



---

**PENGARUH BIAYA SDM, BIAYA KONSESI, DAN JUMLAH  
PENDAPATAN TERHADAP LABA SERTA IMPLIKASINYA  
PADA KEY PERFORMANCE INDICATOR  
PERUSAHAAN WAREHOUSE LINI 1**

**Bambang Taufik Perdana Budiman<sup>1</sup>, Siti Maemunah<sup>2</sup>, Sri Rahardjo<sup>3</sup>, Adenan  
Suhalis<sup>4</sup>, Yana Tatiana<sup>5</sup>, Laurensius Manurung<sup>6</sup>**

Institut Transportasi dan Logistik Trisakti

bambangtaufikpb@gmail.com<sup>1</sup>, unacsy2015@gmail.com<sup>2</sup>,  
sriahardjosuwito@gmail.com<sup>3</sup>, adenansuhalis52@gmail.com<sup>4</sup>,  
yana23011972@gmail.com<sup>5</sup>, laurensius.manurung@gmail.com<sup>6</sup>

**Abstrak:**

KPI merupakan alat navigasi berupa metrik finansial ataupun nonfinansial yang memiliki skala dan bersifat kuantitatif sebagai alat ukur yang menilai dan mengevaluasi kinerja organisasi. Untuk mencapai kinerja yang baik maka jumlah pendapatan dan biaya operasional perlu dikelola dengan baik. Penelitian ini dilakukan di PT XYZ yang merupakan perusahaan Groundhandling terbesar di Indonesia dengan salah satu segmen usahanya adalah Warehouse Lini 1 yang beroperasi di bandar udara internasional Soekarno-Hatta. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif, adapun teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik sampling jenuh sebanyak 72 sampel. Data dihimpun melalui data sekunder milik perusahaan selama tujuh puluh dua bulan (2017-2022) yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik. Penelitian menggunakan teknik analisis statistik deskriptif, uji hipotesis, dan path analysis atau analisis jalur. Hasil penelitian yang pertama, disimpulkan bahwa terdapat pengaruh langsung biaya sumber daya manusia (X1) terhadap Key Performance Indicator (Y). Biaya Sumber Daya Manusia berkontribusi langsung pada kinerja keuangan sebesar 85,5%. Hasil penelitian yang kedua, disimpulkan bahwa terdapat pengaruh langsung biaya konsesi (X2) terhadap Key Performance Indicator (Y). Biaya konsesi berkontribusi langsung pada Key Performance Indicator sebesar 85,5%. Hasil penelitian yang ketiga, disimpulkan bahwa terdapat pengaruh langsung Jumlah Pendapatan (X3) terhadap Key Performance Indicator (Y) sebesar 85,5%. Hasil penelitian yang keempat, disimpulkan bahwa terdapat pengaruh langsung Biaya konsesi (X2) dan Jumlah Pendapatan (X3) terhadap jumlah Laba (Z) sebesar 72%. Sisanya 28% berasal dari faktor-faktor lain.

**Kata Kunci:** Biaya Sumber Daya Manusia, Biaya Konsesi, Jumlah Pendapatan, Laba, Key Performance Indicator.

**Abstract:**

*KPI is a navigation tool in the form of financial or non-financial metrics that have a scale and are quantitative in nature as a measuring tool that assesses and provides organizational performance. To achieve good performance, the amount of income and operational costs need to be managed properly. This research was conducted at PT XYZ which is the largest groundhandling company in Indonesia with one of its business segments being the Warehouse Line 1 which operates at Soekarno-Hatta international airport. This research was conducted using quantitative methods, while the sampling technique used in this study was a saturated sampling technique of 72 samples. The data is collected through the company's secondary data for seventy two months (2017-2022) which has been audited by a Public Accounting Firm. Research using descriptive statistical analysis techniques, hypothesis testing, and path analysis or path analysis. The results of the first study concluded that there was a direct effect of human resource costs (X1) on the Key Performance Indicator (Y). Human Resources costs contribute directly to financial performance by 85.5%. The results of the second study, means that there is a direct effect of the concession fee (X2) on the Key Performance Indicator (Y). Concession fees contribute directly to the Key Performance Indicator of 85.5%. The results of the third study concluded that the direct effect of Total Income (X3) on the Key Performance Indicator (Y) was 85.5%. The results of the fourth study, it was concluded that the direct effect of concession fees (X2) and total income (X3) on total profit (Z) was 72%. The remaining 28% comes from other factors.*

**Keywords:** Employee Cost, Consession Cost, Total Revenue, Profit, Key Performance Indicator

## **Pendahuluan**

Sebuah perusahaan dalam menjalankan kegiatan usahanya harus memiliki tujuan (Hasanah dan Sukiyarningsih, 2023). Salah satu tujuan didirikannya perusahaan adalah untuk memperoleh keuntungan yang maksimal sehingga dapat memberikan kontribusi positif kepada para pemegang saham dan karyawannya. Keberhasilan perusahaan dalam mencapai kinerjanya dan mempertahankan keberadaannya sangat tergantung kepada kemampuan perusahaan untuk dapat mengelola sumber dayanya.

Kinerja adalah tingkat pencapaian hasil kerja seseorang atau kelompok orang dalam orgaisasi dalam stau periode waktu tertentu, sesuai dengan lingkup wewenang dan tanggung jawab maisng-masing dalam upaya mencapai tujuan organisasi, dan dilakukan secara legal, tidak melanggar hukum, dan sesuai dengan moral dan etika (Soemohadiwidjojo, 2015). Hal ini sangat penting agar sumber daya digunakan secara optimal dalam menghadapi perubahan lingkungan. Dalam mengelola perusahaan, diperlukan adanya kehati-hatian guna menjaga keberlangsungan perusahaan, dan

eksistensi perusahaan sehingga perusahaan mampu untuk menghadapi persaingan dan pengembangan agar dapat menguasai pasar. Atas hal tersebut maka diperlukan suatu indikator yang bersifat terukur dan memberikan informasi terhadap pencapaian kinerja. Pengukuran kinerja dilakukan dengan mengumpulkan, menganalisis, dan melaporkan berbagai informasi yang berhubungan dengan tingkat kinerja dari individu, divisi, atau Perusahaan. Agar pengukuran kinerja dapat dilaksanakan dengan tepat, organisasi perlu menetapkan Indikator Kinerja yang relevan dengan visi-misi-rencana strategis Perusahaan.

*Key performance Indicator* adalah serangkaian indikator kunci yang bersifat terukur dan memberikan informasi sejauh mana sasaran strategis yang dibebankan kepada stau organisasi sudah berhasil dicapai (Soemohadiwidjojo, 2015).

PT. XYZ adalah salah satu perusahaan Groundhandling terbesar di Indonesia, dengan salah satu segmen usahanya layanan *Warehouse Lini 1* yang beroperasi di area bandar udara Soekarno Hatta. *Warehouse Lini 1* yang terletak di area bandar udara memiliki fungsi sebagai gudang konsolidator (Ryzaldi, dkk, 2018). Dalam fungsinya sebagai konsolidasi dan transit barang, Gudang berperan sebagai titik pengumpulan barang-barang yang diterima dari berbagai pemasok sebelum didistribusikan ke penerima (Zaroni, 2019). Gudang di bandar udara merupakan bangunan khusus yang dipergunakan untuk menampung kargo udara selama dalam proses penyelesaian pengurusannya untuk dikirim ke bandar udara lain atau diserahkan kepada yang berhak menerimanya.

Perusahaan ini menyediakan layanan jasa kargo udara dari mulai penerimaan, pengemasan, penanganan, pengepakan, sampai dengan pemuatan ke pesawat udara. Area operasi perusahaan ini meliputi sisi darat dan sisi udara di bandar udara Soekarno Hatta. Untuk dapat menjalankan segmen usaha *Warehouse Lini 1*, perusahaan ini melakukan kerjasama komersial pemanfaatan fasilitas lahan dengan pengelola bandar udara.

Segmen usaha PT XYZ memiliki karakteristik industri layanan yang padat karya. Sehingga sumber daya manusia menjadi salah satu tulang punggung operasional perusahaan. Biaya sumber daya manusia cenderung mengalami kenaikan setiap tahunnya, berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik rata-rata kenaikan UMP dari tahun 2017-2021 sebesar 7,35% dengan rincian sebagai berikut :

**Tabel 1 Nilai Upah Minimum Provinsi DKI Jakarta**

2017	2018	2019	2020	2021
3.355.750	3.648.036	3.940.973	4.267.349	4.416.186

**Sumber : (BPS, 2022)**

Seiring bertambahnya jumlah produksi, jumlah sumber daya manusia cenderung mengalami kenaikan, namun hal ini berbanding terbalik jika jumlah produksi menurun, maka jumlah sumber daya manusia cenderung tetap. Untuk itu diperlukan prinsip kehati-hatian dalam mengelola biaya sumber daya manusia.

PT XYZ sebagai operator *Warehouse Lini 1* dimana pergudangan adalah bagian dari mata rantai pasokan yang meliputi penerimaan, penanganan, penyimpanan,

pemeliharaan, pendistribusian, pengendalian dan pemusnahan serta pelaporan logistic dan peralatan penganggulungan bencana agar kualitas dan kuantitas tetap terjamin (Didiet, dkk, 2017).

Sebagai bagian dari tujuan perusahaan, laba yang dihasilkan dari segmentasi *warehouse* lini 1 di PT XYZ selalu menjadi bagian dari penilaian kinerja perusahaan dan dijadikan indikator keberhasilan dalam *Key Performance Indicator* Perusahaan. Dalam penyusunan KPI, indikator laba *warehouse* lini 1 telah memenuhi kriteria SMART-C yaitu *Specific, Measurable, Attainable, relevant, time bound, challenging* (Soemohadiwidjojo, 2015).

