

Pengaruh Investasi Pembaharuan Armada dan Efisiensi Operasional terhadap Kinerja Keuangan pada PT Blue Bird Tbk Periode 2015–2024

Diki Nugraha^{*1}, Sri Mardiana²

^{1,2} Universitas Pamulang, Tangerang Selatan, Indonesia

*Corresponding Author: dikinugraha01@gmail.com | ORCID: -

Article history

Received: 11 Juni 2026

Revised: 08 Juli 2026

Accepted: 24 Agustus 2026

Published: 31 Agustus 2026

Abstract

The purpose of this study is to determine the effect of Fleet Renewal Investment and Operational Efficiency on Financial Performance at PT Blue Bird Tbk for the 2015–2024 period. The research method used is a quantitative method with an associative approach. The sample used consists of the Financial Statements of PT Blue Bird Tbk, formatted into time series data. Data analysis in this study employs Descriptive Statistics, Classical Assumption Tests. Model Fit Test (Coefficient of Determination R^2), F-Test (Simultaneous), Multiple Linear Regression Analysis, and Partial T-Test. The results show that Fleet Renewal Investment partially has no significant effect on Financial Performance. Operational Efficiency partially has a negative and significant effect on Financial Performance, Fleet Renewal Investment and Operational Efficiency have a significant effect on Financial Performance. The coefficient of determination is 91.3%, while the remaining 8.7% is influenced by other variables and factors.

Keywords: *Fleet Renewal Investment, Operational Efficiency, Financial Performance*

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh Investasi Pembaharuan Armada dan Efisiensi Operasional terhadap Kinerja Keuangan pada PT Blue Bird Tbk periode 2015–2024. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan pendekatan asosiatif. Sampel yang digunakan adalah berupa Laporan Keuangan PT Blue Bird Tbk. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan: Statistik Deskriptif, Uji Asumsi Klasik. Uji Kelayakan Model (Koefisien Determinasi R^2), Uji F (Simultan), Uji Regresi Linier Berganda, dan Uji T Parsial. Adapun hasil penelitian menunjukkan bahwa Investasi Pembaharuan Armada secara parsial tidak terdapat pengaruh terhadap Kinerja Keuangan. Sedangkan Efisiensi Operasional secara parsial berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Kinerja Keuangan. Secara simultan Investasi Pembaharuan Armada dan Efisiensi Operasional berpengaruh signifikan terhadap Kinerja Keuangan. Koefisien determinasi sebesar 91,3%, sedangkan 8,7% variasi belum di jelaskan model.

Kata kunci: *Investasi Pembaharuan Armada, Efisiensi Operasional, Kinerja Keuangan*

Licensed Under a
Creative Commons Attribution 4.0
International License



PENDAHULUAN

Kebutuhan masyarakat terhadap moda transportasi di Indonesia menunjukkan tren peningkatan yang sejalan dengan pertumbuhan jumlah penduduk, proses urbanisasi, serta berkembangnya aktivitas ekonomi. Tingginya tingkat mobilitas mendorong perlunya menyediakan sarana transportasi yang efisien, aman, dan terjangkau guna menunjang pergerakan manusia maupun distribusi barang secara optimal. Hal ini menjadikan sektor transportasi memiliki peran strategis dalam mendukung kelancaran aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Di wilayah perkotaan, kebutuhan transportasi akan menjadi semakin kompleks akibat tingginya intensitas aktivitas, baik yang berkaitan dengan pekerjaan maupun kegiatan di luar pekerjaan, serta meningkatnya kepadatan lalu lintas. Kondisi tersebut mendorong masyarakat untuk cenderung memilih moda transportasi umum yang menawarkan kenyamanan, kecepatan, dan efisiensi waktu.

Perkembangan teknologi dan pergeseran gaya hidup modern telah mengubah preferensi masyarakat secara signifikan dalam memilih moda transportasi. Kehadiran layanan transportasi online seperti Gojek yang mulai beroperasi sejak 2009 menciptakan Lanskap persaingan industri yang lebih kompetitif. Layanan berbasis aplikasi ini menawarkan kepraktisan dan fleksibilitas tinggi karena dapat diakses secara efisien tanpa terbatas oleh ruang publik. Keunggulan utamanya terletak pada variasi layanan, seperti fitur "Hemat," yang memungkinkan konsumen menyesuaikan kebutuhan mobilitas dengan anggaran secara lebih personal.

Bluebird memberikan keunggulan berupa stabilitas harga tanpa memaksakan tarif yang berlebihan saat cuaca buruk maupun jam sibuk, sehingga konsumen memperoleh kepastian biaya yang lebih baik. Melalui aplikasi MyBluebird, perusahaan juga menyediakan fitur Reservasi yang Andal untuk kebutuhan perjalanan terjadwal, seperti menuju bandara atau menghadiri pertemuan bisnis di pagi hari. Inovasi seperti fitur Easy Ride, yang memungkinkan penumpang menghentikan taksi langsung di jalan namun tetap melakukan pembayaran secara non-tunai melalui aplikasi, semakin memperkuat posisi Bluebird sebagai penyedia layanan transportasi yang mampu menggabungkan kepercayaan layanan konvensional dengan kemudahan teknologi modern. PT Blue Bird Tbk (Bluebird) didirikan pada 29 Maret 2001. Bluebird dikenal sebagai pelopor layanan taksi dengan armada terbesar di Indonesia yang beroperasi di berbagai wilayah. Adapun perkembangan variabel investasi pembaharuan armada, efisiensi operasional, dan kinerja keuangan PT Blue Bird Tbk periode 2015-2024 dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. *Perkembangan Payback Period, BOPO, dan NPM PT Blue Bird Tbk, 2015–2024*

Tahun	Payback Period (tahun)	BOPO (%)	NPM (%)
2015	3,2	69,45	15,15
2016	1,2	71,44	10,64
2017	0,6	72,93	10,17
2018	1,5	72,04	10,91
2019	2,6	72,94	7,80
2020	0,6	83,66	-7,97
2021	0,1	77,76	0,39
2022	1,0	70,13	10,14
2023	1,3	68,25	10,47
2024	1,2	67,67	11,76

Sumber : www.bluebirdgroup.com

Berdasarkan data pada Tabel 1 di atas menunjukkan bahwa pengembalian hasil investasi pembaharuan armada yaitu *Payback Period* mengalami fluktuasi yang cukup signifikan selama periode 2015 hingga 2024, di mana jangka waktu pengembalian modal tercepat berhasil dicapai pada tahun

2021 dengan durasi hanya 0,1 tahun. Sebaliknya *Payback Period* membutuhkan waktu paling lama pada tahun 2015, yaitu mencapai angka 3,2 tahun. Jika melihat tren secara keseluruhan, kemampuan investasi ini dalam mengembalikan modal tergolong cukup adaptif, dengan mayoritas durasi pengembalian berada di kisaran yang relatif singkat dan efisien, yaitu antara 0,6 hingga 1,5 saja sepanjang sepuluh tahun tersebut.

