



Contents lists available at insancendikia.or.id

ARBITRASE

(Journal of Economics, Accounting, Management and Business)

ISSN : 3124-8985

Journal homepage: <https://ojs.insancendikia.or.id/index.php/Arbitrase>



Pengaruh Kinerja Keuangan dan Ukuran Perusahaan terhadap Agresivitas Pajak dalam Sektor Transportasi & Logistik pada Tahun 2021 - 2025

Faiza Anamaila¹, Husnul Khotimah²

^{1,2}Program Studi Akuntansi Perpajakan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pamulang, Banten

Article Info

Keyword:

Leverage, Liquidity, Firm Size, Tax Aggressiveness, Transportation And Logistics.

ABSTRACT

This study aims to examine the effect of leverage, liquidity, and firm size on tax aggressiveness in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the 2021–2025 period. The study employed a quantitative approach using secondary data obtained from companies' annual financial statements. The sample was selected through purposive sampling, resulting in 95 observations. Data were analyzed using descriptive statistics and panel data regression. The results show that leverage has a significant effect on tax aggressiveness, while liquidity and firm size do not have significant effects. Simultaneously, leverage, liquidity, and firm size significantly affect tax aggressiveness. The adjusted R-squared value of 10.25% indicates that the three independent variables explain only a limited proportion of the variation in tax aggressiveness, while the remaining 89.75% is explained by other factors outside the model. These findings suggest that leverage is an important financial factor associated with corporate tax aggressiveness, whereas liquidity and firm size are not significant determinants in the observed sector and period.



© 2020 The Authors. Published by IICET.

This is an open access article under the CC BY-NC-SA license
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0>)

Corresponding Author:

Faiza Anamaila

Program Studi Akuntansi Perpajakan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pamulang, Banten. Indonesia

Email: anamailafaiza@gmail.com

Pendahuluan

Pajak merupakan salah satu sumber utama penerimaan negara yang digunakan untuk membiayai pembangunan, pelayanan publik, pendidikan, kesehatan, infrastruktur, serta berbagai program kesejahteraan masyarakat. Selain berfungsi sebagai sumber penerimaan, pajak juga berperan sebagai instrumen kebijakan fiskal dalam menjaga stabilitas ekonomi dan mendorong pemerataan pendapatan. Oleh karena itu, optimalisasi penerimaan pajak menjadi aspek penting dalam mendukung keberlanjutan pembangunan nasional dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Dari perspektif perusahaan, pajak merupakan kewajiban yang dapat mengurangi laba bersih sehingga manajemen memiliki insentif untuk melakukan pengelolaan beban pajak. Upaya tersebut dapat dilakukan melalui perencanaan pajak yang masih berada dalam koridor peraturan maupun tindakan yang melanggar ketentuan perpajakan. Salah satu bentuk pengelolaan pajak yang banyak

dikaji adalah agresivitas pajak, yaitu strategi perusahaan untuk menekan beban pajak dengan memanfaatkan berbagai alternatif yang tersedia dalam ketentuan perpajakan (Arifin & Rahmawati, 2022). Praktik tersebut dapat memberikan manfaat finansial bagi perusahaan, tetapi pada saat yang sama berpotensi mengurangi penerimaan negara.

Salah satu sektor yang relevan untuk dikaji adalah sektor transportasi dan logistik. Sektor ini memiliki peran strategis dalam mendukung mobilitas orang dan distribusi barang serta menjadi penghubung berbagai aktivitas ekonomi di Indonesia. Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa sektor transportasi dan pergudangan mengalami pertumbuhan sebesar 19,87% pada 2022 dan 13,96% pada 2023, lebih tinggi dibandingkan pertumbuhan ekonomi nasional pada periode yang sama. Pada triwulan II 2024, sektor ini juga mencatat pertumbuhan sebesar 9,56% secara tahunan dengan kontribusi terhadap produk domestik bruto yang terus meningkat. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa sektor transportasi dan logistik memiliki posisi penting dalam perekonomian nasional.

Namun, pertumbuhan sektor transportasi dan logistik tidak selalu diikuti oleh peningkatan kontribusi pajak secara proporsional. Data penerimaan pada beberapa wilayah Direktorat Jenderal Pajak menunjukkan bahwa kontribusi sektor transportasi dan pergudangan relatif lebih rendah dibandingkan sektor perdagangan. Ketimpangan antara pertumbuhan aktivitas usaha dan kontribusi penerimaan pajak tersebut dapat menjadi indikasi perlunya kajian lebih lanjut mengenai perilaku pengelolaan pajak perusahaan di sektor transportasi dan logistik. Kondisi ini semakin relevan ketika perusahaan menghadapi tekanan biaya operasional, khususnya akibat fluktuasi harga bahan bakar yang merupakan salah satu komponen biaya utama dalam kegiatan transportasi.

