⁵ Hal tersebut dapat dilihat dari tingkat total utang atas aset perusahaan CMPP tahun 2020-2022 yang melambung tinggi bahkan

²⁰² Tjindrawati Kosasih dan Melvie Paramitha, "Pengaruh *Free Cash Flow* dan *Financial Leverage* terhadap *Earning Management* dengan *Good Corporate Governance* sebagai Variabel Moderasi," *Jurnal Syntax Fusion* 1, no. 11 (November 2021): 819, <https://doi.org/10.54543/fusion.v1i11.106>.

²⁰³ Murni, "Pengaruh Arus Kas Bebas, Profitabilitas, Ukuran Perusahaan dan *Leverage* terhadap Manajemen Laba pada Perusahaan Non Keuangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2014," 15.

²⁰⁴ Arief Fahmie, "Pengaruh Profitabilitas, *Leverage*, Struktur Kepemilikan, Pertumbuhan Penjualan dan Komisaris Independen terhadap Manajemen Laba (Studi Empiris pada Perusahaan Industri Barang Konsumsi yang Terdaftar di BEI Tahun 2012-2014)," *Jurnal Ilmiah Akuntansi Kesatuan* 6, no. 2 (Oktober 2018): 129, <https://doi.org/10.37641/jiakes.v6i2.139>.

²⁰⁵ Robertus Andrianto, "AirAsia 'Kegendutan' Utang, Sahamnya Tak Bisa Terbang!," 21 Februari 2023, <https://www.cnbcindonesia.com/research/20230221130437-128-415632/airasia-kegendutan-utang-sahamnya-tak-bisa-terbang>.

melebihi standar industri untuk DAR yaitu 0,35.

Tabel 4.12
Data *Leverage* CMPP

Kode Saham	Tahun	Total Debt (Total Utang)	Total Asset (Total Aset)	Leverage
CMPP	2020	8.990.927.886.117	6.080.516.085.752	1,478646
	2021	10.354.172.604.375	5.136.948.816.783	2,015627
	2022	12.172.269.741.814	5.356.962.889.162	2,272233

Sumber: Data diolah peneliti

Selain notasi khusus dari BEI, CMPP bersama perusahaan lainnya yang juga memiliki tingkat utang tinggi, melaporkan penjelasan mengenai perubahan total aktiva dan kewajiban yang melebihi 20%. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tingkat *leverage* perusahaan bukanlah motivasi yang mendasari dilakukannya manajemen laba. Hal ini berkaitan dengan pengawasan yang dilakukan pihak regulator atas risiko keuangan yang dimiliki perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Dendi Purnama²⁰⁶, Winingsih²⁰⁷, serta Sahat Maruli dkk²⁰⁸ yang menyatakan bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap manajemen laba. Namun, hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan Dwi Urip Wardoyo dkk²⁰⁹, serta Rizki Arlita dkk²¹⁰ yang menyatakan bahwa *leverage* memiliki pengaruh negatif terhadap manajemen laba. Dimana, semakin kecil utang

²⁰⁶ Purnama, "Pengaruh Profitabilitas, *Leverage*, Ukuran Perusahaan, Kepemilikan Institusional dan Kepemilikan Manajerial terhadap Manajemen Laba."

²⁰⁷ Winingsih, "Pengaruh *Free Cash Flow*, *Leverage*, Likuiditas, Profitabilitas, dan Ukuran Perusahaan terhadap Manajemen Laba (Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2015)" (Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2017).

²⁰⁸ Sahat Maruli, H. Afrizal, dan Netty Herawaty, "Perbandingan Pengaruh *Free Cash Flow*, Profitabilitas dan *Leverage* terhadap Manajemen Laba pada Perusahaan Properti, Makanan dan Minuman yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia," *Jurnal Wawasan dan Riset Akuntansi* 6, no. 1 (September 2018).

²⁰⁹ Wardoyo dkk., "Pengaruh Profitabilitas, Ukuran Perusahaan dan *Leverage* terhadap Manajemen Laba (Studi pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2018-2020)."

²¹⁰ Rizki Arlita, Hamid Bone, dan Agus Iwan Kesuma, "Pengaruh *Good Corporate Governance* dan *Leverage* terhadap Praktik Manajemen Laba," *Akuntabel: Jurnal Ekonomi dan Keuangan* 16, no. 2 (2019).

yang dimiliki perusahaan maka semakin besar peluang untuk melakukan manajemen laba karena rendahnya pengawasan pihak ketiga dan rendahnya tekanan atas risiko utang yang kecil.

4. Pengaruh Arus Kas Bebas, Pertumbuhan Perusahaan, dan *Leverage* terhadap Manajemen Laba

Berdasarkan hasil uji yang telah dilakukan, diketahui bahwa nilai F_{hitung} (1,090) < F_{tabel} (3,12) dengan tingkat signifikan sebesar $0,359 > 0,05$. Dari hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa arus kas bebas, pertumbuhan perusahaan, dan *leverage* tidak berpengaruh secara simultan terhadap manajemen laba pada perusahaan sektor transportasi & logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Tidak berpengaruhnya variabel independen terhadap manajemen laba dapat disebabkan oleh beberapa faktor.

Arus kas bebas yang dihasilkan perusahaan sektor transportasi & logistik relatif rendah bahkan bernilai negatif. Kondisi ekonomi yang mengalami perubahan akibat Covid-19 juga memberikan dampak terhadap keuangan sektor transportasi & logistik. Dimana, perusahaan harus memenuhi kewajiban yang cukup tinggi ditengah kondisi tidak menguntungkan. Hal ini juga tidak memungkinkan bagi perusahaan untuk menggunakan arus kas bebas sebagai insentif untuk melakukan manajemen laba. Kemudian, tingkat pertumbuhan perusahaan yang diprosikan dengan pertumbuhan aset dan *leverage* yang diukur dengan *Debt to Asset Ratio* (DAR) juga tidak memungkinkan untuk dijadikan motivasi dalam melakukan manajemen laba karena peraturan dan pengawasan BEI mengenai perubahan tingkat aktiva dan kewajiban perusahaan.