



Pengaruh *Corporate Governance* terhadap Kinerja Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

Rara Ivanka^{1*}, Saima Hotnasari Harahap², Yoan Paquita R.G³, Aghy Zwigly Dharma Ginting⁴, Renny Maisyarah⁵

¹⁻⁵ Magister Akuntansi, Universitas Pembangunan Panca Budi, Indonesia

*Penulis Korespondensi: ravankarara@gmail.com

Abstract. This study aims to analyze the effect of Corporate Governance on the financial performance of transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX). Financial performance is measured using Return on Assets (ROA) as an indicator of the company's ability to efficiently manage its assets to generate profits. Corporate Governance is proxied by the presence of independent commissioners and institutional ownership. This research adopts a quantitative approach using secondary data obtained from the annual reports of transportation companies for the period 2023–2025. Data analysis is conducted using multiple linear regression with the assistance of SPSS software to examine both partial and simultaneous relationships among variables. The results indicate that independent commissioners have a positive and significant effect on ROA, suggesting that effective oversight and independence of the board can enhance asset management efficiency and overall financial performance. In contrast, institutional ownership does not have a significant effect on ROA, indicating that institutional shareholding does not necessarily guarantee effective managerial monitoring. Simultaneously, Corporate Governance has an effect on financial performance, although its contribution remains moderate. This study highlights the importance of effective implementation of Corporate Governance principles in improving the financial performance of transportation companies.

Keywords: *Corporate Governance; Financial performance; Independent Commissioners; Institutional Ownership; Return on Assets.*

Abtsrak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh Corporate Governance terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Kinerja keuangan diukur menggunakan Return on Assets (ROA) sebagai indikator kemampuan perusahaan dalam mengelola aset secara efektif untuk menghasilkan laba. Sementara itu, Corporate Governance diprosoksi melalui keberadaan dewan komisaris independen dan tingkat kepemilikan institusional. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data sekunder yang diperoleh dari laporan tahunan perusahaan transportasi selama periode 2023–2025. Metode analisis yang digunakan adalah regresi linear berganda dengan bantuan perangkat lunak SPSS untuk menguji hubungan antarvariabel secara parsial maupun simultan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dewan komisaris independen berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA, yang mengindikasikan bahwa peran pengawasan dan independensi dewan mampu meningkatkan efisiensi pengelolaan aset serta kinerja keuangan perusahaan. Sebaliknya, kepemilikan institusional tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap ROA, yang mengindikasikan bahwa kepemilikan saham oleh institusi belum tentu diikuti dengan pengawasan yang efektif terhadap manajemen. Secara simultan, Corporate Governance berpengaruh terhadap kinerja keuangan, meskipun kontribusinya masih tergolong moderat. Penelitian ini menegaskan pentingnya efektivitas penerapan prinsip Corporate Governance dalam meningkatkan kinerja keuangan perusahaan transportasi.

Kata Kunci: *Corporate Governance; Dewan Komisaris Independen; Kepemilikan Institusional; Kinerja keuangan; ROA.*

1. PENDAHULUAN

Sektor transportasi merupakan sektor strategis yang berkontribusi signifikan terhadap distribusi logistik dan mobilitas publik, serta berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Pada periode 2021–2023, perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (IDX) menghadapi peningkatan kompleksitas bisnis akibat tekanan makroekonomi, fluktuasi harga bahan bakar, kenaikan biaya operasional, dan ketidakpastian pemulihan permintaan pasca-pandemi. Kondisi tersebut diperparah oleh kendala struktural,

seperti keterbatasan infrastruktur, kemacetan perkotaan, ketidakseimbangan kapasitas layanan dengan tingkat permintaan, serta tuntutan transformasi digital dan penyesuaian kebijakan energi. Dinamika ini berdampak langsung pada efisiensi pengelolaan aset dan stabilitas kinerja keuangan perusahaan, sehingga efektivitas pengawasan internal dan penerapan tata kelola perusahaan yang baik menjadi faktor krusial dalam menjaga keberlanjutan kinerja keuangan, terutama dalam menghadapi volatilitas operasional yang tinggi.

Kondisi tersebut berdampak langsung pada kinerja keuangan perusahaan yang diukur menggunakan *Return on Assets* (ROA), yang menunjukkan kecenderungan fluktuatif dan relatif stagnan dibandingkan sektor lain. Berikut adalah ringkasan data fenomena kinerja keuangan pada beberapa emiten transportasi utama di BEI:

Tabel 1. Ringkasan Data Fenomena Kinerja Keuangan pada Beberapa Emiten Transportasi Utama di BEI.