Agresivitas pajak dapat dipengaruhi oleh kondisi keuangan perusahaan, salah satunya leverage. Leverage menunjukkan tingkat penggunaan utang dalam struktur pendanaan perusahaan. Penggunaan utang menimbulkan beban bunga yang dalam kondisi tertentu dapat menjadi pengurang penghasilan kena pajak sehingga berpotensi mengurangi beban pajak perusahaan. Oleh karena itu, perusahaan dengan tingkat leverage yang tinggi dapat memiliki insentif untuk memanfaatkan struktur pendanaan dalam strategi pengelolaan pajaknya. Namun, penelitian terdahulu menunjukkan hasil yang belum konsisten, yaitu terdapat penelitian yang menemukan pengaruh positif, tidak signifikan, maupun negatif antara leverage dan agresivitas pajak. Perbedaan temuan tersebut menunjukkan bahwa hubungan kedua variabel masih perlu diuji kembali.

Faktor berikutnya adalah likuiditas, yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Perusahaan dengan tingkat likuiditas yang baik memiliki kemampuan yang lebih besar untuk memenuhi kewajiban perpajakannya, sedangkan perusahaan dengan likuiditas rendah dapat menghadapi tekanan arus kas yang mendorong pengelolaan pajak secara lebih agresif. Apriliana (2022), Astrina dan Pertiwi (2024), serta Indriyani dan Mahpudin (2025) menemukan bahwa likuiditas berpengaruh terhadap agresivitas pajak. Sebaliknya, Nurfadillah et al. (2024) menemukan bahwa likuiditas tidak berpengaruh signifikan, sedangkan Alvin dan Harsono (2021) menunjukkan arah pengaruh yang berbeda. Ketidakkonsistenan tersebut memperlihatkan adanya celah empiris mengenai hubungan likuiditas dengan agresivitas pajak.

Selain leverage dan likuiditas, ukuran perusahaan juga diperkirakan memengaruhi agresivitas pajak. Perusahaan besar umumnya memiliki aset, kegiatan operasional, serta sumber daya yang lebih besar untuk melaksanakan perencanaan pajak. Di sisi lain, perusahaan besar juga memperoleh perhatian dan pengawasan yang lebih tinggi dari pemerintah maupun masyarakat sehingga dapat membatasi kecenderungan untuk melakukan strategi pajak yang agresif. Meldisthy et al. (2025) dan Ardiansyah dan Fikriyah (2024) menemukan adanya pengaruh positif ukuran perusahaan terhadap agresivitas pajak, sedangkan Wirawan (2024) menemukan arah pengaruh negatif. Perbedaan hasil tersebut menunjukkan bahwa pengaruh ukuran perusahaan terhadap agresivitas pajak belum menghasilkan kesimpulan yang konsisten.

Perbedaan temuan penelitian terdahulu menunjukkan adanya *research gap* mengenai pengaruh leverage, likuiditas, dan ukuran perusahaan terhadap agresivitas pajak. Perbedaan tersebut dapat disebabkan oleh karakteristik industri, periode penelitian, kondisi ekonomi, dan penggunaan indikator yang berbeda. Penelitian pada sektor transportasi dan logistik menjadi penting karena sektor ini memiliki karakteristik biaya operasional yang tinggi, ketergantungan terhadap bahan bakar, serta

pertumbuhan usaha yang relatif tinggi sehingga berpotensi menghasilkan perilaku pengelolaan pajak yang berbeda dengan sektor lainnya.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh leverage, likuiditas, dan ukuran perusahaan terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021–2025. Kebaruan penelitian terletak pada pengujian ketiga faktor tersebut dalam konteks sektor transportasi dan logistik selama periode pascapandemi yang ditandai oleh pemulihan aktivitas ekonomi serta tekanan biaya operasional. Hasil penelitian diharapkan dapat memperkaya bukti empiris mengenai determinan agresivitas pajak serta memberikan informasi bagi perusahaan, investor, dan otoritas perpajakan dalam mengevaluasi perilaku perpajakan perusahaan sektor transportasi dan logistik.

Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian asosiatif-kausal untuk menganalisis pengaruh leverage, likuiditas, dan ukuran perusahaan terhadap agresivitas pajak. Objek penelitian adalah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021–2025. Data yang digunakan merupakan data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan dan laporan tahunan perusahaan selama periode pengamatan.

Populasi penelitian mencakup seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI. Penentuan sampel dilakukan menggunakan purposive sampling berdasarkan kriteria perusahaan terdaftar secara berturut-turut selama periode 2021–2025, menerbitkan laporan keuangan tahunan secara lengkap, serta menyediakan data yang diperlukan untuk mengukur seluruh variabel penelitian. Perusahaan yang tidak memenuhi kriteria tersebut dikeluarkan dari sampel.

