

Pengaruh Total Debt Ratio dan Receivable Turnover Terhadap Return on Equity Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Periode 2021-2025

Prilly Thristany Putri¹, Hartanti², RM Tedy Aliudin³

Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Bina Sarana Informatika, Tangerang, Indonesia^{1,2,3}

Corresponding Author: prilly.thristany04@gmail.com^{1*}, hartanti.hti@bsi.ac.id², rm.rmn@bsi.ac.id³

Info Artikel

Submitted: 29 Juni 2026

Revised: 22 Juli 2026

Accepted: 28 Agustus 2026

Published: 02 September 2026

Keywords: Total Debt Ratio; Receivable Turnover; Return on Equity; profitability; transportation and logistics

Kata Kunci: Total Debt Ratio; Receivable Turnover; Return on Equity; profitabilitas; sektor transportasi dan logistik

Abstract

This study examines the effect of Total Debt Ratio (TDR) and Receivable Turnover (RTO) on Return on Equity (ROE) in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) for the 2021-2025 period. The research gap addressed is the sharp post-pandemic volatility of sector profitability amid rising debt burdens and receivable-management pressure, which prior studies have not consistently explained. A quantitative associative approach was applied to secondary data from audited annual financial statements. Using purposive sampling, 12 companies were selected, yielding 60 firm-year observations, analyzed with multiple linear regression after a square-root transformation to satisfy the normality assumption. The results show that TDR has no significant partial effect on ROE, whereas RTO has a significant positive partial effect. Simultaneously, TDR and RTO significantly affect ROE, explaining 14.0% of its variance (Adjusted R Square). These findings imply that receivable-collection efficiency, rather than debt structure alone, is the more decisive driver of equity profitability in this sector.

Abstrak

Studi ini menganalisis pengaruh Total Debt Ratio (TDR) dan Receivable Turnover (RTO) terhadap Return on Equity (ROE) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021-2025. Kesenjangan penelitian (gap) yang diangkat ialah fluktuasi tajam profitabilitas sektor pascapandemi di tengah kenaikan beban utang dan tekanan pengelolaan piutang, yang belum dijelaskan secara konsisten oleh studi terdahulu. Pendekatan kuantitatif asosiatif diterapkan pada data sekunder laporan keuangan tahunan auditan. Melalui purposive sampling, diperoleh 12 perusahaan dengan 60 observasi firm-year, dianalisis dengan regresi linier berganda setelah transformasi akar kuadrat guna memenuhi asumsi normalitas. Hasil menunjukkan TDR tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap ROE, sedangkan RTO berpengaruh signifikan positif secara parsial. Secara simultan, TDR dan RTO berpengaruh signifikan terhadap ROE dengan kontribusi (Adjusted R Square) sejumlah 14,0%. Temuan ini mengindikasikan bahwa efisiensi penagihan piutang, bukan semata struktur utang, lebih menentukan profitabilitas ekuitas pada sektor ini.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

Publisher: Lembaga Penerbit Penelitian Nusantara

Pendahuluan

Sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu pilar krusial dalam mendukung perekonomian nasional karena berperan sebagai penghubung antara produsen dan konsumen sekaligus penopang rantai distribusi barang dan jasa, baik domestik maupun internasional. Perusahaan pada sektor ini dituntut untuk memelihara kinerja finansialnya agar tetap kompetitif dan mampu memberikan nilai tambah bagi para pemangku kepentingan (Ayu et al., 2025). Peningkatan nilai perusahaan yang bertujuan memaksimalkan kesejahteraan pemegang saham tidak terlepas dari kinerja profitabilitas yang dihasilkan, sehingga investor cenderung menilai kinerja perusahaan melalui indikator finansial yang menggambarkan kapabilitas menghasilkan laba.

Tekanan eksternal yang berdampak signifikan terhadap sektor transportasi dan logistik adalah pandemi COVID-19 sejak tahun 2019, yang menghambat mobilitas masyarakat dan distribusi barang sehingga menekan pendapatan dan profitabilitas perusahaan (Saraung, 2023). Memasuki periode pascapandemi, sektor ini memperlihatkan tanda pemulihan; data Badan Pusat Statistik mencatat pertumbuhan 3,24% pada 2021 dan naik tajam menjadi 19,87% pada 2022, sebelum ternormalisasi menjadi 13,96% pada 2023 dan melandai menjadi 8,69% pada 2024. Perlambatan tersebut tidak terlepas dari kondisi makroekonomi, khususnya eskalasi suku bunga acuan Bank Indonesia yang meningkatkan biaya layanan (*cost of service*) dan membebani operasional perusahaan (Prayoga, 2024), di samping kenaikan harga bahan bakar minyak yang turut menekan profitabilitas meskipun aktivitas usaha tetap meningkat.