Menurut PM 193 Tahun 2015 pasal 1 ayat 9 menyatakan bahwa Konsesi adalah pemberian hak oleh pemerintah kepada badan usaha bandar udara untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara tertentu dalam jangka waktu tertentu. Di dalam peraturan tersebut, pada ayat 10 menyatakan bahwa perjanjian konsesi adalah perjanjian tertulis antara pemerintah dengan badan usaha bandar udara dalam kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara yang dikonsesikan. Pada ayat 11 peraturan tersebut menyatakan bahwa pendapatan konsesi adalah pendapatan yang diterima pemerintah dari pemberian hak yang diberikan kepada badan usaha bandar udara untuk melakukan kegiatan penyediaan dan atau kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara tertentu dengan jangka waktu tertentu.

Menurut KM 110 Tahun 2019 tentang PT Angkasa Pura II (Persero) sebagai Badan Usaha Bandar Udara pada diktum Pertama menyatakan PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan Badan Usaha Bandar Udara di semua bandar udara yang selama ini telah dikelola dengan memperhatikan Peraturan Pemerintah tentang Penyertaan Modal Negara kepada PT Angkasa Pura II (Persero), serta pada diktum kedua yang menyatakan pelayanan jasa kebandarudaraan yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura II (Persero) sebagai Badan Usaha Bandar Udara diselenggarakan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dalam hal ini Kerjasama Pemanfaatan. Pada Diktum ketiga menyatakan bahwa bentuk Kerjasama dituangkan dalam perjanjian jangka waktu, proses evaluasi, dan hasil konsesi didasarkan pada ketentuan peraturan perundang-undangan. Salah satu bandar udara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero) dalam Keputusan Menteri Perhubungan tersebut di atas adalah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

Dalam kegiatan kerjasama komersial di area bandar udara, PT XYZ sebagai *warehouse* operator Lini 1 diwajibkan untuk membagi hasil pendapatannya dalam bentuk konsesi usaha dengan pengelola penyedia layanan bandar udara. Hal ini tertuang dalam perjanjian kerjasama fasilitas komersial antara PT Angkasa Pura II (Persero) dan PT XYZ.

Kerjasama konsesi usaha antara PT Angkasa Pura II (Persero) dan PT XYZ ini memiliki peruntukkan usaha *Warehouse* operator Lini 1 yang meliputi 4 bangunan *Warehouse* domestik internasional dengan total luas bangunan sebesar 10.824 meter persegi.

Konsep Kerjasama konsesi usaha ini menjadikan adanya beban biaya yang perlakuannya sebagai *minimum omzet bruto* dibayarkan kepada pengelola bandar udara oleh PT XYZ. Prinsip konsesi yang diperjanjikan ini tidak melihat pendapatan

perusahaan secara bersih, namun yang di kenakan konsesi adalah pendapatan kotor dengan jumlah target minimum yang ditetapkan, sehingga apabila pendapatan perusahaan berada di bawah target minimum yang telah ditetapkan di dalam perjanjian, maka perusahaan tetap dikenakan beban biaya konsesi sesuai target minimum. Hal ini dapat berdampak terhadap kinerja perusahaan.

PT XYZ salah satu segmen bisnisnya bergerak dalam industri yang sangat *captive market*, dimana jumlah produksi sangat dipengaruhi oleh jumlah customer (*airlines*) dan armada pesawat terbang yang beroperasi serta jumlah muatan kargo yang di angkut oleh pesawat terbang tersebut. Hal ini tentu berpengaruh langsung terhadap pendapatan perusahaan dan akan berdampak terhadap kinerja keuangan perusahaan.

Menurut (Zaroni, 2019) Perusahaan tidaklah steril dari pengaruh lingkungan, maka setiap pengambilan keputusan oleh manajemen perlu mempertimbangkan perubahan lingkungan perusahaan. Factor-faktor perubahan lingkungan bisnis yang perlu diperhatikan oleh direksi dalam pengambilan keputusan keuangan seperti kebijakan ekonomi makro (pengurangan pengangguran, stabilitas harga, pertumbuhan ekonomi, keseimbangan neraca pembayaran).

Kondisi makro yang nyata adalah adanya peristiwa pandemi Covid-19 pada awal tahun 2020 sampai dengan 2022 yang mengakibatkan pembatasan pergerakan orang dan barang antar wilayah baik itu melalui jalur darat, laut, dan udara serta pasang surutnya industri penerbangan komersial di Indonesia dapat memberikan dampak yang sangat signifikan bagi kinerja keuangan perusahaan *Warehouse Lini 1*.

Menurut data Badan Pusat Statistik, produksi penerbangan domestik nasional cenderung mengalami penurunan selama 5 tahun terakhir (2017-2021). Penurunan ini terjadi pada jumlah pergerakan pesawat baik kedatangan maupun keberangkatan dan pada jumlah muatan kargo udaranya (BPS, 2022)

**Tabel 2 Kondisi Penerbangan Domestik di Indonesia**

Tahun	Kedatangan		Keberangkatan	
	Pesawat (unit)	Cargo (ton)	Pesawat (unit)	Cargo (ton)
2017	972.863	557.653	969.580	603.152
2018	1.001.111	642.065	1.005.273	709.557
2019	880.645	552.076	876.996	579.789
2020	523.960	525.554	526.721	544.147
2021	485.290	622.202	484.574	602.107

**Sumber : (BPS, 2022)**

Jumlah produksi kargo udara yang ditangani di *Warehouse Lini 1* PT XYZ pun terdampak sangat signifikan dengan kondisi industry penerbangan nasional tersebut, terlihat dari data produksi yang menunjukkan selama kurun waktu 2017-2022 terjadi penurunan jumlah yang signifikan, namun pada tahun 2022 produksi kargo udara di PT XYZ mengalami peningkatan yang sangat tinggi jika dibandingkan produksi pada tahun 2020.

**Tabel 3**

**Jumlah (kg) kargo udara yang di tangani di Warehouse Lini 1 PT XYZ**

<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
309.890.127	315.272.562	283.747.408	76.837.000	210.048.967	321.932.874

**Sumber : (Laporan Manajemen PT XYZ, 2023)**

Selain itu kondisi dunia bisnis saat ini tengah mengalami fenomena VUCA (*Volatility, Uncertainty, Complexity, dan ambiguity*), yang artinya kondisi ketika perubahan terjadi sangat cepat, tidak pasti, kompleks, dan ambigu. Volatilitas mengacu pada kecenderungan untuk berubah dari satu keadaan ke keadaan lain, kondisi *volatile* adalah kondisi yang berbahaya. Hal yang menarik tentang volatilitas adalah meskipun dapat mewakili bahaya, tetapi juga dapat berupa peluang. Ketidakpastian mengacu pada kurangnya informasi spesifik, yang dapat ditemukan dengan menjawab pertanyaan spesifik. Keadaan disebut kompleks ketika terdapat banyak bagian dan variabel yang saling berhubungan.

Untuk mengetahui bagaimana kondisi dan kinerja perusahaan maka diperlukan suatu analisis yang tepat, yang menilai sejauh mana tingkat kekuatan maupun kesehatan perusahaan, maka diperlukan analisa untuk dapat menilai dan menganalisis kinerja keuangan dari perusahaan. Kinerja perusahaan selama beroperasi dapat terlihat melalui laporan keuangan yang berisi informasi mengenai data-data keuangan. Dengan menganalisis laporan keuangan akan membantu pihak-pihak yang berkepentingan dalam memilih dan mengevaluasi informasi.

Menurut dokumen perjanjian Kerja Sama Pemanfaatan Fasilitas Komersial antara PT Angkasa Pura II (Persero) dan PT XYZ Nomor : PJJ. 04.04/00/08/2021/0XXX dengan objek perjanjian berupa lahan komersial dalam bentuk area pergudangan. Serta peruntukkan usaha bagi *Warehouse Operator Lini 1* dimana bentuk kerja sama adalah Konsesi usaha dengan jangka waktu perjanjian selama 2 tahun. Dalam perjanjian Kerjasama tersebut juga tertuang klausul yang berbunyi “*Dalam masa perjanjian, terdapat kepentingan operasional bandara antara lain penataan area/revitalisasi yang mengharuskan pengelola bandara menutup Sebagian atau seluruh lokasi fasilitas komersial yang dimanfaatkan mitra dan berdampak pada terminasi Sebagian atau seluruh perjanjian maka mitra usaha diwajibkan untuk mengembalikan ruang usaha tanpa ada opsi relokasi atau ganti rugi dalam bentuk apapun*”. Klausul perjanjian tersebut dapat mengancam kinerja perusahaan mengingat tidak adanya kepastian akan keberlangsungan usaha.

Model skema bisnis yang terjadi antara PT Angkasa Pura II (Persero) dan PT XYZ dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 1 Skema Bisnis Kerja Sama antara Pemerintah dengan PT Angkasa Pura II (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) dengan PT XYZ. (Sumber : Kementerian Perhubungan, 2019 dan AP II, 2021)

Pencapaian *Key Performance Indicator* yang telah ditetapkan setiap tahunnya oleh Perusahaan tidak pernah mencapai hasil yang ditetapkan. Sehingga penulis tertarik untuk membuat karya tulis dengan judul “PENGARUH BIAYA SDM, BIAYA KONSESI, DAN JUMLAH PENDAPATAN TERHADAP LABA SERTA IMPLIKASINYA PADA *KEY PERFORMANCE INDICATOR* PERUSAHAAN WAREHOUSE LINI 1 ( Studi Kasus PT XYZ di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta )

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh langsung Biaya Sumber Daya Manusia, Biaya Konsesi, Jumlah Pendapatan, dan Jumlah Laba terhadap pencapaian Key Performance Indicator perusahaan Warehouse Lini 1 di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. Selain itu, penelitian juga bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh langsung Biaya Sumber Daya Manusia, Biaya Konsesi, dan Jumlah Pendapatan terhadap Laba perusahaan Warehouse Lini 1. Selanjutnya, penelitian mencakup analisis pengaruh tidak langsung Biaya Sumber Daya Manusia, Biaya Konsesi, dan Jumlah Pendapatan terhadap pencapaian Key Performance Indicator melalui Laba.