Variabel independen dalam penelitian ini terdiri atas leverage (X1), likuiditas (X2), dan ukuran perusahaan (X3), sedangkan variabel dependen adalah agresivitas pajak (Y). Leverage menggambarkan tingkat penggunaan utang dalam struktur pendanaan perusahaan, likuiditas menunjukkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek, sedangkan ukuran perusahaan menggambarkan besar kecilnya perusahaan berdasarkan total aset. Agresivitas pajak menunjukkan tingkat upaya perusahaan dalam menekan beban pajak melalui strategi perencanaan pajak.

Data dianalisis menggunakan statistik deskriptif untuk memberikan gambaran mengenai karakteristik masing-masing variabel. Selanjutnya, dilakukan pemilihan model regresi data panel melalui uji Chow, uji Hausman, dan uji Lagrange Multiplier untuk menentukan model yang paling sesuai antara *Common Effect Model*, *Fixed Effect Model*, dan *Random Effect Model*.

Model penelitian dirumuskan sebagai berikut:

$$TAG_{it} = \alpha + \beta_1 LEV_{it} + \beta_2 LIQ_{it} + \beta_3 SIZE_{it} + \varepsilon_{it}$$

Keterangan: TAG = agresivitas pajak; LEV = leverage; LIQ = likuiditas; SIZE = ukuran perusahaan; α = konstanta; β_1 – β_3 = koefisien regresi; i = perusahaan; t = periode tahun; dan ε = galat.

Pengujian hipotesis dilakukan melalui uji t untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial, uji F untuk menguji pengaruh secara simultan, serta koefisien determinasi (R^2) untuk mengetahui kemampuan variabel independen dalam menjelaskan agresivitas pajak.

Hasil dan Pembahasan Statistika Deskriptif

Tabel 1. Statistika Deskriptif

Date: 08/04/26 Time: 00:53
Sample: 2021 2025

	Y	X1	X2	X3
Mean	0.414660	0.938377	1.330491	4.958224
Median	0.461620	0.758393	1.267236	5.171454
Maximum	0.836806	4.429960	3.370585	5.455998
Minimum	0.067953	0.155145	0.289776	3.533239
Std. Dev.	0.183723	0.625237	0.588207	0.525387
Skewness	-0.222503	2.321125	0.736569	-1.563402
Kurtosis	2.383151	12.11419	3.639510	3.774436
Jarque-Bera	2.290029	414.1169	10.20897	41.07427
Probability	0.318219	0.000000	0.006069	0.000000
Sum	39.39272	89.14581	126.3966	471.0313
Sum Sq. Dev.	3.172874	36.74657	32.52277	25.94693
Observations	95	95	95	95

Hasil statistik deskriptif terhadap 95 observasi perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2021–2025 menunjukkan bahwa agresivitas pajak memiliki nilai minimum 0,067953, maksimum 0,836806, rata-rata 0,414660, dan standar deviasi 0,183723. Leverage memiliki nilai minimum 0,155145, maksimum 4,429960, rata-rata 0,938377, dan standar deviasi 0,625237. Likuiditas memiliki nilai minimum 0,289776, maksimum 3,370585, rata-rata 1,330491, dan standar deviasi 0,588207. Sementara itu, ukuran perusahaan memiliki nilai minimum 3,533239, maksimum 5,455998, rata-rata 4,958224, dan standar deviasi 0,525387. Secara umum, seluruh variabel memiliki nilai rata-rata yang lebih besar daripada standar deviasi, sehingga penyebaran data relatif baik dan tidak menunjukkan variasi yang berlebihan.

Pemilihan Model Terbaik

Tabel 2. Hasil Uji Chow

Redundant Fixed Effects Tests
Equation: Untitled
Test cross-section fixed effects

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	8.593575	(18,73)	0.0000
Cross-section Chi-square	108.062578	18	0.0000

Berdasarkan tabel 2 dapat dilihat bahwa nilai Prob Cross-Section F sebesar $0.0000 < 0.05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa *Fixed Effect Model* lebih tepat dibandingkan dengan *Common Effect Model*.

Tabel 3. Hasil Uji Hausman

Correlated Random Effects - Hausman Test
Equation: Untitled
Test cross-section random effects

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	3.772365	3	0.2871

Berdasarkan tabel 3 dapat dilihat bahwa nilai Prob sebesar $0.2871 > 0.05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa random effect model lebih tepat dibandingkan dengan fixed effect model.

