



Pengaruh Cash Conversion Cycle, Leverage, dan Ukuran Perusahaan terhadap Return on Assets Perusahaan Transportasi dan Logistik

Ananda Ayu Sabila*, Firna Maristha Prihardini, Irma Rustini Aju

Teknik Bangunan Kapal, D4-Manajemen Bisnis, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya, Surabaya

Jalan Teknik Kimia, Keputih, Kec Sukolilo, Surabaya, Jawa Timur, Indonesia

Email: ¹*anandaayusabila06@gmail.com, ²firnamaristha@ppns.ac.id, ³irma@ppns.ac.id,

Email Penulis Korespondensi: ¹anandaayusabila06@gmail.com

Submitted: 25/07/2026; Accepted: 25/08/2026; Published: 31/08/2026

Abstrak—Sektor transportasi dan logistik memiliki peran penting dalam aktivitas ekonomi, tetapi tingginya biaya logistik nasional menjadi tantangan bagi perusahaan dalam meningkatkan profitabilitas, yang tercermin dari menurunnya rata-rata Return on Assets (ROA) perusahaan transportasi dan logistik selama periode 2022–2024. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan terhadap profitabilitas yang diproksikan dengan Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022–2024. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan asosiatif (kausal). Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling sehingga diperoleh 11 perusahaan dengan total 33 observasi. Analisis data dilakukan menggunakan regresi linier berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Cash Conversion Cycle (CCC) berpengaruh negatif namun tidak signifikan terhadap ROA dengan nilai signifikansi sebesar 0,460 dan koefisien regresi sebesar -0,092. Leverage berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA dengan nilai signifikansi sebesar 0,009 dan koefisien regresi sebesar -0,353, sedangkan ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA dengan nilai signifikansi sebesar 0,001 dan koefisien regresi sebesar 0,048. Dengan demikian, leverage dan ukuran perusahaan menjadi faktor yang memengaruhi profitabilitas perusahaan, sedangkan Cash Conversion Cycle (CCC) belum memberikan pengaruh yang signifikan.

Kata Kunci: Cash Conversion Cycle (CCC); Leverage; Ukuran Perusahaan; Return on Assets (ROA); Transportasi dan Logistik

Abstract—The transportation and logistics sector plays an important role in economic activity, but high national logistics costs remain a challenge for companies seeking to improve profitability, as reflected in the declining average Return on Assets (ROA) of transportation and logistics companies during the 2022–2024 period. This study aims to analyze the effect of the Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, and firm size on profitability, as measured by Return on Assets (ROA), in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the 2022–2024 period. This study employed a quantitative approach with an associative (causal) research design. The sample was selected using purposive sampling, yielding 11 companies and 33 observations. The data were analyzed using multiple linear regression analysis. The results indicate that the Cash Conversion Cycle (CCC) has a negative but insignificant effect on ROA, with a significance value of 0.460 and a regression coefficient of -0.092. Leverage has a negative and significant effect on ROA, with a significance value of 0.009 and a regression coefficient of -0.353. In contrast, firm size has a positive and significant effect on ROA, with a significance value of 0.001 and a regression coefficient of 0.048. Therefore, leverage and firm size are the main factors affecting corporate profitability, whereas the Cash Conversion Cycle (CCC) has no significant effect.

Keywords: Cash Conversion Cycle (CCC); Leverage; Firm Size; Return on Assets (ROA); Transportation and Logistics

1. PENDAHULUAN

Sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu sektor yang berperan penting dalam menunjang aktivitas ekonomi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa. Seiring berkembangnya aktivitas perdagangan dan e-commerce, kebutuhan terhadap jasa transportasi dan logistik terus meningkat sehingga mendorong persaingan antarperusahaan menjadi semakin ketat (Laode et al., 2025). Kondisi tersebut menuntut perusahaan untuk mampu mengelola sumber daya secara efektif dan efisien agar dapat mempertahankan keberlangsungan usaha serta meningkatkan daya saing. Salah satu indikator yang dapat digunakan untuk menilai keberhasilan perusahaan dalam mengelola sumber daya tersebut adalah profitabilitas, yang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan aset yang dimiliki (Kasmir, 2019).

Kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dipengaruhi oleh efektivitas pengelolaan sumber daya dan keputusan keuangan yang dilakukan oleh manajemen. Agency theory menjelaskan bahwa manajemen sebagai pihak yang diberi amanah oleh pemegang saham memiliki tanggung jawab untuk mengelola sumber daya perusahaan secara efektif guna mencapai tujuan perusahaan, yaitu meningkatkan kesejahteraan pemegang saham melalui peningkatan profitabilitas. Selain itu, trade-off theory menjelaskan bahwa perusahaan perlu menentukan tingkat penggunaan utang yang optimal dengan mempertimbangkan manfaat penggunaan utang, seperti penghematan pajak (tax shield), serta biaya dan risiko keuangan yang ditimbulkan akibat meningkatnya penggunaan utang. Kedua teori tersebut menjadi landasan dalam menjelaskan hubungan antara pengelolaan modal kerja, struktur pendanaan, dan pemanfaatan aset terhadap profitabilitas perusahaan. Pentingnya sektor transportasi dan logistik dalam perekonomian nasional tercermin dari kontribusinya terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) yang meningkat. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), sektor transportasi dan logistik memberikan kontribusi sebesar 5,02% terhadap PDB pada tahun 2022, meningkat menjadi 5,89% pada tahun 2023, dan kembali meningkat menjadi 6,23% pada tahun 2024. Namun, peningkatan kontribusi sektor terhadap perekonomian belum tentu diikuti dengan peningkatan kemampuan



perusahaan dalam menghasilkan laba karena perusahaan masih menghadapi berbagai tantangan operasional, salah satunya adalah tingginya biaya logistik nasional.