Pengendalian efisiensi operasional mengalami pergerakan yang fluktuatif sepanjang periode 2015 hingga 2024, di mana tingkat efisiensi operasional paling optimal berhasil dicapai pada akhir periode, yaitu tahun 2024 dengan rasio terendah sebesar 67,67%. Sebaliknya, lonjakan rasio tertinggi atau titik paling tidak efisien terjadi pada tahun 2020 dengan angka mencapai 83,66%, yang menandakan pembengkakan biaya operasional relatif terhadap pendapatan yang diterima. Setelah lonjakan di tahun 2020 tersebut, rasio BOPO menunjukkan tren penurunan yang positif secara konsisten dari tahun ke tahun hingga 2024, mencerminkan adanya perbaikan yang signifikan dalam kontrol efisiensi biaya dan manajemen operasional.

Kinerja keuangan mengalami pergerakan yang sangat dinamis sepanjang periode 2015 hingga 2024, dengan tingkat margin laba bersih tertinggi dicapai pada tahun 2015 sebesar 15,15%. Sebaliknya, profitabilitas perusahaan mengalami titik terendah pada tahun 2020 ketika rasio NPM merosot tajam hingga menyentuh angka negatif sebesar -7,97%, menandakan tekanan keuangan yang signifikan pada tahun tersebut. Meskipun sempat terpuruk dan hanya pulih tipis ke angka 0,39% di tahun 2021, rasio NPM menunjukkan pemulihan yang solid dan stabil sejak tahun 2022 hingga akhirnya berhasil ditutup di angka 11,76% pada tahun 2024, yang mencerminkan kembalinya efisiensi perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari total pendapatannya.

Kinerja keuangan menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mengelola sumber daya keuangannya secara efektif dan efisien guna mencapai tujuan organisasi yang telah direncanakan. Menurut Hutabarat (2021), kinerja keuangan merupakan bentuk analisis yang digunakan untuk menilai sejauh mana perusahaan berhasil menjalankan aktivitas keuangan sesuai dengan prinsip serta ketentuan yang berlaku. Kinerja keuangan dapat didefinisikan sebagai prestasi kerja yang dapat dicapai oleh suatu perusahaan selama jangka waktu tertentu, prestasi yang dimaksud adalah efektivitas operasional perusahaan baik dilihat dari segi ekonomi maupun manajemen (Iqrima Apik Zanuba dkk, 2024). Secara umum, kinerja keuangan perusahaan dapat diukur melalui berbagai rasio seperti profitabilitas dan solvabilitas, yang berperan sebagai indikator utama dalam menilai efektivitas strategi bisnis yang diterapkan. Dalam industri transportasi yang semakin kompetitif akibat munculnya layanan transportasi online seperti Gojek, analisis terhadap kinerja keuangan menjadi sangat penting untuk mengetahui tingkat daya saing dan keberlanjutan operasional perusahaan. Salah satu strategi yang perlu diterapkan dalam menghadapi tantangan tersebut adalah investasi pembaharuan armada dan peningkatan efisiensi operasional, sebagaimana telah dilakukan oleh PT Blue Bird Tbk sebagai perusahaan transportasi terkemuka di Indonesia. Penelitian terdahulu Ulfia dkk (2025) menyebutkan salah satu pendekatan yang relevan adalah memaksimalkan *Capital Expenditure* (belanja modal) secara efisien.

Menurut Ganut Muhharomi (2022) kinerja keuangan merupakan gambaran mengenai keadaan keuangan perusahaan dalam jangka waktu tertentu yang merupakan hasil dari banyak keputusan individual yang dibuat secara terus menerus oleh pihak manajemen. Informasi mengenai kinerja keuangan akan menjadi sangat penting bagi investor sebagai alat pengambilan keputusan berinvestasi (Rambe, 2020). Menurut Ganut Muhharomi (2022) laba dapat dijadikan tolak ukur dalam mengukur kinerja keuangan perusahaan dengan menggunakan analisis rasio. Pendapat serupa dikemukakan oleh Maulidiah (2023), laba perusahaan dijadikan tolak ukur untuk pengambilan keputusan perusahaan dimana laba dapat memberikan sinyal positif mengenai prospek perusahaan dimasa mendatang.

Dapat disimpulkan bahwa, kinerja keuangan adalah pencapaian prestasi perusahaan pada suatu periode yang menggambarkan kondisi kesehatan keuangan perusahaan dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki perusahaan. Dalam penelitian ini, kinerja keuangan diproksikan dengan *Net Profit*

Margin (NPM). Menurut Matahari dkk (2022) *Net Profit Margin* (NPM) merupakan ukuran keuntungan dengan membandingkan antara laba setelah bunga dan pajak dibandingkan dengan penjualan. Lebih lanjut menurut Hasanudin dkk (2020) NPM sebagai pengukur profitabilitas dengan cara membagi laba bersih dengan pendapatan.

Menurut Agustin dkk (2024) efisiensi merupakan tingkat ketepatan dalam menggunakan sumber daya untuk mencapai tujuan secara optimal. Secara lebih luas, efisiensi dapat diartikan sebagai kemampuan suatu organisasi atau perusahaan dalam memanfaatkan input seminimal mungkin untuk menghasilkan output yang maksimal. Dengan kata lain, efisiensi menggambarkan bagaimana suatu sistem atau kegiatan dapat berjalan dengan baik tanpa adanya pemborosan waktu, tenaga, maupun biaya dalam mencapai hasil yang diinginkan. Dalam konteks perusahaan transportasi, efisiensi operasional memiliki peran yang sangat penting dalam menentukan keberhasilan bisnis. Efisiensi operasional menunjukkan sejauh mana perusahaan mampu mengelola sumber daya seperti kendaraan, bahan bakar, tenaga kerja, dan waktu perjalanan agar menghasilkan kinerja yang optimal dengan biaya operasional yang rendah. Pencapaian efisiensi operasional yang tinggi tidak hanya berdampak pada peningkatan produktivitas, tetapi juga pada daya saing perusahaan dalam menghadapi dinamika industri transportasi yang semakin ketat. Efisiensi operasional dapat diukur melalui berbagai indikator, antara lain optimalisasi rute perjalanan, pemeliharaan kendaraan secara berkala, serta tingkat utilisasi armada atau seberapa besar armada yang tersedia dapat digunakan secara efektif. Penerapan strategi pembaharuan armada menjadi salah satu langkah penting dalam meningkatkan efisiensi ini. Armada yang baru umumnya lebih hemat bahan bakar, memiliki tingkat kerusakan yang lebih rendah, dan membutuhkan biaya perawatan yang lebih kecil dibandingkan kendaraan lama. Dengan demikian, pembaharuan armada tidak hanya meningkatkan kinerja operasional, tetapi juga mampu menekan biaya dan memperpanjang umur ekonomi kendaraan.

