

JURNAL ILMIAH MANAJEMEN BISNIS DAN INOVASI
UNIVERSITAS SAM RATULANGI (JMBI UNSRAT)

**PENGARUH *FIRM SIZE* DAN *WORLD CONTAINER INDEX* TERHADAP KINERJA
KEUANGAN SEKTOR LOGISTIK DI ASIA PASIFIK**

M. Zaenal Muttaqin I M, Ahmad Muslim, Maria C. Widiastuti

Universitas Trisakti

ARTICLE INFO

Keywords:

firm size, world container index, ROA, ROTC, Covid-19.

Kata Kunci:

firm size, world container index, ROA, ROTC, Covid-19.

Corresponding author:

M. Zaenal Muttaqin I M

maul_elbarqi@yahoo.com

Abstract. *This study aims to analyze the effect of firm size and world container index on profitability on logistics companies in Asia and Pacific. Firm size is proxied by total revenue and profitability is measured by return on total assets (ROA) and return on total cost (ROTC). World Container Index (WCI) is measured in units of US Dollars per 40 ft container. This research also explores information related to the profitability of logistics companies in Asia and Pacific during and before the Covid-19 period. The data used in this study is secondary data sourced from the annual report of logistics sector companies available in the TP Catalyst Oriana commercial database for the period 2017-2021. The research sample is selected using the statistical screening method so that 1,959 companies are sampled. Data analysis for hypothesis testing using multiple regression analysis with the Stata program. The results show that firm size and WCI have a significant effect on ROA and ROTC. The research suggests that even during the peak of Covid-19, the logistics sector has a positive financial performance and tends to increase.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *firm size* dan *world container index* terhadap profitabilitas pada perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik. *Firm size* diprosikan dengan total pendapatan dan profitabilitas diukur dengan *return on total assets* (ROA) dan *return on total cost* (ROTC). *World container index* (WCI) diukur dengan satuan US Dollar per Kontainer 40 kaki (*US Dollar per 40 ft container*). Penelitian ini juga menggali informasi terkait profitabilitas perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik selama dan sebelum periode Covid-19. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang bersumber dari laporan tahunan perusahaan sektor logistik yang tersedia di database komersial TP Catalyst Oriana selama periode 2017-2021. Sampel penelitian dipilih menggunakan metode *statistic screening* sehingga diperoleh 1.959 perusahaan yang menjadi sampel. Analisis data untuk uji hipotesis menggunakan analisis regresi berganda dengan program Stata. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *firm size* dan WCI berpengaruh signifikan terhadap ROA dan ROTC. Penelitian ini mengemukakan bahwa meski pada saat puncak Covid-19, sektor logistik memiliki kinerja keuangan yang positif dan cenderung meningkat.

PENDAHULUAN

Pandemi *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19) memberikan pengaruh yang luar biasa kepada dinamika perekonomian dunia 2020 dan 2021. Covid-19 menyebar ke hampir 178 negara di dunia dan menyebabkan tidak hanya krisis kesehatan dan kemanusiaan, tetapi juga mengakibatkan krisis ekonomi dan meningkatkan kemiskinan di berbagai negara (BI, 2021). Sebagai akibat dari pandemi, ekonomi global telah diproyeksikan berkontraksi tajam sebesar -3 persen pada tahun 2020, jauh lebih buruk daripada selama krisis keuangan 2008–09 (IMF, 2020).

Selama periode pandemi, perusahaan di berbagai industri menghadapi gangguan pada rantai pasokan, termasuk pembatasan operasi bisnis (OECD, 2020). Pandemi secara signifikan mengganggu rantai pasokan dan mengancam kelangsungan usaha banyak perusahaan transportasi (WBG, 2020). Covid-19 telah membawa ancaman global bersama dan menjadikan pelajaran penting bagi banyak negara tentang pentingnya ketahanan rantai pasokan baik dari pasokan medis hingga barang konsumsi (WBG, 2022).

Di negara-negara Afrika, hampir semua pelabuhan mengalami penurunan jumlah kunjungan pelabuhan, terutama dari kapal peti kemas. Penurunan ini disebabkan oleh karena tidak adanya aktivitas pelayaran dan layanan peti kemas (WBG, 2020). Covid-19 juga memberikan dampak luar biasa di negara-negara G-20 akibat terhambatnya rantai pasokan global, mobilitas masyarakat yang turun tajam karena kebijakan *lockdown*, daya beli melemah dan ekonomi stagnan bahkan berkontraksi (Atayah *et al.*, 2021).

Grzelakowski A.S (2022) mengemukakan transportasi peti kemas sangat terpengaruh oleh dampak krisis akibat kebijakan *lockdown*. Kapal pengangkut peti kemas seolah menjadi gudang terapung karena tidak dapat masuk ke terminal pelabuhan, layanan di terminal pelabuhan dan beberapa layanan peti kemas dihentikan beberapa waktu. Humphreys, *et al.* (2021) mengungkapkan adanya penurunan yang terus meningkat pada aktivitas di pelabuhan, terutama dari kapal peti kemas. Layanan peti kemas yang telah terjadwal tidak beroperasi sama sekali. Peti kemas menjadi langka sementara permintaan meningkat, akibatnya tarif kontainer, pengiriman *spot* dan *charter* mengalami kenaikan harga sehingga secara parsial mempengaruhi profitabilitas perusahaan-perusahaan di sektor logistik.

Dampak pandemi Covid-19 terhadap transportasi penumpang dan barang sangat besar. Kebijakan *lockdown* di seluruh dunia memaksa pekerja untuk bekerja dari rumah (*work from home*) dan sekolah beralih ke *e-learning*. Dengan penutupan toko dan restoran konvensional selama masa *lockdown*, konsumen berbondong-bondong beralih ke belanja *online*. Di sisi lain, pengangkutan perkotaan dan logistik di banyak negara telah berkembang pesat sebagai hasil peningkatan belanja *online* dan pengiriman makanan (ADB, 2020). Akibat dari perubahan gaya belanja konsumen, peningkatan belanja *online*, pengiriman makanan dan obat-obatan, perusahaan-perusahaan logistik di negara-negara yang tergabung dalam *Group of Twenty* (G-20) cenderung memiliki kinerja keuangan yang baik sepanjang tahun 2020 (Ataya *et al.* 2020). Ada indikasi bahwa variabel independen seperti ukuran perusahaan (*firm size*) secara langsung memiliki hubungan dan implikasi terhadap kinerja keuangan perusahaan. Bahri *et al.* (2022) mengungkapkan bahwa *firm size* memiliki pengaruh yang signifikan kepada kinerja keuangan dan nilai perusahaan selama wabah Covid-19. Perusahaan dengan aset dan penjualan yang tinggi memiliki kemampuan finansial yang sangat cukup untuk menghasilkan laba yang tinggi atau untuk bertahan dalam kondisi *force majeure* seperti wabah Covid-19. Namun, di negara-negara Asia kinerja logistik dan kegiatan ekspor barang dan jasa terdampak oleh Covid-19 yang cukup mempengaruhi kinerja perusahaan-perusahaan logistik (Ikram *et al.* 2021).

Penelitian ini dilakukan untuk menggali lebih dalam pengaruh *firm size* terhadap kinerja keuangan pada perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik yang diukur dengan rasio profitabilitas (*return on asset* dan *return on total cost*) dengan menggunakan data *time series* 5 tahun. Selain itu, penelitian ini juga memasukkan variabel bebas lainnya yaitu indeks harga kontainer dunia (*world container index*). Kendati belum pernah dilakukan penelitian sebelumnya, penelitian ini merupakan yang pertama untuk menggali pengaruh indeks harga kontainer terhadap profitabilitas perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik.

TINJAUAN PUSTAKA

Profitabilitas

Profitabilitas perusahaan secara tidak langsung dipengaruhi oleh kondisi-kondisi non finansial seperti permintaan pasar, regulasi, dan *force majeure*. Wabah Covid-19 sebagai kondisi yang diluar kendali (*force majeure*) memaksa berbagai negara membuat suatu regulasi yakni pembatasan mobilitas orang yang pada akhirnya berdampak kepada turunnya permintaan pasar atas barang dan jasa. Serangkaian kondisi tersebut berakibat pada turunnya aktivitas bisnis perusahaan logistik dan berimbas pada kinerja keuangan perusahaan logistik.

Perusahaan-perusahaan logistik di 6 negara dari G-20 (Jerman, Korea, Rusia, Meksiko, Arab, dan Inggris) cenderung memiliki kinerja keuangan yang negatif akibat Covid-19 (Ataya *et al*, 2021). Perusahaan-perusahaan *listing* di Cina sebagai negara pabrikasi dunia dan awal munculnya Covid-19 di Wuhan, mengalami penurunan profitabilitas secara keseluruhan dan investasi di perusahaan lintas industri (Rababah *et al*, 2020). Perusahaan-perusahaan bursa di Indonesia sebagai negara yang *smart* dalam menerapkan kebijakan *lockdown*, mengalami penurunan profitabilitas dan likuiditas dan sebaliknya *leverage* dan rasio aktivitasnya meningkat (Devi *et al*, 2020).

Secara lebih luas, penelitian ini dilakukan untuk mendalami bagaimana kinerja keuangan perusahaan-perusahaan logistik dipengaruhi oleh ukuran perusahaan (*firm size*) dan indeks harga kontainer (*world container index*) dengan menggunakan data keuangan 5 tahun (2017-2021). Kinerja keuangan dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan rasio keuangan *Return on Assets (ROA)* dan *Return on Total Cost (ROTC)* atau *Net Cost Plus Mark-up*.

Ukuran Perusahaan

Sejatinya perusahaan dengan ukuran besar dalam hal ini diukur dengan besaran nilai aset dan nilai pendapatan, tentu akan dapat memperoleh profitabilitas yang lebih besar dibanding dengan perusahaan dengan ukuran aset maupun pendapatan yang lebih kecil. Namun, Yadav, *et al* (2021) dalam penelitiannya pada pasar Asia-Pasifik, mengemukakan terdapat hubungan yang negatif antara ukuran perusahaan dan profitabilitas perusahaan. Pada awalnya profitabilitas meningkat dengan pertumbuhan perusahaan, tetapi pada akhirnya dari waktu ke waktu, perusahaan mengalami penurunan profitabilitas karena semakin besar ukuran perusahaan cenderung lebih tidak efisien.