Tabel 4. Uji Lagrange Multiplier

Lagrange Multiplier Tests for Random Effects

Null hypotheses: No effects

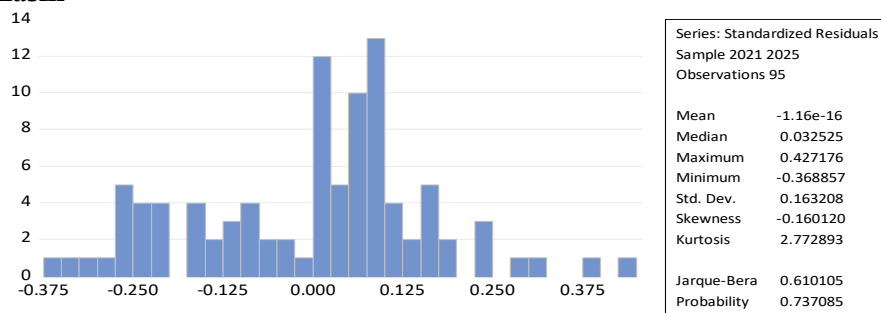
Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided (all others) alternatives

	Test Hypothesis		
	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	58.70491 (0.0000)	1.675766 (0.1955)	60.38068 (0.0000)

Berdasarkan Tabel, dapat dilihat bahwa nilai Breusch-Pagan sebesar $0.0000 < 0.05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa random effect model lebih tepat dibandingkan dengan common effect model.

Hasil dari pengujian pilihan model regresi data panel, disimpulkan bahwa Random Effect Model adalah yang digunakan untuk analisis data lebih lanjut dalam penelitian ini.

Uji Asumsi Klasik



Gambar 1. Uji Normalitas

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa nilai Probability sebesar $0.737085 > 0.05$, sehingga dapat disimpulkan data berdistribusi normal.

Tabel 5. Uji Multikolinieritas

	X1	X2	X3
X1	1.000000	-0.381830	0.134580
X2	-0.381830	1.000000	-0.074899
X3	0.134580	-0.074899	1.000000

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa koefisien korelasi antar variabel < 0.90 , maka dapat disimpulkan bahwa terbebas multikolinearitas atau lolos uji multikolinearitas.

Tabel 6. Uji Heterokedastisitas

Dependent Variable: ABS(RESID)
Method: Panel EGLS (Cross-section random effects)
Date: 08/04/26 Time: 01:06
Sample: 2021 2025
Periods included: 5
Cross-sections included: 19
Total panel (balanced) observations: 95
Swamy and Arora estimator of component variances

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
Y	0.014125	0.040862	0.345675	0.7304
C	-0.017945	0.081264	-0.220826	0.8257
X1	-0.016141	0.014346	-1.125165	0.2635
X2	0.003463	0.013878	0.249491	0.8035
X3	0.019908	0.014910	1.335253	0.1852

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa nilai Prob. uji heteroskedastisitas glejser semua variabel > 0.05, maka dapat disimpulkan bahwa model persamaan regresi data tidak mengalami heteroskedastisitas atau lolos uji heteroskedastisitas.

Tabel 7. Uji Autokorelasi

R-squared	0.131146	Mean dependent var	0.136364
Adjusted R-squared	0.102502	S.D. dependent var	0.108445
S.E. of regression	0.102737	Sum squared resid	0.960488
F-statistic	4.578554	Durbin-Watson stat	1.560037
Prob(F-statistic)	0.004945		

Berdasarkan hasil uji autokorelasi pada tabel 4.14 dapat dilihat nilai DW sebesar 1.560037 ada diantara -2 s/d +2 artinya tidak ada autokorelasi dalam penelitian ini.

Analisis Regresi Data Panel

Tabel 8. Hasil Analisis Regresi Data Panel

Dependent Variable: Y
Method: Panel EGLS (Cross-section random effects)
Date: 08/04/26 Time: 00:59
Sample: 2021 2025
Periods included: 5
Cross-sections included: 19
Total panel (balanced) observations: 95
Swamy and Arora estimator of component variances

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.473094	0.230898	2.048929	0.0433
X1	0.076641	0.035515	2.157975	0.0336
X2	-0.049445	0.032042	-1.543113	0.1263
X3	-0.013022	0.044000	-0.295952	0.7679
R-squared	0.131146	Mean dependent var	0.136364	
Adjusted R-squared	0.102502	S.D. dependent var	0.108445	
S.E. of regression	0.102737	Sum squared resid	0.960488	
F-statistic	4.578554	Durbin-Watson stat	1.560037	
Prob(F-statistic)	0.004945			

Hasil analisis regresi data panel menghasilkan persamaan:

$$Y = 0,473094 + 0,076641\text{DER} - 0,049445\text{CR} - 0,013022\text{SZ} + e$$

Persamaan tersebut menunjukkan bahwa Leverage (DER) berpengaruh positif terhadap Agresivitas Pajak dengan koefisien 0,076641, sedangkan Likuiditas (CR) dan Ukuran Perusahaan

(SZ) berpengaruh negatif dengan koefisien masing-masing $-0,049445$ dan $-0,013022$. Nilai konstanta sebesar $0,473094$ menunjukkan nilai Agresivitas Pajak ketika seluruh variabel independen dianggap konstan atau bernilai nol.

