

## Pengaruh *Cost Stickiness* terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Indonesia

Sa'diyatul Lailatul Fitriya<sup>1</sup>, Ajeng Tita Nawamgsari<sup>2</sup>

Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya, Surabaya, Indonesia<sup>1,2</sup>

\*Email Korespondensi: [sakdiyatulfitriya@gmail.com](mailto:sakdiyatulfitriya@gmail.com)

Diterima: 01-12-2025 | Disetujui: 11-12-025 | Diterbitkan: 13-12-2025

### ABSTRACT

*The transportation and logistics sector plays a strategic role in driving national economic growth while reflecting supply chain efficiency. Although the sector's performance shows a positive trend, the phenomenon of cost stickiness, namely the asymmetry of costs to changes in sales, has the potential to affect company profitability. This study aims to analyze the effect of cost stickiness on profitability, measured using Return on Assets (ROA), in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the period 2020–2024. The study uses a quantitative approach with panel data regression based on the Common Effect Model (CEM) and Cross-section Weighted EGLS (PCSE) estimation to overcome heteroscedasticity. The results show that cost stickiness has a positive but insignificant effect on ROA, indicating that sticky cost behavior does not directly affect a company's ability to generate profits, even though there are significant variations in operating costs between companies. These findings contribute theoretically to the management accounting literature on asymmetric cost behavior and provide practical implications for management in formulating cost efficiency strategies that are adaptive to fluctuations in demand and energy policies.*

**Keywords:** Cost Stickiness; Profitability

### ABSTRAK

Sektor transportasi dan logistik memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional sekaligus mencerminkan efisiensi rantai pasok. Meskipun kinerja sektor ini menunjukkan tren positif, fenomena cost stickiness, yaitu ketidaksimetrisan biaya terhadap perubahan penjualan, berpotensi mempengaruhi profitabilitas perusahaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh cost stickiness terhadap profitabilitas yang diukur menggunakan Return on Assets (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2020–2024. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan regresi data panel berbasis Common Effect Model (CEM), serta estimasi Cross-section Weighted EGLS (PCSE) untuk mengatasi heteroskedastisitas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa cost stickiness berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap ROA, yang mengindikasikan bahwa perilaku biaya yang melekat tidak secara langsung mempengaruhi kemampuan perusahaan menghasilkan laba, meskipun terdapat variasi biaya operasional yang cukup besar antar perusahaan. Temuan ini memberikan kontribusi teoretis terhadap literatur akuntansi manajemen mengenai perilaku biaya asimetris dan memberikan implikasi praktis bagi manajemen dalam merumuskan strategi efisiensi biaya yang adaptif terhadap fluktuasi permintaan dan kebijakan energi.

**Katakunci:** Cost Stickiness; Profitabilitas

**Bagaimana Cara Sitas Artikel ini:**

Sa'diyatul Lailatul Fitriya, & Ajeng Tita Nawamgsari. (2025). Pengaruh Cost Stickiness terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di Indonesia. *Indonesia Economic Journal*, 1(2), 1955-2963. <https://doi.org/10.63822/t4w50p42>

## PENDAHULUAN

Sektor transportasi dan logistik memiliki peranan strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Peran utama sektor ini tidak hanya terbatas pada kelancaran arus barang dan jasa dari produsen ke konsumen, tetapi juga menjadi indikator efisiensi rantai pasokan suatu negara (Syifa & Tohir, 2025). Dalam era globalisasi dan digitalisasi ekonomi, efisiensi logistik telah bertransformasi dari sekadar keunggulan kompetitif menjadi faktor strategis yang menentukan keberlanjutan dan profitabilitas perusahaan.

Kinerja sektor logistik Indonesia menunjukkan tren yang positif. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), pada tahun 2024 sektor transportasi dan pergudangan tumbuh sebesar 8,69%, melampaui pertumbuhan ekonomi nasional yang berada di kisaran 5,03% (Firman, 2025). Pertumbuhan tersebut menegaskan bahwa sektor transportasi dan logistik berperan penting dalam menopang aktivitas perekonomian domestik, memperlancar perdagangan antarwilayah, serta meningkatkan daya saing ekspor nasional.