Meiryani, *et al* (2020) dalam studi yang dilakukan pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di bursa efek Indonesia, menemukan bahwa ukuran perusahaan tidak memiliki pengaruh terhadap profitabilitas perusahaan. Ukuran perusahaan mengindikasikan bahwa perusahaan telah mengalami pertumbuhan yang baik sehingga pasar akan merespon positif. Semakin besar total aset dan pendapatan, semakin besar ukuran perusahaan dan ada kemungkinan perusahaan akan mendapatkan nilai pasar dan kinerja keuangan yang baik dibanding perusahaan dengan ukuran yang kecil.

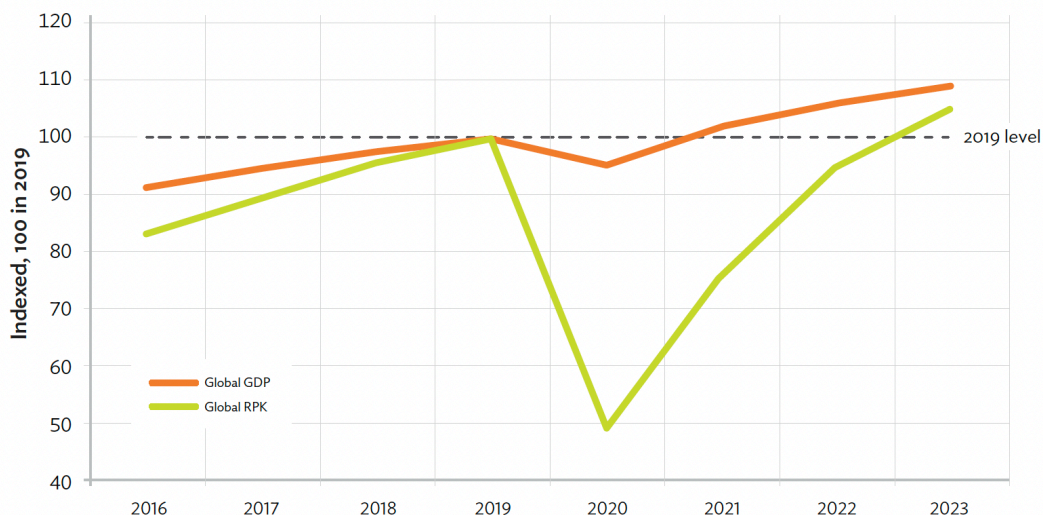
Akram, *et all* (2021) dalam studi yang dilakukan pada 10 perusahaan semen terbesar di Pakistan mengemukakan bahwa ukuran perusahaan yang diukur dengan total pendapatan menunjukkan pengaruh positif terhadap *return on assets* dan *return on equity*. Namun ketika diukur dengan total aset, ukuran perusahaan menunjukkan pengaruh yang negatif terhadap profitabilitas.

Logistik dan Indeks Harga Kontainer Dunia (*World Container Index*)

Wabah Covid-19 secara signifikan mempengaruhi rantai pasok logistik akibat adanya disrupti layanan karena buruh perusahaan manufaktur, layanan logistik, dan layanan bea cukai terpengaruh oleh peraturan *lockdown* dan berkurangnya aktivitas ekonomi. Atas pembatasan mobilitas untuk menahan Covid-19 tersebut, permintaan angkutan barang global diperkirakan turun hingga 36% pada akhir tahun 2020 (ADB, 2020).

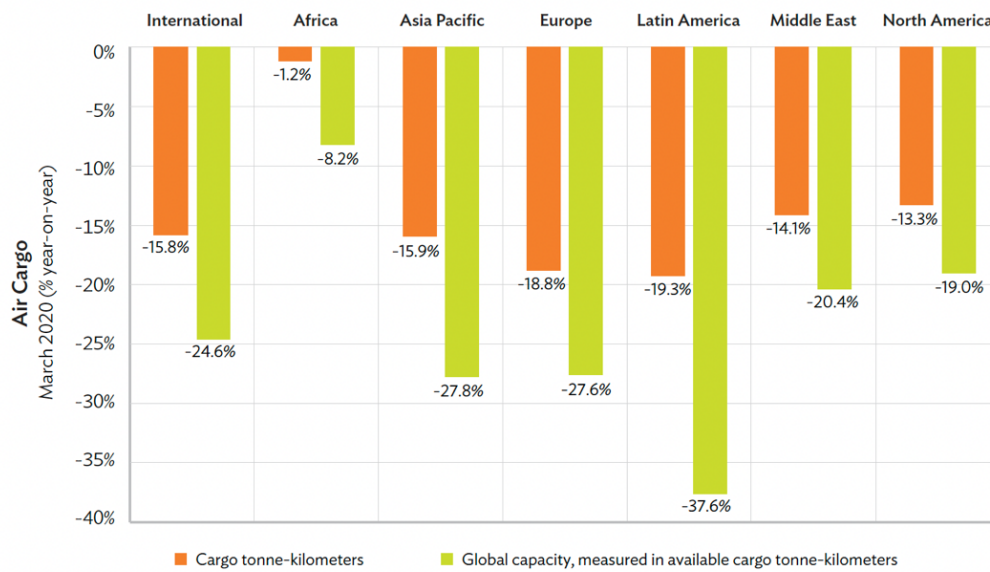
Selama wabah Covid-19, kargo udara menjadi moda yang paling terdampak. Maskapai mengangkut lebih dari 52 juta ton barang pada tahun 2019, mewakili lebih dari 35% perdagangan global berdasarkan nilai tetapi kurang dari 1% berdasarkan volume. Meskipun memiliki persentase kecil, angkutan udara telah memainkan peran penting dalam mengangkut komoditas bernilai tinggi. Umumnya, kapal barang khusus membawa kurang dari setengah permintaan angkutan udara global (dalam hal muatan-ton-kilometer). Hilangnya kapasitas *belly cargo* (kargo perut) penerbangan *passenger* telah menyebabkan kekurangan kapasitas kargo yang besar dan mengakibatkan lonjakan tarif kargo udara.

Gambar 1 . Forecast Aviation Demand



GDP = gross domestic product; RPK = revenue passenger kilometer.

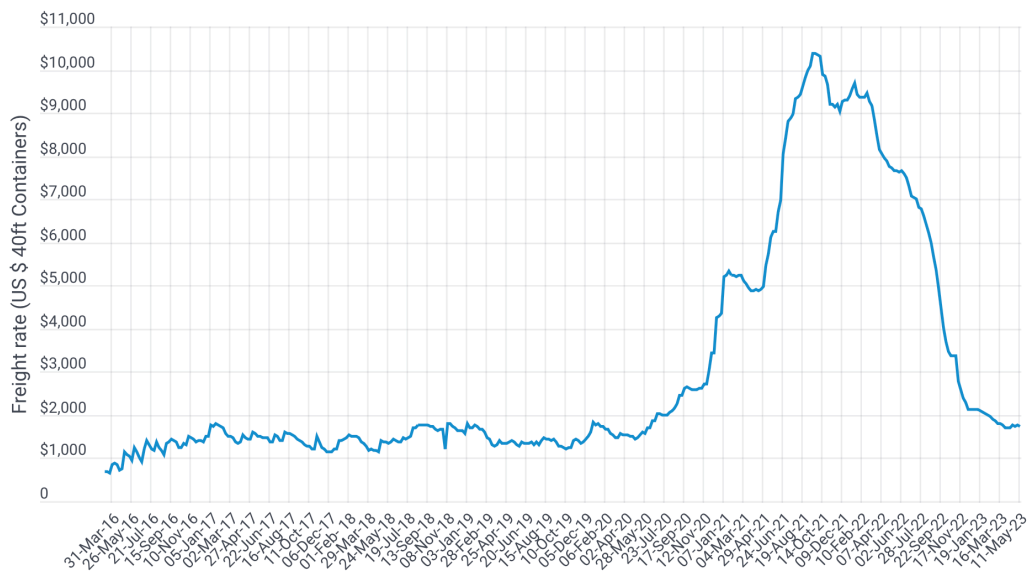
Source: B. Pearce. 2020. COVID-19 Outlook for Air Travel in the Next 5 Years. Presentation prepared for the International Air Transport Association. 13 May.

Gambar 2 . Kapasitas dan Aktivitas Kargo Udara di Maret 2020, dibanding dengan Maret 2019

sumber: *International Air Transport Association. 2020. Passenger Demand Plunges in March as Travel Restrictions Take Hold. Press Release No. 36. 29 April.*

Dibandingkan dengan Maret 2019, Maret 2020 terjadi penurunan kapasitas angkutan udara global sekitar 25%, sebagian besar karena pembatalan penerbangan penumpang yang juga mengangkut kargo, tetapi juga karena penurunan permintaan angkutan udara sebesar 15% (dalam kargo ton-kilometer) sebagai respon terhadap penurunan ekonomi yang disebabkan oleh Covid-19. Asia dan Pasifik mengalami penurunan yang terbesar kedua setelah kawasan Amerika Latin (ADB, 2020).

Covid-19 juga berdampak terhadap pelayaran global dan terutama peti kemas (*container*) yang saat ini menjadi penghubung paling vital dari rantai pasokan darat-laut antar moda global. Grzelakowski A.S (2022) mengemukakan transportasi peti kemas sangat terpengaruh oleh dampak krisis akibat kebijakan *lockdown*. Kapal pengangkut peti kemas seolah menjadi gudang terapung karena tidak dapat masuk ke terminal pelabuhan, layanan di terminal pelabuhan dan beberapa layanan peti kemas dihentikan beberapa waktu. Peti kemas menjadi langka sementara permintaan meningkat, akibatnya tarif kontainer, pengiriman *spot* dan *charter* mengalami kenaikan.