Tekanan tersebut tergambar nyata pada kinerja indeks saham sektoral. Indeks *IDX Transportation and Logistics* (IDXTRANS) mengalami koreksi 20,69% sepanjang 2024 (year to date), menjadikannya sektor dengan penurunan terdalam dibandingkan indeks sektoral lainnya (Bisnis.com, 2024). Penurunan ini juga terjadi pada level emiten individual; laba bersih PT Samudera Indonesia Tbk turun 35,01% secara tahunan, sementara PT Temas Tbk mencatat penurunan laba 36,04% year on year, sehingga net profit margin agregat emiten dalam indeks IDXTRANS turun hingga menyentuh -0,4% (Kontan, 2024). Kondisi ini memperkuat urgensi penelitian mengenai faktor-faktor yang memengaruhi profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik, khususnya melalui analisis rasio struktur utang dan efisiensi pengelolaan piutang, sejalan dengan temuan yang memperlihatkan adanya diferensiasi kinerja finansial perusahaan transportasi sebelum dan selama pandemi (A. K. Sari & Hardiyanti, 2023).

Guna mengukur kinerja finansial perusahaan, *Return on Equity* (ROE) menjadi indikator krusial karena menggambarkan kapabilitas perusahaan dalam menciptakan laba bersih berdasarkan modal

yang dimiliki pemegang saham; tingginya skor ROE mencerminkan efisiensi pengelolaan ekuitas dan menjadi pertanda positif bagi investor dalam menilai prospek perusahaan (Haikal et al., 2025). Salah satu faktor yang diduga memengaruhi ROE adalah struktur permodalan, khususnya penggunaan utang yang tercermin pada *Total Debt Ratio* (TDR). Tingginya TDR berpotensi menaikkan beban bunga dan risiko finansial yang dapat menekan laba bersih dan menurunkan tingkat pengembalian bagi pemegang saham. Sejumlah penelitian empiris memperlihatkan hasil yang tidak konsisten mengenai hubungan ini: Safira (2025) menemukan bahwa leverage berdampak signifikan terhadap profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik di BEI, sementara Sariah et al. (2025) mengidentifikasi bahwa rasio utang berdampak signifikan terhadap ROE pada perusahaan subsektor transportasi, dan Adawiyah (2024) menunjukkan bahwa *Debt to Asset Ratio* (DAR) yang secara konsep setara dengan TDR memiliki pengaruh terhadap ROE, meskipun besarnya pengaruh tersebut cenderung bervariasi antarsektor dan antarperiode pengamatan, sehingga membuka kesenjangan (gap) yang perlu diuji kembali pada konteks sektor transportasi dan logistik pascapandemi.

Selain struktur utang, efisiensi pengelolaan modal kerja turut menjadi determinan penting profitabilitas. *Receivable Turnover* (RTO) menggambarkan seberapa cepat piutang perusahaan dapat ditagih dan dikonversi menjadi kas, sehingga memengaruhi ketersediaan dana operasional (Kasmir, 2021). Syahamah et al. (2025) menyatakan bahwa *Receivable Turnover* berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan, sedangkan Ramdani & Nafsiah (2022) menegaskan bahwa efisiensi pengelolaan piutang berkontribusi terhadap peningkatan kinerja keuangan perusahaan. Kajian pada sektor lain, seperti farmasi dan pertambangan, memperlihatkan pengaruh yang signifikan, namun bukti empiris pada sektor transportasi dan logistik pascapandemi COVID-19 masih terbatas, khususnya untuk periode yang mencakup fase pemulihan ekonomi 2021–2025. Kondisi inilah yang menjadi landasan kebaruan (novelty) studi ini, yaitu menguji secara simultan pengaruh struktur utang (TDR) dan efisiensi piutang (RTO) terhadap profitabilitas ekuitas (ROE) pada sektor yang mengalami dinamika ekstrem akibat pandemi dan pemulihan pascapandemi.