Dalam konteks perusahaan, kinerja keuangan merupakan indikator utama yang digunakan untuk menilai efektivitas pengelolaan sumber daya serta kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Menurut (Suhartini, 2022), kinerja keuangan dapat dijadikan acuan untuk mengukur kesehatan perusahaan dan efektivitas kebijakan manajerial. Salah satu aspek penting dalam kinerja keuangan adalah profitabilitas, yang mencerminkan kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan selama periode tertentu. Profitabilitas umumnya diukur menggunakan rasio keuangan seperti *Return on Assets (ROA)*, *Return on Equity (ROE)*, dan *Net Profit Margin (NPM)* (Kasmir, 2021). Namun, profitabilitas tidak hanya dipengaruhi oleh pendapatan, melainkan juga oleh perilaku biaya yang timbul dalam aktivitas operasional perusahaan.

Salah satu fenomena menarik dalam perilaku biaya adalah *cost stickiness*, yaitu kondisi ketika penurunan biaya akibat turunnya penjualan lebih kecil dibandingkan dengan peningkatan biaya yang terjadi saat penjualan naik dalam jumlah yang sama (Anderson, Bunker, & Janakiraman dalam Linggardjaja, 2020). Fenomena ini mencerminkan keputusan manajemen dalam menyesuaikan penggunaan sumber daya dalam aktivitas operasional (Xue & Hong dalam Sonu & Kalako, 2022).

Di Indonesia, isu *cost stickiness* semakin relevan dengan adanya dinamika kebijakan energi. Pembatasan subsidi bahan bakar minyak (BBM), khususnya jenis Biosolar, berpotensi meningkatkan biaya transportasi dan logistik. Berdasarkan data Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), biaya logistik nasional meningkat rata-rata 10% per tahun, sedangkan kenaikan harga BBM non-subsidi dapat menambah beban hingga 15%. Penelitian Universitas Indonesia menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM non-subsidi berdampak pada peningkatan harga barang hingga 5%, yang pada akhirnya menurunkan daya beli Masyarakat (Susanto, 2025). Kondisi ini menegaskan bahwa perubahan struktur biaya operasional memiliki pengaruh signifikan terhadap profitabilitas dan daya saing perusahaan logistik.

Hasil penelitian terdahulu menunjukkan temuan yang beragam mengenai fenomena *cost stickiness*. (Lian et al., 2024) menemukan bahwa biaya *Selling, General, and Administrative (SG&A)* pada perusahaan properti, real estate, dan konstruksi periode 2018–2022 menunjukkan perilaku *sticky*, yaitu biaya lebih lambat menurun ketika penjualan menurun. Hasil serupa ditemukan oleh (Mariana et al., 2024) pada biaya Harga Pokok Penjualan (HPP) di sektor industri barang konsumsi. Namun, (Linggardjaja, 2020) mencatat bahwa faktor-faktor penentu *cost stickiness* seperti modal organisasi dan faktor eksternal masih belum konsisten dan jarang diteliti. Sementara itu, (Zacharias, 2023) menemukan bahwa intensitas aset memperkuat perilaku *cost stickiness* pada perusahaan teknologi, yang menunjukkan bahwa biaya tetap (*fixed cost*) berperan penting dalam menentukan asimetri biaya.

Meskipun fenomena *cost stickiness* telah banyak dilakukan, penelitian di sektor transportasi dan logistik masih sangat terbatas, padahal sektor ini memiliki karakteristik biaya tetap yang tinggi, seperti investasi armada, perawatan kendaraan, dan biaya gudang. Berdasarkan data ALI (2025), biaya logistik Indonesia mencapai 23–24% dari PDB atau sekitar 17% dari total biaya produksi, jauh lebih tinggi dibandingkan rata-rata global (13–15%) (Policy dalam Syifa & Tohir, 2025). Hal ini menunjukkan bahwa efisiensi biaya menjadi tantangan utama dalam mempertahankan profitabilitas sektor ini.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh *cost stickiness* terhadap profitabilitas (ROA) pada perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia. Penelitian diharapkan memberi kontribusi teoritis dan praktis bagi manajemen dalam strategi efisiensi biaya adaptif terhadap perubahan permintaan dan kebijakan energi.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Teori Agensi**