Menurut Nasution (2018) efisiensi adalah merupakan suatu kemampuan perusahaan/ pemerintah dalam menjalankan aktivitasnya untuk memperoleh hasil tertentu dengan menggunakan masukan (*Input*) yang serendah rendahnya untuk menghasilkan suatu keluaran (*Output*), dan juga merupakan kemampuan untuk menyelesaikan suatu pekerjaan dengan sebenar-benarnya. Sementara itu, menurut Bukian dkk (2016) efisiensi operasional merupakan efisiensi perusahaan dalam menggunakan seluruh aktivitya dalam menghasilkan penjualan, sehingga biaya dapat diminimalkan dan akan tercapai laba yang maksimum.

Efisiensi operasional pada PT Blue Bird Tbk ini dapat diukur dengan cara membagi biaya operasional dengan pendapatan operasional (BOPO). Rasio ini juga dapat digunakan oleh perusahaan. Menurut Diantini dkk (2020) menyatakan bahwa BOPO merupakan perbandingan antara total biaya operasi dengan total pendapatan operasi. Rasio BOPO ini digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen dalam mengendalikan biaya operasional terhadap pendapatan operasional (Jati dkk 2022). Rasio BOPO dikatakan baik, jika perusahaan mampu menutup beban operasional dengan pendapatan, sehingga menekan biaya, dengan demikian dapat meningkatkan laba perusahaan. Sehingga semakin kecil rasio BOPO, maka semakin tinggi perusahaan dalam menghasilkan keuntungan (Fitriyani, 2019).

Menurut Devi Junaidi (2018) Indikator efisiensi yaitu, Biaya Operasional Pendapatan Operasional (BOPO). Biaya operasional secara harafiah terdiri dari dua kata yaitu “biaya” dan “operasional” menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, biaya berarti uang yang dikeluarkan untuk mengadakan (mendirikan, melakukan, dan sebagainya) sesuatu, ongkos, belanja, dan pengeluaran. Sedangkan, operasional berarti secara (bersifat) operasi, berhubungan dengan operasi. Menurut Baso (2023) biaya operasional adalah biaya yang berhubungan atau mempengaruhi langsung pada aktivitas perusahaan, secara umum tujuan dari aktivitas perusahaan adalah untuk memperoleh laba, unsur terbesar dari laba adalah pendapatan operasional, dengan kata lain biaya operasional merupakan sumber ekonomi dalam upaya mempertahankan dan menghasilkan pendapatan operasional dimana perusahaan harus melakukan efisiensi biaya untuk menghasilkan laba operasional. Menurut Onoyi dkk (2021)

efisiensi adalah kemampuan menghasilkan output (pendapatan) yang maksimal dengan input (biaya) yang ada. Jika pendapatan lebih besar dari biaya operasional maka perusahaan akan mendapatkan laba. Pengukuran efisiensi dapat dilakukan dengan membandingkan realisasi dengan anggarannya. Pengukuran efisiensi dapat dikembangkan dengan cara membandingkan antara kenyataan biaya yang dipergunakan dengan standar pembiayaan yang telah ditetapkan anggaran yang dilakukan oleh PT.Blue Bird Tbk.

Dapat disimpulkan bahwa pengertian efisiensi operasional (*Operational Efficiency*) menekankan bahwa efisiensi dapat dicapai bila transaksi dilakukan dengan biaya transaksi yang minimum. Industri transportasi merupakan industri yang banyak mengalami berbagai macam risiko dalam menjalankan operasionalnya. BOPO dirumuskan sebagai persentase dari perbandingan antara biaya operasional dengan pendapatan operasional (Bagdaludin, 2019).

Investasi dalam pembaharuan armada merupakan langkah strategis yang memerlukan pengeluaran modal (*Capital Expenditure/Capex*) dalam jumlah besar. Menurut Ulfia dkk (2025) investasi pada infrastruktur atau teknologi terbaru dapat meningkatkan efisiensi operasional sehingga dalam menghadapi kenaikan biaya layanan akibat suku bunga yang lebih tinggi. Di satu pihak, pembaharuan armada memberikan berbagai keuntungan, seperti peningkatan mutu layanan, kenyamanan penumpang, serta efisiensi penggunaan bahan bakar melalui penerapan teknologi yang lebih modern. Namun di pihaklain, investasi tersebut juga menimbulkan dampak finansial yang perlu dikelola secara cermat agar tidak memberikan tekanan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

Keputusan investasi merupakan suatu kebijakan perusahaan dalam menginvestasikan dana yang dimiliki perusahaan dalam bentuk aset tertentu (Mardiana & Dewi, 2021). Menurut Raka Mandi dkk (2022) kendaraan modern kurang rentan terhadap kerusakan, yang mengarah ke layanan yang lebih konsisten. Dalam pelaksanaannya, pemilik angkutan yang bermaksud melakukan pembaruan armada diwajibkan memenuhi sejumlah ketentuan, meliputi kelengkapan dokumen, serta persyaratan administratif dan fisik kendaraan.

Dengan demikian, proses pembaruan armada dilakukan apabila pemilik angkutan kota bersedia mengganti armada lama mereka dengan kendaraan yang baru, atau ketika armada yang digunakan sudah tidak lagi memenuhi persyaratan teknis maupun kelayakan jalan berdasarkan hasil uji kendaraan bermotor. Ketepatan kebijakan ini dapat dilihat dari tujuan yang diharapkan, yaitu memberikan manfaat nyata bagi masyarakat. Melalui kebijakan pembaharuan armada ini, secara tidak langsung terjadi peningkatan terhadap kualitas layanan transportasi umum, baik dari segi keselamatan, kenyamanan, maupun efisiensi operasional kendaraan yang beroperasi di jalan.

Untuk menentukan kelayakan suatu usaha dari aspek keuangan/finansial atau berdasarkan kriteria investasi dapat dilakukan melalui pendekatan metode penilaian investasi. Adapun kriteria penilaian investasi yang umum digunakan, yaitu dengan menghitung *Payback Period* dengan rumus membagi Investasi awal dengan Arus kas Masuk.

Pacback Period adalah jumlah tahun yang di perlukan untuk dapat menutup kembali investasi dari aliran kas masuk bersih yang dihasilkan dari proyek yang bersangkutan. Dengan demikian *Payback Period* menggambarkan panjangnya waktu yang di perlukan agar dana yang tertanam pada investasi dapat diperoleh kembali seluruhnya. Sebuah *Payback Period* dapat dihitung, maka tahap selanjutnya adalah membandingkan *Payback Period* dari usul investasi tersebut dengan “*Maximum Payback Period*” yang dapat diterima. Apabila *Payback Period* lebih pendek dari pada “*Maximum Payback Period*”, maka usul investasi tersebut dapat diterima. Sebaliknya apabila lebih panjang dari pada “*Maximum Payback Period*”, maka usul investasi tersebut seharusnya ditolak. Problem utama metode ini adalah sulitnya menentukan “*Maximum Payback Period*” untuk digunakan sebagai angka pembanding. Secara normatif memang tidak ada pedoman yang bisa dipakai untuk menentukan *Payback Maksimum* ini.