Dari segi manfaat, secara teoritis, hasil penelitian diharapkan memberikan konsep dalam pengambilan keputusan dengan metode path analysis, yang dapat bermanfaat bagi perusahaan dalam menentukan pengaruh langsung maupun tidak langsung suatu variabel pada key performance indicator perusahaan. Secara praktis, penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi akademisi, peneliti berikutnya, dan praktisi bisnis. Bagi akademisi, penelitian ini dapat menjadi tambahan wawasan mengenai sistem informasi penilaian dalam bisnis jasa Warehouse Lini 1 dan operasional perusahaan. Bagi peneliti berikutnya, hasil penelitian ini menjadi sumbangan pemikiran serta sumber bacaan dalam pengkajian masalah yang terkait dengan analisis penilaian kinerja menggunakan metode path analysis. Sementara itu, bagi praktisi bisnis, penelitian ini dapat menjadi pertimbangan dalam kebijakan perusahaan terkait key performance indicator.

## Metode

### A. Tahapan Penelitian, Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan di kantor cabang pergudangan PT XYZ yang salah satu segmen usahanya adalah layanan *Warehouse Lini 1* di bandar udara internasional Soekarno-Hatta, Tangerang. Waktu yang diperlukan dalam melaksanakan semua proses penelitian, mulai dari penyusunan pra proposal, seminar proposal, pengumpulan data, analisa data, penulisan tesis, sampai dengan selesainya penyusunan dan penggandaan tesis yaitu bulan Maret-Juni 2023 ditampilkan pada tabel 3 di bawah ini :

**Tabel 5 Timeline Penelitian**

No	Uraian																
		April				Mei				Juni				Juli			
		W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4
1	Penyusunan Pra Proposal	■															
2	Seminar Proposal		■														
3	Pengumpulan Data			■	■	■	■										
4	Analisa Data					■	■	■	■	■	■						
5	Penulisan Tesis											■	■	■	■	■	■
6	Sidang Tesis																■

### B. Populasi dan Teknik Sampling

Dalam penelitian ini penting adanya objek yang diteliti. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari subjek/objek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2018). Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah data *timeseries* setiap variabel penelitian ini yang didapat dari data perusahaan PT XYZ segmen usaha *Warehouse Lini 1* di bandar udara internasional Soekarno Hatta selama 6 tahun terakhir (2017-2022) yaitu sebanyak 72 bulan.

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik sampling yang digunakan adalah *nonprobability sampling* yaitu teknik pengambilan yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Adapun teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik sampling jenuh, yaitu teknik pengambilan sampel dengan menggunakan semua anggota populasi digunakan sebagai sampel (Sugiyono, 2018). Jumlah sampel penelitian ini adalah sebesar 72 data perusahaan PT XYZ.

### C. Sumber Data

Dalam penelitian ini sumber data yang digunakan didapat dari data sekunder. Data sekunder merupakan data-data yang telah dikumpulkan oleh peneliti sebelumnya dan telah diberikan perlakuan terhadap data tersebut sehingga

menjadi suatu informasi yang bernilai guna. Adapun data sekunder dari PT XYZ yang dikumpulkan adalah :

- 1) Biaya Sumber Daya Manusia *Warehouse Lini 1* di bandar udara internasional Soekarno-Hatta pada periode tahun 2017-2022.
- 2) Biaya Konsesi *Warehouse Lini 1* di bandar udara internasional Soekarno-Hatta pada periode tahun 2017-2022.
- 3) Jumlah Pendapatan *Warehouse Lini 1* di bandar udara internasional Soekarno-Hatta pada periode tahun 2017-2022.
- 4) Jumlah Laba Kotor *Warehouse Lini 1* di bandar udara internasional Soekarno-Hatta pada periode tahun 2017-2022.
- 5) Target *Key Performance Indicator Warehouse Lini 1* di bandar udara internasional Soekarno-Hatta pada periode tahun 2017-2022.

#### **D. Metode Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan metode dokumentasi yaitu setiap variabel dari data internal perusahaan dikumpulkan. Data yang diambil merupakan laporan keuangan perusahaan dari periode tahun 2017 sampai tahun 2022. Data dikumpulkan melalui *Annual Report* dan laporan manajemen perusahaan yang telah di audit oleh Kantor Akuntan Publik sehingga data yang didapatkan valid.

#### **E. Metode Analisis Data**

Metode analisis data dalam penelitian ini adalah metode analisis statistik deskriptif, uji hipotesis, dan path analysis atau analisis jalur. Analisis 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 umum atau generalisasi (Sugiyono, 2018). Dengan statistic deksriptif data yang terkumpul dianalisis dengan perhitungan rata-rata dan presentase, sehingga dapat menggambarkan berapa rata-rata kualitas produksi per tahunnya, berapa rata-rata pendapatan pertahunnya, berapa rata-rata biaya operasional pertahunnya dan kinerja keuangan pertahunnya.

Sedangkan untuk uji hipotesis dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan analisis regresi partial (*Partial Least Square/PLS*) untuk menguji kesepuluh hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini. Masing-masing hipotesis akan dianalisis menggunakan *software SmartPLS 3.0* untuk menguji hubungan antar variabel. PLS adalah teknik statistika multivariat yang melakukan perbandingan antara variabel dependen berganda dan variabel independent berganda. PLS adalah salah satu metode statistika SEM berbasis varian yang didesain untuk menyelesaikan regresi berganda ketika terjadi permasalahan spesifik pada data, seperti ukuran sampel penelitian kecil, adanya data yang hilang (Ghozali & Latan 2012).

PLS merupakan metode analisis yang *powerfull* karena tidak didasarkan pada banyak asumsi (Husein, 2015). Data tidak harus terdistribusi normal multivariat (indicator dengan skala teori, ordinal, interval, sampai ratio digunakan pada model yang sama), dan sampel tidak harus besar. Selain dapat digunakan untuk mengkonfirmasi teori, PLS dapat juga digunakan untuk menjelaskan ada

tidaknya hubungan antar variabel. Teknik analisis dalam penelitian ini yang menggunakan teknik PLS dilakukan hanya dengan 1 tahap saja, yaitu melakukan uji *structural model* yang bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh antar variabel atau korelasi antara konstruk-konstruk yang diukur dengan menggunakan uji t dari PLS itu sendiri.

Tujuan dari uji struktural model adalah melihat korelasi antara variabel yang diukur yang merupakan uji t dari *partial least square* itu sendiri. *Structural* atau *inner* model dapat diukur dengan melihat nilai *R-square* yang menunjukkan seberapa besar pengaruh antar variabel dalam model. Kemudian Langkah selanjutnya adalah estimasi koefisien jalur yang merupakan nilai estimasi untuk hubungan jalur dalam model structural yang diperoleh dengan prosedur *bootstrapping* dengan nilai yang dianggap berpengaruh jika koefisien jalur bernilai positif, nilai *T Statistics* lebih besar dari 1,96 dan dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 (*significance level 5%*) untuk masing-masing hubungannya. Jika ketiga ketentuan tersebut tidak terpenuhi, maka nilai dianggap tidak berpengaruh (Widodo, 2017).

Setelah menjalankan model PLS, perkiraan disediakan untuk koefisien jalur, yang mewakili hubungan yang dihipotesiskan yang menghubungkan konstruksi. Nilai koefisien jalur dibakukan pada rentang dari 21 hingga  $\beta 1$ , dengan koefisien yang mendekati  $\beta 1$  mewakili hubungan positif yang kuat dan koefisien yang mendekati 21 menunjukkan hubungan negatif yang kuat. Meskipun nilai yang mendekati  $\beta 1$  atau 21 hampir selalu signifikan secara statistik, kesalahan standar harus diperoleh dengan menggunakan bootstrap untuk menguji signifikansi. Setelah memverifikasi apakah hubungan itu signifikan, peneliti harus mempertimbangkan relevansi hubungan yang signifikan (Hair et al, 2014)

## Hasil dan Pembahasan

### 1. Deskripsi Data

Deskripsi data merupakan gambaran umum mengenai hasil pengolahan data variabel penelitian yang diperoleh melalui data sekunder tentang biaya Sumber Daya Manusia, biaya konsesi, jumlah pendapatan, laba dan *Key Performance Indicator* Perusahaan Warehouse Lini 1 di bandar udara internasional Soekarno – Hatta. Masing-masing data variabel merupakan data perbulan pada periode 2017-2022. Pengolahan skor dalam hasil penelitian ini menggunakan statistic deskriptif yaitu skor rata-rata dan simpangan baku atau standar deviasi. Deskripsi data ini dikelompokkan menjadi empat bagian yang terdiri dari dua variabel eksogen (X1,X2,X3) satu variabel endogen (Y) dan satu variabel intervening (Z). Biaya sumber daya manusia adalah X1, biaya konsesi adalah X2, Jumlah Pendapatan adalah X3, *Key Performance Indicator* adalah Y, dan Laba adalah Z.

### Tabel 6 Deskripsi Statistik

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X1	72	8261425440	13576773440	9983180553,29	1059408543,426
X2	72	2268065822	12113190459	5061027777,64	2364569513,127
X3	72	19645430120,00	41630068336,00	28056928653,7500	4842925014,93644
Z	72	4916539111,00	23608278211,00	11862627544,4028	3418049586,86358
Y	72	10238513569,00	30361240995,00	17594177540,7361	5430364721,67138

**Sumber : Data Sekunder yang diolah menggunakan SPSS 27**

Berdasarkan data pada tabel di atas, maka dapat diketahui :

1) Biaya Sumber Daya Manusia (X1)

*Mean* atau rata-rata skor biaya sumber daya manusia sebesar 9.983.180.553,29. Nilai standar deviasi untuk biaya sumber daya manusia adalah 1.059.408.543,426. Nilai dari standar deviasi yang lebih kecil dibandingkan dengan *mean* menjelaskan bahwa variabel biaya sumber daya manusia memiliki variabilitas yang rendah. Nilai maksimum dari variabel ini adalah 13.576.773.440, sedangkan nilai minimum dari variabel ini adalah 8.261.425.440.