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatatkan bahwa biaya logistik di Indonesia pada tahun 2022 mencapai 14,29% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia (2026) juga menyatakan bahwa biaya logistik nasional masih berada pada kisaran 14% terhadap PDB sehingga menjadi salah satu tantangan dalam meningkatkan daya saing perekonomian nasional. Tingginya biaya logistik menyebabkan perusahaan membutuhkan modal kerja yang lebih besar untuk membiayai aktivitas operasional, seperti distribusi barang, pergudangan, transportasi, pembayaran upah, serta biaya operasional lainnya (Khadijah & Rahma, 2024).

Efisiensi pengelolaan modal kerja dapat diukur menggunakan Cash Conversion Cycle (CCC). Menurut Simbolon (2025), Cash Conversion Cycle merupakan indikator yang digunakan untuk mengukur lamanya waktu yang dibutuhkan perusahaan dalam mengubah investasi pada modal kerja menjadi kas kembali melalui aktivitas operasional. Semakin pendek Cash Conversion Cycle menunjukkan semakin cepat perputaran modal kerja sehingga dana perusahaan bisa digunakan kembali untuk mendukung kegiatan operasional dan menghasilkan laba. Sebaliknya, Cash Conversion Cycle yang semakin panjang mengindikasikan bahwa dana perusahaan tertahan lebih lama dalam siklus operasional sehingga meningkatkan kebutuhan modal kerja dan berpotensi menurunkan profitabilitas perusahaan (Megawati & Mulyanto, 2020).

Selain efisiensi modal kerja, kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba juga dipengaruhi oleh keputusan pendanaan. Karakteristik perusahaan transportasi dan logistik yang padat aset menyebabkan kebutuhan investasi pada armada, gudang, terminal, dan fasilitas distribusi relatif tinggi sehingga perusahaan cenderung memanfaatkan pendanaan melalui utang. Leverage merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aset perusahaan dibiayai oleh utang (Kasmir, 2019). Leverage diproksikan menggunakan Debt to Asset Ratio (DAR) dalam penelitian ini. Semakin tinggi nilai DAR menunjukkan semakin besar proporsi aset perusahaan yang dibiayai oleh utang sehingga meningkatkan beban keuangan dan risiko perusahaan. Sebaliknya, semakin rendah nilai DAR menunjukkan semakin kecil proporsi aset perusahaan yang dibiayai oleh utang. Penggunaan utang yang sesuai dapat membantu perusahaan untuk mendapat tambahan sumber pendanaan. Tambahan sumber pendanaan ini mendukung aktivitas operasional dan investasi sehingga berpotensi meningkatkan profitabilitas.

Faktor lain yang diperkirakan memengaruhi profitabilitas adalah ukuran perusahaan (*firm size*). Ukuran perusahaan menggambarkan besar kecilnya perusahaan berdasarkan total aset yang dimiliki. Perusahaan dengan aset yang lebih besar umumnya memiliki sumber daya, akses pendanaan, dan kemampuan memanfaatkan skala ekonomi yang lebih baik sehingga berpotensi meningkatkan profitabilitas. Sebaliknya, perusahaan yang berukuran lebih kecil cenderung memiliki keterbatasan sumber daya dan pendanaan yang dapat memengaruhi kemampuan dalam menghasilkan laba (Brigham & Houston, 2019).

Profitabilitas dalam penelitian ini diproksikan menggunakan Return on Assets (ROA), yaitu rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba melalui pemanfaatan seluruh aset yang dimiliki (Kasmir, 2019). Berdasarkan data penelitian, rata-rata ROA perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan dari 10,14% pada tahun 2022 menjadi 8,55% pada tahun 2023, kemudian kembali menurun menjadi 5,76% pada tahun 2024. Penurunan tersebut menunjukkan bahwa peningkatan aktivitas sektor transportasi dan logistik belum diikuti oleh peningkatan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba sehingga diperlukan pengelolaan modal kerja, struktur pendanaan, dan aset yang lebih optimal.

Hasil penelitian terdahulu mengenai pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC) terhadap Return on Assets (ROA) masih menunjukkan hasil yang tidak konsisten. Penelitian Fauziah & Madyasari (2026) menunjukkan bahwa Cash Conversion Cycle berpengaruh negatif terhadap Return on Assets (ROA), sedangkan Imron dan Aisjah (2025) menyatakan bahwa Cash Conversion Cycle tidak berpengaruh terhadap Return on Assets (ROA). Inkonsistensi juga ditemukan pada variabel leverage. Andriani & Dewi (2024) menemukan bahwa Debt to Asset Ratio (DAR) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas. Sedangkan Widarti et al. (2021) menemukan bahwa Debt to Asset Ratio (DAR) tidak berpengaruh signifikan terhadap Return on Assets (ROA). Inkonsistensi hasil penelitian juga ditemukan pada variabel ukuran perusahaan. Penelitian Telly & Ansori (2017) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap Return on Assets (ROA). Sebaliknya, Tirtanata & Yanti (2021) menemukan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap Return on Assets (ROA). Perbedaan hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara Cash Conversion Cycle, leverage, ukuran perusahaan, dan Return on Assets (ROA) masih memerlukan pengujian lebih lanjut.