Berpedoman pada uraian tersebut, studi ini mengidentifikasi kesenjangan antara kondisi ideal kinerja profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik dengan realitas yang terjadi di lapangan, terutama terkait dampak struktur utang dan efisiensi pengelolaan piutang terhadap ROE. Rumusan masalah yang diajukan meliputi: (1) apakah *Total Debt Ratio* berpengaruh secara parsial terhadap *Return on Equity* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021–2025; (2) apakah *Receivable Turnover* berpengaruh secara parsial

terhadap *Return on Equity* pada perusahaan tersebut; dan (3) apakah *Total Debt Ratio* dan *Receivable Turnover* berpengaruh secara simultan terhadap *Return on Equity* pada perusahaan tersebut.

Total Debt Ratio merupakan bagian dari rasio solvabilitas yang digunakan untuk mengukur proporsi keseluruhan utang terhadap keseluruhan aset perusahaan, sehingga menggambarkan tingkat ketergantungan perusahaan terhadap pembiayaan eksternal (Mulatsih & Dewi, 2021). Dalam berbagai literatur, *Debt to Asset Ratio* kerap dimanfaatkan sebagai istilah yang setara dengan *Total Debt Ratio* karena keduanya sama-sama mengukur proporsi utang terhadap aset (Faujia & Nurulrahmatia, 2024; Miatul & Amaliyah, 2022). Adapun *Receivable Turnover* merupakan bagian dari rasio aktivitas yang mengukur kecepatan dan efisiensi perusahaan dalam mengelola serta menagih piutang usahanya menjadi kas pada satu periode akuntansi; nilai yang lebih tinggi mencerminkan efisiensi pengelolaan piutang dan percepatan perputaran modal kerja (Sijabat & Sijabat, 2021). Sementara itu, *Return on Equity* merupakan bagian dari rasio profitabilitas yang mengukur kapabilitas perusahaan menciptakan laba bersih yang tersedia bagi pemegang saham dari ekuitas yang diinvestasikan (Mareta et al., 2022; Savira & Ferdian, 2024).

Hubungan antara *Total Debt Ratio* dan *Return on Equity* bersifat kompleks dan dua arah: pemanfaatan utang yang terkelola baik dapat menaikkan ROE melalui efek leverage keuangan, namun tingginya TDR juga menaikkan beban bunga yang dapat menekan laba bersih. Adapun hubungan antara *Receivable Turnover* dan *Return on Equity* dijelaskan melalui mekanisme efisiensi pengelolaan aset lancar terhadap profitabilitas; tingginya perputaran piutang selaras dengan cepatnya perusahaan mengonversi tagihan menjadi kas, sehingga menekan kebutuhan pembiayaan modal kerja dan berdampak positif terhadap ROE. Berpedoman pada kajian teori dan kerangka berpikir tersebut, hipotesis yang diajukan dalam studi ini adalah H1: *Total Debt Ratio* berpengaruh signifikan secara parsial terhadap *Return on Equity*; H2: *Receivable Turnover* berpengaruh signifikan secara parsial terhadap *Return on Equity*; dan H3: *Total Debt Ratio* dan *Receivable Turnover* berpengaruh signifikan secara simultan terhadap *Return on Equity* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2021–2025 (Sariah et al., 2025). Berdasarkan rumusan masalah tersebut, tujuan penelitian ini adalah menganalisis pengaruh *Total Debt Ratio* secara parsial, *Receivable Turnover* secara parsial, serta *Total Debt Ratio* dan *Receivable Turnover* secara simultan terhadap *Return on Equity* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021–2025. Hasil studi ini diharapkan memperkaya literatur manajemen keuangan sekaligus menjadi bahan pertimbangan bagi investor, kreditur, dan manajemen perusahaan dalam mengevaluasi risiko dan potensi keuntungan pada sektor transportasi dan logistik.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian asosiatif kausal untuk menguji pengaruh *Total Debt Ratio* (X1) dan *Receivable Turnover* (X2) terhadap *Return on Equity* (Y). Populasi penelitian adalah seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia pada rentang tahun 2021–2025, yaitu sejumlah 39 perusahaan. Penentuan sampel menggunakan teknik purposive sampling, yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan pertimbangan atau kriteria khusus (Sugiyono, 2022), dengan kriteria: perusahaan tercatat aktif dan konsisten selama 2021–2025, menyajikan laporan keuangan tahunan yang lengkap dan telah diaudit, menggunakan mata uang rupiah (IDR), serta tidak mengalami kerugian selama periode pengamatan. Proses penyaringan tersebut menghasilkan 12 perusahaan yang memenuhi seluruh kriteria (Tabel 1), sehingga dengan rentang waktu observasi lima tahun diperoleh 60 observasi (firm-year) yang dianalisis dalam penelitian ini.