Teori agensi menjelaskan hubungan antara *principal* (pemilik) dan *agent* (manajer), di mana perbedaan kepentingan dapat menimbulkan konflik dan asimetri informasi (Andreas dalam Sonbay, 2022). Dalam konteks *cost stickiness*, manajer cenderung enggan menurunkan biaya ketika penjualan menurun karena mempertahankan reputasi, sumber daya, atau posisi manajerialnya. Perilaku tersebut menyebabkan munculnya biaya asimetris yang pada akhirnya memengaruhi profitabilitas Perusahaan

### **Teori Akuntansi Positif**

Teori Akuntansi Positif menjelaskan bahwa manajer akan memilih kebijakan akuntansi yang memberikan manfaat bagi dirinya atau Perusahaan (Susilo et al., 2024; D. S. Wulandari, 2022). Dalam konteks *cost stickiness*, manajer dapat menunda pengurangan biaya dengan harapan penjualan akan pulih atau karena terikat kontrak tertentu. Keputusan tersebut menunjukkan adanya perilaku manajerial adaptif yang memengaruhi efisiensi biaya dan profitabilitas.

### **Teori Kontigensi**

Teori kontingensi menyatakan bahwa tidak ada satu metode manajemen yang dapat digunakan untuk semua kondisi. Keberhasilan organisasi sangat dipengaruhi oleh kesesuaian antara strategi, struktur, dan kondisi lingkungan (Robbins dan Coulter dalam Nudita & Suwandi, 2025). Dalam *cost stickiness*, faktor eksternal seperti kebijakan energi, kondisi ekonomi, dan dinamika pasar sangat memengaruhi perilaku biaya di sektor transportasi dan logistik.

### **Cost Stickiness**

Istilah *cost stickiness* digunakan untuk menggambarkan perilaku biaya yang bersifat asimetris, di mana biaya tidak menurun secara proporsional ketika penjualan mengalami penurunan. Menurut Anderson et al. dalam (Lian et al., 2024), fenomena ini terjadi ketika peningkatan biaya sebagai respons terhadap kenaikan penjualan lebih besar dibandingkan dengan penurunan biaya saat penjualan menurun dalam proporsi yang sama. Kondisi ini menunjukkan bahwa sebagian biaya cenderung “melekat” (*sticky*) pada tingkat tertentu meskipun terjadi penurunan aktivitas operasional.

Lebih lanjut, (Bruggen dan Zehnder dalam (Lian et al., 2024) menegaskan bahwa perilaku biaya yang asimetris memiliki keterkaitan erat dengan keputusan manajerial ketika menghadapi penurunan penjualan. Fenomena ini muncul sebagai hasil interaksi antara keputusan manajemen dengan biaya

penyesuaian (*adjustment costs*), khususnya pada komponen beban penjualan, umum, dan administrasi. Dalam proses pengambilan keputusan, manajer biasanya mempertimbangkan dua aspek utama, yaitu potensi besarnya biaya penyesuaian yang mungkin timbul di masa depan, dan kapasitas sumber daya yang masih dimiliki perusahaan pada saat ini.

### **Profitabilitas**

Profitabilitas merupakan hasil akhir dari serangkaian kebijakan dan keputusan yang diambil perusahaan dalam menjalankan kegiatan operasionalnya (Brigham dan Houston, dalam Setiowati et al., 2023). Tujuan utama perusahaan adalah memperoleh laba secara maksimal. Laba yang optimal tidak hanya berfungsi sebagai indikator kinerja keuangan, tetapi juga menjadi dasar bagi perusahaan untuk meningkatkan kesejahteraan pemilik dan karyawan, mengembangkan kualitas produk, serta melakukan investasi baru guna menjaga keberlanjutan usaha (Sakdiyah et al., dalam Setiowati et al., 2023).

Menurut (Syafi, Ariadi, dan Rerung dalam Darojah et al., 2023), rasio profitabilitas yang paling umum digunakan terdiri dari empat jenis, yakni ROE, ROA, NPM, dan GPM. ROE menilai kemampuan perusahaan menghasilkan laba berdasarkan modal sendiri, sedangkan ROA mengukur efektivitas penggunaan seluruh aset dalam menciptakan laba. NPM menunjukkan proporsi laba bersih terhadap total penjualan, dan GPM mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba kotor sebelum dikurangi biaya operasional.