Berdasarkan temuan penelitian terdahulu serta kondisi perusahaan transportasi dan logistik, penelitian ini diharapkan dapat memberikan bukti empiris mengenai pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan literatur di bidang manajemen keuangan serta menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen perusahaan dalam meningkatkan profitabilitas melalui pengelolaan modal kerja, struktur pendanaan, dan pemanfaatan aset yang lebih optimal.

Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan manfaat praktis bagi investor, kreditor, dan pihak-pihak terkait lainnya dalam menilai kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik, sehingga dapat dijadikan sebagai dasar dalam pengambilan keputusan investasi maupun pemberian kredit. Adapun manfaat teoritis dari penelitian ini adalah memperkaya pemahaman mengenai hubungan antara manajemen modal kerja, struktur



pendanaan, dan karakteristik perusahaan terhadap profitabilitas, khususnya pada sektor transportasi dan logistik yang memiliki peran strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

2. METODE PENELITIAN

2.1 Jenis Penelitian serta Populasi dan Sampel

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan asosiatif (kausal) yang bertujuan untuk menganalisis pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2022–2024. Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan yang diperoleh melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia dan annual report masing-masing perusahaan. Penelitian dilakukan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI dengan periode pengamatan tahun 2022–2024.

Populasi dalam penelitian ini berjumlah 39 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Sampel penelitian ditentukan dengan menggunakan teknik purposive sampling berdasarkan kriteria tertentu, yaitu perusahaan yang terdaftar secara konsisten di Bursa Efek Indonesia selama periode 2022–2024, menerbitkan laporan keuangan tahunan secara lengkap, tidak mengalami delisting selama periode penelitian, serta menjalankan kegiatan usaha utama pada bidang jasa logistik, freight forwarding, kurir, dan pelayaran sebagai bagian dari rantai pasok. Berdasarkan kriteria tersebut diperoleh 11 perusahaan sebagai sampel penelitian dengan periode pengamatan selama tiga tahun sehingga menghasilkan 33 sampel penelitian.

2.2 Definisi Operasional Variabel

Variabel dalam penelitian ini terdiri atas Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, ukuran perusahaan, dan Return on Assets (ROA). Pengukuran masing-masing variabel menggunakan data sekunder berupa laporan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022–2024.

Cash Conversion Cycle (CCC) merupakan ukuran yang digunakan untuk mengetahui lamanya waktu yang dibutuhkan perusahaan dalam mengubah investasi pada persediaan dan piutang menjadi kas (Mardiyanto, 2008). CCC dihitung dengan menjumlahkan Days Inventory Outstanding (DIO) dan Days Sales Outstanding (DSO), kemudian dikurangi Days Payable Outstanding (DPO), dengan rumus:

$$CCC = DIO + DSO - DPO \quad (1)$$

Leverage merupakan rasio yang menunjukkan sejauh mana aset perusahaan dibiayai oleh utang (Kasmir, 2019). Dalam penelitian ini, leverage diprosikan dengan Debt to Asset Ratio (DAR), yang dihitung dengan membandingkan total utang dengan total aset, dengan rumus:

$$DAR = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Assets}} \quad (2)$$

Ukuran perusahaan menunjukkan besar kecilnya perusahaan yang diukur berdasarkan total aset yang dimiliki (Goh, 2023). Ukuran perusahaan dalam penelitian ini dihitung menggunakan logaritma natural total aset dengan rumus:

$$\text{firm size} = \ln \text{Total Aset} \quad (3)$$

Return on Assets (ROA) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan seluruh aset yang dimiliki (Sudana, 2015). ROA dihitung dengan membandingkan laba setelah pajak dengan total aset, dengan rumus:

$$ROA = \frac{EAT}{\text{total asset}} \quad (4)$$

2.3 Hipotesis Penelitian

2.3.1 Pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC) terhadap Return on Assets

Cash Conversion Cycle (CCC) mencerminkan efisiensi pengelolaan modal kerja perusahaan dalam mengubah investasi pada modal kerja menjadi kas melalui aktivitas operasional. Semakin pendek Cash Conversion Cycle menunjukkan semakin cepat modal kerja berputar. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan memiliki fleksibilitas keuangan yang lebih baik untuk mendukung kegiatan operasional dan menghasilkan laba. Sebaliknya, Cash Conversion Cycle yang semakin panjang menyebabkan dana perusahaan tertahan lebih lama dalam siklus operasional sehingga berpotensi menurunkan profitabilitas. Hal tersebut sejalan dengan agency theory yang menyatakan bahwa manajemen bertanggung jawab mengelola sumber daya perusahaan secara efisien untuk meningkatkan kesejahteraan pemegang saham. Penelitian Fauziah & Madyasari (2026) menunjukkan bahwa Cash Conversion Cycle berpengaruh negatif terhadap Return on Assets (ROA).

H1: Cash Conversion Cycle (CCC) berpengaruh negatif terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022–2024.