Tabel 1. Kriteria Pemilihan Sampel Penelitian

No	Kriteria	Jumlah Perusahaan
1	Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI selama periode 2021-2025	(39)
2	Perusahaan yang menggunakan mata uang Rupiah (IDR) dalam laporan keuangannya	(36)
3	Perusahaan yang terdaftar secara aktif dan konsisten selama periode penelitian 2021-2025	(28)
4	Perusahaan yang menerbitkan laporan keuangan tahunan lengkap dan telah diaudit selama periode penelitian	(23)
5	Perusahaan yang laporan keuangannya tidak mengalami kerugian	(12)
	Jumlah sampel yang memenuhi kriteria (12 perusahaan x 5 tahun = 60 observasi)	12

Data yang digunakan adalah data sekunder berupa laporan keuangan tahunan auditan perusahaan sampel yang dipublikasikan pada laman resmi Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id). *Total Debt Ratio* diukur dengan membandingkan total utang terhadap total aset, *Receivable Turnover* diukur dengan membandingkan penjualan bersih terhadap rata-rata piutang, dan *Return on Equity* diukur dengan membandingkan laba bersih terhadap total ekuitas (Kasmir, 2021; Mulatsih & Dewi, 2021; Savira & Ferdian, 2024). Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi dan studi

kepuustakaan. Analisis data diawali dengan statistik deskriptif, dilanjutkan dengan uji asumsi klasik (normalitas, multikolinearitas, autokorelasi, heteroskedastisitas, dan linearitas) untuk memastikan model regresi memenuhi syarat *Best Linear Unbiased Estimator* (BLUE) (Mardiatmoko, 2020). Karena data awal tidak memenuhi asumsi normalitas dan menunjukkan moderate positive skewness, seluruh variabel (X1, X2, dan Y) ditransformasi menggunakan metode *Square Root* (SQRT) sebelum dilakukan analisis regresi linier berganda. Pengujian hipotesis dilakukan melalui uji t untuk melihat pengaruh parsial, uji F untuk melihat pengaruh simultan, serta uji koefisien determinasi (Adjusted R Square) untuk mengukur besarnya kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat, dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 25.

Hasil dan Pembahasan

Hasil

Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik data penelitian, mencakup nilai minimum, maksimum, rata-rata (mean), dan standar deviasi setiap variabel (Martias, 2021). Sebelum transformasi, variabel *Total Debt Ratio* memiliki rata-rata 0,553 dengan standar deviasi 0,630, *Receivable Turnover* memiliki rata-rata 33,537 dengan standar deviasi 84,855, dan *Return on Equity* memiliki rata-rata 0,129 dengan standar deviasi 0,131. Nilai standar deviasi yang melebihi rata-rata pada TDR dan RTO mengindikasikan sebaran data yang lebar, terutama akibat nilai ekstrem pada salah satu perusahaan sampel. Ringkasan statistik deskriptif disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian

Variabel	Minimum	Maksimum	Rata-rata
Total Debt Ratio	0,084	3,124	0,553
Receivable Turnover	1,556	422,984	33,537
Return on Equity	0,001	0,635	0,129

Karena data awal tidak berdistribusi normal (Asymp. Sig. sebesar 0,000 pada uji Kolmogorov-Smirnov), seluruh variabel ditransformasi menggunakan metode *Square Root* (SQRT). Setelah transformasi, skor Asymp. Sig. Meningkat menjadi 0,200 ($> 0,05$), sehingga residual model dinyatakan berdistribusi normal (Ahadi et al., 2023). Pengujian multikolinearitas memperlihatkan nilai Tolerance sebesar 0,283 ($> 0,10$) dan VIF sebesar 3,528 (< 10), sehingga tidak ditemukan gejala multikolinearitas antarvariabel bebas. Pengujian autokorelasi menggunakan statistik Durbin-Watson

menghasilkan nilai 2,024 yang berada pada rentang dU hingga (4-dU), yaitu $1,6518 < 2,024 < 2,3482$, sehingga model dinyatakan bebas dari autokorelasi (Aprianto et al., 2020). Pengujian heteroskedastisitas melalui uji Glejser dan pengamatan scatterplot memperlihatkan bahwa titik-titik residual tersebar acak tanpa pola tertentu, sehingga model dinyatakan memenuhi asumsi homoskedastisitas (Firdausya & Indawati, 2023; Sholihah et al., 2023). Uji linearitas antara TDR terhadap ROE dan RTO terhadap ROE masing-masing menghasilkan nilai signifikansi Deviation from Linearity sebesar 0,471 dan 0,220 (keduanya $> 0,05$), sehingga hubungan kedua variabel bebas dengan variabel terikat dinyatakan linear. Dengan terpenuhinya seluruh asumsi klasik, model regresi dinyatakan layak (BLUE) untuk digunakan dalam pengujian hipotesis.