2) Biaya Konsesi (X2)

*Mean* atau rata-rata skor biaya konsesi sebesar 5.061.027.777,64. Nilai standar deviasi untuk biaya konsesi adalah 2.364.569.513,127. Nilai dari standar deviasi yang lebih kecil dibandingkan dengan *mean* menjelaskan bahwa variabel biaya konsesi memiliki variabilitas yang rendah. Nilai maksimum dari variabel ini adalah 12.113.190.459, sedangkan nilai minimum dari variabel ini adalah 2.268.065.822.

3) Jumlah Pendapatan (X3)

*Mean* atau rata-rata skor jumlah pendapatan sebesar 28.056.928.653,75. Nilai standar deviasi untuk jumlah pendapatan adalah 4.842.925.014,936. Nilai dari standar deviasi yang lebih kecil dibandingkan dengan *mean* menjelaskan bahwa variabel jumlah pendapatan memiliki variabilitas yang rendah. Nilai maksimum dari variabel ini adalah 41.630.068.336, sedangkan nilai minimum dari variabel ini adalah 19.645.430.120.

4) Laba (Z)

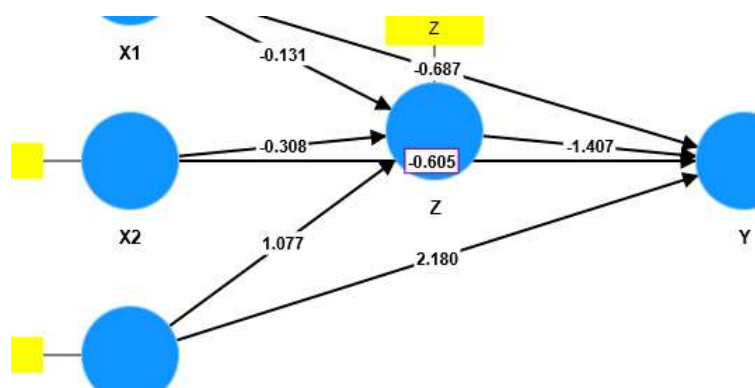
Mean atau rata-rata skor Laba sebesar 11.862.627.544,4028 Nilai standar deviasi untuk Laba adalah 3.418.049.586,86. Nilai dari standar deviasi yang lebih kecil dibandingkan dengan *mean* menjelaskan bahwa variabel Laba memiliki variabilitas yang rendah. Nilai maksimum dari variabel ini adalah 23.608.278.211, sedangkan nilai minimum dari variabel ini adalah 4.916.539.111.

5) Key Performance Indicator (Y)

Mean atau rata-rata skor Key Performance Indicator sebesar 17.594.177.540,7361 Nilai standar deviasi untuk Key Performance Indicator adalah 5.430.364.721,67138. Nilai dari standar deviasi yang lebih kecil dibandingkan dengan *mean* menjelaskan bahwa variabel Key Performance Indicator memiliki variabilitas yang rendah. Nilai maksimum dari variabel ini adalah 30.361.240.995,00, sedangkan nilai minimum dari variabel ini adalah 10.238.513.569,00.

2. Uji Hipotesis (Uji Model Struktural)

1) Koefisien jalur



Gambar 2  
Hasil Koefisien Jalur

Sumber : Data Sekunder yang diolah menggunakan Smart PLS 4.

Tabel 7 Path Coefficient (Koefisien Jalur)

	X1	X2	X3	Y	Z
X1				-0.687	-0.131
X2				-0.605	-0.308

X3	2.180	1.077
Y		
Z	-1.407	

**Sumber : Data Sekunder yang diolah menggunakan Smart PLS 4.**

- a) Jalur pertama yaitu hubungan kausal antara Biaya Sumber Daya Manusia dengan Kinerja Keuangan.

$$Y = \beta_1 X_1$$

$$Y = -0,687 X_1$$

Artinya Biaya Sumber Daya Manusia memiliki hubungan kausal yang negative terhadap *Key Performance Indicator*. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia (X1) berkontribusi menurunkan pencapaian *Key Performance Indicator* (Y).

- b) Jalur kedua yaitu hubungan kausal antara Biaya Koneksi dengan Kinerja Keuangan

$$Y = \beta_2 X_2$$

$$Y = -0,605 X_2$$

Artinya Biaya Koneksi memiliki hubungan kausal yang negative terhadap *Key Performance Indicator*. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Biaya Koneksi (X2) berkontribusi menurunkan pencapaian *Key Performance Indicator* (Y).

- c) Jalur ketiga yaitu hubungan kausal antara Jumlah Pendapatan dengan *Key Performance Indicator*

$$Y = \beta_3 X_3$$

$$Y = 2,180 X_3$$

Artinya Jumlah Pendapatan memiliki hubungan kausal yang positif terhadap pencapaian *Key Performance Indicator*. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Jumlah Pendapatan (X3) berkontribusi meningkatkan pencapaian *Key Performance Indicator* (Y).

- d) Jalur keempat yaitu hubungan kausal antara Laba dengan *Key Performance Indicator*

$$Y = \beta_4 Z$$

$$Y = -1,407X_1$$

Artinya Laba memiliki hubungan kausal yang negatif terhadap *Key Performance Indicator*. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Laba (Z) berkontribusi menurunkan pencapaian *Key Performance Indicator* (Y).

- e) Jalur kelima yaitu hubungan kausal antara Biaya Sumber Daya Manusia dengan Laba

$$Z = \beta_5 X_1$$

$$Z = -0,131X_1$$

Artinya Biaya Sumber Daya Manusia memiliki hubungan kausal yang negatif terhadap Laba. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia (X1) berkontribusi menurunkan Laba (Z).

- f) Jalur keenam yaitu hubungan kausal antara Biaya Konsesi dengan Laba

$$Z = \beta_6 X_2$$

$$Z = -0,308X_2$$

Artinya Biaya Konsesi memiliki hubungan kausal yang negatif terhadap Laba. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Biaya Konsesi (X2) berkontribusi menurunkan Laba (Z).

- g) Jalur ketujuh yaitu hubungan kausal antara Jumlah Pendapatan dengan Laba

$$Z = \beta_7 X_3$$

$$Z = 1,077X_3$$

Artinya Jumlah Pendapatan memiliki hubungan kausal yang positif terhadap Laba. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Jumlah Pendapatan (X3) berkontribusi menaikkan Laba (Z).

- h) Jalur kedelapan yaitu hubungan kausal antara Biaya Sumber Daya Manusia dengan *Key Performance Indicator* melalui Laba

$$Y = \beta_1 X_1 + \beta_5 X_1 + \beta_4 Z$$

$$Y = -0,687X_1 - 0,131X_1 - 1,407Z$$

Artinya Biaya Sumber Daya Manusia memiliki hubungan kausal yang negatif terhadap pencapaian *Key Performance Indicator* melalui Laba. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia (X1) berkontribusi menurunkan pencapaian *Key Performance Indicator* (Y) melalui Laba (Z).

- i) Jalur kesembilan yaitu hubungan kausal antara Biaya Konsesi dengan *Key Performance Indicator* melalui Laba

$$Y = \beta_2X_2 + \beta_6X_2 + \beta_4Z$$

$$Y = -0,605X_2 - 0,308X_2 - 1,407Z$$

Artinya Biaya Konsesi memiliki hubungan kausal yang negatif terhadap *Key Performance Indicator* melalui Laba. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Biaya Konsesi (X2) berkontribusi menurunkan pencapaian *Key Performance Indicator* (Y) melalui Laba (Z).

- j) Jalur kesepuluh yaitu hubungan kausal antara Jumlah Pendapatan dengan *Key Performance Indicator* melalui Laba

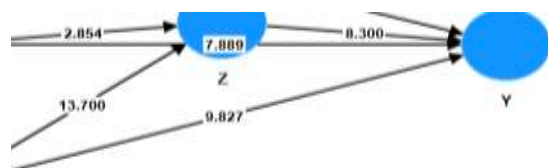
$$Y = \beta_3X_3 + \beta_7X_3 + \beta_4Z$$

$$Y = 2,180X_2 + 1,077X_2 - 1,407Z$$

Artinya Biaya Konsesi memiliki hubungan kausal yang positif terhadap *Key Performance Indicator* melalui Laba. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Jumlah Pendapatan (X3) berkontribusi menaikkan pencapaian *Key Performance Indicator* (Y) melalui Laba (Z).

## 2) Uji Hipotesis

Model struktural dievaluasi dengan melihat presentase varian yang dijelaskan, yaitu dengan melihat  $R^2$  untuk konstruk laten dependen dengan menggunakan ukuran-ukuran *Stone-Geisser Q Square test* dan juga melihat koefisien jalur strukturalnya. Stabilitas estimasi diuji dengan *T-statistic* melalui prosedur *bootsrapping*.



**Gambar 3**  
**Hasil Uji Hipotesis**  
**Sumber: Data Sekunder yang diolah menggunakan SmartPLS 4.**

Hasil dari SmartPLS *R-Squares* mempresentasikan jumlah variance dari konstruk yang dijelaskan oleh model. Berikut di bawah ini disajikan hasil perhitungan nilai *R-Squares* :

**Tabel 8 Nilai R-Squares**

Variabel	R-Squares
<i>Key Performance Indicator</i> (Y)	0,855
Laba (Z)	0,720

**Sumber: Data Sekunder yang diolah menggunakan SmartPLS 4.**

Penelitian ini menggunakan 2 (dua) buah variabel yang dipengaruhi oleh variabel lainnya yaitu *Key Performance Indicator* (Y) yang dipengaruhi oleh Biaya Sumber Daya Manusia (X1), Biaya Konsesi (X2) dan Jumlah Pendapatan (X3) serta Laba (Z) yang dipengaruhi oleh Biaya Sumber Daya Manusia (X1), Biaya Konsesi (X2) dan Jumlah Pendapatan.