2.3.2 Pengaruh Leverage terhadap Return on Assets

Leverage yang diproksikan menggunakan Debt to Asset Ratio (DAR) menunjukkan seberapa besar proporsi aset perusahaan yang dibiayai oleh utang. Berdasarkan trade-off theory, penggunaan utang dapat meningkatkan nilai perusahaan apabila manfaat yang diperoleh lebih besar daripada biaya yang ditimbulkan. Namun, penggunaan utang yang terlalu tinggi akan meningkatkan beban bunga dan risiko keuangan. Kondisi ini berpotensi menurunkan profitabilitas perusahaan. Penelitian Andriani & Dewi (2024) menunjukkan bahwa Debt to Assets Ratio (DAR) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas.

H2: Leverage berpengaruh negatif terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022–2024.

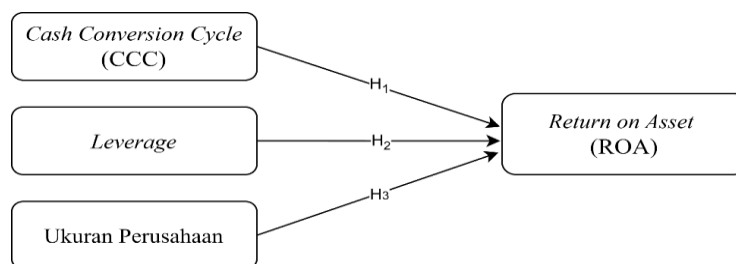
2.3.3 Pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap Return on Assets

Ukuran perusahaan mencerminkan besarnya sumber daya yang dimiliki perusahaan. Perusahaan dengan aset yang lebih besar umumnya memiliki sumber daya yang lebih banyak, akses pendanaan yang lebih luas, dan kapasitas operasional yang lebih tinggi. Kondisi ini berpotensi meningkatkan profitabilitas dari perusahaan. Dalam signaling theory, ukuran perusahaan juga menjadi sinyal mengenai kemampuan perusahaan dalam mempertahankan keberlangsungan usaha dan menghasilkan kinerja yang baik. Penelitian terdahulu oleh Tirtanata & Yanti (2021) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap profitabilitas.

H3: Ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022–2024.

2.4 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir pada penelitian ini menggambarkan hubungan antara Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan sebagai variabel independen terhadap Return on Assets (ROA) sebagai variabel dependen.



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan Gambar 1, penelitian ini menguji pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.

2.5 Teknik Analisis dan Pengujian

Teknik analisis dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi linier berganda. Analisis ini digunakan untuk menguji pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024. Pengolahan data dilakukan menggunakan perangkat lunak IBM SPSS Statistics. Sebelum dilakukan pengujian hipotesis, model regresi terlebih dahulu diuji melalui uji asumsi klasik. Uji asumsi klasik menggunakan uji normalitas, uji multikolinearitas, dan uji heteroskedastisitas untuk memastikan model memenuhi asumsi dasar regresi. Model regresi linier berganda yang digunakan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut.

$$Y = \alpha + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e \quad (5)$$

Pada Persamaan (5), variabel Y merepresentasikan Return on Assets (ROA), X_1 merupakan Cash Conversion Cycle (CCC), X_2 merupakan leverage yang diproksikan dengan Debt to Asset Ratio (DAR), dan X_3 merupakan ukuran perusahaan. Selanjutnya, α merupakan konstanta, b_1 , b_2 , dan b_3 merupakan koefisien regresi yang menunjukkan besarnya pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen, sedangkan e merupakan error term.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil Pengujian

3.1.1 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif digunakan untuk mengetahui gambaran umum data penelitian melalui nilai minimum, maksimum, dan rata-rata (mean) setiap variabel. Hasil statistik deskriptif disajikan pada Tabel 1.



Tabel 1. Hasil Analisis Statistik Deskriptif

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CCC	33	-422	131	-10	109
Leverage	33	0,0637	0,6601	0,336585	0,1701
Ukuran Perusahaan	33	24,6951	29,6754	26,915800	1,5703
ROA	33	-0,1170	0,3210	0,081494	0,1049

Berdasarkan Tabel 1, variabel Cash Conversion Cycle (CCC) memiliki nilai minimum sebesar -422 hari dan nilai maksimum sebesar 131 hari, dengan nilai rata-rata sebesar -10 hari. Nilai rata-rata yang negatif menunjukkan bahwa secara umum perusahaan mampu menerima kas lebih cepat dibandingkan waktu pembayaran utang usaha. Namun, nilai standar deviasi sebesar 109 menunjukkan bahwa variasi Cash Conversion Cycle antarperusahaan masih relatif tinggi. Variabel leverage yang diprosikan menggunakan Debt to Asset Ratio (DAR) memiliki nilai minimum sebesar 0,0637 dan maksimum sebesar 0,6601 dengan rata-rata sebesar 0,3366. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan membiayai sekitar 33,66% asetnya menggunakan utang. Nilai standar deviasi sebesar 0,1701 yang lebih kecil daripada nilai rata-rata menunjukkan bahwa penyebaran data leverage relatif homogen.

Ukuran perusahaan memiliki nilai minimum sebesar 24,6951 dan maksimum sebesar 29,6754 dengan rata-rata sebesar 26,9158. Nilai standar deviasi sebesar 1,5703 mengindikasikan bahwa ukuran perusahaan pada sampel penelitian tidak memiliki perbedaan yang terlalu besar. Variabel Return on Assets (ROA) memiliki nilai minimum sebesar -0,1170 dan maksimum sebesar 0,3210 dengan rata-rata sebesar 0,0815. Hal ini menunjukkan bahwa secara rata-rata perusahaan mampu menghasilkan laba sebesar 8,15% dari total aset yang dimiliki. Standar deviasi sebesar 0,1049 menunjukkan bahwa tingkat profitabilitas antarperusahaan masih cukup beragam.

