

**PENGARUH *DEBT TO EQUITY RATIO*, *RETURN ON ASSETS*, DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP
PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN
SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK
TERDAFTAR DI BURSA
EFEK INDONESIA**

TUGAS AKHIR

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Manajemen**



Oleh:

Nama : TOSSY SYEHSILIA ANGGITA SUREN
NPM : 2205160728
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2026**



PENGESAHAN UJIAN TUGAS AKHIR

Panitia Ujian Strata-1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidang yang diselenggarakan pada hari Sabtu, tanggal 18 April 2026, pukul 08.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, dan seterusnya.

MEMUTUSKAN

Nama : TOSSY SYEHSILIA ANGGITA SUREN
 NPM : 2205160728
 Program Studi : MANAJEMEN
 Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
 Judul Tugas Akhir : PENGARUH DEBT TO EQUITY RATIO, RETURN ON ASSETS, DAN NET PROFIT MARGIN TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK TERBAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Dinyatakan : (A-) Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

TIM PENGUJI

Penguji I

Prof. SRI FITRI WAHYUNI, S.E., M.M

Penguji II

EFRY KURNIA, S.E., M.Si

Pembimbing

MURVIANA KOTO, S.E., M.Si

PANITIA UJIAN

Ketua

Dr. RADIMAN, S.E., M.Si



Sekretaris

Assoc. Prof. Dr. HASRUDY TANJUNG, S.E., M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan Telp. 061-6624567 Kode Pos 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Tugas Akhir ini disusun oleh :

Nama : TOSSY SYEHSILIA ANGGITA SUREN
N.P.M : 2205160728
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN Keuangan
Judul Tugas Akhir : PENGARUH *DEBT TO EQUITY RATIO, RETURN ON ASSETS, DAN NET PROFIT MARGIN* TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian mempertahankan Tugas Akhir.

Medan, April 2026

Pembimbing Tugas Akhir

Murviana Koto, S.E., M.Si.

Diketahui/Disetujui

Oleh:

Ketua Program Studi Manajemen
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU

Agus Sani, S.E., M.Sc.

Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU



Dr. Radiman, S.E., M.Si.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3. Medan, Telp. 061-6624567, Kode Pos 20238

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

Nama Mahasiswa : Tossy Syehsilia Anggita Suren
NPM : 2205160728
Dosen Pembimbing : Murviana Koto, S.E., M.Si.
Program Studi : Manajemen
Konsentrasi : Manajemen Keuangan
Judul Tugas Akhir : Pengaruh *Debt to Equity Ratio*, *Return on Assets*, Dan *Net Profit Margin* Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Item	Hasil Evaluasi	Tanggal	Paraf Dosen
Bab 1	posisi materi dan fenomena masalah		
Bab 2	posisi jurnal dan Teori yang relevan		
Bab 3	Acc seminar proposal		
Bab 4	posisi analisis data		
Bab 5	Acc di sidangkan		
Daftar Pustaka	Mandaley		
Persetujuan Sidang Meja Hijau	Acc		

Diketahui oleh:
Ketua Program Studi

Agus Sari, S.E., M.Sc.

Medan, April 2026

Disetujui oleh:
Dosen Pembimbing

Murviana Koto, S.E., M.Si.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Tossy Syehsilia Anggita Suren
NPM : 2205160728
Program Studi : Manajemen
Konsentrasi : Manajemen Keuangan

Dengan ini menyatakan bawah Tugas Akhir saya yang berjudul "**Pengaruh *Debt to Equity Ratio*, *Return on Assets*, Dan *Net Profit Margin* Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Terdaftar di Bursa Efek Indonesia**" adalah bersifat asli (original), bukan hasil menyadur secara mutlak hasil karya orang lain.

Bilamana di kemudian hari ditemukan ketidaksesuaian dengan pernyataan ini, maka saya bersedia dituntut dan diproses sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya dan dengan sebenar-benarnya.