Analisis regresi linier berganda menghasilkan persamaan $SQRT_ROE = 0,343 - 0,225 SQRT_TDR + 0,030 SQRT_RTO + e$. Hasil pengujian hipotesis secara ringkas disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Regresi, Uji t, Uji F, dan Koefisien Determinasi

Variabel	Koefisien (B)	t / F hitung	Sig.	Keterangan
Konstanta	0,343	-	-	-
TDR (X1)	-0,225	-1,848	0,070	Tidak Signifikan
RTO (X2)	0,030	3,088	0,003	Signifikan
Uji F (simultan)	-	5,802	0,005	Signifikan
Adjusted R Square	0,140 (14,0%)	-	-	-

Sumber: Data diolah oleh penulis menggunakan SPSS, 2026

Berpedoman pada Tabel 3, variabel *Total Debt Ratio* (X1) memiliki koefisien regresi -0,225 dengan t hitung -1,848 dan signifikansi 0,070. Dengan $df = n-k-1 = 57$ dan t tabel 2,002 pada taraf signifikansi 5% dua arah, nilai t hitung ($1,848 < t \text{ tabel } (2,002)$) dan signifikansi $0,070 > 0,05$, sehingga H_0 diterima dan H_1 ditolak; TDR tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap ROE. Arah koefisien negatif menunjukkan bahwa kenaikan TDR cenderung menurunkan ROE, meskipun pengaruh tersebut tidak terbukti signifikan secara statistik. Sebaliknya, variabel *Receivable Turnover* (X2) memiliki koefisien regresi 0,030 dengan t hitung 3,088 dan signifikansi 0,003 ($< 0,05$), sehingga H_0 ditolak dan H_2 diterima; RTO berpengaruh signifikan positif secara parsial terhadap ROE. Secara simultan, dengan $df_1=2$ dan $df_2=57$ diperoleh F tabel 3,16, sedangkan F hitung sebesar 5,802 dengan signifikansi 0,005 ($< 0,05$ dan $F \text{ hitung } > F \text{ tabel}$), sehingga H_0 ditolak dan H_3 diterima; TDR dan RTO secara simultan berpengaruh signifikan terhadap ROE. Nilai Adjusted R Square sebesar 0,140 menunjukkan bahwa kedua variabel bebas secara bersama-sama mampu

menjelaskan 14,0% variasi ROE, sementara 86,0% sisanya dijelaskan oleh faktor lain di luar model, seperti kondisi makroekonomi, kebijakan dividen, dan efisiensi operasional (Prasmono & Ahdika, 2023).

Pembahasan

Hasil uji parsial memperlihatkan bahwa *Total Debt Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2021–2025. Temuan ini dapat dipahami melalui perspektif *Trade-Off Theory*, yang menjelaskan bahwa pemanfaatan utang pada taraf tertentu dapat meningkatkan nilai perusahaan melalui manfaat pajak (tax shield), namun apabila penggunaan utang terlalu tinggi, biaya kebangkrutan dan biaya keagenan yang muncul dapat mengikis manfaat tersebut sehingga profitabilitas tidak meningkat secara signifikan. Pada sektor transportasi dan logistik, tingginya penggunaan utang umumnya bersumber dari kebutuhan pembiayaan aset tetap berupa armada kendaraan dan infrastruktur logistik yang bersifat capital intensive, sehingga profitabilitas lebih banyak dipengaruhi oleh faktor operasional seperti tingkat utilisasi armada, harga bahan bakar, dan dinamika permintaan jasa transportasi dibandingkan semata oleh besaran utang. Hasil ini sejalan dengan temuan Adawiyah (2024) yang mengidentifikasi bahwa secara parsial, rasio utang tidak selalu berdampak signifikan terhadap profitabilitas ekuitas perusahaan, bergantung pada konteks sektor dan kemampuan manajemen dalam mengoptimalkan penggunaan utang, serta konsisten dengan Miatul & Amaliyah (2022) yang menemukan variasi pengaruh *Debt to Asset Ratio* terhadap *Return on Equity* antarindeks perusahaan. Namun demikian, temuan ini berbeda dengan Safira (2025) dan Sariah et al. (2025) yang menemukan pengaruh signifikan rasio utang terhadap profitabilitas pada subsektor transportasi, yang mengindikasikan bahwa pengaruh utang terhadap profitabilitas bersifat non-linear dan sangat bergantung pada periode pengamatan serta kemampuan spesifik perusahaan dalam mengelola dana pinjaman.