Gambar 3. Indeks Harga Kontainer Dunia (Gabungan)

Sumber: Drewry Supply Chain Advisors

Sekitar 80% perdagangan dunia dilakukan melalui jalur laut. Sebagai negara pabrikasi terbesar dunia, RRC memiliki 7 dari 10 pelabuhan peti kemas tersibuk di dunia. Wabah Covid-19 telah menyebabkan penurunan yang signifikan dalam jumlah kunjungan kapal. Di Shanghai, pelabuhan terbesar di dunia, dan Yangshang, jumlah kunjungan pelabuhan turun 17% pada Januari 2020 dibandingkan dengan periode yang sama di tahun sebelumnya. Hal ini berdampak secara tidak langsung secara global, dengan beberapa pelabuhan mengalami penurunan volume kargo. Pelabuhan Los Angeles, pelabuhan peti kemas terbesar di AS, mengumumkan penurunan volume kargo *year-on-year* sekitar 25% pada Februari 2020. Saat virus Covid-19 terus menyebar, bersamaan dengan perang perdagangan AS yang sedang berlangsung, pengiriman global permintaan diperkirakan akan terus menurun (*Ship Technology*, 2020). Data *shipping*, berdasarkan pengamatan *real-time* dari posisi kapal, menunjukkan penurunan 17%–18% dalam kunjungan pelabuhan kapal kontainer mingguan di Asia selama Februari dan Maret 2020 (A. Zein, 2020).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh ukuran perusahaan dan indek harga kontainers dunia terhadap kinerja keuangan perusahaan-perusahaan logistik di negara Asia dan Pasifik. Selama kurun dua tahun (2020-2021) pandemi Covid-19 telah memberikan pengaruh yang sangat besar kepada dinamika perekonomian dunia. Covid-19 menyebar ke hampir 178 negara di dunia dan menyebabkan tidak hanya krisis kesehatan dan kemanusiaan, tetapi juga mengakibatkan krisis ekonomi dan meningkatkan kemiskinan di berbagai negara. Sebagai akibat dari pandemi, rantai pasokan global menjadi terhambat, mobilitas masyarakat turun tajam karena kebijakan *lockdown*, daya beli melemah dan ekonomi stagnan. Ekonomi global telah diproyeksikan berkontraksi tajam sebesar -3 persen pada tahun 2020, jauh lebih buruk daripada selama krisis keuangan 2008–09.

Di saat yang sama, Covid-19 telah mendorong perubahan perilaku konsumen dan produsen. Kebijakan *lockdown* di seluruh dunia memaksa pekerja untuk bekerja dari rumah dan sekolah beralih ke *e-learning*. Dengan penutupan toko dan restoran konvensional selama masa *lockdown*, konsumen berbondong-bondong beralih ke belanja *online*. Pengangkutan perkotaan dan logistik di banyak negara telah berkembang pesat sebagai hasil peningkatan belanja online dan pengiriman makanan maupun

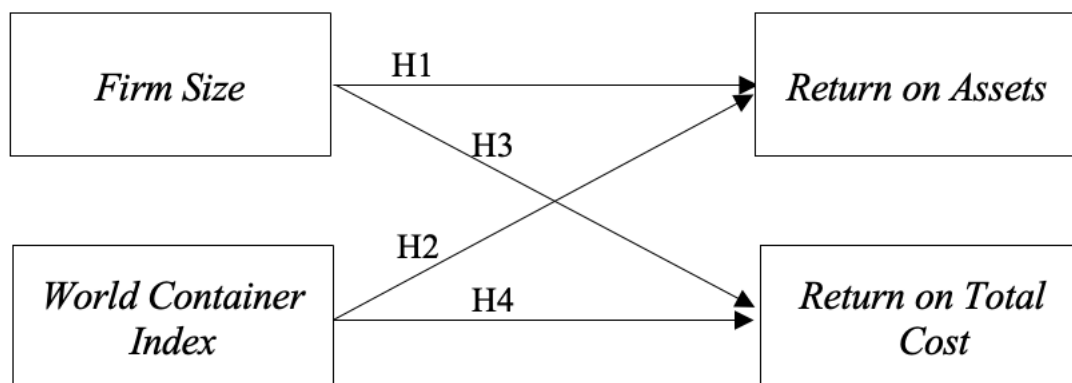
logistik. Oleh sebab itu, industri logistik memiliki peran penting untuk menopang rantai pasok dunia selama pandemi Covid-19 yang tentu akan berdampak kepada kinerja ROA dan ROTC.

Penelitian Attayah *et all* (2021) mengungkapkan bahwa perusahaan-perusahaan logistik di 14 negara dari 20 negara yang tergabung dalam G-20 cenderung memiliki kinerja keuangan yang positif selama Covid-19. Ada indikasi bahwa variabel independen seperti *firm size* secara langsung memiliki hubungan dan implikasi terhadap kinerja keuangan perusahaan. Bahri *et all* (2022) mengungkapkan bahwa ukuran perusahaan (*firm size*) memiliki pengaruh yang signifikan kepada kinerja keuangan dan nilai perusahaan selama wabah Covid-19. Perusahaan dengan aset dan penjualan yang tinggi memiliki kemampuan finansial yang sangat cukup untuk menghasilkan laba yang tinggi atau untuk bertahan dalam kondisi *force majeure* seperti wabah Covid-19. Dalam kondisi pandemi, ukuran perusahaan memiliki hubungan yang cukup erat dengan profitabilitas (Yadaf *et all*, 2021).

Di sisi lain, Covid-19 juga berdampak terhadap pelayaran global dan terutama peti kemas (*container*) yang saat ini menjadi penghubung paling vital dari rantai pasokan darat-laut antar moda global. Grzelakowski A.S (2022) mengemukakan transportasi peti kemas sangat terpengaruh oleh dampak krisis akibat kebijakan *lockdown*. Kapal pengangkut peti kemas seolah menjadi gudang terapung karena tidak dapat masuk ke terminal pelabuhan, layanan di terminal pelabuhan dan beberapa layanan peti kemas dihentikan beberapa waktu. Peti kemas menjadi langka sementara permintaan meningkat, akibatnya tarif kontainer, pengiriman *spot* dan *charter* mengalami kenaikan harga sehingga secara parsial mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan-perusahaan di sektor logistik.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat dibentuk kerangka konseptual sebagai berikut :

Gambar 4
Kerangka Konseptual



PENGEMBANGAN HIPOTESIS

Penelitian Attayah *et all.*, (2021) mengungkapkan bahwa perusahaan-perusahaan logistik di 14 negara dari 20 negara yang tergabung dalam G-20 cenderung memiliki kinerja keuangan yang positif selama Covid-19. Ada indikasi bahwa variabel independen seperti *firm size* secara langsung memiliki hubungan dan implikasi terhadap kinerja keuangan perusahaan. Bahri *et all* (2022) mengungkapkan bahwa ukuran perusahaan (*firm size*) memiliki pengaruh yang signifikan kepada kinerja keuangan dan nilai perusahaan selama wabah Covid-19. Perusahaan dengan aset dan penjualan yang tinggi memiliki kemampuan finansial yang sangat cukup untuk menghasilkan laba yang tinggi atau untuk bertahan dalam kondisi *force majeure* seperti wabah Covid-19. Dalam kondisi pandemi, ukuran perusahaan memiliki

hubungan yang cukup erat dengan profitabilitas (Yadaf *et all*, 2021). Berdasarkan uraian-uraian di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H₁: Firm Size berpengaruh terhadap return on assets perusahaan-perusahaan logistik di negara-negara Asia dan Pasifik.

Covid-19 memberikan dampak terhadap pelayaran global dan terutama peti kemas (*container*) yang saat ini menjadi penghubung paling vital dari rantai pasokan darat-laut antar moda global. Penelitian ini mencoba menggali hubungan dan pengaruh antara indeks harga kontainer dengan kinerja keuangan perusahaan logistik kendati belum terdapat penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya. Dapat dikatakan bahwa penelitian ini menjadi yang pertama untuk mengkaitkan antara variabel indeks harga kontainer dengan profitabilitas perusahaan-perusahaan di sektor logistik. Meskipun sektor logistik terdampak Covid-19, namun di sisi lain, kenaikan harga peti kemas berpeluang untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan di saat semua sektor industri mengalami kontraksi.

Grzelakowski A.S (2022) mengemukakan transportasi peti kemas sangat terpengaruh oleh dampak krisis akibat kebijakan *lockdown*. Kapal pengangkut peti kemas seolah menjadi gudang terapung karena tidak dapat masuk ke terminal pelabuhan, layanan di terminal pelabuhan dan beberapa layanan peti kemas dihentikan beberapa waktu. Humphreys, *et all* (2021) mengungkapkan adanya penurunan yang terus meningkat pada aktivitas di pelabuhan, terutama dari kapal peti kemas. Layanan peti kemas yang telah terjadwal tidak beroperasi sama sekali. Dari 45% pelabuhan yang beroperasi melaporkan bahwa jumlah kunjungan peti kemas turun 5-25% dibanding situasi normal. Peti kemas menjadi langka sementara permintaan meningkat, akibatnya tarif kontainer, pengiriman *spot* dan *charter* mengalami kenaikan harga sehingga secara parsial mempengaruhi profitabilitas perusahaan-perusahaan di sektor logistik. Berdasarkan uraian-uraian di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H₂: World Container Index berpengaruh terhadap Return on Assets perusahaan-perusahaan logistik di negara-negara Asia dan Pasifik.

Return on total cost (ROTC) atau *Net Cost Plus Mark up* merupakan bagian dari rasio profitabilitas. Rasio yang diukur melalui laba operasi terhadap total biaya ini mencerminkan kemampuan perusahaan sehubungan dengan tingkat pengembalian biaya total perusahaan. ROTC/NCPM memperlihatkan profitabilitas yang berasal dari biaya yang terjadi, tetapi tidak memperlihatkan penggunaan modal. *Profit level indicator* ini lebih tepat digunakan untuk perusahaan jasa atau manufaktur yang fungsinya tercermin pada biaya yang terjadi.