3.1.2 Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan menggunakan metode One-Sample Kolmogorov-Smirnov untuk mengetahui apakah residual model regresi berdistribusi normal. Ringkasan hasil pengujian disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Hasil Uji Normalitas

Keterangan	Nilai
Jumlah Observasi	33
Statistik	0,116
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c	0,200 ^d

Hasil uji normalitas diperoleh nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,200. Nilai tersebut lebih besar dari taraf signifikansi 0,05 ($0,200 > 0,05$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa data residual pada model regresi berdistribusi normal sehingga asumsi normalitas telah terpenuhi.

3.1.3 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan dengan melihat nilai Tolerance dan Variance Inflation Factor (VIF). Model regresi dinyatakan bebas dari gejala multikolinearitas apabila nilai tolerance $> 0,10$ dan $VIF < 10$. Tabel 4.3 menyajikan hasil uji multikolinieritas.

Tabel 3. Hasil Uji Multikolinearitas

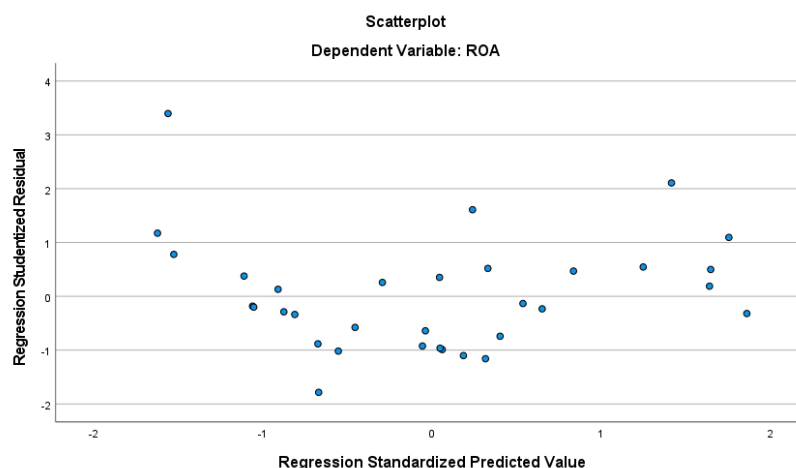
Variabel	Tolerance	VIF	Keterangan
CCC	0,949	1,054	Tidak terjadi multikolinearitas
Leverage	0,572	1,749	Tidak terjadi multikolinearitas
Ukuran Perusahaan	0,585	1,711	Tidak terjadi multikolinearitas

Berdasarkan Tabel 3, nilai tolerance dari CCC sebesar 0,949, Leverage sebesar 0,572, dan ukuran perusahaan sebesar 0,585. Hasil dari nilai tolerance menunjukkan seluruh variabel memiliki nilai tolerance di atas 0,10. Hasil nilai VIF seluruh variabel juga di bawah 10 yaitu CCC sebesar 1,054, VIF leverage sebesar 1,749, dan ukuran perusahaan sebesar 1,711. Berdasarkan nilai tersebut, model regresi tidak mengalami gejala multikolinearitas sehingga seluruh variabel independen layak digunakan dalam analisis regresi.

3.1.4 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan menggunakan grafik scatterplot antara nilai Regression Standardized Predicted Value dan Regression Studentized Residual. Hasil pengujian disajikan pada Gambar 2. Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat ketidaksamaan varians residual pada model regresi yang digunakan dalam penelitian. Grafik scatterplot digunakan sebagai dasar untuk mengamati pola penyebaran titik-titik residual pada model penelitian.

Berdasarkan Gambar 2, titik-titik menyebar secara acak di atas dan di bawah sumbu nol serta tidak membentuk pola tertentu. Hal tersebut menunjukkan bahwa model regresi tidak mengalami gejala heteroskedastisitas sehingga asumsi homoskedastisitas telah terpenuhi.



Gambar 2. Hasil Uji Heteroskedastisitas

3.1.5 Analisis Regresi Linier Berganda

Setelah model regresi memenuhi asumsi klasik, analisis regresi linier berganda dilakukan untuk mengetahui arah dan besarnya pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan terhadap Return on Assets (ROA). Hasil analisis disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4. Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Variabel	Koefisien (B)	Std. Error	Beta
Konstanta	-1,085	0,337	
CCC	-0,092	0,123	-0,118
Leverage	-0,353	0,126	-0,573
Ukuran Perusahaan	0,048	0,013	0,716

Berdasarkan Tabel 4 diperoleh persamaan regresi sebagai berikut.

$$ROA = -1,085 - 0,092 \text{ CCC} - 0,353 \text{ Leverage} + 0,048 \text{ Ukuran Perusahaan} + e$$

Persamaan tersebut menunjukkan bahwa Cash Conversion Cycle (CCC) dan leverage memiliki arah pengaruh negatif terhadap ROA, sedangkan ukuran perusahaan memiliki arah pengaruh positif terhadap ROA. Artinya, semakin tinggi CCC dan leverage cenderung menurunkan ROA, sedangkan semakin besar ukuran perusahaan cenderung meningkatkan ROA, dengan asumsi variabel lain konstan.