Nama Perusahaan	Sub-Sektor	ROA 2023 (%)	ROA 2024 (%)	ROA 2025 (%)	Tren Kinerja
PT Garuda Indonesia (GIAA)	Udara	1,45	0,85	-0,20	Penurunan
PT Blue Bird Tbk (BIRD)	Darat	5,10	5,80	6,20	Peningkatan
PT Samudera Indonesia (SMDR)	Laut	8,30	6,50	4,10	Penurunan
PT Adi Sarana Armada (ASSA)	Logistik	2,10	3,40	3,15	Fluktuatif
Rata-rata Sektor		4,23	4,13	3,31	Menurun

Sumber: Data diolah dari Laporan Tahunan emiten (2023-2025)

Berdasarkan data pada tabel, Indikator *Return on Assets* (ROA) menunjukkan pola yang fluktuatif dan cenderung menurun dengan variasi yang cukup signifikan antar subsektor. Pada subsektor transportasi udara, PT Garuda Indonesia (GIAA) mengalami penurunan ROA secara berkelanjutan dari 1,45% pada tahun 2023 menjadi -0,20% pada tahun 2025, yang mengindikasikan belum optimalnya efektivitas pengelolaan aset dalam menghasilkan laba di tengah tingginya beban operasional. Fenomena serupa juga terjadi pada subsektor transportasi laut, di mana PT Samudera Indonesia (SMDR) mencatat penurunan ROA dari 8,30% pada tahun 2023 menjadi 4,10% pada tahun 2025. Sebaliknya, PT Blue Bird Tbk (BIRD) menunjukkan kinerja keuangan yang relatif stabil dan meningkat, dengan ROA naik dari 5,10% pada tahun 2023 menjadi 6,20% pada tahun 2025. Secara agregat, rata-rata ROA sektor transportasi mengalami penurunan dari 4,23% pada tahun 2023 menjadi 3,31% pada tahun 2025, yang mencerminkan adanya kesenjangan kinerja (*performance gap*) antar perusahaan. Ketidakstabilitan kinerja keuangan tersebut menimbulkan pertanyaan mengenai efektivitas penerapan *Corporate governance* dalam menjaga stabilitas dan meningkatkan kinerja keuangan perusahaan transportasi di tengah ketidakpastian ekonomi global dan fluktuasi harga energi, sehingga menjadi fenomena empiris yang relevan untuk diteliti lebih lanjut.

Corporate governance merupakan variabel independen utama yang dalam penelitian ini diukur melalui dewan komisaris independen dan kepemilikan institusional sebagai indikator tata kelola yang efektif. Tata kelola perusahaan dipandang sebagai mekanisme penting dalam memitigasi konflik keagenan antara manajemen dan pemegang saham, sekaligus mendorong terciptanya akuntabilitas dan transparansi dalam pengelolaan perusahaan. Syahputri & Saragih (2024) menyatakan bahwa penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance*) berperan dalam meningkatkan kinerja perusahaan melalui fungsi pemantauan manajemen dan penguatan pertanggungjawaban kepada pemegang saham. Namun demikian, temuan empiris juga menunjukkan bahwa tidak seluruh mekanisme tata kelola perusahaan memberikan pengaruh positif secara parsial terhadap kinerja keuangan, sehingga efektivitasnya sangat bergantung pada karakteristik perusahaan dan konteks sektor industri. Kondisi ini menjadi semakin relevan pada sektor transportasi yang memiliki struktur aset berskala besar dan tingkat kompleksitas operasional yang tinggi, sehingga menuntut sistem tata kelola yang lebih efektif dan adaptif.

Kinerja keuangan dalam penelitian ini diposisikan sebagai variabel dependen dan diukur menggunakan *Return on Assets* (ROA), yang merefleksikan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari total aset yang dimiliki. ROA dipilih sebagai indikator kinerja karena mampu menggambarkan tingkat efisiensi pemanfaatan aset dalam menghasilkan keuntungan, terutama pada subsektor transportasi yang memiliki karakteristik padat modal serta sangat dipengaruhi oleh efisiensi operasional dan kebijakan investasi jangka panjang. Kasmir (2022) menyatakan bahwa tingkat ROA yang tinggi mencerminkan efektivitas manajemen dalam mengendalikan biaya dan mengoptimalkan penggunaan aset operasional. Selanjutnya, Setiawan (2016) menegaskan bahwa ROA merupakan indikator kunci dalam menilai kesehatan dan stabilitas keuangan jangka panjang pada industri padat modal, termasuk sektor transportasi.