Untuk menilai apakah investasi pada pembaharuan armada taksi PT.Blue Bird Tbk, dapat di pertanggung jawabkan secara ekonomis, perlu ditentukan *Maximum Payback Period* nya. *Maximum Payback Period* untuk pembaharuan armada taksi PT.Blue Bird Tbk, adalah 10 tahun. Nilai ini sesuai dengan Permenhub Nomor PM 29 tahun 2015 tentang perubahan atas PM 98 tahun 2013 tentang SPM Angkutan Orang Dalam Trayek dan Permenhub Nomor PM 44 tahun 2019 tentang perubahan kedua PM 46 tahun 2014 tentang Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek menjelaskan batas usia kendaraan untuk taksi adalah 10 tahun.

Berdasarkan data dari latar belakang di atas, permasalahannya adalah apakah investasi pembaharuan armada berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan PT.Blue Bird Tbk periode 2015-2024?. Apakah efisiensi operasional berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan PT.Blue Bird Tbk periode 2015-2024?. Apakah investasi pembaharuan armada dan efisiensi operasional secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan PT.Blue Bird Tbk periode 2015-2024?

METODE

Penelitian ini dilakukan dengan metode penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif dan asosiatif. Pendekatan ini bertujuan untuk memberikan penjelasan yang sistematis dan objektif mengenai objek penelitian berdasarkan data yang diperoleh. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, yaitu data yang telah tersedia dalam bentuk dokumen atau laporan tertulis. Data tersebut diperoleh dari laporan tahunan PT Blue Bird Tbk yang diakses melalui situs resmi perusahaan.

Tabel 2. *Operasional Variabel Penelitian*

No	Nama Variabel	Indikator Pengukuran	Skala
1	Investasi Pembaharuan Armada	$Payback\ Perio = \frac{Investasi\ awal}{Arus\ kas\ masuk}$	Nominal
2	Efisiensi Operasional	$BOPO = \frac{Biaya\ Operasional}{Pendapatan\ Operasional} \times 100\%$	Rasio
3	Kinerja Keuangan	$NPM = \frac{Total\ laba\ bersih}{Total\ pendapatan} \times 100\%$	Rasio

Menurut Sugiyono (2019) metode kuantitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, di mana penelitian dilakukan terhadap populasi atau sampel tertentu dengan menggunakan instrumen penelitian sebagai alat pengumpulan data. Data yang terkumpul kemudian dianalisis secara kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan sebelumnya. Lebih lanjut Sugiyono (2019), juga menyatakan bahwa penelitian asosiatif merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih. Melalui pendekatan ini, peneliti dapat memperoleh hasil yang terukur untuk menjelaskan hubungan antar variabel tersebut secara empiris. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Analisa Statistik Deskriptif

Uji statistik deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran mengenai data penelitian sehingga lebih mudah dipahami. Menurut Sugiyono (2019) statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Yang termasuk dalam statistik deskriptif antar lain adalah penyajian data melalui tabel, grafik, median, mean, standar deviasi, dan perhitungan persentase. Dengan uji deksriptif ini dapat

menggambarkan karakteristik data. Hasil dari uji ini akan membantu memberikan informasi awal sebelum dilakukan pengujian lebih lanjut menggunakan analisis regresi.

2. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik bertujuan untuk memastikan kelayakan model regresi yang digunakan dalam penelitian. Sebelum dilakukan analisis regresi, model harus diuji terlebih dahulu agar diketahui apakah telah memenuhi persyaratan statistik yang ditetapkan. Uji ini dilakukan untuk menilai apakah data penelitian layak digunakan dalam model regresi sehingga hasil analisis tidak menyimpang. Syarat yang harus dipenuhi dalam uji asumsi klasik adalah data harus berdistribusi normal, tidak terdapat gejala multikolinearitas, heteroskedastisitas, serta autokorelasi.

Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel dependen dan variabel independen, keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Untuk menguji normalitas data digunakan grafik normal probability plot yang dapat membandingkan nilai observasi dengan nilai yang diharapkan dari suatu distribusi normal. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas. Sebaliknya jika data menjauh dari garis diagonal dan tidak mengikuti arah garis diagonal tersebut, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas (Ghozali, H, 2021).

Uji Multikolinearitas

Menurut Ghozali (2021) uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (*independen*). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Multikolinearitas dapat dilihat dari nilai *tolerance* dan lawannya *variance inflation factor (VIF)*. Jika nilai *tolerance* $>0,1$ dan *VIF* <10 maka tidak terjadi multikolinearitas.

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas adalah untuk mengetahui apakah terdapat ketidaksamaan variance pada residual satu pengamatan ke pengamatan lainnya dalam suatu model regresi (Ghozali, H, 2021). Tujuan uji heteroskedastisitas adalah untuk menguji ada tidaknya ketidaksamaan variance residual dari satu pengamatan ke pengamatan lainnya dalam model regresi (Umar, 2013). Uji heteroskedastisitas bisa di uji melalui grafik scatterplot antara nilai variabel terikat (ZSPRED) dengan residualnya (SRESID), dimana sumbu X adalah yang diprediksi dan sumbu Y adalah residual (Sunnyoto, 2016).

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi. Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Masalah ini timbul karena residual (kesalahan pengganggu) tidak bebas dari satu observasi ke observasi lainnya. Menurut Ghozali (2021), pengujian autokorelasi umumnya menggunakan *Durbin-watson (DW test)* dengan kriteria nilai DW yang mendekati angka 2 menunjukkan tidak adanya autokorelasi, sedangkan nilai mendekati 0 atau 4 menunjukkan adanya autokorelasi positif maupun negatif.

Untuk mengatasi kendala tersebut dan memastikan validitas model penelitian, maka dilakukan uji lanjut menggunakan Nonparametric Tests, yaitu Run Test. Penggunaan Run Test ini bertujuan sebagai prosedur alternatif untuk mendeteksi apakah residual memiliki pola yang sistematis atau bersifat acak (random). Berbeda dengan uji Durbin-Watson yang memiliki keterbatasan pada area "ragu-ragu" atau persyaratan asumsi tertentu, Run Test bekerja dengan melihat frekuensi perubahan tanda (+ atau -) pada residual. Jika hasil Run Test nantinya menunjukkan nilai signifikansi di atas 0,05,

maka dapat disimpulkan bahwa antar residual tidak terjadi korelasi dan model regresi telah memenuhi syarat terbebas dari masalah autokorelasi, sehingga hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan secara statistik.