Hasil uji t menunjukkan bahwa Leverage berpengaruh signifikan terhadap Agresivitas Pajak dengan nilai $p = 0,0336 < 0,05$, sehingga H1 diterima. Sementara itu, Likuiditas memiliki nilai $p = 0,1263 > 0,05$ dan Ukuran Perusahaan memiliki nilai $p = 0,7679 > 0,05$, sehingga keduanya tidak berpengaruh signifikan terhadap Agresivitas Pajak. Dengan demikian, H2 dan H3 ditolak.

Berdasarkan tabel 8 diatas, besarnya nilai koefisien determinasi pada model regresi data panel ditunjukkan oleh nilai Adjusted R-squared. Nilai Adjusted R-squared adalah sebesar 0.102502 yang artinya variabilitas variable dependen dapat dijelaskan adalah sebesar $10,25\%$ sedangkan sisanya sebesar $89,75\%$ dijelaskan oleh variable-variabel lain diluar model penelitian. Hal tersebut dapat menjelaskan bahwa secara bersama-sama variabel Leverage, Likuiditas dan Ukuran Perusahaan hanya dapat menjelaskan variasi variabel Agresivitas Pajak sebesar $10,25\%$.

Berdasarkan tabel 8, hasil uji F dapat dilihat pada Prob(F-statistic). Besarnya nilai hasil uji F adalah $0.004945 < 0,05$ yang mengartikan bahwa Leverage, Likuiditas dan Ukuran Perusahaan secara simultan memiliki pengaruh terhadap Agresivitas Pajak pada perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode tahun 2021 - 2025.

Pembahasan

Pengaruh Leverage Terhadap Agresivitas Pajak

Berdasarkan hasil uji t, variabel Leverage memiliki nilai probabilitas sebesar 0.0336 yang lebih kecil dari tingkat signifikansi $0,05$. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Leverage berpengaruh terhadap Agresivitas Pajak. Dengan demikian, hipotesis pertama (H1) yang menyatakan bahwa Leverage berpengaruh terhadap Agresivitas Pajak diterima.

Teori Keagenan yang dikemukakan oleh Jensen dan Meckling (1976) menjelaskan bahwa manajemen sebagai pihak agen bertugas mengelola perusahaan untuk mencapai tujuan yang diharapkan oleh pemilik perusahaan (prinsipal). Dalam menjalankan tanggung jawab tersebut, manajemen berupaya meningkatkan kinerja perusahaan, salah satunya melalui optimalisasi laba setelah memperhitungkan beban pajak.

Salah satu sumber pendanaan yang dapat dimanfaatkan perusahaan untuk menunjang kegiatan operasional adalah utang. Penggunaan utang akan menimbulkan beban bunga yang berdasarkan Pasal 6 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 dapat diakui sebagai biaya yang dapat dikurangkan dari penghasilan kena pajak (deductible expense). Oleh karena itu, semakin besar proporsi utang yang dimiliki perusahaan, semakin besar pula beban bunga yang dapat dimanfaatkan untuk mengurangi laba kena pajak.

Karakteristik perusahaan pada sektor transportasi dan logistik semakin memperkuat relevansi teori tersebut karena sektor ini umumnya bersifat padat modal dan memerlukan pendanaan eksternal dalam jumlah besar untuk pengadaan armada maupun pembangunan infrastruktur logistik. Kondisi tersebut menyebabkan tingkat leverage perusahaan pada sektor ini cenderung lebih tinggi sehingga berpotensi dimanfaatkan sebagai salah satu strategi efisiensi pajak. Menurut Kasmir (2022), leverage mencerminkan sejauh mana aset perusahaan dibiayai oleh utang, di mana tingkat leverage yang tinggi dapat memberikan manfaat berupa pengurangan beban pajak melalui pemanfaatan beban bunga. Pernyataan tersebut didukung oleh beberapa penelitian terdahulu yang menemukan bahwa leverage berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak, khususnya pada sektor-sektor yang memiliki karakteristik struktur pendanaan serupa.