Sejalan dengan pandangan tersebut, berbagai penelitian menunjukkan bahwa pengaruh *Corporate governance* terhadap kinerja keuangan perusahaan menghasilkan temuan yang tidak konsisten antar mekanisme tata kelola. Rahmawati & Mutmainah (2024) menemukan bahwa dewan direksi dan kepemilikan manajerial berpengaruh positif terhadap kinerja perusahaan, sementara komisaris independen dan kepemilikan institusional tidak selalu memberikan dampak signifikan. Temuan serupa juga ditunjukkan oleh penelitian pada subsektor transportasi, di mana Aliyah et al. (2025) menyatakan bahwa komisaris independen dan kepemilikan institusional berpengaruh terhadap ROA periode 2020–2023, namun efektivitasnya sangat bergantung pada karakteristik perusahaan. Selain itu, Balqis & Ansori (2025) menunjukkan bahwa kepemilikan manajerial dan institusional cenderung meningkatkan

kinerja keuangan, sedangkan board independen dan komite audit tidak selalu berpengaruh signifikan. Purnamasari et al. (2020) menyatakan bahwa dewan komisaris independen berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan, sementara komite audit dan kepemilikan manajerial tidak menunjukkan pengaruh signifikan. Ketidakkonsistenan hasil tersebut mengindikasikan bahwa hubungan antara *Corporate governance* dan kinerja keuangan bersifat non-linear, di mana penerapan mekanisme tata kelola pada tingkat optimal mampu meningkatkan kinerja, tetapi pada tingkat tertentu justru dapat menurunkan efisiensi pengambilan keputusan, sehingga membentuk pola hubungan kurva U terbalik.

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis apakah *Corporate governance Coverage* mampu menjadi solusi atas penurunan ROA pada perusahaan transportasi di BEI selama periode 2023-2025. Dengan menggunakan pendekatan kuantitatif, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi empiris bagi regulator dan praktisi dalam merumuskan kebijakan tata kelola yang adaptif terhadap tantangan industri transportasi modern.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Teori Keagenan (*Agency Theory*)

Teori keagenan menjelaskan adanya hubungan kontraktual antara pemilik perusahaan sebagai prinsipal dan manajemen sebagai agen, di mana prinsipal mendeklasikan kewenangan pengambilan keputusan kepada agen untuk mengelola sumber daya perusahaan Jensen & Meckling (1976). Perbedaan kepentingan serta asimetri informasi antara kedua pihak, khususnya pada sektor transportasi yang memiliki karakteristik padat modal dan kompleksitas operasional yang tinggi, berpotensi memicu konflik keagenan dan meningkatkan biaya keagenan, yang pada akhirnya dapat menurunkan kinerja keuangan perusahaan, terutama yang tercermin melalui *Return on Assets* (ROA). Oleh karena itu, diperlukan mekanisme pengawasan yang efektif untuk membatasi perilaku manajerial yang bersifat oportunistik. Dalam konteks ini, tata kelola perusahaan berfungsi sebagai instrumen pengendalian yang dirancang untuk menyealaraskan kepentingan prinsipal dan agen melalui penerapan struktur, proses, dan sistem pemantauan yang transparan serta akuntabel, sehingga diharapkan mampu meningkatkan efisiensi pengelolaan aset dan memperbaiki kinerja keuangan perusahaan secara berkelanjutan.

Corporate Governance

Corporate governance merupakan suatu sistem yang dirancang untuk mengatur dan mengendalikan perusahaan guna menciptakan nilai tambah bagi para pemangku kepentingan

melalui penerapan prinsip transparansi, akuntabilitas, tanggung jawab, independensi, dan keadilan. Penerapan tata kelola perusahaan diharapkan mampu meningkatkan kualitas pengambilan keputusan manajerial serta meminimalkan potensi penyalahgunaan wewenang oleh pihak internal perusahaan. Praktik tata kelola perusahaan umumnya tercermin dalam struktur dewan direksi, keberadaan dewan komisaris independen, komite audit, serta struktur kepemilikan, baik kepemilikan manajerial maupun institusional. Meskipun demikian, efektivitas mekanisme tata kelola perusahaan sangat bergantung pada proporsi dan kualitas implementasinya, karena penerapan yang tidak optimal atau berlebihan justru berpotensi meningkatkan biaya keagenan dan memperlambat proses pengambilan keputusan dalam perusahaan.

Indikator Corporate Governance

Dewan Komisaris Independen

Dewan komisaris independen berperan sebagai mekanisme pengawasan yang bertujuan untuk melindungi kepentingan pemegang saham serta meminimalkan konflik keagenan dalam perusahaan. Aliyah et al. (2025) menemukan bahwa keberadaan komisaris independen berpengaruh terhadap *Return on Assets* (ROA) pada perusahaan subsektor transportasi, meskipun besarnya pengaruh tersebut sangat dipengaruhi oleh karakteristik masing-masing perusahaan. Sebaliknya, Radhiyatul dan Ansori (2025) menunjukkan bahwa komisaris independen tidak selalu memberikan pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, terutama apabila keberadaannya bersifat formalitas dan tidak didukung oleh kompetensi yang memadai. Perbedaan temuan empiris tersebut mengindikasikan bahwa proporsi komisaris independen yang optimal dapat memperkuat fungsi pengawasan, namun proporsi yang berlebihan justru berpotensi mengurangi efektivitas manajerial dan memperlambat proses pengambilan keputusan.