Hasil uji parsial juga menunjukkan bahwa *Receivable Turnover* berpengaruh signifikan positif terhadap *Return on Equity*. Semakin tinggi tingkat perputaran piutang, semakin cepat perusahaan mengonversi tagihan menjadi kas, sehingga meningkatkan ketersediaan dana operasional, mengurangi risiko piutang tak tertagih, dan menekan kebutuhan pembiayaan modal kerja, yang pada akhirnya berdampak positif terhadap peningkatan laba bersih dan ROE. Temuan ini konsisten dengan Syahamah et al. (2025) yang menemukan bahwa *Receivable Turnover* berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan, Ramdani & Nafsiah (2022) yang menegaskan kontribusi efisiensi pengelolaan piutang terhadap kinerja keuangan, serta Sari (2021) dan Yudha & Wiliyanti (2025)

yang menyatakan bahwa tingginya perputaran piutang mencerminkan kemampuan manajemen dalam mengelola kebijakan kredit dan efektivitas penagihan kepada pihak ketiga. Dalam konteks sektor transportasi dan logistik yang banyak melayani pelanggan korporasi dengan skema pembayaran bertempo, kemampuan menagih piutang secara efisien menjadi determinan penting kelancaran arus kas dan keberlanjutan profitabilitas perusahaan.

Secara simultan, *Total Debt Ratio* dan *Receivable Turnover* terbukti berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* dengan kontribusi sebesar 14,0%, yang tergolong kategori korelasi sedang (moderate). Kondisi ini menegaskan bahwa meskipun struktur utang secara individual belum terbukti berpengaruh signifikan, kombinasinya dengan efisiensi pengelolaan piutang tetap memberikan pengaruh yang berarti terhadap profitabilitas ekuitas. Hal ini selaras dengan kerangka pemikiran bahwa keputusan pendanaan dan efisiensi pengelolaan aset lancar saling melengkapi dalam membentuk kinerja finansial perusahaan (Andriani et al., 2023; Aribah et al., 2025). Sisa variasi sebesar 86,0% yang tidak dijelaskan oleh model ini membuka ruang bagi variabel lain, seperti Net Profit Margin, Current Ratio, Total Asset Turnover, ukuran perusahaan, pertumbuhan penjualan, inflasi, dan suku bunga, untuk turut memengaruhi *Return on Equity* pada sektor ini (Alfio, 2025; Mareta et al., 2022).

SIMPULAN

Berpedoman pada hasil analisis mengenai pengaruh *Total Debt Ratio* dan *Receivable Turnover* terhadap *Return on Equity* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021–2025, dapat disimpulkan bahwa *Total Debt Ratio* secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity*, dengan nilai signifikansi 0,070 yang melampaui ambang batas 0,05, sehingga besaran proporsi pendanaan yang bersumber dari utang belum terbukti memberikan kontribusi berarti bagi kapabilitas perusahaan untuk menciptakan pengembalian atas ekuitas. Sebaliknya, *Receivable Turnover* secara parsial berpengaruh signifikan positif terhadap *Return on Equity*, dengan nilai signifikansi 0,003, yang menunjukkan bahwa semakin efisien pengelolaan piutang, semakin tinggi pula profitabilitas ekuitas yang dihasilkan perusahaan. Secara simultan, *Total Debt Ratio* dan *Receivable Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* dengan nilai signifikansi uji F sebesar 0,005 dan kontribusi (Adjusted R Square) sebesar 14,0%, sementara 86,0% sisanya dipengaruhi oleh variabel lain di luar model penelitian ini. Persamaan regresi yang dihasilkan, yaitu $SQRT_ROE = 0,343 - 0,225 SQRT_TDR + 0,030 SQRT_RTO + e$, menegaskan bahwa arah pengaruh *Total Debt Ratio* bersifat negatif, sedangkan

Receivable Turnover bersifat positif terhadap *Return on Equity*. Temuan ini mengimplikasikan bahwa manajemen perusahaan sektor transportasi dan logistik perlu memprioritaskan efisiensi pengelolaan piutang melalui kebijakan kredit yang tepat dan percepatan penagihan, sementara keputusan penambahan utang perlu mempertimbangkan kapasitas operasional agar tidak menekan profitabilitas. Bagi investor dan kreditur, evaluasi kinerja perusahaan pada sektor ini disarankan tidak hanya berfokus pada struktur utang, tetapi juga pada kualitas pengelolaan modal kerja. Penelitian selanjutnya disarankan untuk menambahkan variabel lain seperti *Net Profit Margin*, *Current Ratio*, *Total Asset Turnover*, ukuran perusahaan, dan faktor makroekonomi, serta memperpanjang periode pengamatan dan menggunakan metode analisis data panel agar hasil penelitian menjadi lebih komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