3. Uji Regresi Linier Berganda

Uji regresi linier berganda merupakan model persamaan yang menjelaskan hubungan satu variabel tak bebas/ *Response* (Y) dengan dua atau lebih variabel bebas/ *Predictor* ($X_1, X_2, \dots, X_n$). Tujuan dari uji regresi linier berganda adalah untuk memprediksi nilai variabel tak bebas/ *Response* (Y) apabila nilai-nilai variabel bebasnya/ *Predictor* ($X_1, X_2, \dots, X_n$) diketahui. Disamping itu juga untuk dapat mengetahui bagaimanakah arah hubungan variabel tak bebas dengan variabel bebasnya.

Menurut (Ghozali, 2018), analisis regresi linear berganda merupakan analisis yang mengetahui *pengaruh* lebih dari satu variabel bebas (independen) terhadap satu variabel terikat (dependen). Model analisis regresi linear berganda ini digunakan untuk menjelaskan pengaruh variabel bebas (independen) terhadap variabel terikat (dependen):

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

Keterangan:

Y = Kinerja Keuangan (NPM)

a = Konstanta

X1 = Investasi pembaharuan armada (*Payback Period*)

X2 = Efisiensi Operasional (BOPO)

E = Error

4. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui prosentase pengaruh variabel-variabel X_1 dan X_2 terhadap variabel Y. Apabila r^2 bernilai 0, maka dalam model persamaan regresi yang terbentuk variasi variabel tak bebas Y tidak sedikitpun dapat dijelaskan oleh variasi variabel-variabel bebas X_1 dan X_2 . Apabila r^2 bernilai 1, maka dalam model persamaan regresi yang terbentuk, variabel tak bebas Y secara sempurna dapat dijelaskan oleh variasi variabel-variabel bebas X_1 dan X_2 .

Tabel 3. Pedoman Koefisien Determinasi

Niai koefisien Determinasi	Hasil interpretasi
0,00 - 0,19	Sangat Lemah
0,20 - 0,39	Lemah
0,40 - 0,59	Sedang
0,60 - 0,79	Kuat
0,80 - 1,00	Sangat Kuat

Sumber: Sugiyono, 2019

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

1. Analisis Statistik Deskriptif

Berdasarkan Tabel 4, hasil analisis statistik deskriptif menunjukkan bahwa seluruh variabel penelitian memiliki jumlah observasi sebanyak 10 data. Variabel *Payback Period* (X_1) memiliki nilai minimum sebesar 0,10 dan maksimum sebesar 3,20, dengan nilai rata-rata sebesar 1,3300 dan standar deviasi sebesar 0,93458. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata periode pengembalian investasi selama periode penelitian sebesar 1,33, dengan tingkat variasi data yang relatif moderat.

Variabel BOPO (X_2) memiliki nilai minimum sebesar 67,67 dan maksimum sebesar 83,66. Nilai rata-rata BOPO sebesar 72,6270 dengan standar deviasi sebesar 4,83134. Kondisi tersebut

menunjukkan bahwa tingkat efisiensi operasional perusahaan selama periode penelitian berada pada rata-rata 72,63%, dengan variasi sebesar 4,83%.

Sementara itu, *Net Profit Margin* (NPM) sebagai variabel dependen memiliki nilai minimum sebesar -7,97% dan maksimum sebesar 15,15%, dengan nilai rata-rata sebesar 7,9460% dan standar deviasi sebesar 6,74167%. Nilai minimum yang negatif menunjukkan bahwa pada salah satu periode penelitian perusahaan mengalami kerugian bersih dibandingkan dengan pendapatannya. Secara keseluruhan, rata-rata NPM sebesar 7,95% menunjukkan bahwa perusahaan mampu menghasilkan laba bersih sekitar 7,95% dari penjualan selama periode penelitian.

Secara umum, perbandingan nilai mean dan standar deviasi menunjukkan adanya variasi pada masing-masing variabel selama periode 2015–2024. Variasi tersebut selanjutnya dianalisis lebih lanjut melalui pengujian asumsi klasik dan analisis regresi untuk mengetahui pengaruh *Payback Period* dan BOPO terhadap *Net Profit Margin*.

Tabel 0. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X1 – <i>Payback Period</i>	10	0,10	3,20	13,300	0,93458
X2 – BOPO	10	67,67	83,66	726,270	483,134
Y – <i>Net Profit Margin</i> (NPM)	10	-7,97	15,15	79,460	674,167
Valid N (listwise)	10				

Sumber: Output SPSS Versi 20

2. Uji Asumsi Klasik

Hasil Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah sekumpulan data atau nilai residual dalam sebuah model berdistribusi normal (memiliki pola penyebaran simetris menyerupai bentuk lonceng), yang menjadi syarat mutlak (asumsi klasik) sebelum melakukan analisis statistik parametrik seperti uji t, ANOVA, atau regresi linear.

Tabel 5. Uji Normalitas One-Sample Kolmogorov-Smirnov

Parameter	Unstandardized Residual
N	10
Normal Parameters ^{a, b}	
Mean	0.00E+00
Std. Deviation	199,329,871
Most Extreme Differences	
Absolute	0,128
Positive	0,127
Negative	-0,128
Kolmogorov-Smirnov Z	0,406
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,997

Keterangan: ^a Test distribution is Normal. ^b Calculated from data.

Sumber: Output SPSS Versi 20

Berdasarkan tabel di atas hasil diperoleh nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,997 dengan jumlah data (N) sebanyak 10. Dalam pengujian ini adanya keterbatasan daya uji sehingga Nilai signifikansi tersebut lebih besar dari 0,05 ($0,997 > 0,05$), hal ini dapat disimpulkan bahwa data residual dalam penelitian ini berdistribusi normal. Dengan demikian, model regresi telah memenuhi asumsi normalitas dan layak digunakan untuk pengujian analisis regresi selanjutnya.



Sumber: Output SPSS Versi 20

Gambar 1. Uji Normalitas P-Plot

Berdasarkan gambar di atas terlihat bahwa titik-titik data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa data residual dalam penelitian berdistribusi normal. Dengan demikian, model regresi telah memenuhi asumsi normalitas sehingga layak digunakan untuk pengujian analisis regresi selanjutnya

Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi linear berganda ditemukan adanya korelasi yang kuat atau sempurna antar variabel independen (variabel bebas), di mana model yang baik seharusnya tidak memiliki hubungan linear tersebut agar estimasi efek masing-masing variabel terhadap variabel dependen tetap akurat dan tidak bias.

Tabel 5. Uji Multikolineritas

Variabel	Tolerance	VIF
X1 – Payback	0,793	1,261
X2 – BOPO	0,793	1,261

Keterangan: Variabel dependen: Y – NPM.