Kepemilikan Institusional

Kepemilikan institusional dipandang sebagai mekanisme pengawasan eksternal yang berperan dalam menekan perilaku manajerial yang bersifat oportunistik. Aliyah et al. (2025) menemukan bahwa kepemilikan institusional berpengaruh positif terhadap *Return on Assets* (ROA) pada perusahaan subsektor transportasi, karena investor institusional umumnya memiliki kapasitas dan sumber daya pengawasan yang lebih kuat dibandingkan investor individu. Temuan tersebut sejalan dengan Radhiyatul dan Ansori (2025) yang menyatakan bahwa peningkatan proporsi kepemilikan institusional cenderung diikuti oleh perbaikan kinerja keuangan perusahaan. Namun demikian, Rahmawati dan Mutmainah (2024) menunjukkan bahwa hingga batas tertentu kepemilikan institusional tidak selalu memberikan pengaruh

signifikan terhadap ROA, terutama ketika dominasi lembaga tertentu justru membatasi fleksibilitas manajerial. Perbedaan temuan ini mengindikasikan bahwa hubungan antara kepemilikan institusional dan kinerja keuangan bersifat nonlinier, sehingga efektivitasnya sangat bergantung pada struktur dan proporsi kepemilikan yang dimiliki perusahaan.

Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan merupakan indikator utama dalam menilai keberhasilan perusahaan dalam mengelola sumber daya untuk menghasilkan keuntungan. Dalam penelitian ini, kinerja keuangan diproksikan dengan *Return on Assets* (ROA), yang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari total aset yang dimiliki. Kasmir (2022) menyatakan bahwa ROA merupakan indikator yang paling representatif untuk menilai efisiensi manajerial pada sektor transportasi, mengingat karakteristik industri ini yang padat modal dan memiliki struktur aset tetap yang besar, seperti kendaraan, kapal, dan pesawat terbang. Oleh karena itu, ROA dinilai relevan untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan transportasi karena tingkatannya mencerminkan efektivitas pemanfaatan aset dalam menghasilkan keuntungan, di mana nilai ROA yang lebih tinggi menunjukkan kinerja keuangan yang semakin baik.

Hipotesis

Dari landasan teori maka terdapat hipotesis, yaitu:

H1: Dewan Komisaris independen berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan

H2: Kepemilikan Institusional berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain kausal-komparatif yang bertujuan untuk menganalisis pengaruh *Corporate governance* terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi. Pendekatan kuantitatif dipilih karena penelitian ini berfokus pada pengujian hubungan antarvariabel berdasarkan data numerik yang dianalisis secara statistik. Mengingat adanya dugaan hubungan non-linear antara *Corporate governance* dan kinerja keuangan, penelitian ini menerapkan model analisis regresi dengan pendekatan polinomial (kuadratik) untuk mengidentifikasi kemungkinan keberadaan titik optimal yang membentuk pola hubungan kurva U terbalik.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2023–2025. Pemilihan sampel dilakukan menggunakan metode purposive sampling dengan mempertimbangkan kriteria tertentu agar data yang digunakan relevan dengan tujuan penelitian. Kriteria tersebut meliputi

- a. Perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI secara berturut-turut selama periode 2023–2025,
- b. Perusahaan yang menerbitkan laporan tahunan (*annual report*) dan laporan keuangan audit secara lengkap dalam mata uang Rupiah,
- c. Perusahaan yang tidak mengalami kerugian,
- d. Perusahaan yang memiliki data lengkap terkait indikator komisaris independen, kepemilikan institusional, dan ROA.

Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Tabel 2. Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel.

Variabel	Definisi Operasional	Skala	Pengukuran
Kinerja Keuangan (ROA)	Efisiensi penggunaan aset dalam menghasilkan laba.	Rasio	$\frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$
Komisaris Independen (DKI)	Proporsi pihak eksternal dalam pengawasan.	Rasio	$\frac{\text{Komisaris Independen}}{\text{Total Komisaris}}$
Kepemilikan Institusional (KI)	Kepemilikan saham oleh entitas hukum/lembaga.	Rasio	$\frac{\text{Saham Institusi}}{\text{Total Saham}}$

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini meliputi analisis deskriptif untuk menggambarkan karakteristik data berdasarkan nilai minimum, maksimum, rata-rata, dan standar deviasi. Selanjutnya, dilakukan uji asumsi klasik yang mencakup uji normalitas, multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi guna memastikan model regresi memenuhi kriteria *Best Linear Unbiased Estimator* (BLUE). Analisis regresi linear berganda digunakan untuk menguji pengaruh dewan direksi, dewan komisaris independen, komite audit, dan kepemilikan institusional terhadap kinerja keuangan yang diukur dengan *Return on Assets* (ROA). Pengujian hipotesis dilakukan melalui uji *t* dan uji *F*, sedangkan koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk menilai kemampuan model dalam menjelaskan variasi ROA. Model regresi dirumuskan sebagai berikut: $ROA = \alpha + \beta_{DKI} + \beta_{KI} + \varepsilon$

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Statistik Deskriptif

Tabel 3. Descriptive Statistics.