3.1.6 Uji F (Simultan)

Uji F dilakukan untuk mengetahui kelayakan model regresi sekaligus menguji apakah seluruh variabel independen secara bersama-sama berpengaruh terhadap ROA.

Tabel 5. Hasil Uji F (Simultan)

Model	F	Sig.
Regression	4,363	0,012 ^b

Berdasarkan Tabel 5, diperoleh nilai F sebesar 4,363 dengan nilai signifikansi 0,012 (<0,05). Hasil ini menunjukkan bahwa model regresi layak digunakan. Selain itu, secara simultan variabel Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan berpengaruh terhadap Return on Assets (ROA).

3.1.7 Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi ROA. Nilai koefisien determinasi digunakan untuk menunjukkan seberapa besar proporsi variasi variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen dalam model penelitian. Pengujian ini juga menjadi salah satu dasar untuk menilai kemampuan model regresi dalam menjelaskan perubahan pada variabel dependen. Dengan demikian, koefisien determinasi dapat memberikan gambaran mengenai tingkat kemampuan variabel independen secara bersama-sama dalam menerangkan variasi yang terjadi pada ROA.

Tabel 6. Hasil Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square
Regression	0,558 ^a	0,311	0,247



Berdasarkan Tabel 6, diperoleh nilai Adjusted R Square sebesar 0,247. Hal ini menunjukkan bahwa variasi Return on Assets (ROA) dapat dijelaskan oleh variabel Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan sebesar 24,7%, sedangkan 75,3% sisanya dipengaruhi oleh variabel lain di luar model penelitian.

3.1.8 Uji Hipotesis (Uji t)

Uji t dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari setiap variabel independen terhadap ROA secara parsial. Hasil pengujian disajikan pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil Uji T

Variabel	t	Sig.	Keputusan
CCC	-0,748	0,460	H ₁ Ditolak
Leverage	-2,812	0,009	H ₂ Diterima
Ukuran Perusahaan	3,552	0,001	H ₃ Diterima

Berdasarkan Tabel 7, variabel Cash Conversion Cycle (CCC) memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,460, sehingga tidak berpengaruh terhadap ROA dan hipotesis pertama ditolak. Variabel leverage memperoleh nilai signifikansi 0,009, yang menunjukkan bahwa leverage berpengaruh negatif signifikan terhadap ROA sehingga hipotesis kedua diterima. Sementara itu, ukuran perusahaan memperoleh nilai signifikansi 0,001, yang menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif signifikan terhadap ROA sehingga hipotesis ketiga diterima.

3.2 Pembahasan

3.2.1 Pengaruh Cash Conversion Cycle terhadap Return on Assets

Hasil pengujian menunjukkan bahwa Cash Conversion Cycle (CCC) memiliki koefisien regresi sebesar -0,092 dengan nilai signifikansi 0,460 ($>0,05$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa Cash Conversion Cycle (CCC) berpengaruh negatif namun tidak signifikan terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022–2024, sehingga hipotesis pertama (H₁) ditolak. Koefisien negatif menunjukkan adanya kecenderungan hubungan berlawanan antara CCC dan ROA, namun hubungan tersebut tidak terbukti signifikan secara statistik.

Tidak signifikannya pengaruh CCC menunjukkan bahwa efisiensi pengelolaan modal kerja belum menjadi faktor utama yang menentukan profitabilitas perusahaan transportasi dan logistik. Karakteristik sektor ini lebih didominasi oleh aktivitas jasa dan penggunaan aset tetap dalam jumlah besar sehingga laba perusahaan tidak hanya dipengaruhi oleh kecepatan perputaran kas, tetapi juga oleh efektivitas operasional dan pemanfaatan aset.

Temuan ini belum sepenuhnya mendukung konsep CCC yang menyatakan bahwa semakin pendek siklus konversi kas maka profitabilitas akan meningkat. Selain itu, hasil penelitian juga belum sepenuhnya mendukung agency theory karena efisiensi pengelolaan modal kerja belum mampu meningkatkan kinerja perusahaan secara signifikan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Imron & Aisjah (2025) yang menemukan bahwa CCC tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA. Namun, hasil penelitian ini berbeda dengan Fauziah & Madyasari (2026) yang menemukan adanya pengaruh signifikan CCC terhadap ROA. Perbedaan tersebut diduga disebabkan oleh karakteristik industri, periode penelitian, dan objek penelitian yang berbeda.

3.2.2 Pengaruh Leverage terhadap Return on Assets

Hasil pengujian menunjukkan bahwa leverage memiliki koefisien regresi sebesar -0,353 dengan nilai signifikansi 0,009 ($<0,05$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa leverage berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022–2024, sehingga hipotesis kedua (H₂) diterima. Arah hubungan yang negatif menunjukkan bahwa semakin tinggi penggunaan utang dalam membiayai aset perusahaan membuat kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aset yang dimiliki cenderung menurun.

Pengaruh negatif leverage menunjukkan bahwa peningkatan proporsi pendanaan melalui utang diikuti dengan meningkatnya beban bunga dan risiko keuangan perusahaan. Pada perusahaan transportasi dan logistik yang termasuk asset intensive industry, kebutuhan investasi yang besar mendorong perusahaan menggunakan utang sebagai sumber pendanaan. Namun, apabila dana hasil utang belum mampu menghasilkan pendapatan yang lebih besar daripada biaya pendanaannya, maka laba perusahaan akan menurun sehingga Return on Assets (ROA) juga mengalami penurunan.