## **METODE PENELITIAN**

### **Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian asosiatif-kausalitas untuk menguji pengaruh *cost stickiness* terhadap profitabilitas perusahaan. Desain ini dipilih karena bertujuan untuk mengetahui hubungan sebab-akibat antara perilaku biaya (*cost stickiness*) sebagai variabel independen dengan profitabilitas yang diukur menggunakan *Return on Assets (ROA)* sebagai variabel dependen.

### **Objek dan Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dan telah mempublikasikan laporan keuangan tahunan secara lengkap untuk periode 2020–2024.

Pengumpulan dan pengolahan data dilakukan pada tahun 2025, menggunakan sumber sekunder yang tersedia melalui situs resmi BEI ([www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)) dan laman resmi masing-masing perusahaan.

### **Populasi dan Sampel Penelitian**

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode tahun 2020–2024. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah purposive sampling, yaitu metode pemilihan sampel berdasarkan kriteria tertentu yang disesuaikan dengan tujuan penelitian dan ketersediaan data yang relevan.

Adapun kriteria penentuan sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) secara berturut-turut selama periode 2020–2024.
2. Perusahaan yang mempublikasikan laporan keuangan tahunan secara lengkap selama periode pengamatan tahun 2020–2024.

3. Laporan keuangan disajikan dalam mata uang Rupiah (IDR), bukan dalam mata uang Dollar Amerika Serikat (USD).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *cost stickiness* (X) terhadap profitabilitas (ROA) (Y) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020–2024. Analisis data dilakukan menggunakan EViews 12 dengan pendekatan data panel.

### Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif dilakukan untuk memberikan gambaran umum mengenai karakteristik data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu variabel *cost stickiness* (X) dan profitabilitas (ROA) (Y). Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan EViews 12 terhadap 28 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020–2024, diperoleh hasil sebagaimana disajikan pada tabel berikut.

**Tabel 1. Statistik Deskriptif**

	X	Y
Mean	3.13E+10	231.3578
Median	1.49E+08	0.030000
Maximum	8.49E+11	27799.19
Minimum	-1.20E+09	-214.6400
Std. Dev.	1.18E+11	2364.441
Skewness	5.765564	11.45460
Kurtosis	36.40028	133.9163
Jarque-Bera	7283.182	103039.4
Probability	0.000000	0.000000
Sum	4.38E+12	32390.09
Sum Sq. Dev.	1.95E+24	7.77E+08
Observations	140	140

(Sumber: Hasil olahan data Eviews, 2025)

Berdasarkan tabel tersebut, variabel *cost stickiness* menunjukkan nilai rata-rata sebesar Rp 31,3 miliar, dengan nilai maksimum Rp 849,0 miliar dan nilai minimum Rp –1,2 miliar. Nilai standar deviasi sebesar Rp 118,0 miliar menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang cukup besar antarperusahaan dalam hal pengelolaan biaya operasional.

Sementara itu, variabel *profitabilitas (ROA)* memiliki rata-rata sebesar 231,36, dengan nilai maksimum 27.799,19, nilai minimum –214,64, dan standar deviasi 2.364,44, yang menunjukkan adanya variasi besar antarperusahaan dalam menghasilkan laba terhadap aset yang dimiliki. Variasi yang tinggi tersebut menggambarkan perbedaan efisiensi operasional antarperusahaan transportasi dan logistik di Indonesia.

### Uji Chow

Uji Chow dilakukan untuk menentukan model terbaik antara *Common Effect Model (CEM)* dan *Fixed Effect Model (FEM)*.

**Tabel 2. Uji Chow**

(Sumber: Hasil olahan data *Eviews*, 2025)

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	1.237971	(27,111)	0.2186
Cross-section Chi-square	36.852421	27	0.0979

Hasil uji menunjukkan nilai probabilitas *Cross-section Chi-square* sebesar 0,0979 ( $> 0,05$ ), sehingga hipotesis nol ( $H_0$ ) tidak ditolak. Dengan demikian, CEM dipilih sebagai model terbaik dibandingkan FEM.