Penelitian Attayah *et all.*, (2021) mengungkapkan bahwa perusahaan-perusahaan logistik di 14 negara dari 20 negara yang tergabung dalam G-20 cenderung memiliki kinerja keuangan yang positif selama Covid-19. Ada indikasi bahwa variabel pengendali seperti *company size* secara langsung memiliki hubungan dan implikasi terhadap kinerja keuangan perusahaan. Bahri *et all* (2022) mengungkapkan bahwa ukuran perusahaan (*company size*) memiliki pengaruh yang signifikan kepada kinerja keuangan dan nilai perusahaan selama wabah Covid-19. Perusahaan dengan aset dan penjualan yang tinggi memiliki kemampuan finansial yang sangat cukup untuk menghasilkan laba yang tinggi atau untuk bertahan dalam kondisi *force majeure* seperti wabah Covid-19. Dalam kondisi pandemi, ukuran perusahaan memiliki hubungan yang cukup erat dengan profitabilitas (Yadaf *et all*, 2021).

Penelitian ini ingin menekankan bahwa selama periode Covid-19 pengendalian sumber dana akan sangat penting dilakukan secara ketat dan efektif karena ketidakpastian ekonomi. Perusahaan yang memiliki aset yang besar akan sangat mampu dalam menutup biaya-biaya yang besar yang dikeluarkan untuk mendapatkan keuntungan yang besar. Sebaliknya, perusahaan-perusahaan yang kecil mungkin

dapat mengeluarkan biaya untuk memperoleh keuntungan namun tidak akan mampu menutup biaya-biaya yang besar sehingga akan sangat terbatas dalam mengoptimalkan keuntungan. Berdasarkan uraian-uraian di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H₃: Firm Size berpengaruh terhadap return on total cost perusahaan-perusahaan logistik di negara-negara Asia dan Pasifik.

Meskipun sektor logistik terdampak Covid-19, namun kenaikan harga peti kemas berpeluang untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan di saat semua sektor industri mengalami kontraksi.

Grzelakowski A.S (2022) mengemukakan transportasi peti kemas sangat terpengaruh oleh dampak krisis akibat kebijakan *lockdown*. Kapal pengangkut peti kemas seolah menjadi gudang terapung karena tidak dapat masuk ke terminal pelabuhan, layanan di terminal pelabuhan dan beberapa layanan peti kemas dihentikan beberapa waktu. Humphreys, *et all* (2021) mengungkapkan adanya penurunan yang terus meningkat pada aktivitas di pelabuhan, terutama dari kapal peti kemas. Layanan peti kemas yang telah terjadwal tidak beroperasi sama sekali. Dari 45% pelabuhan yang beroperasi melaporkan bahwa jumlah kunjungan peti kemas turun 5-25% dibanding situasi normal. Peti kemas menjadi langka sementara permintaan meningkat, akibatnya tarif kontainer, pengiriman *spot* dan *charter* mengalami kenaikan harga sehingga secara parsial mempengaruhi profitabilitas perusahaan-perusahaan di sektor logistik.

Penelitian ini ingin menekankan bahwa meskipun kenaikan tarif kontainer, pengiriman *spot* dan *charter* secara tidak langsung mempengaruhi profitabilitas namun pengendalian sumber dana akan sangat penting dilakukan secara ketat dan efektif karena ketidakpastian ekonomi. Perusahaan yang secara efektif dan efisien mampu mengendalikan maupun menekan biaya-biaya yang dikeluarkan akan memperoleh *return* yang maksimal. Pada akhirnya, keuntungan maksimal yang diperoleh akan sangat tercermin dari total biaya yang dikeluarkan. Berdasarkan uraian-uraian di atas, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H₄: World Container Index berpengaruh terhadap return on total cost perusahaan-perusahaan logistik di negara-negara Asia dan Pasifik.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pengujian hipotesis untuk menguji pengaruh antara variabel independen yaitu *firm size* (ukuran perusahaan) dan *world container index* (indeks harga kontainer dunia) terhadap variabel dependen yaitu *return on assets* dan *return on total cost* perusahaan-perusahaan logistik di negara-negara Asia dan Pasifik. Untuk mengidentifikasi daftar perusahaan yang bergerak di sektor logistik, penelitian ini menggunakan database komersial yang disediakan oleh *Bureau Van Dijk* (BVD) dengan menggunakan kriteria pencarian atau penyaringan yang telah ditetapkan.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data *time series* (2017-2021) yang diperoleh dari database *TP Catalyst Oriana* yang disediakan oleh *Bureau Van Dijk* (BVD). Database Oriana merupakan database yang komprehensif, yang berisi informasi keuangan dari 30 juta lebih perusahaan publik dan swasta di 30 negara, termasuk wilayah Asia Timur dan Pasifik Tengah. Database Oriana menyediakan laporan perusahaan standar mencakup: 25 akun neraca, 26 akun laba dan rugi dan 26 rasio, informasi deskriptif termasuk deskripsi perdagangan dan kode kegiatan, termasuk NACE 1 (sebuah sistem klasifikasi untuk kelompok industri negara-negara Eropa), NAICS (*North American Industry Classification System*), atau US SIC (*US Standard Industrial Classification*).

Variabel Dan Pengukuran

Variabel Independen

Firm Size (Ukuran Perusahaan)

Firm Size adalah ukuran perusahaan yang dapat diukur dengan aset, penjualan, maupun kapitalisasi pasar (Meiryani, *et all.* 2020). Ukuran perusahaan (*company size*) memiliki pengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan (Atayah, *et all.* 2021). Perusahaan dengan aset dan penjualan yang tinggi memiliki kemampuan finansial yang sangat cukup untuk menghasilkan laba yang tinggi atau untuk bertahan dalam kondisi *force majeure* seperti wabah Covid-19. Dalam penelitian ini, *operating revenue* digunakan sebagai ukuran terhadap *firm size* perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik.

World Container Index (Indeks Harga Kontainer Dunia)

Penelitian ini mencoba menggali hubungan dan pengaruh antara indeks harga kontainer dengan kinerja keuangan perusahaan logistik meskipun belum terdapat penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya. Dapat dikatakan bahwa penelitian ini menjadi yang pertama untuk mengkaitkan antara variabel indeks harga kontainer dengan profitabilitas perusahaan-perusahaan di sektor logistik. Meskipun sektor logistik terdampak Covid-19, namun di sisi lain, kenaikan harga peti kemas berpeluang untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan di saat semua sektor industri mengalami kontraksi. Dalam penelitian ini, indeks harga kontainer dunia diperoleh dari database *Drewry World Container Index*. *Drewry* merupakan penyedia layanan komersial untuk database, konsultasi, dan penelitian tentang industri maritim dan perkapalan (*shipping*). *World Container Index* (WCI) yang diasesmen oleh *Drewry* adalah gabungan dari 8 (delapan) indeks rute yang ditimbang berdasarkan volume pada masing-masing rute yang mewakili perdagangan. Semua indeks dilaporkan dalam USD per kontainer 40 kaki (USD/40ft container).

| Route | Representative Trade |
|------------------------|-------------------------------|
| Shanghai – Rotterdam | Far East to North Europe |
| Rotterdam – Shanghai | North Europe to Far East |
| Shanghai – Genoa | Far East to Mediterranean |
| Shanghai – Los Angeles | Far East to US West Coast |
| Los Angeles – Shanghai | US West Coast to Far East |
| Shanghai – New York | Far East to USD East Coast |
| New York – Rotterdam | US East Coast to North Europe |
| Rotterdam - New York | North Europe to US East Coast |

Dalam penelitian ini, *world container index* diukur dengan satuan *US Dollar per 40ft Container*.

Variabel Dependen

Variabel dependen pada penelitian ini adalah *Return on Assets (ROA)* dan *Return on Total Cost (ROTC)* sebagai indikator kinerja ekonomi perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik. ROA merupakan ukuran yang dihasilkan dari laba terhadap aset. Formula ROA yang paling umum digunakan adalah *EBIT* dibagi *Total Assets*. (Ross *et all*, 2015).

$$\text{Return on Assets} = \frac{\text{Earning before Interest and Tax (EBIT)}}{\text{Total Assets}}$$

Rasio ROA dapat diinterpretasikan sebagai kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan bagi semua investor (Riyanto, 2010).

Return on Total Cost (ROTC) atau *Net Cost Plus Mark up* (NCPM) adalah rasio laba operasi terhadap total biaya. Laba operasi biasanya diperoleh dari laba sebelum bunga dan pajak digunakan (*Earning before Interest and Tax*, “EBIT”). Total biaya berarti biaya operasional langsung dan tidak langsung tanpa pos luar usaha. *Net Cost Plus Mark up* pada dasarnya mengukur pengembalian biaya total perusahaan (*Transfer Pricing Asia*, 2017). Indikator tingkat laba ini sangat cocok digunakan untuk perusahaan jasa seperti logistik.

Rasio *Return on Total Cost* atau *Net Cost Plus Mark up* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$ROTC/NCPM = \frac{\text{Earning before Interest and Tax (EBIT)}}{\text{Cost of Revenue + Operating Expenses}}$$

Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data sekunder (*data time series* 2017-2021). Data sekunder diperoleh melalui database pihak ketiga yaitu *TP Catalyst* yang disediakan oleh *Bureau Van Dijk* (BVD).

Analisis dalam penelitian ini berbasis pada *TP Catalyst - Release 153 - December 2022*. Meskipun penilaian atas keandalan dan kesesuaian informasi pihak ketiga tersebut telah dilakukan berdasarkan pengamatan, namun keakuratan data adalah tanggung jawab penyedia database. Pencarian berfokus pada identifikasi perusahaan-perusahaan di wilayah ASEAN, Timur Tengah, dan Asia Tengah yang bergerak di kegiatan usaha logistik.

METODE PENARIKAN SAMPEL

Tujuan dari pencarian adalah untuk mengidentifikasi sekumpulan perusahaan-perusahaan di wilayah ASEAN, Timur Tengah, dan Asia Tengah yang memiliki profil usaha di sektor logistik.