Descriptive Statistics	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
DKI	39	.33	.67	.4415	.10522
KI	39	.18	.92	.6687	.24247
ROA	39	.00	.28	.0695	.06790
Valid N (listwise)	39				

Variabel dewan komisaris independen memiliki nilai minimum sebesar 0,33 dan nilai maksimum sebesar 0,67, dengan nilai rata-rata (mean) sebesar 0,4415 serta standar deviasi sebesar 0,10522. Nilai rata-rata tersebut menunjukkan bahwa secara umum perusahaan transportasi yang menjadi sampel penelitian telah memenuhi ketentuan minimum proporsi komisaris independen sebagaimana diatur oleh Otoritas Jasa Keuangan. Standar deviasi yang relatif kecil mengindikasikan bahwa proporsi komisaris independen antar perusahaan cenderung homogen dan tidak menunjukkan perbedaan yang ekstrem. Kondisi ini mencerminkan bahwa struktur pengawasan melalui komisaris independen telah diterapkan secara relatif seragam pada sektor transportasi.

Variabel kepemilikan institusional memiliki nilai minimum sebesar 0,18 dan nilai maksimum sebesar 0,92, dengan nilai rata-rata sebesar 0,6687 serta standar deviasi sebesar 0,24247. Nilai rata-rata yang cukup tinggi menunjukkan bahwa struktur kepemilikan perusahaan transportasi didominasi oleh investor institusional. Namun, nilai standar deviasi yang relatif besar mengindikasikan adanya variasi yang cukup signifikan antar perusahaan dalam hal porsi kepemilikan institusional. Hal ini menunjukkan bahwa peran investor institusional sebagai mekanisme monitoring eksternal belum diterapkan secara merata di seluruh perusahaan transportasi.

Variabel kinerja keuangan yang diukur menggunakan *Return on Assets* (ROA) memiliki nilai minimum sebesar 0,00 dan nilai maksimum sebesar 0,28, dengan nilai rata-rata sebesar 0,0695 serta standar deviasi sebesar 0,06790. Nilai rata-rata ROA yang relatif rendah menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan transportasi dalam menghasilkan laba dari total aset masih terbatas. Selain itu, nilai standar deviasi yang lebih besar dibandingkan nilai rata-rata mengindikasikan adanya fluktuasi kinerja keuangan yang cukup tinggi antar perusahaan. Kondisi ini mencerminkan bahwa efisiensi pengelolaan aset pada sektor transportasi masih menghadapi berbagai tantangan, terutama akibat tingginya biaya operasional dan ketidakstabilan permintaan.

Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Tabel 4. Uji Normalitas.

Tests of Normality			Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.		
Unstandardized Residual	.112	35	.200*	.942	35	.066		

*. This is a lower bound of the true significance.
a. Lilliefors Significance Correction

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah data residual dalam model regresi terdistribusi secara normal. Pengujian dilakukan menggunakan uji Kolmogorov–Smirnov dan Shapiro–Wilk. Hasil pengujian menunjukkan nilai signifikansi Kolmogorov–Smirnov sebesar 0,200 dan Shapiro–Wilk sebesar 0,066, yang keduanya lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa data residual terdistribusi normal, sehingga asumsi normalitas dalam model regresi telah terpenuhi.

b. Uji Multikolinearitas

Tabel 5. Uji Multikolinearitas.

Coefficients^a		Collinearity Statistics	
Model		Tolerance	VIF
1	DKI	.998	1.002
	KI	.998	1.002

a. Dependent Variable: ROA

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengetahui adanya korelasi yang tinggi antar variabel independen dalam model regresi. Pengujian ini menggunakan nilai Tolerance dan Variance Inflation Factor (VIF). Hasil analisis menunjukkan bahwa seluruh variabel independen memiliki nilai Tolerance lebih besar dari 0,10 dan nilai VIF kurang dari 10. Hal ini mengindikasikan bahwa tidak terdapat gejala multikolinearitas antar variabel independen, sehingga masing-masing variabel dapat menjelaskan pengaruhnya terhadap variabel dependen secara independen.

c. Uji Heteroskedastisitas

Tabel 6. Uji Heteroskedastisitas.