### Uji Lagrange Multiplier (LM Test)

**Tabel 3. Uji Lagrange Multiplier (LM Test)**

(Sumber: Hasil olahan data *Eviews*, 2025)

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	0.421457 (0.5162)	0.033534 (0.8547)	0.454991 (0.5000)
Honda	0.649197 (0.2581)	-0.183123 (0.5726)	0.329564 (0.3709)
King-Wu	0.649197 (0.2581)	-0.183123 (0.5726)	0.062298 (0.4752)
Standardized Honda	0.878199 (0.1899)	0.136491 (0.4457)	-3.779853 (0.9999)
Standardized King-Wu	0.878199 (0.1899)	0.136491 (0.4457)	-2.919055 (0.9982)
Gourieroux, et al.	--	--	0.421457 (0.4606)

Uji *Breusch-Pagan (LM Test)* digunakan untuk menentukan model terbaik antara *Common Effect Model (CEM)* dan *Random Effect Model (REM)*. Hasil pengujian menunjukkan nilai probabilitas sebesar 0,5162 ( $> 0,05$ ) yang berarti tidak terdapat efek acak pada model regresi. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa *Common Effect Model (CEM)* merupakan model yang paling sesuai untuk digunakan dalam penelitian ini, karena model ini memberikan hasil estimasi yang efisien tanpa adanya efek individual antarperusahaan.

### Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terdapat ketidaksamaan varians residual pada setiap observasi. Model regresi yang baik seharusnya tidak mengalami heteroskedastisitas, karena kondisi tersebut dapat menyebabkan hasil estimasi menjadi tidak efisien.

**Tabel 4. Uji Heteroskedastisitas**

(Sumber: Hasil olahan data *Eviews*, 2025)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.035893	0.003617	9.923728	0.0000
X	-3.75E-14	8.35E-15	-4.487986	0.0000

Berdasarkan hasil Uji Heteroskedastisitas LR Test, diperoleh nilai probability sebesar 0,0000 ( $< 0,05$ ). Hasil ini menunjukkan adanya indikasi heteroskedastisitas pada model regresi yang digunakan.

Oleh karena itu, untuk mengatasi permasalahan tersebut dan memperoleh hasil estimasi yang robust terhadap variansi residual, dilakukan pengujian lanjutan menggunakan metode *Cross-section Weighted EGLS (Panel Corrected Standard Errors/PCSE)* agar hasil regresi lebih robust terhadap variansi residual.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	228.9664	181.5805	1.260963	0.2094
X	7.64E-11	2.62E-10	0.291459	0.7711

Berdasarkan hasil regresi pada tabel tersebut, diperoleh nilai koefisien *cost stickiness* sebesar 7,64E-11 dengan *t-statistic* sebesar 0,291459 dan nilai probabilitas 0,7711 ( $> 0,05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa *cost stickiness* tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROA).

### Pengaruh Cost Stickiness terhadap Profitabilitas

Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Cost Stickiness* berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap Profitabilitas (ROA). Artinya, perilaku biaya yang melekat (*sticky*) yang mengindikasikan bahwa perilaku biaya yang melekat (*sticky*) tidak secara langsung memengaruhi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Temuan ini sejalan dengan (I. Wulandari & Ulfah, 2024) bahwa intensitas karyawan berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap kelekatan biaya. Namun, hasil ini berbeda dengan penelitian (Lian et al., 2024), yang menemukan bahwa biaya *Selling, General, and Administrative (SG&A)* pada perusahaan properti, real estate, dan konstruksi periode 2018–2022 menunjukkan perilaku sticky, yaitu biaya lebih lambat menurun ketika penjualan menurun.