Secara umum, tahapan-tahapan pencarian perusahaan logistik dilakukan sebagai berikut:

Status hukum “aktif” atau “tidak aktif”

Dalam mencari data populasi perusahaan, maka hal pertama yang harus dipastikan adalah perusahaan yang dipilih merupakan perusahaan yang berstatus hukum aktif. Sebab, kondisi perusahaan yang berstatus likuidasi atau tidak aktif dapat berpotensi mendistorsi hasil keuangan.

Pencarian kode *United State Standar Industrial Classification* (US SIC)

Pencarian kode US SIC berdasarkan pada tujuan dalam penelitian ini, yaitu kinerja keuangan pada perusahaan logistik. Oleh karena itu kode yang ditemukan yang mendeskripsikan kegiatan usaha logistik pada US SIC adalah kode 4731 - *Arrangement of transportation of freight and cargo*.

Kode Industri Sektor Logistik

| Kode | Deskripsi |
|------------------|---|
| US SIC Code 4731 | <i>Arrangement of transportation of freight and cargo</i> |

Data Keuangan *Time Series* (2017-2021)

Objek penelitian ini adalah data *time series* perusahaan logistik periode 2017-2021. Tujuan penggunaan data *time series* ini adalah untuk melihat pengaruh *firm size* dan *world container index* terhadap kinerja keuangan perusahaan-perusahaan logistik.

Berdasarkan hasil pencarian yang dilakukan melalui database Oriana, diperoleh sebanyak 9.076 perusahaan kandidat yang bergerak di sektor logistik. Selanjutnya, perusahaan kandidat tersebut akan dilakukan *manual review* untuk memenuhi syarat sebagai sampel perusahaan dalam penelitian ini.

Manual review yang dilakukan untuk screening sampel perusahaan menggunakan parameter sebagai berikut:

Informasi keuangan yang memadai

Perusahaan yang tidak memiliki informasi keuangan yang memadai yang dapat mempengaruhi penelitian ini, dikeluarkan sebagai sampel perusahaan. Semisal, perusahaan kandidat tidak memiliki informasi keuangan terkait *cost of revenue* dan *operating expenses*, sehingga tidak dapat dilakukan perhitungan *return on total cost*.

Berdasarkan peninjauan manual yang dilakukan, sebanyak 7.117 perusahaan tidak memiliki data keuangan yang memadai dan sebanyak 1.959 perusahaan yang memenuhi syarat sebagai sampel perusahaan.

METODE PENGUJIAN DATA

Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi panel yang bertujuan untuk menganalisa dan menguji pengaruh ukuran perusahaan (*firm size*) dan indeks harga kontainer dunia (*world container index*) terhadap *Return on Assets* (ROA) dan *Return on Total Cost* (ROTC) pada perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik.

Untuk sampai pada hasil analisis regresi panel, perlu dilakukan beberapa tahap pengujian: (1) Pemilihan Model Regresi (2) Uji Asumsi Klasik (3) Uji Model Regresi. Tahapan pengujian regresi dilakukan pada setiap model yang diusulkan.

Pemilihan Model Regresi

Terdapat tiga pilihan model regresi panel yaitu (1) *Common Effect*, (2) *Fixed Effect*, dan (3) *Random Effect*. Untuk menentukan model mana yang sesuai, perlu dilakukan *Chow Test*, *Hausman Test*, dan *Langrangge Multiplier (LM) Test*.

Uji Chow

Uji Chow dilakukan untuk menentukan mana yang sesuai antara *common effect* dan *fixed effect*. Apabila nilai probabilitas $< 0,05$ maka *fixed effect* yang dipilih. Hasil uji Chow disajikan pada Tabel berikut ini:

Tabel
Uji Chow

| Model | Variabel | Prob |
|---------|----------|--------|
| Model 1 | ROA | 0,0000 |
| Model 2 | ROTC | 0,0000 |

Berdasarkan hasil uji Chow di atas, nilai probabilitas diperoleh Model 1 dan Model 2 sebesar $0,0000 < 0,05$. Dengan demikian, *fixed effect* yang dipilih.

Uji Hausman

Uji Hausman dilakukan untuk menentukan mana yang sesuai antara *fixed Effect* dan *random effect*. Apabila nilai probabilitas $< 0,05$ maka *fixed effect* yang dipilih, dan apabila nilai probabilitas $> 0,05$ maka *random effect* yang dipilih. Hasil uji Hausman disajikan pada Tabel berikut ini:

Tabel
Uji Hausman

| Model | Variabel | Prob |
|-------|----------|------|
|-------|----------|------|

| | | |
|---------|------|--------|
| Model 1 | ROA | 0,0634 |
| Model 2 | ROTC | 0,0000 |

Berdasarkan hasil uji Hausman di atas, nilai probabilitas Model 1 dan Model 2 diperoleh sebesar $0,0634 > 0,05$ dan $0,0000 < 0,05$. Dengan demikian, *random effect* yang dipilih.

Uji Langrangge Multiplier

Uji *Langrangge Multiplier* dilakukan untuk menentukan mana yang sesuai antara *random Effect* dan *common effect*. Apabila nilai probabilitas $< 0,05$ maka *random effect* yang dipilih. Hasil uji *Langrangge Multiplier* disajikan pada Tabel berikut ini:

Tabel
Uji Langrangge Multiplier

| Model | Variabel | Prob |
|---------|----------|--------|
| Model 1 | ROA | 0,0000 |
| Model 2 | ROTC | 0,0000 |

Berdasarkan hasil uji Hausman di atas, nilai probabilitas diperoleh sebesar $0,0000 < 0,05$. Dengan demikian, *Random Effect* yang dipilih.

Berdasarkan pengujian yang dilakukan melalui uji *Chow*, uji *Hausman*, dan uji *Langrangge Multiplier*, model regresi dalam penelitian ini menggunakan *random effect*.

Uji Asumsi Klasik

Untuk menerapkan model *Random Effect*, perlu dilakukan uji asumsi klasik. Uji asumsi klasik akan terpenuhi apabila memenuhi syarat-syarat dari Heteroskedastisitas, Autokorelasi, dan Multikolinearitas.

Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas adalah suatu uji asumsi yang harus dipenuhi agar model regresi yang digunakan tidak bias. Berikut ini adalah hasil uji Heteroskedastisitas.

Tabel
Uji Heteroskedastisitas

| Model | Variabel | Prob |
|---------|----------|--------|
| Model 1 | ROA | 0,0000 |
| Model 2 | ROTC | 0,0000 |

Berdasarkan hasil uji Heteroskedastisitas di atas, nilai probabilitas diperoleh sebesar $0,0000 < 0,05$. Dengan demikian, data panel terdapat Heteroskedastisitas. Pada umumnya, Heteroskedastisitas tidak menyebabkan estimasi koefisien regresi menjadi bias. Penelitian ini masih dapat menggunakan model regresi dengan baik.

Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linear terdapat korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Berikut ini adalah hasil uji Heteroskedastisitas.

Tabel
Uji Autokorelasi

| Model | Variabel | Prob |
|---------|----------|--------|
| Model 1 | ROA | 0,0000 |
| Model 2 | ROTC | 0,0000 |

Berdasarkan hasil uji Autokorelasi di atas, nilai probabilitas diperoleh sebesar $0,0000 < 0,05$. Dengan demikian, data panel terdapat autokorelasi.

Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas dilakukan untuk menguji apakah terdapat korelasi antar variabel bebas. Model regresi yang baik adalah tidak terdapat multikolinearitas, artinya antar variabel bebas tidak ada korelasi. Berikut ini adalah hasil uji Multikolinearitas.

Tabel
Uji Multikolinearitas

| Model | Variabel | Prob |
|---------|----------|--------|
| Model 1 | ROA | 0,0118 |
| Model 2 | ROTC | 0,0587 |

Berdasarkan hasil uji Multikolinearitas di atas, nilai korelasi antar variabel bebas tidak ada yang melebihi 0,9. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat korelasi antara variabel bebas.

Setelah melalui serangkaian tahapan-tahapan uji asumsi klasik, dapat disimpulkan bahwa dalam model regresi terdapat heteroskedastisitas dan autokorelasi, sehingga model dalam penelitian akan diestimasi dengan *vce (Robust)*.

Uji Model Regresi

Mengacu pada kerangka konseptual yang disusun, untuk menganalisis pengaruh *firm size* dan *world container index* (WCI) terhadap ROA dan ROTC, maka dibentuk model persamaan sebagai berikut:

Model 1:

$$ROA = \alpha + \beta_1 SIZE + \beta_2 WCI + e$$

Model 2:

$$ROTC = \alpha + \beta_1 SIZE + \beta_2 WCI + e$$

Keterangan:

ROA : *Return on Assets*

α : Konstanta

SIZE : Ukuran perusahaan (*Firm Size*)

WCI : *World Container Index*

Uji F

Uji statistik F digunakan untuk melihat apakah terdapat pengaruh signifikan dari variabel independen secara simultan (bersama-sama). Hipotesis yang diuji adalah sebagai berikut:

$H_a : \beta_1 = \beta_2 = 0$ -> tidak ada variabel independen yang berpengaruh terhadap variabel dependen.

$H_0 : \beta_1 \neq \beta_2 \neq 0$ -> ada variabel independen yang berpengaruh terhadap variabel dependen.

Kriteria pengambilan keputusan:

Jika probabilitas $F < \alpha$ 0,05, maka H_0 ditolak. Maksud dari hasil tersebut adalah secara simultan variabel-variabel independen tidak memiliki pengaruh terhadap variabel dependen, sehingga model regresi tidak layak untuk digunakan.

Jika probabilitas $F > \alpha$ 0,05, maka H_0 diterima. Maksud dari hasil tersebut adalah secara simultan variabel-variabel independen memiliki pengaruh terhadap variabel dependen, sehingga model regresi layak untuk digunakan.

Uji T

Uji T digunakan untuk melihat apakah variabel-variabel independen signifikan mempengaruhi ROA secara parsial (terpisah).

H_0 : Tidak terdapat pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen.

H_a : Terdapat pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen.