Berdasarkan nilai *R-Square* pada table di atas, menunjukkan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia (X1), Biaya Konsesi (X2), dan Jumlah Pendapatan (X3) mampu menjelaskan variabilitas konstruk *Key Performance Indicator* (Y) Sebesar 85,5% dan sisanya sebesar 14,5% diterangkan oleh konstruk lainnya di luar yang diteliti dalam penelitian ini. Sedangkan Biaya Sumber Daya Manusia (X1), Biaya Konsesi (X2), Jumlah Pendapatan mampu menjelaskan variabilitas konstruk Laba (Z) sebesar 72 % dan sisanya sebesar 28% diterangkan oleh konstruk lainnya di luar yang diteliti dalam penelitian ini.

a. Pengujian Hipotesis Pengaruh Langsung

Pengujian Hipotesis dilakukan berdasarkan hasil pengujian *Inner Model* (Model Struktural) yang meliputi *Output R-Square*, koefisien parameter dan *T-Statistics*. Untuk melihat apakah suatu hipotesis itu dapat diterima atau ditolak diantaranya dengan memperhatikan nilai koefisien jalur, dan nilai signifikansi antar konstruk. Pengujian hipotesis penelitian ini dilakukan dengan bantuan *software* SmartPLS (*Partial Least Square*) 4.0. Nilai-nilai tersebut dapat dilihat dari hasil *bootstrapping*. *Rules of thumb* yang digunakan pada penelitian ini adalah koefisien jalur pada masing-masing hubungan bernilai positif, nilai *T-Statistics* > 1,67 dengan tingkat signifikansi di bawah *P-values*

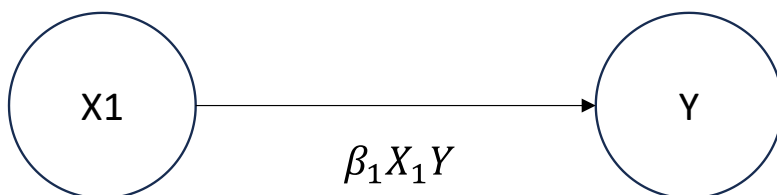
0,05 (5%). Nilai pengujian hipotesis penelitian ini dapat ditunjukkan pada gambar dan table di bawah ini :

**Tabel 9 Hasil T-Statistics**

	<b>Original Sample (O)</b>	<b>Sample Mean (M)</b>	<b>Standard Dev (STDEV)</b>	<b>T Statistics ( O/STDEV )</b>	<b>P Values</b>
X1 -> Y	-0.687	-0.681	0.067	10.197	0.000
X1 -> Z	-0,131	-0.086	0.122	1.072	0.284
X2 -> Y	-0.605	-0.612	0.077	7.889	0.000
X2 -> Z	-0,308	-0.321	0.108	2.854	0.000
X3 -> Y	2.180	2.171	0.222	9.827	0.004
X3 -> Z	1.077	1.052	0.079	13.700	0.000
Z -> Y	-1.407	-1.406	0.169	8.300	0.000

**Sumber: Data Sekunder yang diolah menggunakan SmartPLS 4.**

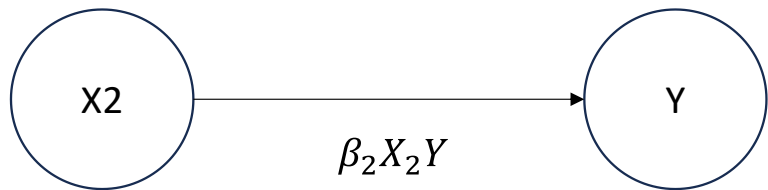
- a) Hipotesis pertama menguji apakah Biaya Sumber Daya Manusia (X1) berpengaruh langsung terhadap Kinerja Keuangan (Y)



**Gambar 4 Koefien Jalur X1 terhadap Y**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai T-Statistics 10,197 > 1,67 dengan nilai tingkat signifikansi 0,000 < 0,05. Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia berpengaruh langsung terhadap pencapaian *Key Performance Indicator* (Y).

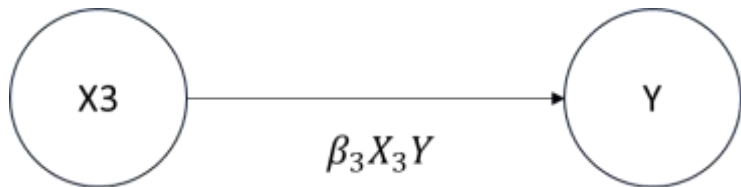
- b) Hipotesis kedua menguji apakah Biaya Konsesi (X2) berpengaruh langsung terhadap Kinerja Keuangan (Y)



**Gambar 5 Koefien Jalur X2 terhadap Y**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics*  $7,889 > 1,67$  dengan nilai tingkat signifikansi  $0,000 < 0,05$ . Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Biaya Konsesi berpengaruh langsung terhadap pencapaian *Key Performance Indicator* (Y)

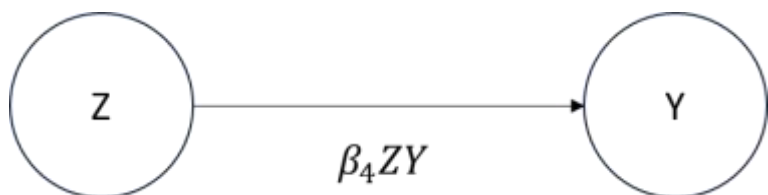
- c) Hipotesis ketiga menguji apakah Jumlah Pendapatan (X3) berpengaruh langsung terhadap *Key Performance Indicator* (Y)



**Gambar 6 Koefien Jalur X3 terhadap Y**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics*  $9,827 > 1,67$  dengan nilai tingkat signifikansi  $0,000 < 0,05$ . Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Jumlah Pendapatan (X3) berpengaruh langsung terhadap pencapaian *Key Performance Indicator* (Y).

- d) Hipotesis keempat menguji apakah Laba (Z) berpengaruh langsung terhadap *Key Performance Indicator* (Y)

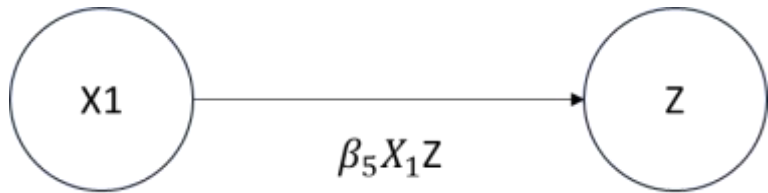


**Gambar 7 Koefien Jalur Z terhadap Y**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics*  $8,300 > 1,67$  dengan nilai tingkat signifikansi  $0,00 < 0,05$ . Maka dari hasil ini dapat dinyatakan

bahwa Laba (Z) berpengaruh langsung terhadap *Key Performance Indicator* (Z).

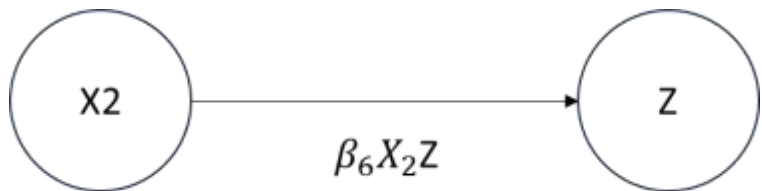
- e) Hipotesis kelima menguji apakah Biaya Sumber Daya Manusia (X1) berpengaruh langsung terhadap Laba (Z)



**Gambar 8 Koefien Jalur X1 terhadap Z**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics*  $1,072 < 1,67$  dengan nilai tingkat signifikansi  $0,284 > 0,05$ . Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia (X1) tidak berpengaruh langsung terhadap Laba (Z).

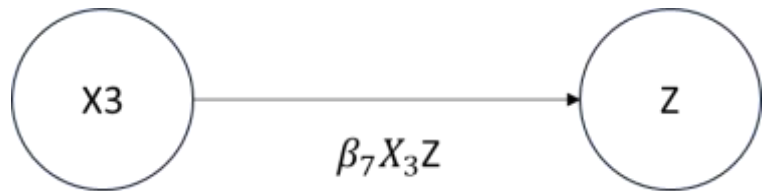
- f) Hipotesis keenam menguji apakah Biaya Koneksi (X2) berpengaruh langsung terhadap Laba (Z)



**Gambar 9 Koefien Jalur X2 terhadap Z**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics*  $2,854 > 1,67$  dengan nilai tingkat signifikansi  $0,004 < 0,05$ . Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Biaya Koneksi (X2) berpengaruh langsung terhadap Laba (Z).

- g) Hipotesis ketujuh menguji apakah Jumlah Pendapatan (X3) berpengaruh langsung terhadap Jumlah Pendapatan (Z)



**Gambar 10 Koefien Jalur X3 terhadap Z**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics* 13,7 > 1,67 dengan nilai tingkat signifikansi  $0,000 < 0,05$ . Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Jumlah Pendapatan (X3) berpengaruh langsung terhadap Laba (Z).

b. Pengujian Hipotesis Pengaruh Tidak Langsung

Hasil pengujian hipotesis pengaruh tidak langsung biaya sumber daya manusia (X1) terhadap *key performance indicator* (Y) melalui laba (Z) sebagai variabel intervening, biaya konsesi (X2) terhadap *key performance indicator* (Y) melalui laba (Z) sebagai variabel intervening dan jumlah pendapatan (X3) terhadap *key performance indicator* (Y) melalui laba (Z) sebagai variabel intervening dengan program bantu *Sobel test Calculator* yang disajikan pada table berikut ini :

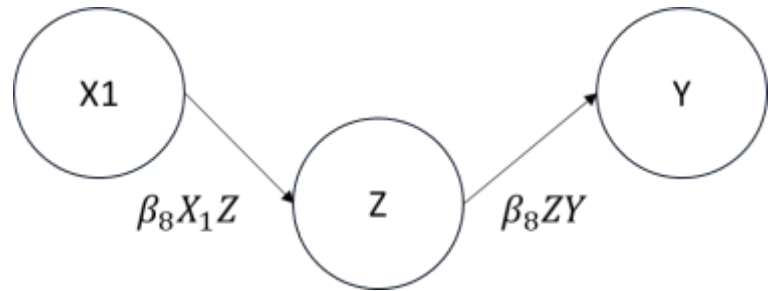
**Tabel 10 Hasil Sobel Test**

Konstruk	T-Statistics	P-Values
$X_1 \rightarrow Z \rightarrow Y$	1,76977227	0,07676509
$X_2 \rightarrow Z \rightarrow Y$	3,49612458	0,00048356
$X_3 \rightarrow Z \rightarrow Y$	-9,36198064	0

**Sumber : Data Sekunder yang diolah menggunakan *Sobel Test Calculator*.**

1. Hipotesis kedelapan menguji apakah Biaya Sumber Daya Manusia (X1) berpengaruh tidak langsung terhadap *key*

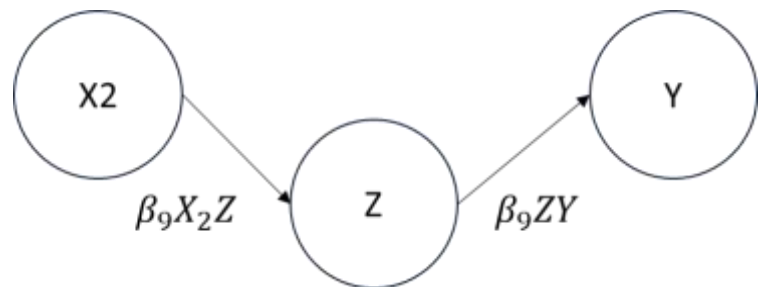
*performance indicator* (Y) melalui laba (Z) sebagai variable intervening.