## KESIMPULAN

Penelitian ini dilakukan untuk menguji pengaruh variabel independen yaitu *cost stickiness* terhadap variabel dependen yaitu profitabilitas (ROA). Penelitian menggunakan data sekunder yang bersumber dari laporan keuangan 28 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2020–2024, dengan total observasi sebanyak 140 sampel. Berdasarkan hasil pengujian hipotesis yang telah dilakukan, peneliti memberikan kesimpulan bahwa *cost stickiness* berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap profitabilitas (ROA), yang berarti perilaku biaya yang melekat tidak secara langsung memengaruhi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Darojah, N., Ibrahim, A., & Citradewi, A. (2023). Analisis Rasio Profitabilitas untuk Mengukur Kinerja Keuangan (PT Astra International Tbk 2019–2022). *Balance: Media Informasi Akuntansi Dan Keuangan*, 5(2).
- Firman. (2025). *Sektor Logistik Indonesia Tunjukkan Perkembangan Positif*. <https://kalsel.antaranews.com/berita/470561/sektor-logistik-indonesia-tunjukkan-perkembangan-positif>
- Kasmir. (2021). *Analisis Laporan Keuangan*.
- Lian, M. E. M., Nuridah, S., & Shinta Kusumaningtyas, D. (2024). Analisis Cost Stickiness pada Perusahaan Properti, Real Estat, dan Konstruksi Bangunan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018–2022. *Jurnal Cendekia Ilmiah*, 3(5).
- Linggadjaja, I. K. (2020). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Cost Stickiness: Suatu Kajian Pustaka. *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen, Ekonomi, Dan Akuntansi)*, 4(1).
- Mariana, R., Nuridah, S., & Shinta Kusumaningtyas, D. (2024). Analisis Cost Stickiness terhadap Harga Pokok Penjualan pada Perusahaan Industri Barang Konsumsi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2018–2022. *Jurnal Cendekia Ilmiah*, 3(5).
- Nudita, A., & Suwandi. (2025). Implementasi Teori Kontingensi dalam Pengambilan Keputusan Manajerial pada UMKM. *Ekopedia: Jurnal Ilmiah Ekonomi*. <https://doi.org/10.63822/wvxf7766>
- Setiowati, D. P., Salsabila, N. T., & Eprianto, I. (2023). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Leverage, dan Profitabilitas terhadap Manajemen Laba. *Jurnal Economia*, 2(8). <https://doi.org/10.55681/economina.v2i8.724>
- Sonbay, Y. Y. (2022). Kritik terhadap Pemberlakuan Teori Agensi dalam Pengelolaan Dana Desa di Suku Boti. *Ekuitas: Jurnal Ekonomi Dan Keuangan*, 6(2). <https://doi.org/10.24034/j25485024.y2022.v6.i2.5176>
- Sonu, S. S., & Kalako, M. Y. B. (2022). *Analisis Pengaruh Leverage terhadap Cost Stickiness pada Perusahaan Properti di Bursa Efek Indonesia Periode 2017–2019*.
- Suhartini, T. (2022). Analisis Komparatif Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Selama Masa Pandemi COVID-19 (Studi Literatur tentang Rasio Keuangan sebagai Indikator Kinerja Keuangan Perusahaan). *Jurnal Manajemen Pendidikan Dan Ilmu Sosial (JMPIS)*, 3(1). <https://doi.org/10.38035/jmpis.v3i1>
- Susanto, S. (2025). *Biaya Logistik Meningkat Drastis Akibat Pembatasan BBM Subsidi! Ahli Mengungkap Fakta Mengejutkan*. <https://detiklogistik.com/news/biaya-logistik-meningkat-drastis-akibat-pembatasan-bbm-subsidi-ahli-mengungkap-fakta-mengejutkan/>
- Susilo, A. T., Fahriza, M. F., Salsabila, S. D., Kiyani, N., & Aji, G. (2024). Implementasi Teori Akuntansi dalam Digitalisasi Bisnis di Era Modern. *JEMBA: Jurnal Ilmiah Ekonomi, Manajemen, Bisnis, Dan Akuntansi*, 1(2).
- Syifa, G. A., & Tohir, M. (2025). Analysis of Logistics Cost Efficiency in Indonesia's Transportation System. *Siber Journal of Transportation and Logistic (SJTL)*, 3(2). <https://doi.org/10.38035/sjtl.v3i2>
- Wulandari, D. S. (2022). Tindakan Agresivitas Pajak Dipandang dari Teori Akuntansi Positif. *Owner: Riset & Jurnal Akuntansi*, 6(1). <https://doi.org/10.33395/owner.v6i1.631>
- Wulandari, I., & Ulfah, Y. (2024). Factors Affecting Cost Stickiness in Manufacturing Companies Listed on the IDX for the 2016-2022 Period. *INOVASI: Jurnal Ekonomi, Keuangan Dan Manajemen*, 20(4).
- Zacharias, J. A. (2023). Cost Stickiness pada Perusahaan Sektor Teknologi di Indonesia. *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen, Ekonomi, Dan Akuntansi)*, 7(1), 2023.