- Adawiyah, R. (2024). Pengaruh Debt To Asset Ratio (DAR) Dan Debt To Equity Ratio (DER) Terhadap Return On Equity (ROE) Pada Perusahaan Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2019-2023. *Jurnal Akuntansi*, 20(02), 48–54.
- Ahadi, R., Sari, D. P., & Wibowo, A. (2023). Uji normalitas dan transformasi data dalam analisis regresi linier berganda pada penelitian kuantitatif. *Jurnal Statistika Terapan*, 5(1), 22–31.
- Alfio, A. (2025). Pengaruh Inventory Turnover, Accounts Receivable Turnover, dan Accounts Payable Turnover terhadap Return on Total Assets. *PESHUM: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Humaniora*, 4(6), 9242–9255.
- Andriani, S. D., Kusumastuti, R., & Hernando, R. (2023). Pengaruh return on equity (ROE), earning per share (EPS) dan debt to equity ratio (DER) terhadap harga saham. *Owner: Riset Dan Jurnal Akuntansi*, 7(1), 333–345. <https://doi.org/10.33395/owner.v7i1.1268>
- Aprianto, A., Debataraja, N. N., & Imro'ah, N. (2020). Metode cochrane-orcutt untuk mengatasi autokorelasi pada estimasi parameter ordinary least squares. *Bimaster: Buletin Ilmiah Matematika, Statistika Dan Terapannya*, 9(1), 95–102.
- Aribah, L., Jamal, S. W., & Pribadi, M. I. (2025). Pengaruh Debt to Equity Ratio dan Arus Kas Operasi terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi dan Logistik. *Peradaban Journal of Economic and Business*, 4(2), 170–181.

- Ayu, R. S., Wiyani, N. T., & Simbolon, M. B. (2025). Pengaruh Rasio Solvabilitas, Likuiditas, Dan Aktivitas Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi & Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2020-2024. *Jurnal Neraca Peradaban*, 5(3), 704–726.
- Bisnis.com. (2024). *Emiten transportasi-logistik paling jeblok di 2024, cek prospek saham 2025*. Bisnis Indonesia. <https://market.bisnis.com/read/20241219/7/1825756>
- Faujia, E. N., & Nurulrahmatia, N. (2024). Pengaruh Debt To Equity Ratio (DER) dan Debt To Asset Ratio (DAR) Terhadap Return On Asset (ROA) pada PT. Mayora Indah Tbk. *Inisiatif: Jurnal Ekonomi, Akuntansi Dan Manajemen*, 3(3), 366–387. <https://doi.org/10.30640/inisiatif.v3i3.2802>
- Firdausya, F. A., & Indawati, R. (2023). Perbandingan uji glejser dan uji park dalam mendeteksi heteroskedastisitas pada angka kematian ibu di Provinsi Jawa Timur Tahun 2020. *Jurnal Ners*, 7(1), 793–796.
- Haikal, M. F., Putri, H. F., Zahratunisa, N., Salsabila, D. P., Ferdian, P. R., Fitriyani, N., Kusnadi, M., Tandayu, L. E., Yuliasuti, A., & Angraeni, M. (2025). Analisis Profitabilitas dalam Kinerja Keuangan dan Ukuran terhadap Nilai Perusahaan di PT. IBU (Indo Beras Unggul). *JUMBIWIRA: Jurnal Manajemen Bisnis Kewirausahaan*, 4(1), 204–217.
- Kasmir. (2021). *Analisis Laporan Keuangan*. PT Raja Grafindo Persada.
- Kontan. (2024). Kinerja IDX Transportasi & Logistik macet, simak rekomendasi saham konstituennya. *Kontan.Co.Id*.
- Mardiatmoko, G. (2020). Pentingnya uji asumsi klasik pada analisis regresi linier berganda (studi kasus penyusunan persamaan allometrik kenari muda [*Canarium indicum* L.]). *BAREKENG: Jurnal Ilmu Matematika Dan Terapan*, 14(3), 333–342.
- Mareta, F., Ulhaq, A., Resfitasari, E., Febriani, I., & Elisah, S. (2022). Effect of debt to equity ratio, current ratio, total assets turnover, earning per share, price earning-ratio, sales growth, and net profit margin on return on equity. *International Conference on Economics, Management and Accounting (ICEMAC 2021)*, 417–426. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.220204.047>
- Martias, L. D. (2021). Statistika Deskriptif Sebagai Kumpulan Informasi. *Fihris: Jurnal Ilmu Perpustakaan Dan Informasi*, 16(1), 40–59. <https://doi.org/10.14421/fhrs.2021.161.40-59>