Coefficients^a		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
Model		B	Std. Error	Beta	t
	(Constant)	.023	.025		.939 .355
1	DKI	.025	.047		.531 .599
	KI	-.007	.020		-.061 -.347 .731

a. Dependent Variable: ABS_RES

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mengetahui apakah terjadi ketidaksamaan varians residual pada seluruh pengamatan. Pengujian dilakukan menggunakan uji Glejser. Hasil pengujian menunjukkan bahwa seluruh variabel independen memiliki nilai signifikansi lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak mengalami heteroskedastisitas dan memiliki varians residual yang konstan.

d. Uji Autokorelasi

Tabel 7. Uji Autokorelasi.

Model Summary ^b	
Model	Durbin-Watson
1	2.043
a. Predictors: (Constant), KI, DKII	
b. Dependent Variable: ROA	

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui adanya korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode pengamatan yang berbeda. Pengujian dilakukan menggunakan uji Durbin–Watson. Hasil analisis menunjukkan nilai Durbin–Watson sebesar 2,043, yang berada di antara batas $du < DW < 4 - du$. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat autokorelasi dalam model regresi, sehingga asumsi independensi residual telah terpenuhi.

Regresi Linear Berganda

Tabel 8. Regresi Linear Berganda.

Coefficients ^a							
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
		B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	.025	.015			1.678	.103
	DKI	.087	.042		.341	2.085	.045
	KI	-.033	.019		-.294	-1.801	.081

a. Dependent Variable: ROA

$$ROA = 0,025 + 0,087DKI + (-0,033)KI + \epsilon$$

Nilai konstanta sebesar 0,025 menunjukkan bahwa apabila seluruh variabel *Corporate governance* dianggap konstan atau bernilai nol, maka *Return on Assets* (ROA) perusahaan transportasi berada pada tingkat 2,5%. Nilai ini mencerminkan kinerja dasar perusahaan tanpa mempertimbangkan pengaruh mekanisme tata kelola perusahaan.

Koefisien regresi dewan komisaris independen bernilai positif sebesar 0,087. Hal ini menunjukkan bahwa setiap peningkatan proporsi dewan komisaris independen sebesar satu satuan akan meningkatkan ROA sebesar 0,087, dengan asumsi variabel lain konstan. Temuan ini mengindikasikan bahwa semakin kuat fungsi pengawasan yang dilakukan oleh komisaris independen, maka efisiensi pengelolaan aset perusahaan transportasi cenderung meningkat.

Koefisien regresi kepemilikan institusional bernilai negatif sebesar -0,033. Artinya, setiap peningkatan kepemilikan institusional sebesar satu satuan cenderung menurunkan ROA sebesar 0,033, dengan asumsi variabel lain konstan. Hasil ini menunjukkan bahwa dominasi investor institusional belum tentu meningkatkan kinerja keuangan, dan dalam konteks tertentu dapat menimbulkan tekanan kepentingan yang menghambat fleksibilitas manajerial.

Uji Hipotesis

a. Uji t

Tabel 9. Uji t.

Coefficients^a		Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
			B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)		.025	.015			1.678	.103
	DKI		.087	.042		.341	2.085	.045
	KI		-.033	.019		-.294	-1.801	.081

a. Dependent Variable: ROA

Dewan Komisaris Independen (DKI) berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA dengan nilai signifikansi 0,045. Temuan ini mengindikasikan bahwa peningkatan proporsi komisaris independen mampu memperkuat fungsi pengawasan, sehingga mendorong efisiensi pengelolaan aset dan peningkatan kinerja keuangan.

Kepemilikan Institusional (KI) menunjukkan koefisien negatif dan tidak signifikan terhadap ROA dengan nilai signifikansi 0,081. Hal ini mengindikasikan bahwa dominasi investor institusional tidak secara otomatis meningkatkan kinerja keuangan perusahaan transportasi.

b. Uji F

Tabel 10. Uji F.

ANOVA^a		Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression						
	Residual		.014	31	.000		
	Total		.017	33			

a. Dependent Variable: ROA

b. Predictors: (Constant), KI, DKI

Hasil Uji F menunjukkan nilai signifikansi 0,044, yang berarti seluruh variabel *Corporate governance* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan. Temuan ini menegaskan bahwa tata kelola perusahaan tetap berperan penting dalam menjelaskan variasi ROA, meskipun pengaruh masing-masing mekanisme berbeda.

c. Uji Determinasi (R2)

Tabel 11. Uji Determinasi (R2).

Model	Model Summary			
	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.427 ^a	0.182	0.129	0.02136

a. Predictors: (Constant), KI, DKI

Hasil analisis menunjukkan nilai R Square sebesar 0,182, yang berarti bahwa variabel *Corporate governance* dalam penelitian ini mampu menjelaskan 18,2% variasi *Return on Assets* (ROA) perusahaan transportasi. Sementara itu, 81,8% variasi ROA dipengaruhi oleh faktor lain di luar model penelitian. Temuan ini mengindikasikan bahwa *Corporate governance* memiliki kontribusi yang moderat terhadap kinerja keuangan, namun bukan satu-satunya faktor penentu.