Kriteria pengambilan keputusan:

Jika sig. dari prob. $< \alpha = 0,05$ maka H_0 ditolak.

Jika sig. dari prob. $> \alpha = 0,05$ maka H_0 diterima.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

DESKRIPSI DATA PENELITIAN

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder berupa laporan keuangan dari perusahaan-perusahaan jasa di wilayah Asia dan Pasifik. Data perusahaan diperoleh dari database komersial *TP Catalyst Oriana* yang disediakan oleh *Bureau Van Dijk* (BVD) dengan periode observasi 2017-2021. Populasi penelitian ini adalah perusahaan yang bergerak di sektor logistik. Dengan metode *statistic screening*, diperoleh sebanyak 1.959 sampel perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik yang telah memenuhi kriteria tertentu.

Ringkasan strategi pencarian perusahaan-perusahaan logistik yang diperoleh dari database *TP Catalyst Oriana* (*Bureau Van Dijk*) disajikan pada daftar lampiran.

STATISTIK DESKRIPTIF

Statistik deskriptif merupakan metode pengolahan data yang digunakan untuk memberikan gambaran atau deskripsi suatu data yang dilihat dari minimum, maximum, rata-rata (*mean*) dan standar deviasi. Nilai maksimum dan nilai minimum digunakan untuk melihat nilai tertinggi dan terendah dari setiap variabel. Nilai mean digunakan untuk melihat nilai tengah dari setiap variabel. Nilai standar deviasi digunakan untuk melihat nilai homogenitas dari setiap variabel. Statistik deskriptif menggambarkan data dengan menggunakan pendekatan statistik setiap variabel yaitu SIZE, WCI, ROA, DAN ROTC. Tabel berikut ini adalah hasil analisis statistik deskriptif.

Tabel
Hasil Analisis Statistik Deskriptif

| Variabel | N | Mean | Maks. | Min. | Std. Deviasi |
|----------|-------|-----------|---------------|----------|--------------|
| SIZE* | 9.795 | 25.011,71 | 10.256.976,27 | 0,25 | 246.769,36 |
| WCI | 9.795 | 2.838,60 | 7.647,31 | 1.420,49 | 2.419,40 |
| ROA | 9.795 | 0,05 | 40,00 | -9,06 | 0,49 |
| ROTC | 9.795 | 0,06 | 38,46 | -20,41 | 0,69 |

* disajikan dalam ribuan Dollar

Berdasarkan Tabel di atas, variabel Size memiliki nilai minimum sebesar 0,25 dan nilai maksimum sebesar 10.256.976,27 dengan nilai rata-rata 25.011,71. Standar deviasi variabel Size dari 9.795 observasi diperoleh sebesar 246.769,36. Untuk variabel WCI, diperoleh nilai minimum sebesar 1.420,49 dan nilai maksimum sebesar 7.647,31 dengan nilai rata-rata 2.838,60. Standar deviasi variabel WCI dari 9.795 observasi diperoleh sebesar 2.419,40.

Berdasarkan Tabel di atas, variabel ROA memiliki nilai minimum sebesar -9,06 dan nilai maksimum sebesar 40,00 dengan nilai rata-rata 0,05. Standar deviasi variabel ROA dari 9.795 observasi

diperoleh sebesar 0,49. Untuk variabel ROTC, diperoleh nilai minimum sebesar -20,41 dan nilai maksimum sebesar 38,46 dengan nilai rata-rata 0,06. Standar deviasi variabel WCI dari 9.795 observasi diperoleh sebesar 0,69.

ANALISIS DATA

Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan uji regresi berganda pada data panel. Setelah dilakukan serangkaian pengujian untuk memilih model regresi, model *random effect* terpilih sebagai model regresi yang paling sesuai. Uji regresi berganda bertujuan untuk menguji ada atau tidaknya pengaruh variabel independen Size dan WCI terhadap variabel dependen ROA dan ROTC.

Hasil pengolahan statistik regresi ganda menghasilkan persamaan model regresi yaitu:
Persamaan Regresi Model 1:

$$ROA = 0,0458 + 6,80*Size + 8,64*WCI$$

Persamaan Regresi Model 2:

$$ROTC = -0,0446 + 0,0088*SIZE + 0,0013*WCI$$

Uji Hipotesis (Uji T)

Uji statistik t digunakan untuk melihat apakah variabel independen signifikan mempengaruhi variabel dependen secara parsial (terpisah). Variabel independen yang signifikan mempengaruhi variabel dependen ditandai dengan nilai Prob. yang lebih rendah dari 0,05. Hasil analisis regresi disajikan pada Tabel berikut ini.

Tabel
Hasil Analisis Regresi Model 1

| Variabel | Coefficient | Std. Error | Prob. | Keterangan |
|----------|-------------|------------|-------|------------|
| C | 0,0458 | 0,0016 | 0,000 | - |
| SIZE | 6,80 | 1,49 | 0,001 | Signifikan |
| WCI | 8,64 | 2,59 | 0,000 | Signifikan |

Berdasarkan Tabel diatas, hasil analisis regresi untuk model 1 dapat disimpulkan sebagai berikut:
Firm Size berpengaruh signifikan terhadap ROA, ditunjukkan dengan nilai Prob. sebesar 0,001 < 0,05. WCI berpengaruh signifikan terhadap ROA, ditunjukkan dengan nilai Prob. sebesar 0,000 < 0,05.

Tabel
Hasil Analisis Regresi Model 2

| Variabel | Coefficient | Std. Error | Prob. | Keterangan |
|----------|-------------|------------|-------|------------|
| C | -0,4463 | 0,0065 | 0,000 | - |
| SIZE | 0,0088 | 0,0007 | 0,000 | Signifikan |
| WCI | 0,0013 | 0,0006 | 0,044 | Signifikan |

Berdasarkan Tabel diatas, hasil analisis regresi untuk model 2 dapat disimpulkan sebagai berikut:
Firm Size berpengaruh positif terhadap ROTC, ditunjukkan dengan nilai Prob. sebesar 0,000 < 0,05. WCI berpengaruh positif terhadap ROTC, ditunjukkan dengan nilai Prob. sebesar 0,044 < 0,05.

PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

H₁ *Firm Size* Berpengaruh Signifikan terhadap ROA perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik

Berdasarkan hasil analisis regresi sebagaimana pada Tabel Hasil Analisis Regresi Model 1, variabel *firm Size* berpengaruh signifikan terhadap ROA, yang ditunjukkan dengan nilai Prob. sebesar $0,001 < 0,05$. Hasil analisis regresi dalam penelitian ini mengindikasikan bahwa ukuran perusahaan yang diprosikan dengan *sales* sangat memiliki pengaruh terhadap ROA dimana perusahaan yang memiliki ukuran *sales* yang besar akan memiliki tingkat kinerja penjualan/volume penjualan yang besar untuk memperoleh *return* yang besar.

Tabel
Rata-rata ROA dan *Size* selama dan sebelum periode Covid-19

| Deskripsi | Periode Covid-19 | | Periode sebelum Covid-19 | | |
|--|------------------|--------|--------------------------|--------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
| Rata-rata ROA | 0,0536 | 0,0326 | 0,0347 | 0,0519 | 0,0730 |
| Rata-rata <i>Size</i> (<i>by sales in th USD</i>) | 42.484 | 32.227 | 29.129 | 27.866 | 27.548 |

Berdasarkan Tabel di atas dapat dilihat bahwa perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik memiliki kinerja keuangan dan penjualan yang positif. Bahkan selama periode Covid-19 di tahun 2021 dan 2020, perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik masih mampu menunjukkan kinerja ROA yang positif sebesar 0,05 dan 0,03 sementara tingkat penjualan perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik juga menunjukkan peningkatan selama kurun 5 tahun terakhir, tertinggi sebesar 42,4 juta dolar di tahun 2021 saat puncak Covid-19. Ini menunjukkan bahwa layanan logistik seperti transportasi memainkan peran penting untuk mendukung berbagai kebutuhan masyarakat bahkan di saat negara-negara di dunia menerapkan kebijakan *lockdown*.

Kebijakan *lockdown* di seluruh dunia memaksa pekerja untuk bekerja dari rumah (*work from home*) dan sekolah beralih ke *e-learning*. Dengan penutupan toko dan restoran konvensional selama masa *lockdown*, konsumen berbondong-bondong beralih ke belanja *online*. Di sisi lain, pengangkutan perkotaan dan logistik di banyak negara telah berkembang pesat sebagai hasil peningkatan belanja *online* dan pengiriman makanan (ADB, 2020). Akibat dari perubahan gaya belanja konsumen, peningkatan belanja *online*, pengiriman makanan dan obat-obatan, perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik cenderung memiliki kinerja keuangan yang baik sepanjang tahun 2020-2021.

Hasil analisis regresi penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Attayah *et al.*, (2021) yang mengungkapkan bahwa variabel independen *firm size* secara langsung memiliki hubungan dan implikasi terhadap kinerja keuangan perusahaan-perusahaan logistik di 14 negara dari 20 negara yang tergabung dalam G-20. Bahkan selama pandemi Covid, perusahaan-perusahaan logistik dalam negara G-20 cenderung memiliki kinerja keuangan yang positif.

Bahri *et al* (2022) mengungkapkan bahwa ukuran perusahaan (*firm size*) memiliki pengaruh yang signifikan kepada kinerja keuangan dan nilai perusahaan selama wabah Covid-19. Perusahaan dengan aset dan penjualan yang tinggi memiliki kemampuan finansial yang sangat cukup untuk menghasilkan laba yang tinggi atau untuk bertahan dalam kondisi *force majeure* seperti wabah Covid-19. Dalam kondisi pandemi, ukuran perusahaan memiliki hubungan yang cukup erat dengan profitabilitas (Yadaf *et al*, 2021).