- Miatul, L., & Amaliyah, A. R. (2022). The Effect of Debt To Equity Ratio (DER) and Debt To Asset Ratio (DAR) on Return on Equity (ROE) in LQ45 Index Companies on the Indonesia Stock Exchange. *Journal Islamic Business and Entrepreneurship*, 1(2), 80–86. <https://doi.org/10.33379/jibe.v1i2.1779>
- Mulatsih, S. N., & Dewi, I. D. P. (2021). Analisis Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Debt To Asset Ratio, Return On Asset, Return On Equity, Earning Per Share, Price Book Value dan Net Profit Margin Terhadap Harga Saham. *Duconomics Sci-Meet (Education & Economics Science Meet)*, 1, 414–426.
- Prasmono, A. S. P., & Ahdika, A. (2023). Analisis Regresi Berganda pada Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Fisik Preservasi Jalan dan Jembatan Di Provinsi Sumatera Selatan. *Emerging Statistics and Data Science Journal*, 1(1), 47–56.
- Prayoga, A. (2024). *Research analyst Phintraco Sekuritas*. <https://investasi.kontan.co.id>
- Ramdani, R., & Nafsiah, S. N. (2022). Pengaruh Current Ratio, Inventory Turnover, Receivable Turnover, Dan Debt To Equity Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Pertambangan Batubara Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017-2021. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Global Masa Kini*, 13(2), 73–83.
- Safira, K. N. (2025). Pengaruh Likuiditas Dan Leverage Terhadap Profitabilitas Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Di Bursa Efek Indonesia Periode 2020–2024. *Indonesian Journal of Social Science and Education (IJOSSE)*, 1(3), 384–394.
- Saraung, C. F. (2023). Kinerja return sektor transportasi dan logistik pasca pencabutan PPKM. *Manajemen Bisnis Dan Keuangan Korporat*, 1(1), 23–30.
- Sari, A. K., & Hardiyanti, W. (2023). Kinerja keuangan perusahaan transportasi pra dan masa pandemi Covid-19. *Jurnal Informatika Ekonomi Bisnis*, 86–90. <https://doi.org/10.37034/infeb.v5i1.199>
- Sari, E. N. (2021). Pengaruh Perputaran Piutang Usaha terhadap ROA pada Perusahaan Tekstil yang Terdaftar di BEI Periode 2014-2018. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Bisnis*, 1(2), 330–340.
- Sariah, S., Syarif, M., & Anggarini, D. T. (2025). Pengaruh Debt To Asset Ratio (DAR) dan Debt To Equity Ratio (DER) Terhadap Return On Equity (ROE) Pada Perusahaan Subsektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2021-2024. *Socius: Jurnal*

Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial, 3(2), 632–641.

- Savira, M., & Ferdian, R. (2024). Pengaruh current ratio, debt to equity ratio dan return on equity terhadap nilai perusahaan. *JIBEMA: Jurnal Ilmu Bisnis, Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi*, 1(4), 274–285. <https://doi.org/10.62421/jibema.v1i4.23>
- Sholihah, S. M., Aditiya, N. Y., Evani, E. S., & Maghfiroh, S. (2023). Konsep uji asumsi klasik pada regresi linier berganda. *Jurnal Riset Akuntansi Soedirman (JRAS)*, 2(2), 102–110.
- Sijabat, J., & Sijabat, M. I. (2021). Pengaruh perputaran kas, perputaran piutang, dan perputaran persediaan terhadap profitabilitas. *Visi Sosial Humaniora*, 2(1), 17–30.
- Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Syahamah, A., Susilowati, D., & Moorcy, N. H. (2025). Pengaruh Cash Turnover, Receivable Turnover dan Inventory Turnover terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Subsektor Farmasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal GeoEkonomi*, 16(1), 96–106.
- Yudha, A., & Wiliyanti, R. (2025). Pengaruh Cash Turnover, Inventory Turnover, Receivable Turnover, Dan Total Asset Turnover Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Ritel Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2021-2024. *RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business*, 4(3), 3265–3277.