**Gambar 11 Koefien Jalur X1 terhadap Y melalui Z**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics* 1,76977227 > 1,67 dengan nilai signifikansi 0,07676509 > 0,05. Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia (X1) melalui jumlah laba (Z) sebagai variable intervening memiliki pengaruh tidak langsung secara tidak signifikan terhadap *key performance indicator* (Y).

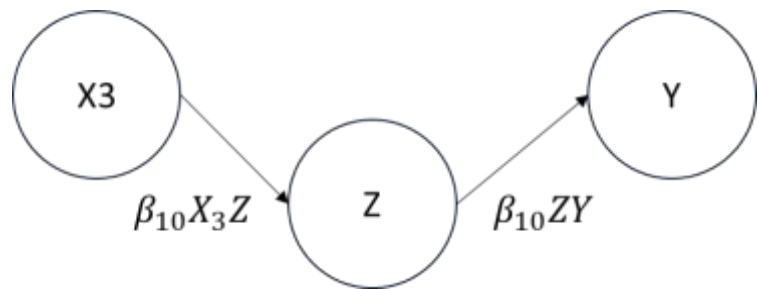
2. Hipotesis kesembilan menguji apakah Biaya Koneksi (X2) berpengaruh tidak langsung terhadap *key performance indicator* (Y) melalui laba (Z) sebagai variable intervening.



**Gambar 12 Koefien Jalur X2 terhadap Y melalui Z**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics* 3,49612458 > 1,67 dengan nilai signifikansi 0,00048356 < 0,05. Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Biaya koneksi (X2) melalui laba (Z) sebagai variable intervening berpengaruh tidak langsung terhadap *key performance indicator* (Y).

3. Hipotesis kesepuluh menguji apakah Jumlah Pendapatan ( $X_3$ ) berpengaruh tidak langsung terhadap *key performance indicator* ( $Y$ ) melalui laba ( $Z$ ) sebagai *variable intervening*.



**Gambar 13 Koefien Jalur  $X_3$  terhadap  $Y$  melalui  $Z$**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai negatif nilai *T-Statistics*  $-9,36198064 < 1,67$  dengan nilai signifikansi  $0,00 < 0,05$ . Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Jumlah Pendapatan ( $X_3$ ) melalui laba ( $Z$ ) sebagai *variable intervening* memiliki pengaruh tidak langsung secara negative terhadap *key performance indicator* ( $Y$ ).

## B. Pembahasan

### 1. Pengaruh Langsung Biaya Sumber Daya Manusia terhadap *Key Performance Indicator*

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia berpengaruh langsung terhadap *Key Performance Indicator*. Hasil penelitian ini menunjukkan kesesuaian dengan beberapa teori yang sudah disintesis bahwa biaya sumber daya manusia sebagai sebuah keahlian terpadu yang mana berasal dari daya pikir serta fisik yang dilakukan oleh setiap orang, kekayaan yang paling penting yang dimiliki oleh organisasi yang merupakan pengorbanan ekonomis yang dilakukan perusahaan untuk memperoleh barang dan jasa yang akan mempengaruhi laba, yang harus dikelola melalui manajemen biaya yang baik.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang membuktikan bahwa Beban operasional memiliki peran besar dalam mempengaruhi keberhasilan perusahaan untuk mencapai tujuannya, karena jasa atau produk yang dihasilkan sampai kepada konsumen melalui serangkaian aktivitas yang saling menunjang. Tanpa aktivitas operasional yang terarah maka jasa atau produk yang dihasilkan tidak akan memiliki manfaat bagi perusahaan. Semakin berkembang dan besarnya suatu perusahaan maka semakin meningkat pula aktivitas yang dilakukan oleh perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa pihak perusahaan sebaiknya mengontrol setiap

pengeluaran operasional yang dirasa kurang diperlukan dalam kegiatan perusahaan, agar laba bersih yang diperoleh bisa maksimal (Anjarwati & Safri 2022).

## 2. Pengaruh Langsung Biaya Konsesi terhadap *Key Performace Indicator*

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa Biaya Konsesi berpengaruh langsung terhadap *Key Performace Indicator*. Hasil penelitian ini tidak menunjukkan kesesuaian dengan beberapa teori yang sudah disintesisikan mengenai konsesi yang menyatakan bahwa konsesi adalah Keputusan Pejabat Pemerintahan yang berwenang sebagai wujud persetujuan dari kesepakatan Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dengan selain Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dalam pengelolaan fasilitas umum dan/atau sumber daya alam dan pengelolaan lainnya dengan tujuan digunakan untuk berbagai aktivitas yang menyangkut kepentingan umum.

Namun hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang membuktikan bahwa perjanjian konsesi bandara yang optimal akan tercapai ketika konsesi memengaruhi pendapatan non-aeronautika dengan tiga karakteristik. Pertama, pemegang konsesi tidak menanggung risiko permintaan yang disebabkan oleh variasi eksogen dalam volume penumpang. Kedua, pemegang konsesi menanggung risiko keuntungan tambahan, yang memberikan insentif untuk berinvestasi dalam layanan tambahan dan mengerahkan usaha yang mahal. Ketiga, kontrak dapat dilaksanakan dengan lelang present-value-of-revenue (PVR) dimana peserta menawar nilai sekarang dari pendapatan aeronautika dan terdapat aturan bagi hasil secara proporsional untuk pendapatan non-aeronautika (Engel et al, 2018). Hasil penelitian ini pun sejalan dengan penelitian terdahulu dimana konsesi antara sebuah bandara dan maskapai penerbangan mendorong peningkatan frekuensi penerbangannya untuk mendongkrak kinerja perusahaan (Tsunoda, 2023).

## 3. Pengaruh Langsung Jumlah Pendapatan terhadap *Key Performace Indicator*

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa Jumlah Pendapatan berpengaruh langsung terhadap *Key Performace Indicator*. Hasil penelitian ini menunjukkan kesesuaian dengan beberapa teori yang sudah disintesisikan bahwa pendapatan adalah hasil penjualan produk atau jasa yang diberikan berupa arus kas bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama satu periode yang diperoleh dari usaha pokok dan usaha non pokok. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu dimana Pengaruh positif pendapatan terhadap laba bersih tetapi tidak signifikan dikarenakan pendapatan belum tentu langsung menghasilkan laba bersih, apabila pendapatan terlalu kecil sementara biaya-biaya yang dikeluarkan terlalu besar maka laba bersih tidak akan diperoleh perusahaan non perbankan (Anjarwati & Sjafri, 2022).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu dengan hasil terdapat pengaruh antara pendapatan usaha dengan laba bersih dengan nilai positif yang sedang, dengan kontribusi pengaruh sebesar 17,56% dan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain pada perusahaan jasa subsektor hotel, restoran dan pariwisata yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011- 2015. Artinya perusahaan yang mampu menjaga pendapatan usaha agar tetap stabil dan meningkat maka laba bersih yang diperoleh akan meningkat pula dan sebaliknya. sehingga dalam setiap perubahan pada pendapatan usaha akan mempengaruhi laba bersih perusahaan (Kartini, 2017).

#### **4. Pengaruh Langsung Jumlah Laba terhadap Key Performanace Indicator**

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa Jumlah Laba berpengaruh langsung terhadap *Key Performanace Indicator*. Hasil penelitian ini menunjukkan kesesuaian dengan beberapa teori yang sudah disintesisakan bahwa laba adalah kelebihan total pendapatan dibandingkan total bebannya, dimana Struktur modal, likuiditas, pertumbuhan laba, dan ukuran perusahaan berpengaruh terhadap kualitas laba. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu dimana Pengaruh positif pendapatan terhadap laba bersih tetapi tidak signifikan dikarenakan pendapatan belum tentu langsung menghasilkan laba bersih, apabila pendapatan terlalu kecil sementara biaya-biaya yang dikeluarkan terlalu besar maka laba bersih tidak akan diperoleh perusahaan non perbankan (Anjarwati & Sjafrri, 2022).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu dengan hasil terdapat pengaruh antara pendapatan usaha dengan laba bersih dengan nilai positif yang sedang, dengan kontribusi pengaruh sebesar 17,56% dan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain pada perusahaan jasa subsektor hotel, restoran dan pariwisata yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011- 2015. Artinya perusahaan yang mampu menjaga pendapatan usaha agar tetap stabil dan meningkat maka laba bersih yang diperoleh akan meningkat pula dan sebaliknya. sehingga dalam setiap perubahan pada pendapatan usaha akan mempengaruhi laba bersih perusahaan (Kartini, 2017).