H₂ *World Container Index* Berpengaruh Positif terhadap ROA perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik

Covid-19 memberikan dampak terhadap pelayaran global dan terutama peti kemas (*container*) yang saat ini menjadi penghubung paling vital dari rantai pasokan darat-laut antar moda global. Meskipun belum terdapat penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya, penelitian ini mencoba menggali hubungan dan pengaruh antara indeks harga kontainer dengan kinerja keuangan perusahaan logistik. Dapat dikatakan bahwa penelitian ini menjadi yang pertama untuk mengkaitkan antara variabel indeks harga kontainer dengan profitabilitas perusahaan-perusahaan di sektor logistik.

Berdasarkan hasil analisis regresi sebagaimana pada Tabel di atas, variabel WCI (*World Container Index*) berpengaruh positif terhadap ROA, yang ditunjukkan dengan nilai Prob. sebesar $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja keuangan sektor logistik di negara-negara Asia dan Pasifik masih menunjukkan sinyal positif meskipun berada pada dalam periode Covid-19.

Grzelakowski A.S (2022) mengemukakan transportasi peti kemas sangat terpengaruh oleh dampak krisis akibat kebijakan *lockdown*. Kapal pengangkut peti kemas seolah menjadi gudang terapung karena tidak dapat masuk ke terminal pelabuhan, layanan di terminal pelabuhan dan beberapa layanan peti kemas dihentikan beberapa waktu. Humphreys, *et all* (2021) mengungkapkan adanya penurunan yang terus meningkat pada aktivitas di pelabuhan, terutama dari kapal peti kemas. Layanan peti kemas yang telah terjadwal tidak beroperasi sama sekali. Peti kemas menjadi langka sementara permintaan meningkat, akibatnya tarif kontainer, pengiriman *spot* dan *charter* mengalami kenaikan harga sehingga secara parsial mempengaruhi profitabilitas perusahaan-perusahaan di sektor logistik.

Penelitian ini ingin memastikan bahwa meskipun sektor logistik terdampak Covid-19, namun ada indikasi kenaikan harga peti kemas berpeluang untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan di saat semua sektor industri mengalami kontraksi.

Tabel
Rata-rata ROA dan WCI selama dan sebelum periode Covid-19

| Deskripsi | Periode Covid-19 | | Periode sebelum Covid-19 | | |
|---|------------------|--------|--------------------------|--------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
| Rata-rata ROA | 0,0536 | 0,0326 | 0,0347 | 0,0519 | 0,0730 |
| <i>World Container Index</i> (Gabungan) | 7.647 | 2.152 | 1.420 | 1.519 | 1.454 |

Berdasarkan Tabel di atas, dapat dilihat bahwa perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik memiliki kinerja keuangan ROA yang positif. Bahkan di saat puncak Covid-19 di tahun 2021, perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik menunjukkan kenaikan kinerja ROA yang positif sebesar 0,05 tertinggi sejak 3 tahun terakhir. Kenaikan kinerja ROA tahun 2021 didukung dengan kenaikan indeks harga kontainer dunia tiga hingga empat kali lipat dari tahun-tahun sebelumnya. Fakta ini menguatkan bahwa meskipun sektor logistik terdampak Covid-19, namun ada indikasi kenaikan harga peti kemas berpeluang untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan di saat semua sektor industri mengalami kontraksi.

H₃ *Firm Size* Berpengaruh Positif terhadap ROTC perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik

Berdasarkan hasil analisis regresi sebagaimana pada Tabel, variabel *Firm Size* berpengaruh positif terhadap ROTC, yang ditunjukkan dengan nilai Prob. sebesar $0,000 < 0,05$. Hasil analisis regresi dalam penelitian ini mengindikasikan bahwa ukuran perusahaan yang diprosikan dengan *sales* sangat

memiliki pengaruh terhadap ROTC dimana perusahaan yang memiliki ukuran *sales* yang besar akan memiliki tingkat kinerja penjualan/volume penjualan yang besar untuk memperoleh *return* yang besar.

Tabel
Rata-rata ROTC dan Firm Size selama dan sebelum periode Covid-19

| Deskripsi | Periode Covid-19 | | Periode sebelum Covid-19 | | |
|--|------------------|--------|--------------------------|--------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
| Rata-rata ROTC | 0,0910 | 0,0443 | 0,0494 | 0,0540 | 0,0485 |
| Rata-rata Size (by sales in th USD) | 42.484 | 32.227 | 29.129 | 27.866 | 27.548 |

Berdasarkan Tabel di atas dapat disimpulkan bahwa perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik memiliki kinerja keuangan dan penjualan yang positif. Bahkan selama periode Covid-19 di tahun 2021 dan 2020, perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik masih mampu menunjukkan kinerja ROTC yang positif sebesar 0,09 dan 0,04 sementara tingkat penjualan perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik juga menunjukkan peningkatan selama kurun 5 tahun terakhir, tertinggi sebesar 42,4 juta dolar di tahun 2021 saat puncak Covid-19. Ini menunjukkan bahwa layanan logistik seperti transportasi memainkan peran penting untuk mendukung berbagai kebutuhan masyarakat bahkan di saat negara-negara di dunia menerapkan kebijakan *lockdown*.

Kebijakan *lockdown* di seluruh dunia memaksa pekerja untuk bekerja dari rumah (*work from home*) dan sekolah beralih ke *e-learning*. Dengan penutupan toko dan restoran konvensional selama masa *lockdown*, konsumen berbondong-bondong beralih ke belanja *online*. Di sisi lain, pengangkutan perkotaan dan logistik di banyak negara telah berkembang pesat sebagai hasil peningkatan belanja *online* dan pengiriman makanan (ADB, 2020). Akibat dari perubahan gaya belanja konsumen, peningkatan belanja *online*, pengiriman makanan dan obat-obatan, perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik cenderung memiliki kinerja keuangan yang baik sepanjang tahun 2020-2021.

Hasil analisis regresi penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Attayah *et al.*, (2021) yang mengungkapkan bahwa perusahaan-perusahaan logistik di 14 negara dari 20 negara yang tergabung dalam G-20 cenderung memiliki kinerja keuangan yang positif selama Covid-19. Ada indikasi bahwa variabel pengendali seperti *firm size* secara langsung memiliki hubungan dan implikasi terhadap kinerja keuangan perusahaan. Bahri *et al* (2022) mengungkapkan bahwa ukuran perusahaan (*firm size*) memiliki pengaruh yang signifikan kepada kinerja keuangan dan nilai perusahaan selama wabah Covid-19. Perusahaan dengan aset dan penjualan yang tinggi memiliki kemampuan finansial yang sangat cukup untuk menghasilkan laba yang tinggi atau untuk bertahan dalam kondisi *force majeure* seperti wabah Covid-19. Dalam kondisi pandemi, ukuran perusahaan memiliki hubungan yang cukup erat dengan profitabilitas (Yadaf *et al*, 2021).

Hasil uji regresi atas variabel *firm size* terhadap variabel ROTC menjelaskan bahwa selama periode Covid-19 perusahaan-perusahaan logistik di negara-negara Asia dan Pasifik masih mampu melakukan pengendalian sumber dana secara efektif di tengah ketidakpastian ekonomi global. Hasil analisis statistik deskriptif juga menunjukkan bahwa secara agregat, rata-rata tingkat pengembalian total (*return on total cost*) perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik menunjukkan nilai positif.

H₄ World Container Index Berpengaruh Positif terhadap ROTC perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik

Berdasarkan hasil analisis regresi sebagaimana pada Tabel, variabel *WCI* berpengaruh positif terhadap ROTC, yang ditunjukkan dengan nilai Prob. sebesar $0,044 < 0,05$. Hal ini menjelaskan bahwa

meskipun sektor logistik terdampak Covid-19, namun kenaikan harga peti kemas berpeluang untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan di saat semua sektor industri mengalami kontraksi.

Grzelakowski A.S (2022) mengemukakan transportasi peti kemas sangat terpengaruh oleh dampak krisis akibat kebijakan *lockdown*. Kapal pengangkut peti kemas seolah menjadi gudang terapung karena tidak dapat masuk ke terminal pelabuhan, layanan di terminal pelabuhan dan beberapa layanan peti kemas dihentikan beberapa waktu. Humphreys, *et all* (2021) mengungkapkan adanya penurunan yang terus meningkat pada aktivitas di pelabuhan, terutama dari kapal peti kemas. Layanan peti kemas yang telah terjadwal tidak beroperasi sama sekali dan menyebabkan peti kemas menjadi langka. Pada akhirnya, peti kemas mengalami kenaikan harga. Meskipun kenaikan tarif peti kemas, pengiriman *spot* dan *charter* secara tidak langsung mempengaruhi profitabilitas namun pengendalian sumber dana akan sangat penting dilakukan secara ketat dan efektif karena ketidakpastian ekonomi.

Hasil uji regresi atas variabel *WCI* terhadap variabel *ROTC* menjelaskan bahwa selama periode Covid-19 perusahaan-perusahaan logistik di negara-negara Asia dan Pasifik mampu secara efektif dan efisien mengendalikan maupun menekan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh *return* yang maksimal. Hasil analisis statistik deskriptif juga menunjukkan bahwa secara agregat, rata-rata tingkat pengembalian total (*return on total cost*) perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik menunjukkan nilai positif.

Tabel
Rata-rata ROTC dan WCI selama dan sebelum periode Covid-19

| Deskripsi | Periode Covid-19 | | Periode sebelum Covid-19 | | |
|---|------------------|--------|--------------------------|--------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
| Rata-rata ROTC | 0,0910 | 0,0443 | 0,0494 | 0,0540 | 0,0485 |
| <i>World Container Index</i> (Gabungan) | 7.647 | 2.152 | 1.420 | 1.519 | 1.454 |

Berdasarkan Tabel di atas, dapat dilihat bahwa perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik memiliki kinerja keuangan ROTC yang positif. Bahkan di saat puncak Covid-19 di tahun 2021, perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik menunjukkan kenaikan kinerja ROTC yang positif sebesar 0,09 tertinggi sejak 5 tahun terakhir. Kenaikan kinerja ROTC tahun 2021 didukung dengan kenaikan indeks harga kontainer dunia tiga hingga empat kali lipat dari tahun-tahun sebelumnya. Fakta ini menguatkan bahwa meskipun sektor logistik terdampak Covid-19, namun ada indikasi kenaikan harga peti kemas berpeluang untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan di saat semua sektor industri mengalami kontraksi.