Temuan ini konsisten dengan hasil penelitian Zahida, Sinring, dan Ibrahim (2025) pada perusahaan sektor properti dan real estate yang terdaftar di BEI, yang menemukan bahwa leverage secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap agresivitas pajak, sejalan dengan pandangan bahwa struktur pendanaan berbasis utang memberi ruang bagi perusahaan untuk memanfaatkan beban bunga sebagai pengurang laba kena pajak. Hal serupa juga diperoleh Khoirunnissa, Marundha, dan Khasanah (2024) pada perusahaan sub sektor makanan dan minuman periode 2018–2022, yang menyimpulkan bahwa leverage berpengaruh positif dan signifikan terhadap agresivitas pajak.

Meskipun demikian, tidak semua penelitian terdahulu menunjukkan hasil yang sejalan. Putri (2022) pada perusahaan properti dan real estate periode 2017–2020 justru menemukan bahwa leverage tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak, dengan argumen bahwa penggunaan utang oleh perusahaan tidak selalu diarahkan untuk tujuan efisiensi pajak, melainkan lebih sebagai sumber pembiayaan operasional. Perbedaan hasil ini menegaskan bahwa pengaruh leverage terhadap agresivitas pajak masih bersifat kontekstual, bergantung pada karakteristik sektor dan periode penelitian yang digunakan.

Pengaruh Likuiditas Terhadap Agresivitas Pajak

Berdasarkan hasil uji t, variabel Likuiditas memiliki nilai probabilitas sebesar 0.1263 yang lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap Agresivitas Pajak. Dengan demikian, hipotesis kedua (H2) yang menyatakan bahwa Likuiditas berpengaruh terhadap Agresivitas Pajak ditolak.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak. Likuiditas merupakan rasio yang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan memanfaatkan aset lancar yang dimiliki. Menurut Hery (2021), perusahaan dengan tingkat likuiditas yang tinggi memiliki fleksibilitas yang lebih besar dalam menjalankan aktivitas operasional serta memenuhi kewajiban keuangannya. Secara teoretis, kondisi tersebut memberikan peluang bagi manajemen untuk menyusun strategi perpajakan secara lebih fleksibel. Sebaliknya, perusahaan dengan tingkat likuiditas yang rendah diduga cenderung melakukan efisiensi, termasuk dalam pengelolaan beban pajak, guna menjaga kestabilan arus kas.

Meskipun demikian, hubungan antara likuiditas dan agresivitas pajak juga dipengaruhi oleh karakteristik masing-masing sektor usaha. Pada sektor transportasi dan logistik, pengelolaan arus kas umumnya lebih difokuskan untuk memenuhi kebutuhan operasional, seperti biaya bahan bakar, pemeliharaan armada, serta pembayaran sewa aset, dibandingkan untuk mendukung strategi perpajakan. Kondisi tersebut menyebabkan tingkat likuiditas perusahaan tidak selalu berkaitan secara langsung dengan kebijakan manajemen dalam mengelola beban pajak.

Temuan serupa juga dilaporkan oleh Wardayani, Purwantoro, Ratnawati, dan Setyowati (2025) pada perusahaan sektor infrastruktur yang terdaftar di BEI periode 2021–2023, yang menyimpulkan bahwa likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak. Hasil yang konsisten juga ditemukan oleh Putri (2022) pada perusahaan properti dan real estate, serta oleh Tenny dan Samara (2025) pada perusahaan pertambangan periode 2019–2023, yang keduanya menunjukkan bahwa tingkat likuiditas perusahaan tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap tingkat agresivitas pajak. Konsistensi temuan pada berbagai sektor ini memperkuat dugaan bahwa pengelolaan arus kas jangka pendek perusahaan lebih banyak diarahkan untuk kebutuhan operasional dibandingkan sebagai instrumen strategi perpajakan.

Di sisi lain, penelitian Khoirunnissa, Marundha, dan Khasanah (2024) menemukan hasil yang berbeda, yaitu likuiditas berpengaruh positif dan signifikan terhadap agresivitas pajak. Perbedaan temuan tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara likuiditas dan agresivitas pajak masih perlu diteliti lebih lanjut.

Pengaruh Ukuran Perusahaan Terhadap Agresivitas Pajak

Berdasarkan hasil uji t, variabel Ukuran Perusahaan memiliki nilai probabilitas sebesar 0.7679 yang lebih besar dari tingkat signifikansi 0,05. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh terhadap Agresivitas Pajak. Dengan demikian, hipotesis ketiga (H3) yang menyatakan bahwa Ukuran Perusahaan berpengaruh terhadap Agresivitas Pajak ditolak.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak. Ukuran perusahaan mencerminkan besarnya skala operasional perusahaan yang umumnya diukur berdasarkan total aset, total penjualan, atau nilai pasar yang dimiliki. Menurut Nuraeni dan Hakim (2021), perusahaan dengan skala yang lebih besar umumnya didukung oleh sumber daya manusia yang lebih kompeten serta sistem pengelolaan yang lebih baik, sehingga secara teoretis memiliki kemampuan yang lebih besar dalam menyusun strategi perpajakan.