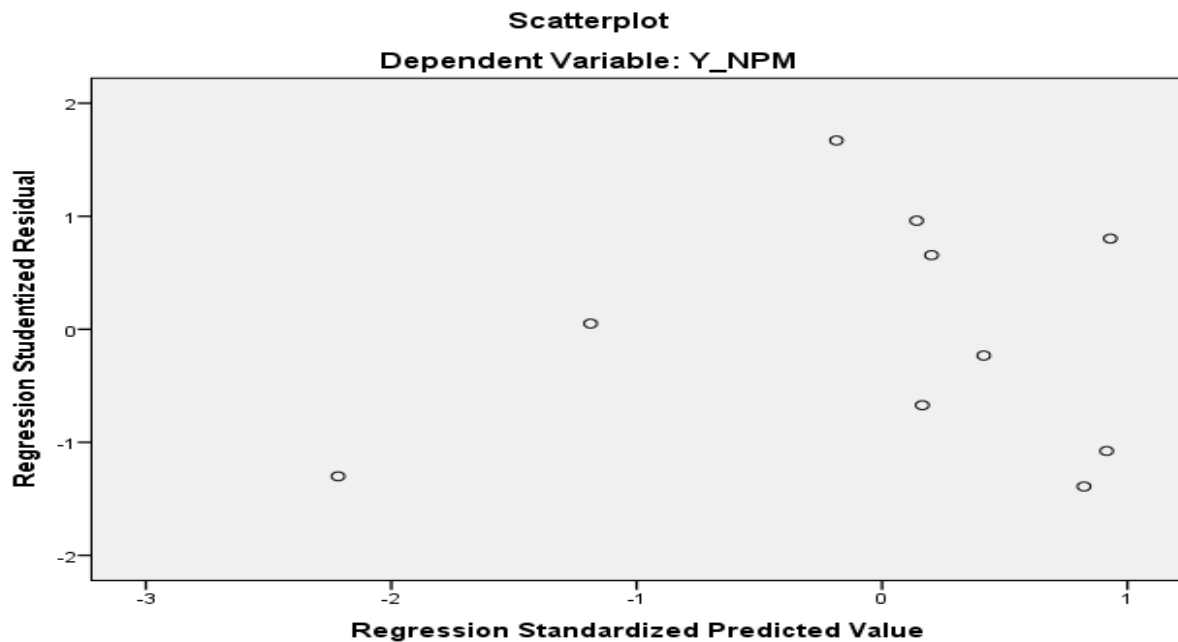
Sumber: Output SPSS Versi 20

Berdasarkan tabel di atas model regresi dikatakan tidak mengalami gejala multikolinearitas apabila nilai *Tolerance* lebih besar dari 0,10 dan nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) lebih kecil dari 10. Dari hasil pengujian yang diperoleh, seluruh variabel independen memiliki nilai *Tolerance* > 0,10 dan nilai VIF < 10, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas antar variabel bebas dalam model regresi. Dengan demikian, model regresi memenuhi asumsi multikolinearitas dan layak digunakan untuk pengujian analisis regresi selanjutnya.

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain, di mana model regresi yang baik seharusnya bersifat homoskedastisitas (variens residualnya konstan atau sama) agar standar error yang dihasilkan tetap akurat dan tidak menyesatkan. Metode ini merupakan bagian dari

Analisis Asumsi Klasik dalam Statistik Inferensial (Analisis Regresi), yang dapat diuji menggunakan metode visual (melihat pola penyebaran titik pada Scatterplot) maupun uji formal berbasis matematis seperti Uji Glejser.



Sumber: Output SPSS Versi 20

Gambar 2. Uji Heteroskedastisitas Scatterplot

Berdasarkan gambar di atas hasil uji heteroskedastisitas menunjukkan bahwa titik-titik data yang terhampar tanpa pola teratur, dengan posisi acak di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu vertikal, menandakan bahwa model regresi terbebas dari heteroskedastisitas.

Tabel 6. Uji Heteroskedastisitas Glejser

Model	Variabel	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	6,797	6,395	–	1,063	0,323
	X1 – Payback	-0,204	0,434	-0,190	-0,469	0,653
	X2 – BOPO	-0,067	0,084	-0,325	-0,801	0,449

Keterangan: Variabel dependen: Absolute Unstandardized Residual.

Sumber: Output SPSS Versi 20

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa variabel *Payback Period* (X_1) memiliki nilai signifikansi sebesar 0,653 dan variabel BOPO (X_2) memiliki nilai signifikansi sebesar 0,449. Kedua nilai signifikansi tersebut lebih besar dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas dalam model regresi. Dengan demikian, model regresi dalam penelitian ini memenuhi asumsi homoskedastisitas dan layak digunakan untuk pengujian analisis regresi selanjutnya.

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi linear terdapat korelasi antara kesalahan pengganggu (*Residual*) pada periode t dengan residual pada periode sebelumnya ($t-1$), di mana model yang baik seharusnya terbebas dari autokorelasi, terutama pada data runtun waktu (*Time Series*) agar hasil estimasinya tidak bias. Metode ini merupakan bagian dari Analisis Asumsi Klasik dalam Statistik Inferensial (Analisis Regresi) yang diuji menggunakan Uji Durbin-Watson, di mana jika terdeteksi masalah autokorelasi positif, maka pengujian dapat dialihkan menggunakan Uji Non-Parametrik yaitu Run Test untuk melihat apakah residual terjadi secara acak (random) atau berpola sistematis.

Tabel 7. Uji Autokorelasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0,955	0,913	0,888	226,019	0,725

Sumber: Output SPSS Versi 20

Berdasarkan tabel di atas diperoleh nilai Durbin-Watson sebesar 0,725 menunjukkan autokorelasi positif, sedangkan nilai DU pada tabel sebesar 1,6413. Uji autokorelasi digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara residual pada suatu periode dengan periode sebelumnya dalam model regresi. Suatu model regresi dikatakan tidak mengalami autokorelasi apabila nilai DU lebih kecil dari nilai DW. Karena nilai DU lebih besar dari nilai DW sebesar 0,725 maka terjadi autokorelasi positif. Karena terjadi autokorelasi positif maka diperlukan uji nonparametrik test (run test).

Tabel 8. Uji Nonparametrik Runs Test

Parameter	Nilai
Test Value ^a (Median)	-0,19040
Cases < Test Value	5
Cases ≥ Test Value	5
Total Cases	10
Number of Runs	4
Z	-1,006
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,314

Sumber: Output SPSS Versi 20

Berdasarkan tabel di atas diperoleh nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,314. Dasar pengambilan keputusan pada uji Runs Test adalah apabila nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 maka data residual terjadi secara acak (random) dan tidak mengalami autokorelasi. Karena nilai signifikansi sebesar 0,314 > 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa data residual bersifat acak dan tidak terjadi gejala autokorelasi pada model regresi. Dengan demikian, model regresi dalam penelitian ini layak digunakan untuk pengujian analisis regresi selanjutnya.