Temuan penelitian ini mendukung trade-off theory yang dikemukakan oleh Myers (2001), yang menjelaskan bahwa penggunaan utang dapat meningkatkan nilai perusahaan selama manfaat yang diperoleh masih lebih besar daripada biaya yang ditimbulkan. Akan tetapi, apabila penggunaan utang telah melampaui tingkat optimal, maka beban bunga, risiko financial distress, dan biaya keagenan akan meningkat sehingga berdampak pada penurunan profitabilitas perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Andriani & Dewi (2024) yang menemukan bahwa Debt to Asset Ratio (DAR) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas. Namun, hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian Tirtanata & Yanti (2021) yang menemukan bahwa leverage berpengaruh positif terhadap profitabilitas, serta penelitian



Widarti et al. (2021) yang menyatakan bahwa leverage tidak berpengaruh signifikan terhadap Return on Assets (ROA). Perbedaan hasil tersebut diduga disebabkan oleh perbedaan karakteristik industri, periode penelitian, serta kemampuan masing-masing perusahaan dalam mengelola pendanaan yang berasal dari utang untuk meningkatkan laba.

3.2.3 Pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap Return on Assets

Hasil pengujian menunjukkan bahwa ukuran perusahaan memiliki koefisien regresi sebesar 0,048 dengan nilai signifikansi 0,001 ($<0,05$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024, sehingga hipotesis ketiga (H_3) diterima. Arah hubungan positif menunjukkan bahwa semakin besar ukuran perusahaan, semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aset yang dimiliki.

Pengaruh positif ukuran perusahaan menunjukkan perusahaan dengan total aset yang lebih besar cenderung memiliki kapasitas operasional, sumber daya, dan akses pendanaan yang lebih luas sehingga mampu meningkatkan efisiensi operasional dan menghasilkan laba yang lebih tinggi. Karakteristik perusahaan transportasi dan logistik sebagai asset intensive industry juga mendukung temuan tersebut karena perusahaan membutuhkan aset dalam jumlah besar, seperti armada kendaraan, kapal, gudang, terminal, dan fasilitas distribusi. Apabila aset tersebut dimanfaatkan secara optimal, perusahaan memiliki peluang yang lebih besar untuk meningkatkan pendapatan dan profitabilitas.

Temuan penelitian ini mendukung agency theory yang menjelaskan bahwa manajemen sebagai agen bertanggung jawab mengelola sumber daya perusahaan secara efektif untuk meningkatkan kesejahteraan pemegang saham. Semakin besar aset yang dimiliki perusahaan, semakin besar pula peluang manajemen untuk memanfaatkan sumber daya tersebut secara produktif sehingga mampu meningkatkan Return on Assets (ROA). Hasil penelitian ini juga sejalan dengan pendapat Brigham & Houston, (2019) yang menyatakan bahwa perusahaan berukuran besar umumnya memiliki keunggulan dalam sumber daya, kapasitas operasional, dan akses terhadap pendanaan dibandingkan perusahaan berukuran kecil.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Tirtanata & Yanti (2021) yang menemukan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap Return on Assets (ROA). Namun, hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian Telly & Ansori (2017) yang menyatakan bahwa ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap Return on Assets (ROA). Perbedaan hasil tersebut diduga disebabkan oleh perbedaan karakteristik industri, periode penelitian, serta kemampuan masing-masing perusahaan dalam mengelola aset dan sumber daya yang dimiliki untuk menghasilkan laba.

4. KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan terhadap Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024. Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda, diperoleh bahwa Cash Conversion Cycle (CCC) berpengaruh negatif namun tidak signifikan terhadap ROA, sehingga efisiensi pengelolaan modal kerja yang diukur melalui CCC belum menjadi faktor utama yang memengaruhi profitabilitas perusahaan transportasi dan logistik selama periode penelitian. Sebaliknya, leverage yang diprosikan menggunakan Debt to Asset Ratio (DAR) terbukti berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA, yang menunjukkan bahwa peningkatan penggunaan utang cenderung menurunkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba karena meningkatnya beban bunga dan risiko keuangan. Sementara itu, ukuran perusahaan yang diukur menggunakan Ln Total Aset berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA, yang mengindikasikan bahwa perusahaan dengan aset yang lebih besar memiliki kapasitas operasional, sumber daya, serta kemampuan pemanfaatan aset yang lebih baik sehingga mampu meningkatkan profitabilitas. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap literatur mengenai faktor-faktor yang memengaruhi profitabilitas perusahaan transportasi dan logistik. Selain itu, hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen perusahaan dalam menentukan kebijakan pengelolaan keuangan, khususnya dalam mengendalikan penggunaan utang dan mengoptimalkan pemanfaatan aset untuk mendukung peningkatan profitabilitas perusahaan. Meskipun demikian, penelitian ini memiliki keterbatasan karena hanya menggunakan tiga variabel independen, yaitu Cash Conversion Cycle (CCC), leverage, dan ukuran perusahaan, dengan periode pengamatan yang relatif singkat, yaitu tahun 2022-2024, serta hanya mencakup perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan untuk memperpanjang periode penelitian, memperluas objek penelitian ke sektor lain, serta menambahkan variabel lain yang berpotensi memengaruhi profitabilitas, seperti pertumbuhan penjualan, likuiditas, efisiensi operasional, maupun tata kelola perusahaan, sehingga kemampuan model dalam menjelaskan variasi ROA dapat ditingkatkan.