Namun, kapasitas tersebut tidak selalu membuat perusahaan menerapkan kebijakan perpajakan yang lebih agresif. Perusahaan berskala besar, terutama yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada sektor transportasi dan logistik, umumnya berada di bawah pengawasan yang lebih intensif dari regulator, otoritas pajak, investor, maupun masyarakat. Kondisi tersebut mendorong perusahaan untuk lebih berhati-hati dalam mengambil keputusan perpajakan guna menjaga reputasi dan kepercayaan para pemangku kepentingan.

Hasil ini sejalan dengan penelitian Florensia dan Budiantoro (2025) pada perusahaan perbankan yang terdaftar di BEI periode 2019–2023, yang menemukan bahwa ukuran perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak. Temuan yang sama juga diperoleh Agustiani (2025) pada perusahaan consumer non-cyclicals subsektor makanan dan minuman, di mana ukuran perusahaan tidak menunjukkan pengaruh secara parsial terhadap agresivitas pajak, serta oleh Rahmawati, Anggraeny, dan Ibrahim (2025) pada perusahaan yang tergabung dalam indeks LQ45 periode 2019–2023.

Namun demikian, penelitian Legowo et al. (2021) menemukan hal sebaliknya, yaitu ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap agresivitas pajak. Kondisi ini menyebabkan pengaruh ukuran perusahaan terhadap agresivitas pajak masih menghasilkan temuan yang tidak konsisten.

Pengaruh Leverage, Likuiditas dan Ukuran Perusahaan Terhadap Agresivitas Pajak

Berdasarkan pengujian yang telah dilakukan, hasil penelitian tabel 4.16, hasil uji F dapat dilihat pada Prob(F-statistic). Besarnya nilai hasil uji F adalah $0.004945 < 0,05$ yang dengan demikian H_4 diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa Leverage, Likuiditas dan Ukuran Perusahaan secara simultan memiliki pengaruh terhadap Agresivitas Pajak.

Selain pengujian secara parsial, hasil penelitian terdahulu terkait pengujian simultan yaitu pengaruh leverage, likuiditas, dan ukuran perusahaan secara bersama-sama terhadap agresivitas pajak juga menunjukkan perbedaan. Sebagian penelitian membuktikan bahwa ketiga variabel tersebut secara simultan berpengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak, sebagaimana ditemukan oleh Zahida, Sinring, dan Ibrahim (2025) serta Wardayani, Purwantoro, Ratnawati, dan Setyowati (2025). Akan tetapi, penelitian Tenny dan Samara (2025) menunjukkan hasil yang berbeda, yaitu variabel-variabel independen tersebut secara simultan tidak berpengaruh terhadap agresivitas pajak.

Berdasarkan adanya ketidaksesuaian hasil penelitian terdahulu tersebut, penelitian ini dilakukan untuk menguji kembali pengaruh leverage, likuiditas, dan ukuran perusahaan terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2021–2025.

Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh leverage, likuiditas, dan ukuran perusahaan terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021–2025. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan analisis statistik deskriptif dan regresi data panel, sedangkan penentuan sampel dilakukan melalui teknik purposive sampling. Hasil penelitian menunjukkan bahwa leverage berpengaruh terhadap agresivitas pajak, sedangkan likuiditas dan ukuran perusahaan tidak berpengaruh. Secara simultan, leverage, likuiditas, dan ukuran perusahaan berpengaruh terhadap agresivitas pajak. Namun, nilai Adjusted R-Square sebesar 10,25% menunjukkan bahwa kemampuan ketiga variabel dalam menjelaskan variasi agresivitas pajak masih relatif rendah, sementara 89,75% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain di luar model penelitian. Keterbatasan lainnya adalah penggunaan tiga variabel independen dan ketergantungan pada data sekunder yang bersumber dari laporan keuangan tahunan perusahaan.

Berdasarkan temuan tersebut, penelitian selanjutnya disarankan memperluas objek, periode pengamatan, serta menambahkan variabel lain seperti profitabilitas, intensitas modal, corporate governance, dan sales growth agar hasil penelitian lebih komprehensif. Bagi perusahaan, peningkatan kepatuhan terhadap ketentuan perpajakan diperlukan untuk meminimalkan risiko yang dapat merugikan perusahaan. Pemerintah dan regulator diharapkan memperkuat pengawasan serta merumuskan kebijakan yang dapat menekan praktik agresivitas pajak. Sementara itu, investor perlu

mempertimbangkan aspek kepatuhan perpajakan sebagai salah satu indikator dalam menilai kualitas tata kelola dan risiko perusahaan sebelum mengambil keputusan investasi.