Pembahasan

Pengaruh Dewan Komisaris Independen terhadap Kinerja Keuangan (ROA)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dewan komisaris independen berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi yang diukur menggunakan *Return on Assets* (ROA). Temuan ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi proporsi komisaris independen, semakin efektif fungsi pengawasan terhadap manajemen, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pengelolaan aset perusahaan. Dalam perspektif teori keagenan, keberadaan komisaris independen berperan sebagai mekanisme monitoring yang bertujuan untuk meminimalkan konflik kepentingan antara pemegang saham dan manajemen, terutama pada perusahaan transportasi yang bersifat padat modal dan memiliki tingkat risiko operasional yang tinggi. Hasil penelitian ini sejalan dengan temuan Rahmawati & Mutmainah (2024), Aliyah et al.(2025) serta Agus & Zaitul (2020) yang menyatakan bahwa pengawasan independen yang optimal dapat meningkatkan kinerja keuangan, meskipun pengaruhnya tidak selalu konsisten pada seluruh perusahaan. Namun demikian, temuan ini berbeda dengan Sirait et al.(2025) dan Olimsar et al. (2022) yang menyatakan bahwa komisaris independen tidak selalu berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan. Perbedaan hasil tersebut menunjukkan bahwa efektivitas dewan komisaris independen tidak hanya ditentukan oleh jumlah atau proporsinya, tetapi juga oleh kualitas independensi, kompetensi, dan tingkat keterlibatan dalam proses pengawasan, khususnya dalam konteks industri transportasi Indonesia. Dalam konteks sektor transportasi Indonesia, komisaris independen yang aktif dan memiliki pemahaman terhadap karakteristik industri cenderung lebih mampu meningkatkan efisiensi aset dan kinerja keuangan.

Pengaruh Kepemilikan Institusional terhadap Kinerja Keuangan (ROA)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kepemilikan institusional berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi yang diukur dengan *Return on Assets* (ROA). Temuan ini mengindikasikan bahwa dominasi investor institusional dalam struktur kepemilikan tidak secara otomatis meningkatkan kinerja keuangan, karena dalam praktiknya investor institusional cenderung bersikap pasif dalam fungsi pengawasan atau lebih

berorientasi pada kepentingan jangka pendek, sehingga kurang mendorong efisiensi pengelolaan aset. Hasil penelitian ini sejalan dengan temuan Destrilindo & Rohman (2024) serta Olimsar et al. (2022) yang menyatakan bahwa kepemilikan institusional tidak selalu berdampak positif terhadap kinerja keuangan dan bahkan berpotensi menimbulkan tekanan terhadap manajemen serta konflik kepentingan dalam pengambilan keputusan strategis. Namun, temuan ini berbeda dengan hasil penelitian Sirait et al.(2025), Aliyah et al.(2025) dan Sari & Setijawan (2024) yang menemukan pengaruh positif kepemilikan institusional terhadap ROA. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara kepemilikan institusional dan kinerja keuangan bersifat kontekstual dan sangat dipengaruhi oleh karakteristik perusahaan, struktur pasar, serta kualitas tata kelola internal. Dengan demikian, kepemilikan institusional tidak dapat dipandang sebagai mekanisme pengawasan yang efektif secara universal, melainkan bergantung pada tingkat keterlibatan aktif investor institusional dalam mengawasi manajemen.

Corporate governance dan Kinerja Keuangan dalam Perspektif Kurva U Terbalik

Secara keseluruhan, temuan penelitian ini mendukung argumen bahwa hubungan antara *Corporate governance* dan kinerja keuangan tidak bersifat linear. Pandangan ini konsisten dengan Rahmawati & Mutmainah (2024) yang menyatakan bahwa mekanisme tata kelola perusahaan dapat meningkatkan kinerja hingga pada titik optimal tertentu, namun berpotensi menurunkan efisiensi apabila diterapkan secara berlebihan atau tidak efektif.

Dalam konteks perusahaan transportasi, penerapan *Corporate governance* yang optimal mampu meningkatkan efisiensi pengelolaan aset dan stabilitas kinerja keuangan. Namun, struktur tata kelola yang terlalu kompleks atau kepemilikan institusional yang dominan justru dapat meningkatkan biaya koordinasi dan mengurangi fleksibilitas manajerial. Oleh karena itu, perusahaan transportasi perlu menyeimbangkan antara kebutuhan pengawasan dan efektivitas pengambilan keputusan agar kinerja keuangan dapat meningkat secara berkelanjutan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa dewan komisaris independen berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi yang diukur dengan *Return on Assets* (ROA). Sebaliknya, kepemilikan institusional tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap ROA. Temuan ini mengindikasikan bahwa efektivitas pengawasan internal melalui peran komisaris independen lebih menentukan peningkatan efisiensi pengelolaan aset dibandingkan mekanisme pengawasan eksternal melalui kepemilikan institusional. Selain itu,

hasil penelitian ini menegaskan bahwa penerapan *Corporate Governance* pada perusahaan transportasi perlu difokuskan pada kualitas dan fungsi pengawasan, bukan semata-mata pada struktur kepemilikan. Dengan demikian, *Corporate Governance* berkontribusi terhadap kinerja keuangan pada tingkat yang moderat dan kontekstual, sesuai dengan karakteristik industri transportasi yang padat modal dan berisiko tinggi.