#### **5. Pengaruh Langsung Biaya Sumber Daya Manusia terhadap Laba**

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa Biaya Sumber Daya Manusia tidak berpengaruh langsung terhadap Laba. Hasil penelitian ini menunjukkan ketidak kesesuaian dengan salah satu teori bahwa sumber daya manusia (*Human Capital, Intellectual Assets* dan *talent management*) menyiratkan bahwa orang-orang tersebut yang mengendalikan kinerja dari sebuah organisasi (selain sumber daya lainnya seperti keuangan, material dan informasi). Keberhasilan sebuah organisasi secara khusus dapat tercapai jika organisasi tersebut berhasil untuk menyatukan sumber daya manusia yang dimilikinya untuk mencapai tujuan bersama (Snell dan Morris, 2023)

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian terdahulu dimana Hasil pengujian koefisien determinasi berdasarkan tabel model summary diketahui

bahwa kontribusi variabel biaya operasional terhadap variabel laba operasional cukup besar sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini, misalnya jumlah aktiva dan sebagainya.

#### **6. Pengaruh Langsung Biaya Konsesi terhadap Laba**

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa Biaya Konsesi berpengaruh langsung terhadap Laba. Hasil penelitian ini tidak menunjukkan kesesuaian dengan salah satu teori yang menyatakan bahwa pendapatan konsesi adalah pendapatan yang diterima pemerintah dari pemberian hak yang diberikan kepada badan usaha bandar udara untuk melakukan kegiatan penyediaan dan atau kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara tertentu dengan jangka waktu tertentu (PM 193, 2015).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya bahwa biaya konsesi harus menjamin kecukupan para pihak dalam peningkatan arus kas dan menghasilkan pendapatan, dari hal tersebut dapat dilihat bahwa periode masa konsesi dan biaya konsesi memiliki hubungan terbalik (Alghamdi et al, 2022).

#### **7. Pengaruh Langsung Jumlah Pendapatan terhadap Laba**

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa jumlah pendapatan berpengaruh langsung terhadap laba. Penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya bahwa Terdapat pengaruh antara pendapatan usaha dan biaya operasional secara bersama - sama dengan laba bersih, Artinya untuk mencapai tujuan perusahaan dalam mendapatkan keuntungan yang maksimal. Maka perusahaan harus mampu meningkatkan pendapatan usaha dan menekan biaya operasional, sehingga baik buruknya kinerja perusahaan dipengaruhi oleh pendapatan usaha dan biaya operasional (Kartini, 2017).

#### **8. Pengaruh Tidak Langsung Biaya Sumber Daya Manusia terhadap Key Performance Indicator melalui Laba**

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa biaya sumber daya manusia berpengaruh tidak langsung secara signifikan terhadap *key performance indicator* melalui laba sebagai variabel intervening. Pengujian hipotesis kedelapan ini dilakukan dengan menggunakan perhitungan *Sobel Test Online*. Hal ini menunjukkan bahwa parameter mediasi tersebut memiliki pengaruh terhadap *key performance indicator* atau parameter tersebut mampu memediasi pengaruh biaya sumber daya manusia terhadap *key performance indicator* secara tidak signifikan.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya bahwa Terdapat pengaruh antara pendapatan usaha dan biaya operasional secara bersama - sama dengan laba bersih, Artinya untuk mencapai tujuan perusahaan dalam mendapatkan keuntungan yang maksimal. Maka perusahaan harus mampu meningkatkan pendapatan usaha dan menekan biaya operasional, sehingga

baik buruknya kinerja keuangan perusahaan dipengaruhi oleh pendapatan usaha dan biaya operasional (Kartini, 2017).

#### **9. Pengaruh Tidak Langsung Biaya Konsesi terhadap Key Performance Indicator melalui Laba**

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa biaya konsesi berpengaruh tidak langsung terhadap *Key Performance Indicator* melalui laba sebagai variabel intervening. Pengujian hipotesis kesembilan ini dilakukan dengan menggunakan perhitungan *Sobel Test Online*. Hal ini menunjukkan bahwa parameter mediasi tersebut memiliki pengaruh terhadap *key performance indicator* atau parameter tersebut mampu memediasi pengaruh biaya konsesi terhadap *key performance indicator*.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya bahwa biaya konsesi harus menjamin kecukupan para pihak dalam peningkatan arus kas dan menghasilkan pendapatan, dari hal tersebut dapat dilihat bahwa periode masa konsesi dan biaya konsesi memiliki hubungan terbalik (Algamhadi et al, 2022).

#### **10. Pengaruh Tidak Langsung Jumlah Pendapatan terhadap Key Performace Indicator melalui Laba**

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa Jumlah Pendapatan berpengaruh tidak langsung secara negatif terhadap *Key Performace Indicator* melalui laba sebagai variabel intervening. Hasil penelitian ini menunjukkan kesesuaian dengan beberapa teori yang sudah disintesisikan bahwa laba adalah kelebihan total pendapatan dibandingkan total bebannya, dimana struktur modal, likuiditas, pertumbuhan laba, dan ukuran perusahaan berpengaruh terhadap kualitas laba. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu dimana pengaruh negatif pendapatan terhadap laba (Anjarwati & Sjafrri, 2022).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu dengan hasil terdapat pengaruh antara pendapatan usaha dengan laba bersih dengan nilai positif yang sedang, dengan kontribusi pengaruh sebesar 17,56% dan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain pada perusahaan jasa subsektor hotel, restoran dan pariwisata yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011- 2015. Artinya perusahaan apabila pendapatan bernilai negatif maka akan mempengaruhi laba, dan laba yang negatif mempengaruhi realisasi target *Key Performance Indicator*.

Berdasarkan analisis dari pengujian-pengujian di atas, dapat disimpulkan hasil pengujian hipotesis pada penelitian ini adalah sebagai berikut

**Tabel 11 Hasil Pengujian Hipotesis**

<b>Hipotesis</b>	<b>Hasil</b>	<b>Keterangan</b>
------------------	--------------	-------------------

H1	Diduga terdapat pengaruh langsung Biaya Sumber Daya Manusia terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Biaya Sumber Manusia berpengaruh langsung terhadap <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Diterima
H2	Diduga terdapat pengaruh langsung Biaya Konsesi terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Biaya Konsesi berpengaruh langsung terhadap <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Diterima
H3	Diduga terdapat pengaruh langsung Jumlah Pendapatan terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Jumlah Pendapatan berpengaruh langsung terhadap <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Diterima
H4	Diduga terdapat pengaruh langsung Jumlah Laba terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Laba berpengaruh langsung terhadap <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Diterima
H5	Diduga terdapat pengaruh langsung Biaya Sumber Daya Manusia terhadap Laba perusahaan <i>Warehouse Lini 1</i>	Biaya Sumber Daya Manusia tidak berpengaruh langsung terhadap <i>Key Performance Indicator</i> perusahaan	Ditolak
H6	Diduga terdapat pengaruh langsung Biaya Konsesi terhadap Laba perusahaan	Biaya Konsesi berpengaruh langsung terhadap Laba perusahaan	Diterima
H7	Diduga terdapat pengaruh langsung Jumlah Pendapatan terhadap Laba perusahaan	Jumlah Pendapatan berpengaruh langsung terhadap Laba perusahaan	Diterima

H8	Diduga terdapat pengaruh tidak langsung Biaya Sumber Daya Manusia terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> melalui laba	Biaya Sumber Daya Manusia berpengaruh tidak langsung terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> melalui laba	Diterima
H9	Diduga terdapat pengaruh tidak langsung Biaya Konsesi terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> melalui laba	Biaya Konsesi berpengaruh tidak langsung terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> melalui laba	Diterima
H10	Diduga terdapat pengaruh tidak langsung Jumlah Pendapatan terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> melalui laba	Jumlah Pendapatan berpengaruh tidak langsung secara negatif terhadap pencapaian <i>Key Performance Indicator</i> melalui laba	Diterima

## Kesimpulan

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis memberikan rekomendasi yang dapat memberikan manfaat secara teoritis dan praktis, dengan merujuk pada variabel-variabel yang telah digunakan dalam penelitian ini. Pertama, untuk meningkatkan key performance indicator pada perusahaan yang bergerak dalam bidang usaha Warehouse Lini 1 di Bandar Udara Soekarno-Hatta, perusahaan perlu efektif mengelola biaya operasional, terutama biaya sumber daya manusia dan biaya konsesi. Sejalan dengan karakteristik usaha yang bersifat padat karya, disarankan agar biaya sumber daya manusia dianggap sebagai biaya tidak tetap yang dapat menyesuaikan diri dengan perubahan pendapatan perusahaan yang dinamis. Kedua, biaya konsesi, yang merupakan biaya yang timbul dari perjanjian dengan PT Angkasa Pura II sebagai pengelola bandar udara, merupakan variabel di luar kontrol perusahaan. Oleh karena itu, perusahaan perlu menjaga atau meningkatkan pendapatannya untuk dapat mengakomodir beban biaya ini, sehingga pencapaian key performance indicator dapat tercapai. Terakhir, rekomendasi mencakup perlunya penelitian lanjutan untuk mengidentifikasi variabel lain yang berpengaruh terhadap jumlah pendapatan, serta melakukan pengukuran tingkat pengembalian modal pada segmen usaha Warehouse Lini 1. Hal ini penting mengingat jangka waktu kerjasama dengan pengelola bandar udara yang singkat dan tidak memiliki kepastian.