3. Uji Regresi Berganda

Tabel 9. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
(Constant)	94,967	13,326	–	7,127	0,000
X1 – Payback	1,133	0,905	0,157	1,252	0,251
X2 – BOPO	-1,219	0,175	-0,874	-6,962	0,000

Keterangan: Variabel dependen: Y – NPM.

Sumber: Output SPSS Versi 20

Dari hasil pengolahan data SPSS, diperoleh persamaan regresi:

$$Y = 94,967 + 1,133 X_1 - 1,219 X_2$$

Keterangan:

Y = Kinerja keuangan (NPM)

A = Konstanta

b₁ b₂ = Koefisien regresi variabel independen

X₁ = Investasi pembaharuan armada (*Payback Period*)

X₂ = Efisiensi Operasional (BOPO)

E = Error

4. Uji hipotesis

Uji T (Parsial)

Uji t (Uji Hipotesis T) digunakan untuk menguji apakah terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial (secara sendiri-sendiri atau individu) dari masing-masing variabel independen terhadap variabel

dependen, serta untuk mengetahui apakah perbedaan rata-rata antara kelompok data yang diuji terjadi secara nyata atau hanya kebetulan. Penentuan hasil uji dilakukan dengan membandingkan nilai signifikansi dan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} pada tingkat kepercayaan 95% ($\alpha=0,05$).

Berdasarkan hasil pengujian parsial dengan menggunakan perangkat lunak SPSS Versi.20, diperoleh informasi sebagai berikut: Jumlah sampel (N) = 10, Jumlah variabel (k) = 3, derajat kebebasan (df) = $N - K = 10 - 3 = 7$ sehingga Nilai kritis t -tabel ($\alpha = 5\%$ $df = 7$) = 1,895

Tabel 10. Uji Hipotesis T

Model	Variabel	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	94,967	13,326	–	7,127	0,000
	X1 – Payback	1,133	0,905	0,157	1,252	0,251
	X2 – BOPO	-1,219	0,175	-0,874	-6,962	0,000

Keterangan: Variabel dependen: Y – NPM.

Sumber: Output SPSS Versi 20

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel di atas variabel *Payback Period* (X_1) memiliki nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($1,252 < 1,895$) dengan nilai signifikansi (Sig.) lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05 yaitu ($0,251 > 0,05$). Dengan hasil demikian maka H_{01} diterima dan H_{a1} ditolak. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel *Payback Period* (X_1) tidak berpengaruh secara parsial terhadap variabel *Net Profit Margin* (Y).

Sedangkan variabel BOPO (X_2) memiliki nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($6,962 > 1,895$) dengan nilai signifikansi (Sig.) lebih kecil dari 0,05 yaitu ($0,000 < 0,05$). Dengan hasil demikian maka H_{02} ditolak dan H_{a2} diterima. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel BOPO (X_2) berpengaruh negatif dan signifikan secara parsial terhadap variabel *Net Profit Margin* (Y).

Uji F (Simultan)

Uji F (Simultan) digunakan untuk menguji apakah semua variabel independen (variabel bebas) di dalam model regresi secara bersama-sama (serentak atau simultan) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen (variabel terikat), sekaligus untuk menentukan apakah model regresi yang diestimasi layak (fit) digunakan untuk memprediksi variabel dependen. Diketahui: Derajat kebebasan 2 (df_2) = $N - K = 10 - 3 = 7$ Sehingga Nilai kritis f -tabel ($\alpha = 5\%$ $df_1 = 2$, $df_2 = 7$) adalah 4,74

Tabel 11. Uji Hipotesis F

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	373,292	2	186,646	36,537	0,000
Residual	35,759	7	5,108	–	–
Total	409,051	9	–	–	–

Keterangan: Variabel dependen: Y – NPM; Prediktor: X1 *Payback Period* dan X2 BOPO.

Sumber: Output SPSS Versi 20

Berdasarkan tabel di atas nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ yaitu sebesar ($36,537 > 4,74$) serta didukung dengan nilai signifikansi (Sig.) lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$). Dengan hasil demikian maka H_{03} ditolak dan H_{a3} diterima. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel independen *Payback Period* (X_1) dan BOPO (X_2) secara bersama-sama (simultan) berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen *Net Profit Margin* (Y).

Pembahasan

Berdasarkan hasil perhitungan *Payback Period* (X_1) tidak berpengaruh secara parsial terhadap *Net Profit Margin* (Y) dengan diperoleh nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($1,252 < 1,895$) dan nilai signifikansi (Sig.) lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05 yaitu ($0,251 > 0,05$). Hasil penelitian ini juga di perkuat dengan referensi penelitian terdahulu Istiqomah dkk (2025) dengan judul “Pengaruh *Capital Expenditure*, *Sales Growth*, *Revaluation Fixed Asset* dan *Leverage* terhadap Kinerja Perusahaan Transportasi” menyatakan

bahwa *Capital Expenditure* (investasi belanja modal untuk asset seperti peremajaan armada) tidak berpengaruh terhadap kinerja perusahaan. Adapun *Capital Expenditure* merupakan peremajaan armada atau Pembaharuan Investasi yang relevan dengan variabel *Payback Period*.

Berdasarkan hasil perhitungan diatas BOPO (X_2) berpengaruh negatif dan signifikan secara parsial terhadap *Net Profit Margin* (Y) dengan diperoleh nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($-6,962 > 1,895$) dengan nilai signifikansi (Sig.) lebih kecil dari 0,05 yaitu ($0,000 < 0,05$). Hasil penelitian ini juga di perkuat dengan referensi penelitian terdahulu Tania dkk (2023) dengan judul “Pengaruh Efisiensi Operasional, Efektivitas Pemasaran, dan *Financial Leverage* terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Publik” menyatakan bahwa efisiensi operasional yang diprosikan dengan *expense to sale* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap kinerja keuangan.

Berdasarkan hasil perhitungan diatas secara simultan *Payback Period* (X_1) dan BOPO (X_2) secara bersama-sama (simultan) berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen *Net Profit Margin* (Y) dengan diperoleh nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ yaitu sebesar ($36,537 > 4,74$) serta didukung dengan nilai signifikansi (Sig.) lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$). Namun kontribusi terbesar berasal dari BOPO, sesuai hasil uji Parsial. Hasil penelitian ini juga diperkuat dengan referensi penelitian terdahulu Wijaya (2024) menyatakan peremajaan armada pete-pete dinyatakan layak dilaksanakan karena investasi tersebut dapat menguntungkan dimasa depan, yang artinya investasi peremajaan armada berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Menurut Yastutik dkk (2021) efisiensi Operasional yang diprosikan dengan BOPO berpengaruh terhadap ROA (kinerja keuangan).