Referensi

- Agustiani, L. (2025). Pengaruh ukuran perusahaan, profitabilitas, dan transaksi pihak berelasi terhadap agresivitas pajak (Studi empiris pada perusahaan *consumer non-cyclicals* subsektor makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019–2023). *Global Accounting: Jurnal Akuntansi*, 4(1).
- Apriliana, N. (2022). Pengaruh likuiditas, profitabilitas dan leverage terhadap agresivitas pajak. *Jurnal Cendekia Keuangan*, 2(1), 121–154.
- Ardiansyah, R., & Fikriyah, S. H. (2024). Pengaruh ukuran perusahaan, intensitas modal dan intensitas persediaan terhadap agresivitas pajak. *Jurnal Nusa Akuntansi*, 1(3), 610–627.
- Arifin, M. D., & Rahmawati, M. I. (2022). Pengaruh leverage, profitabilitas, dan kepemilikan saham terhadap agresivitas pajak. *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi*, 5(2), 1–23.
- Astrina, F., & Pertiwi, A. P. (2024). The effect of liquidity and capital intensity on tax aggressiveness. *Journal of Economics, Business and Accounting*, 24(4), 121–154.
- Floresnia, C., & Budiantoro, R. A. (2025). Determinan agresivitas pajak pada perusahaan perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Journal of Accounting and Digital Finance*, 5(1), 121–140.
- Indriyani, N., & Mahpudin, E. (2025). Pengaruh leverage, likuiditas dan profitabilitas terhadap agresivitas pajak (Studi empiris pada perusahaan subsektor makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010–2023). *Innovative: Journal of Social Science Research*, 4(2), 1575–1585.
- Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (1976). Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs and ownership structure. *Journal of Financial Economics*, 3(4), 305–360. [https://doi.org/10.1016/0304-405X\(76\)90026-X](https://doi.org/10.1016/0304-405X(76)90026-X)
- Khoirunnissa, H. R., Marundha, A., & Khasanah, U. (2024). Pengaruh leverage, likuiditas, dan capital intensity terhadap agresivitas pajak (Studi empiris pada perusahaan subsektor makanan dan minuman yang terdaftar di BEI tahun 2018–2022). *Jurnal Economina*, 3(2), 219–236.
- Legowo, W. W., Florentina, S., & Firmansyah, A. (2021). Agresivitas pajak pada perusahaan perdagangan di Indonesia: Profitabilitas, capital intensity, leverage dan ukuran perusahaan. *Jurnal Bina Akuntansi*, 8(1), 6.
- Meldisthy, F. F., Espa, V., & Ikhsan, S. (2025). Pengaruh ukuran perusahaan, profitabilitas, dan leverage terhadap agresivitas pajak. *Jurnal Ekobistek*, 13(2), 54–61. <https://doi.org/10.35134/ekobistek.v13i2.783>
- Nurfadillah, C. F., Achmad, S., & Syahrudin, M. (2024). Liquidity in its influence on tax aggressiveness. *Journal of Accounting INABA*, 3(2), 121–154.
- Putri, C. L. (2022). Pengaruh likuiditas, leverage, profitabilitas, dan capital intensity terhadap agresivitas pajak (Studi empiris pada perusahaan properti dan real estate yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017–2020). *Prosiding: Ekonomi dan Bisnis*, 1(2).
- Rahmawati, Y. D., Anggraeny, S. N., & Ibrahim, R. (2025). Pengaruh intensitas modal, struktur modal, ukuran perusahaan, dan profitabilitas terhadap agresivitas pajak pada perusahaan LQ45 tahun 2019–2023. *Equivalent: Journal of Economic, Accounting and Management*, 3(2), 1103–1122.
- Tenny, & Samara, A. (2025). Pengaruh profitabilitas, likuiditas, sales growth, ukuran perusahaan dan capital intensity terhadap agresivitas pajak pada perusahaan pertambangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019–2023. *Global Accounting: Jurnal Akuntansi*, 4(1).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2008 tentang Perubahan Keempat atas Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan. (2008).
- Wardayani, D., Purwantoro, P., Ratnawati, J., & Setyowati, L. (2025). Analisis pengaruh profitabilitas, leverage, dan likuiditas terhadap agresivitas pajak pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI. *Jurnal Ekuilnami*, 7(3), 811–821.
- Wirawan, I. M. D. S. (2024). Dampak kesulitan keuangan dan ukuran perusahaan terhadap praktik konservatisme akuntansi. *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Bisnis*, 9(1), 62–70.

- Zahida, A., Sinring, B., & Ibrahim, F. N. (2025). Pengaruh ukuran perusahaan dan leverage terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sektor property dan real estate yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Center of Economic Students Journal*, 8(2), 885–892.