Saran

Perusahaan transportasi disarankan untuk mengoptimalkan peran dewan komisaris independen secara efektif, tidak hanya secara struktural tetapi juga fungsional. Regulator diharapkan mendorong peningkatan kualitas implementasi *Corporate Governance*, sementara penelitian selanjutnya disarankan menambahkan variabel dan periode pengamatan agar hasil penelitian lebih komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus, D., & Zaitul. (2020). Pengaruh corporate governance terhadap kinerja keuangan perusahaan perbankan di Indonesia. *Prosiding Simposium Nasional Magister*, 4(1).
- Aliyah, D. R., Bangun, M. H. B., Parsi, C. A., & Azzahra, A. S. (2025). Pengaruh good corporate governance terhadap kinerja keuangan pada perusahaan industri subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021–2024. *Jurnal Ekonomi Bisnis, Manajemen dan Akuntansi (JEBMAK)*, 4(2).
- Balqis, R., & Ansori, M. (2025). The effect of good corporate governance on firms' financial performance in transportation and logistics companies. *13*(1), 152–164.
- Balqis, R., & Ansori, M. (2025). The effect of good corporate governance on firms financial performance in transportation and logistics companies. *Jurnal Akuntansi, Ekonomi dan Manajemen Bisnis*, 13(1). <https://doi.org/10.30871/jaemb.v13i1.10236>
- Destrilindo, W., & Rohman, A. (2024). Pengaruh good corporate governance (GCG) terhadap kinerja keuangan (studi empiris pada perusahaan nonkeuangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2019–2022). *Diponegoro Journal of Accounting*, 13(4).
- Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (1976). Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs, and ownership structure. *Journal of Financial Economics*, 3(4), 305–360. [https://doi.org/10.1016/0304-405X\(76\)90026-X](https://doi.org/10.1016/0304-405X(76)90026-X)
- Kasmir. (2022). *Analisis laporan keuangan* (Edisi revisi). PT RajaGrafindo Persada.
- Musyaffa Budiman, M. F., & Krisnawati, A. (2021). Can good corporate governance influence the firm performance? Empirical study from Indonesia transportation firms. *Accounting and Financial Review*, 4(1). <https://doi.org/10.26905/afr.v4i1.6017>

- Olimsar, F., Erwati, M., & Wulandari, E. P. (2022). Pengaruh corporate governance terhadap kinerja keuangan (studi pada badan usaha milik negara yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia). *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Universitas Jambi*, 7(1).
- Purnamasari, N., Malikah, A., & Anwar, S. A. (2020). Analisis good corporate governance terhadap kinerja keuangan bank konvensional yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016–2019. *E-JRA Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Malang*, 9(6).
- Rahmawati, A., & Mutmainah, S. (2024). Pengaruh good corporate governance terhadap kinerja perusahaan dengan capital structure sebagai variabel moderasi (studi pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2019–2023). *Diponegoro Journal of Accounting*, 13(3).
- Sari, S. I., & Setijawan, I. (2024). Pengaruh corporate governance terhadap kinerja keuangan perusahaan (studi empiris pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018–2021). *Jurnal Ilmiah Sultan Agung*.
- Setiawan, A. (2016). Pengaruh corporate governance terhadap kinerja keuangan perusahaan. *Sistem Informasi, Keuangan, Auditing dan Perpajakan*, 1(1).
- Silitonga, J. E., Nabila, T., Luthfi, M. K., Delani, M., & Azzahra, A. S. (2025). Pengaruh good corporate governance terhadap kinerja perusahaan pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2021–2024. *TOMAN: Jurnal Topik Manajemen*, 2(3). <https://doi.org/10.61930/toman.v2i3.283>
- Sirait, N. J., Tampubolon, M. G., Aurora, T., & Azzahra, A. S. (2025). Pengaruh good corporate governance terhadap kinerja keuangan pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020–2023. *Jurnal Ekonomi Bisnis, Manajemen dan Akuntansi (JEBMAK)*, 4(2).
- Syahputri, L., & Saragih, F. (2024). Pengaruh good corporate governance terhadap profitabilitas pada perusahaan perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Owner: Riset dan Jurnal Akuntansi*, 8(1).