REFERENCES

- Andriani, G. A. N., & Dewi, N. W. Y. (2024). Pengaruh Likuiditas, Leverage, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022. *JIMAT (Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi)*, 15(02), 292–304. <https://doi.org/10.23887/jimat.v15i02.69934>



- Badan Pusat Statistik. (2026). Distribusi persentase produk domestik bruto atas dasar harga berlaku menurut lapangan usaha (persen), 2022, 2023, 2024. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/T0UxS09GQIBTbk5QWTBNDlVWUmXSMjV3Y3I0VWR6MDKjMw==/distribusi-persentase-produk-domestik-bruto-atas-dasar-harga-berlaku-menurut-lapangan-usaha--persen---2021>
- Bursa Efek Indonesia. (2026). Laporan keuangan dan tahunan. <https://www.idx.co.id/id/perusahaan-tercatat/laporan-keuangan-dan-tahunan/>
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of FINANCIAL MANAGEMENT 15e* (15th ed.). Cengage Learning.
- Fauziah, Y., & Madyasari, R. (2026). Pengaruh Cash Conversion Cycle (CCC) dan Working Capital Turnover (WCT) terhadap Return on Assets (ROA) (Studi Empiris pada Perusahaan Subsektor Garmen dan Tekstil yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2021-2024). *Economics, Business, Management, & Accounting Journal*, 6(2), 287–296. <https://doi.org/10.61083/ebisma.v6i2.142>
- Goh, T. S. (2023). Monografi: Financial Distress. Indomedia Pustaka.
- Imron, M., & Aisjah, S. (2025). The Effect of Working Capital Management on Pharmaceutical Firm Profitability. *Jurnal Management Risiko dan Keuangan*, 4(4), 1–15. <https://doi.org/10.21776/jmrk.2025.04.4.09>
- Kasmir. (2019). Analisis Laporan Keuangan. PT Raja Grafindo Persada.
- Khadijah, E., & Rahma, V. A. (2024). Analisis Sumber dan Penggunaan Modal Kerja Pt Astra International Tbk Periode 2020-2022. *Jurnal Akuntansi Dan Manajemen Bisnis*, 4(1), 78–86. <https://doi.org/10.56127/jaman.v4i1.1544>
- Kurniasari, W., & Wibowo, B. J. (2017). Manajemen Pembiayaan & Ekuitas. Universitas Katolik Soegijapranata.
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia. (2026, 14 April). Kemenko Perekonomian Dukung Penyelenggaraan ALFI CONVEX 2026 untuk Perkuat Transformasi dan Efisiensi Sistem Logistik Nasional. URL: <https://www.ekon.go.id/publikasi/detail/6883/kemenko-perekonomian-dukung-penyelenggaraan-alfi-convex-2026-untuk-perkuat-transformasi-dan-efisiensi-sistem-logistik-nasional>
- Laode, R. T., Satyadharma, M., Wuga, L. O. A., & Hado. (2025). Pengembangan Transportasi dan Dampaknya terhadap Sektor Ekonomi (Kajian Literatur). *Jurnal Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi*, 5(2), 1–12. <https://doi.org/10.53697/emba.v5i2.2994>
- Megawati, & Mulyanto, S. (2020). Pengaruh Cash Conversion Cycle Terhadap Profitabilitas Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Per. *E-Jurnal Kajian Ekonomi, Manajemen, & Akuntansi*, 1(1), 2020. <http://dx.doi.org/10.56589/keizai.v1i1.148>
- Ramadani, F. A., Sahade, & Anwar, A. (2025). Pengaruh Ukuran Perusahaan dan Leverage Terhadap Manajemen Laba (Studi Kasus pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia). *EKOMA: Jurnal Ekonomi, Manajemen, Akuntansi*, 4(5), 7544–7554. <https://doi.org/10.56799/ekoma.v4i5.9094>
- Simbolon, R. (2025). Buku Ajar Manajemen Keuangan Modern (A. P. Hawari (Ed.)). PT Media Penerbit Indonesia.
- Sonna, S. (2022). Pengaruh Cash Conversion Cycle, Financial Leverage Dan Intellectual Capital Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Sektor Barang Konsumsi di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal FinAcc*, 7(2), 269–278. <https://journal.widyadharma.ac.id/index.php/finacc/article/view/2484>
- Sudana, I. M. (2015). Teori & Praktik Manajemen Keuangan Perusahaan. Penerbit Erlangga.
- Telly, B. R., & Ansori, M. (2017). Pengaruh Ukuran dan Cash Conversion Cycle terhadap Profitabilitas Perusahaan. *Journal of Applied Managerial Accounting*, 1(2), 179–189. <https://doi.org/10.30871/jama.v1i2.505>
- Tirtanata, P., & Yanti, L. D. (2021). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Perputaran Modal Kerja dan Leverage Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Barang Konsumsi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2019. *ECo-Fin*, 3(1), 172–188. <https://doi.org/10.32877/ef.v3i1.399>
- Widarti, A., Sudaryo, Y., & Sofiaty, N. A. (2021). Analisis Debt to Equity Ratio (Der), Debt to Assets Ratio (Dar) dan Current Ratio (Cr) terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi Pada Perusahaan Otomotif dan Komponen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2010-2019). *Jurnal Indonesia Membangun*, 20(1), 1–21. <https://doi.org/10.56956/jim.v20i03.58>