### Daftar Pustaka

- Ade Nahdiatul Hasanah & Tri Wahyuni Sukiyarningsih. 2023. Mengungkap Struktur Modal Optimal Perusahaan Digital Trade Marketing. *Jurnal Manajemen Perusahaan* Vo. 2 No.1 E- ISSN 2828-6332
- Agung Prihantoro. 2015. Peningkatan Kinerja Sumber daya manusia Melalui Motivasi, Disiplin, Lingkungan Kerja, Dan Komitmen. *Value Added*, Vol.8, No.2, <http://jurnal.unimus.ac.id>
- Alghamdi, F., Tatari, O., & Alghamdi, L. 2022. A socio-economic multi-objective optimization approach toward enhancing public-private partnerships' concession agreements in infrastructure development. *Journal of Strategic Contracting and Negotiation*. <https://doi.org/10.1177/20555636221086224>
- Anom, Sendika & Gustomo, Aurik. 2023. The Role of Employee Innovative Work Behavior in Mediating the Effect of Transformational Leadership on Improving Employee Performance. *Journal of World Science*. 2. 1443-1461. 10.58344/jws.v2i1.213.
- Ardhianto, Wildana Nur. 2019. *Buku Sakti Pengantar Akuntansi*. Yogyakarta: Quadrant.
- Arini T. Soemohadiwidjojo. 2015. *Panduan Praktis Menyusun KPI (Key Performance Indicator)*. Jakarta : Raih Asa Sukses.
- Bill Chua & Teo Kee Boon. 2014. *Warehouse Practice*. Singapore : Singapore Logistics Association & Straits Times Press.
- Cloutier, Omer., Felusiak, Laura., Hill ,Calvin., Jean, Enda .2015. The Importance of Developing Strategies for Employee Retention, *Journal of Leadership, Accountability and Ethics* Vol. 12(2) 2015.
- David Parmenter. 2020. *Key Performance Indicators – Developing, Implementing, and Using Winning KPIs*. New Jersey : John Wiley & Sons, Inc.
- Didiet, R., Hidayat, R., Firdaus, M. I., & Lesmini, L. (2017). *Pengelolaan Gudang Logistik Kemanusiaan BNPB*. 1(2), 1–12.
- Direktorat Statistik Distribusi. 2022. *Statistik Transportasi Udara 2021*. Jakarta : BPS RI.
- Engel, E., Fischer, R., & Galetovic, A. 2018. The joy of flying: Efficient airport PPP contracts. *Transportation Research Part B: Methodological*, 114, 131-146. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2018.05.001>
- Eri Maryati & Tutik Siswanti. 2022. Pengaruh Debt to Equity Ratio dan Ukuran Perusahaan Terhadap Pertumbuhan Laba (Perusahaan Sub Sektor Property dan Real Estate yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2019). *JIMA Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi*. Vol, 2 No.1
- Ghozali, I., Latan, H. 2012. *Partial Least Square Konsep, Teknik, dan Aplikasi SmartPLS 2.0*. Semarang: BP Undip.
- Graham ,John R., Kim , Hyunseob., Li, Si., Qiu, Jiaping .2019. *Employee Costs of Corporate Bankruptcy*. NBER Working Paper No. 25922. JEL No. G32,G33,J21,J31,J61

- Hair, F Joe Jr., Sarstedt, M., Hopkins, L., Kuppleweiser, Volker G. 2014. Partial Least Square Structural Equation Model (PLS-SEM) An Emerging tool in Business Research. *European Business Review* Vol. 26 No. 2, 2014. Pp. 106-121 : Emerald Publishing Group.
- Husein, A.S. 2015. Penelitian Bisnis dan Manajemen Menggunakan Partial Least Square (PLS) dengan SmartPLS 3.0. Malang: Universitas Brawijaya Press.
- Ikatan Akuntansi Indonesia. 2012. Standar Akuntansi Keuangan. Jakarta : Salemba Empat.
- Irwan Yantu, Agus Hakri Bokingo, Moh Rizal D. Pade. 2023. Pengaruh Kepuasan Kerja Terhadap Turn Over Intention pada Tenaga Kontrak di Rumah Sakit Aloe Saboe Kota Gorontalo. Publik: *Jurnal Manajemen Sumber daya manusia, Administrasi dan Pelayanan Publik*. Universitas Bina Taruna Gorontalo. Volume 10 Nomor 1, 2023
- Ingrid Christiani & Yeterina Widi Nugrahanti. 2014. Pengaruh Kualitas Audit Terhadap Manajemen Laba. *Jurnal Akuntansi & Keuangan*, Vol. 16, No.1, 52-56 ISSN 1411-0288 print / ISSN 2338-8137 online
- Isti Mayasari, Kristiana Haryanti, Ferdinandus Hindiarto. 2012. Penilaian Kinerja Berdasarkan Kompetensi dan KPI Perusahaan Daerah Air Minum Kabupaten Semarang. *Predksi. Kajian Ilmiah Psikologi – No.2 Vol 1*.
- Iveta, G., 2012, Human Resources Key Performance Indikator, *Journal Of Competitiveness*, 4 (1): 177-128.
- Jason Barron. 2019. *The Visual MBA*. New York : Houghton Mifflin Harcourt Publishing Company.
- Jeffry P Samosir. 2020. Analisis Perbuatan Melawan Hukum dalam Perjanjian Konsesi Pelabuhan (Studi Kasus: Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomo 70/Pdt.G/2018/Pn.Jkt Utr). *Jurnal Suara Hukum*, Vol. 2, No. 2, September 2020. P-ISSN: 2656-534X, E-ISSN: 2656-5358
- John Warman. 2012. *Manajemen Pergudangan*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan.
- Jumirin, Yesika Lubis. 2018. Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Peningkatan Pendapatan Operasional Pada PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan. *Jurnal Riset Akuntansi dan Bisnis* Vol . 18, No. 2, 2018, hal 162 - 177 ISSN 1693-7597
- Kadek Prawisanti Dira & Ida bagus Putra Astika. 2014. Pengaruh Struktural Modal, Likuiditas, Pertumbuhan Laba, dan Ukuran Perusahaan Pada Kualitas Laba. ISSN: 2302-8556 E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana 7.1 (2014):64-78
- Kasmir.2012 Analisis Laporan Keuangan. Edisi Pertama Cetakan Kelima Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kementerian Perhubungan. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 193 Tahun 2015 Tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasama Lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Bandar Udara untuk Pelayanan Kebandar Udaraan. Jakarta : Kemenhub.
- Kementerian Perhubungan. 2019. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM 110 Tahun 2019 Tentang PT Angkasa Pura II (Persero) Sebagai Badan Usaha Bandar Udara. Jakarta : Kemenhub.

- Lygnerud, Kristina ., Ottosson, Jonas ., Kensby, Johan ., Johansson, Linnea. 2020. Business Models Combining Heat Pumps And District Heating In Buildings Generate Cost And Emission Savings. CC BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>). Elsevier Ltd.
- Muhammad Andika Firmansyah dan Siti Maemunah. 2021. Lean Management and Green Supply Chain Management Implementation on the Manufacturing and Logistics Industry at an Indonesia. *Business and Enterpreneurial Review*. Vol.21, No.1 April 2021. DOI: 10.25105/ber.v21i1.9141.
- Nadia Amanda Putri, Chintya Siska Febrina, Nur Faidah Putri. 2021. Analisis Biaya Terhadap Biaya Campuran. *Research in Accounting Journal*. Vol 1(2) 2021 : 275-282.
- Pei-Chun Lin, Chia-Jung Lin and Chung-Wei Shen. 2020. The Revenue And Logistics Costs Of Convenience Store Chains In Taiwan. *International Journal of Retail & Distribution Management* Vol. 48 No. 11, 2020 pp. 1255-1273. Emerald Publishing Limited 0959-0552 DOI 10.1108/IJRDM-12-2019-0402.
- Prasadja Ricardianto. 2018. *Human Capital Management*. Bogor : IN MEDIA.
- Publikasi Pemerintah. UU No 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan Pasal 1 No 20. Jakarta : Pemerintah Pusat.
- Ronia Ambarini, Ruddy Suwandi, Sri Rahardjo. 2014. Evaluasi Masa Konsesi Pada Pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru. *Warta Penelitian Perhubungan*, Volume 26, Nomor 774 12, Desember 2014
- Santana Dipura & Dwi Soediantono. 2022. Manfaat Key Performance Indicators (KPI) dan Usulan Penerapan di Defense Industry : A Literature Review. *International Journal of Social and Management Studies (IJOSMAS)* Vol.3 No.4 e-ISSN : 2775-0809.
- Siti Ulfah Anggraeni , Rusdiah Iskandar , Rusliansyah. 2020. Analisis Kinerja Keuangan Pada PT Murindo Multi Sarana di Samarinda. *AKUNTABEL* 17 (1), 2020 163-171
- Snell, S., & Morris, S. (2022). *Managing Human Resources*. USA: Cengage Learning.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung: Alfabeta.
- Titin Kartini. 2017. Pengaruh Pendapatan Usaha dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih (Pada Perusahaan Jasa Subsektor Hotel, Pariwisata dan Restoran yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015). *Jurnal Manajemen dan Bisnis (Almana)* vol 1. No.2/Agustus 2017.
- Tsunoda ,Yushi. 2023. Airport Concession Revenue Sharing And Entry Deterrence. Elsevier. *Economics of Transportation* 33 (2023) 100300
- Warsono. 2022. *Manajemen Keuangan Perusahaan*. Malang: Banyu Media Publishing.
- Weihua Liu, Xinran Shen, Dong Xie. 2017. Decision Method For The Optimal Number Of Logistics Service Providers With Service Quality Guarantee And Revenue Fairness. *Applied Mathematical Modelling* 48 (2017) 53–69. Elsevier
- Widodo, D. (2017). *Metode Penelitian Populer dan Praktis*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Wind Rizaldy, Raden Didit Rachmat Hidayat, Lis Lesmini. 2018. Penanganan Kepadatan Gudang PT Jasa Angkasa Semesta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik – Vol.05 No.02*.

- Yaoguang Zhong, Fangfang Guo, Zhiqiang Wang, Huajun Tang. 2019. Coordination Analysis of Revenue Sharing in E-Commerce Logistics Service Supply Chain With Cooperative Distribution. SAGE Open. July-September 2019: 1– 15.DOI: 10.1177/2158244019870536
- Zaroni. 2019. Circle of Logistics – Memahami Strategi & Praktik Terbaik. Jakarta : Prasetya Mulya Publishing.
- Zhou, Y., Li, X., Liu, Y., 2020. Rural Land System Reforms In China: History, Issues, Measures And Prospects. Land Use Policy 91, 104330. Grain subsidy, off-farm labor.