KESIMPULAN

Setelah dilakukan analisis terhadap data penelitian serta pengujian hipotesis menggunakan metode yang telah ditetapkan, maka dapat diperoleh beberapa kesimpulan yang menjawab rumusan masalah penelitian mengenai “Pengaruh Investasi Pembaharuan Armada dan Efisiensi Operasional Terhadap Kinerja Keuangan PT Blue Bird Tbk”. Kesimpulan tersebut diuraikan sebagai berikut:

1. Variabel *Payback Period* tidak berpengaruh secara parsial terhadap variabel *Net Profit Margin*.
2. Variabel BOPO berpengaruh negatif dan signifikan secara parsial terhadap variabel *Net Profit Margin*.
3. Variabel independen *Payback Period* dan BOPO secara bersama-sama (simultan) berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen *Net Profit Margin*.

PERNYATAAN

Kontribusi Penulis: Diki Nugraha melakukan penelitian, pengolahan dan analisis data, serta penyusunan manuskrip. Sri Mardiana memberikan bimbingan, telaah, dan penyempurnaan manuskrip.

Konflik Kepentingan: Para penulis menyatakan tidak terdapat konflik kepentingan.

Penggunaan Kecerdasan Artifisial: Kecerdasan artifisial digunakan secara terbatas untuk membantu pemeriksaan tata bahasa dan penyuntingan bahasa. Seluruh analisis, interpretasi, dan kesimpulan penelitian merupakan tanggung jawab penulis.

Persetujuan Etik dan Informed Consent: Tidak berlaku

Ketersediaan Data: Data penelitian bersumber dari laporan keuangan PT Blue Bird Tbk yang tersedia untuk publik.

Ucapan Terima Kasih: -

REFERENCES

Agustin, D., Pratomo, G., Prajanto, A., Pandji, N., & Agung, M. (2024). Faktor-faktor yang mempengaruhi efisiensi investasi pada perusahaan sektor transportasi periode 2018–2022. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan*, 13(1), 72–82.

- Bagdaludin. (2019). Pengaruh *intellectual capital* dan efisiensi operasional terhadap kinerja keuangan bank syariah di Indonesia. *Jurnal ...*, 8(5), 55.
- Baso, I. F. (2023). *Pengaruh efisiensi operasional terhadap profitabilitas pada CV. Sinar Utama Niagatani Kec. Sukamaju* [Skripsi].
- Bukian, N., & Sudiartha, G. M. (2016). Pengaruh kualitas aset, likuiditas, rentabilitas dan efisiensi operasional terhadap rasio kecukupan modal. *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana*, 5(2), 1189–1221.
- Devi Junaidi, L. (2018). Pengaruh efisiensi operasional dengan kinerja profitabilitas pada sektor manufaktur yang go public di Bursa Efek Indonesia (BEI). *Jurnal Warta*, (57), 1–10.
- Diantini, N. K. N., Gunadi, N. B., & Suarjana, W. (2020). Pengaruh *capital adequacy ratio*, efisiensi operasional, risiko bisnis, dan *loan to deposit ratio* terhadap kinerja keuangan perusahaan perbankan, 260–273.
- Fitriyani, H. A. (2019). Pengaruh *net profit margin* (NPM) dan biaya operasional pendapatan operasional (BOPO) terhadap *return on assets* (ROA) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2013–2015. *Jurnal ...*, 4(2), 94–106. <https://1th.me/wPkG5>
- Ganut Muhharomi, Selamat Eko Budi Santoso, Suryo Budi Santoso, & B. C. P. (2022). Pengaruh kebijakan hutang, arus kas bebas, likuiditas dan pertumbuhan. *RATIO: Reviu Akuntansi Kontemporer Indonesia*, 2(1), 1.
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 26*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hasanudin, Awaloedin, D. T., & Yulianti, F. (2020). Pengaruh *current ratio*, *debt to equity ratio* dan *net profit margin* terhadap return saham pada perusahaan jasa sub sektor telekomunikasi yang terdaftar di BEI periode 2012–2018. *Jurnal Rekayasa Informasi*, 9(1), 6–19.
- Iqrima Apik Zanuba, & S. M. (2024). Analisis struktur modal dan profitabilitas untuk mengukur kinerja keuangan pada PT FKS Food Sejahtera Tbk periode tahun 2013–2022. *Journal of Research and Publication Innovation*, 2(1), 449–457.
- Jati, W., Oktrima, B., & Ariyanti, E. (2022). Pengaruh *net interest margin* (NIM) dan biaya operasional dan pendapatan operasional (BOPO) terhadap *return on asset* (ROA) pada PT Bank Central Asia. *Jurnal ...*, 2(4), 509–518.
- Mardiana, S., & Dewi, I. K. (2021). Pengaruh kebijakan hutang dan keputusan investasi terhadap nilai perusahaan pada PT Arwana Citramulia Tbk periode 2010–2019. *Jurnal Arastirma*, 1(1), 117–129. <https://doi.org/10.32493/arastirma.v1i1.10068>
- Matahari, P. T., Prima, P., Dan, T., & Ramayana, P. T. (2022). *Analisis perbandingan NPM, ROA dan ROE antara PT Matahari Putra Prima Tbk. dan PT Ramayana Lestari Sentosa Tbk. periode 2016–2020*.
- Nasution, A. P. (2018). Analisis pengaruh pendapatan asli daerah, transfer pemerintah pusat dan efisiensi belanja daerah terhadap kemandirian keuangan daerah kabupaten/kota di Provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Akuntansi Bisnis dan Publik*, 9(1), 192–206.
- Onoyi, N. J., & Windayati, D. T. (2021). Pengaruh ukuran perusahaan, *good corporate governance* dan efisiensi operasi terhadap kinerja keuangan (studi kasus pada bank BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016–2020). *Jurnal ...*, 11(1), 15–28.
- RakaMandi, N. B., & Winaya, I. P. P. (2022). Transformation of public transport based on bus rapid transit (BRT) and implementation of buy the service (BTS) scheme in a metropolitan city of Sarbagita, Bali. *International Journal of Current Science Research and Review*, 5(7), 2775–2784.
- Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sunyoto, D. (2016). *Metodologi penelitian akuntansi*.

Ulfia Nabila Istiqomah, & Hadi Ismanto. (2025). Pengaruh *capital expenditure*, *sales growth*, *revaluation fixed asset* dan *leverage* terhadap kinerja perusahaan transportasi. *Jurnal Akutansi Manajemen Ekonomi Kewirausahaan (JAMEK)*, 5(1), 315–325.
<https://doi.org/10.47065/jamek.v5i1.1772>

Umar, H. (2013). *Metode penelitian untuk skripsi dan tesis bisnis*.