SIMPULAN, IMPLIKASI, KETERBATASAN, DAN SARAN

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan untuk menganalisis pengaruh *firm size* dan *world container index* terhadap kinerja keuangan perusahaan-perusahaan di wilayah Asia dan Pasifik, maka dapat ditarik simpulan sebagai berikut:

1. *Firm size* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *return on assets* perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik.
2. *World Container Index* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *return on assets* perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik.
3. *Firm size* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *return on total cost* perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik.

4. *World Container Index* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *return on total cost* perusahaan-perusahaan logistik di Asia dan Pasifik.

IMPLIKASI

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, diketahui bahwa variabel *firm size* dan *world container index* memiliki pengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan-perusahaan logistik di wilayah Asia dan Pasifik. Tingkat penjualan, momentum pasar (atas kenaikan harga: kontainer, pengiriman dan *charter*), dan efektivitas pengendalian biaya, menjadi faktor penting perusahaan dalam menjaga profitabilitas agar tetap positif di tengah ketidakpastian ekonomi global. Sehingga implikasi manajerial dari penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi beberapa pihak sebagai berikut:

Bagi Manajemen

Industri logistik meskipun terdampak pandemi Covid-19 masih mampu memberikan sinyal kinerja yang positif. Kebijakan *lockdown* saat itu memaksa konsumen berbondong-bondong beralih ke belanja *online*. Pengangkutan perkotaan dan logistik di banyak negara telah berkembang pesat sebagai hasil peningkatan belanja *online*, pengiriman makanan, dan obat-obatan. Bahkan saat ini, belanja *online* telah menjadi tren dan lebih dipilih dibanding belanja *offline* karena kemudahan dan efisiensi. Di sisi lain, ketersediaan kontainer sangat terbatas sementara permintaan untuk logistik sangat tinggi, sehingga harga kontainer mengalami kenaikan.

Perusahaan logistik harus mampu menangkap sinyal itu untuk meningkatkan kembali kinerja penjualan dengan melakukan strategi bisnis yang tepat. Kenaikan harga kontainer menjadi beban konsumen dan menjadi keuntungan bagi perusahaan logistik sehingga akan tercapai ROA yang maksimal.

Perusahaan harus mampu melihat momentum pasar karena sejatinya pasar logistik tumbuh pesat ditandai dengan meningkatnya pengiriman melalui udara dan laut, pengembangan infrastruktur transportasi dan jumlah permintaan pasar, meningkatnya aktivitas industri, berkembangnya pasar FMCG (*Fast Moving Consumer Goods*) dan bangkitnya industri *e-commerce*. Efektivitas dari fungsi penjualan yang dilakukan perusahaan serta pengendalian biaya yang baik akan menghasilkan ROTC yang optimal.

Bagi investor

Industri logistik dapat dikatakan sebagai industri yang tahan terhadap situasi apapun, termasuk pandemi Covid-19 karena keberadaannya yang sangat esensial sebagai penyedia moda transportasi dan penghubung antara produsen dan konsumen. Pasar logistik juga memiliki pangsa pasar yang sangat luas. Hampir seluruh sektor industri membutuhkan moda transportasi untuk mengirimkan produk-produknya ke konsumen.

Kondisi pandemi Covid-19 merubah gaya baru cara beli konsumen yang saat ini lebih memilih pembelian produk tanpa harus datang ke pasar atau toko konvensional dan bangkitnya industri *e-commerce* memudahkan bagi produsen untuk men-*display* dan menjual produk-produknya ke konsumen tanpa batasan wilayah, sehingga peran sektor logistik sangat diperlukan untuk mendukung tren ini. Satu sisi, harga kontainer terus mengalami kenaikan terutama di saat permintaan logistik tinggi sementara ketersediaan kontainer terbatas sehingga memberikan peluang dan keuntungan bagi perusahaan logistik untuk meningkatkan ROA dan ROTC. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran kepada investor betapa industri logistik memiliki potensi bisnis yang sangat *profitable* sehingga investor dapat mempertimbangkan menanam modalnya dan bersinergi membangun inovasi di industri logistik.

KETERBATASAN PENELITIAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan, yaitu:

1. Penelitian ini hanya membahas variabel terkait ukuran perusahaan (*firm size*), indeks harga kontainer dunia (*world container index*), *return on asset* dan *return on total cost*.
2. Penelitian ini dilakukan secara agregat dengan populasi perusahaan di wilayah Asia dan Pasifik. Penelitian ini tidak mengkaji secara terperinci dampak *firm size* dan *world container index* terhadap *return on asset* dan *return on total cost* pada perusahaan-perusahaan di setiap negara.

SARAN

Peneliti selanjutnya diharapkan dapat menambah atau menggunakan variabel dependen lainnya agar lebih terungkap variabel lain yang dapat dipengaruhi *firm size* dan *world container index* seperti *earning per share* (EPS), *Price Earning* (PE), dan *Tobin Q*.

Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji lebih dalam pengaruh variabel *firm size* dan *world container index* terhadap kinerja keuangan perusahaan-perusahaan logistik di setiap negara.

DAFTAR PUSTAKA

- Akyüz, Y. (2017). Global Economic Prospects: In *The Financial Crisis and the Global South* (Issue June). <https://doi.org/10.2307/j.ctt183pb3w.5>
- Akram, T., Farooq, M. U., Akram, H., Ahad, A., & Numan, M. (2021). The Impact of Firm Size on Profitability – A Study on the Top 10 Cement Companies of Pakistan. *Jurnal Aplikasi Manajemen, Ekonomi Dan Bisnis*, 6(1), 14–24. <https://doi.org/10.51263/jameb.v6i1.137>
- Alamsyah, F., Saerang, I.S., Tulung, J. E. (2019). Analisis Akurasi Model Zmijewski, Springate, Altman, Dan Grover Dalam Memprediksi Financial Distress. *Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 7(2). <https://doi.org/10.35794/emba.v7i2.49101>
- Atayah, O. F., Dhiaf, M. M., Najaf, K., & Frederico, G. F. (2022). Impact of COVID-19 on financial performance of logistics firms: evidence from G-20 countries. *Journal of Global Operations and Strategic Sourcing*, 15(2), 172–196. <https://doi.org/10.1108/JGOSS-03-2021-0028>
- Bahri, A. S., Saefullah, K., & Anwar, M. (2022). Effect of Firm Size and Leverage on Financial Performance and Their Impact on Firm Value in Food and Beverage Sector Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange. *Journal of Business Studies and Mangement Review*, 5(2), 208–214. <https://doi.org/10.22437/jbsmr.v5i2.18149>
- Bank Indonesia. (2020). Indonesia Economic Report 2020. *Bersinergi Membangun Optimisme Pemulihan Ekonomi*, 112. https://www.bi.go.id/id/publikasi/laporantahunan/perekonomian/Documents/9_LPI2020.pdf
- Grzelakowski, A. (2019). Freight Markets in the Global Container Shipping – Their Dynamics and Its Impact on the Freight Rates Quoting Mechanism. *TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 12(4), 721–726. <https://doi.org/10.12716/1001.12.04.11>
- Grzelakowski, A. S. (2022). The Covid 19 Pandemic – Challenges for Maritime Transport and Global Logistics Supply Chains. *TransNav*, 16(1), 71–78. <https://doi.org/10.12716/1001.16.01.07>
- Hadi, M., Ambarwati, R. D., & Haniyah, R. (2021). Pengaruh Return on Asset, Return on Equity, Net Interest Margin, Net Profit Margin, Earning per Share dan Net Income terhadap Stock Price Sektor Perbankan Tahun 2016-2020. *JMBI UNSRAT (Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis Dan Inovasi Universitas Sam Ratulangi)*, 8(3). <https://doi.org/10.35794/jmbi.v8i3.36743>
- Ict, G. M. (1992). Competing with Capabilities. *University Business*, March/Apri(2), 57–69.

- Ikram, M., Shen, Y., Ferasso, M., & D'Adamo, I. (2022). Intensifying effects of COVID-19 on economic growth, logistics performance, environmental sustainability and quality management: evidence from Asian countries. *Journal of Asia Business Studies*, 16(3), 448–471. <https://doi.org/10.1108/JABS-07-2021-0316>
- Kaldor, N. (1983). The world economic outlook. In *Human resources, employment and development. Vol. 1. Proc. 6th world congress IEA, Mexico City, 1980*. https://doi.org/10.1007/978-1-349-06270-6_6
- Karamoy, H., & Tulung, J. E. (2020). The Effect of Banking Risk on Indonesian Regional Development Bank. *Banks and Bank Systems*, 15(2), 130-137
- Leather, J., & Chavez, N. (2021). *COVID-19 and Transport in Asia and the Pacific: Guidance Note* (Issue December). <https://www.adb.org/documents/guidance-note-covid-19-transport-asia-pacific>
- Meiryani, Olivia, Sudrajat, J., & Daud, Z. M. (2020). The effect of firm's size on corporate performance. *International Journal of Advanced Computer Science and Applications*, 11(5), 272277. <https://doi.org/10.14569/IJACSA.2020.0110536>
- Richard, A., Humphreys, M., Dumitrescu, A., Biju, N. O., & Lam, Y. Y. (2020). *Transport Global Practice COVID-19 and the Maritime and Logistics Sector in Africa The Impact of COVID-19 on Africa*. 21(April).
- Sritharan, V. (2015). Does firm size influence on firm's Profitability? Evidence from listed firms of Sri Lankan Hotels and Travels sector. *Research Journal of Finance and Accounting Wwww.Iiste.Org ISSN*, 6(6), 201–208. www.iiste.org
- Yadav, I. S., Pahi, D., & Gangakhedkar, R. (2022). The nexus between firm size, growth and profitability: new panel data evidence from Asia–Pacific markets. *European Journal of Management and Business Economics*, 31(1), 115–140. <https://doi.org/10.1108/EJMBE-03-2021-0077>