Yang Menyatakan



Tossy Syehsilia Anggita Suren

ABSTRAK

PENGARUH *DEBT TO EQUITY RATIO*, *RETURN ON ASSETS*, DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI DAN LOGISTIK TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Disusun Oleh:

TOSSY SYEHSILIA ANGGITA SUREN

2205160728

Email: tossysyehsilia@gmail.com

Penelitian ini menganalisis pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), dan *Net Profit Margin* (NPM) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2024. Fenomena pada sektor ini menunjukkan adanya fluktuasi pertumbuhan laba yang signifikan selama periode pengamatan. Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif asosiatif dengan teknik *purposive sampling*, menghasilkan sampel sebanyak 11 perusahaan. Data dianalisis menggunakan regresi linear berganda melalui program SPSS. Hasil penelitian secara parsial menunjukkan bahwa DER, ROA, dan NPM masing-masing berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Secara simultan, ketiga variabel tersebut juga berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Nilai koefisien determinasi R^2 sebesar 0,265 menunjukkan bahwa variabel independen mampu menjelaskan variasi pertumbuhan laba sebesar 26,5%, sedangkan sisanya dipengaruhi faktor lain di luar penelitian.

kata Kunci: *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), *Net Profit Margin* (NPM), dan Pertumbuhan Laba

ABSTRACT

THE EFFECT OF *DEBT TO EQUITY RATIO*, *RETURN ON ASSETS*, AND *NET PROFIT MARGIN* ON PROFIT GROWTH IN TRANSPORTATION AND LOGISTICS SECTOR COMPANIES LISTED ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE

Compiled By:

TOSSY SYEHSILIA ANGGITA SUREN

2205160728

Email: tossysyehsilia@gmail.com

Study This analyze influence *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), and *Net Profit Margin* (NPM) against growth profit on company sector transportation And logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) for the 2020-2024 period. on sector This show existence fluctuations growth significant profits during period observation. Method study use approach quantitative associative with technique *purposive sampling*, resulting in sample as many as 11 companies. The data was analyzed use multiple linear regression through the SPSS program. Results study in a way partial show that DER, ROA, and NPM respectively influential positive And significant to growth profit. In terms of simultaneous, third variables the Also influential significant to growth profit. Value coefficient determination of R^2 of 0.265 shows that variables independent capable explain variation growth profit by 26.5 % , while the rest influenced other external factors study.

Say Key : *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), *Net Profit Margin* (NPM), and Growth Profit

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb

Alhamdulillah segala puji dan syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT yang memberikan banyak nikmat dan karunianya-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat dalam pencapaian gelar Strata satu (S1) Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Shalawat dan salam kepada Nabi besar Muhammad SAW yang telah membawa umat-Nya dari alam kegelapan menuju alam yang terang menderang, dari zaman kebodohon ke zaman yang penuh dengan ilmu pengetahuan.

Adapun judul dalam penulisan skripsi ini adalah “**Pengaruh *Debt to Equity Ratio, Return on Assets, dan Net Profit Margin Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Terdaftar di Bursa Efek Indonesia***” dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis banyak menerima bimbingan dorongan serta bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu sudah selayaknya mengucapkan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kepada kedua orang tua tercinta yang selalu memberikan kasih sayang yang menjadi kekuatan penulis, doa yang tulus dan tiada henti, kerja keras yang tak pernah lelah, dukungan secara moral maupun material yang tidak pernah terputus, perhatian yang sangat penuh dengan ketulusan dan selalu memberikan motivasi, sehingga penulis selalu semangat dalam menjalankan aktivitas.

Berkat pengorbanan, keikhlasan

1 kedua orang tua tercinta,

penulis dapat menyelesaikan semuanya dengan baik, karena segala proses dan pencapaian penulis tidak terlepas dari peran besar kedua orang tua. Semua hal yang berkaitan kepada penulis selama ini dan tidak dapat terbayangkan sampai akhir hayat penulis.

2. Bapak Prof. Dr. Akram, M.Pd selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Dr. Radiman., M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Assoc. Prof. Dr. Hasrudy Tanjung, S.E., M.Si selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak M. Shareza Hafiz, S.E., M.Acc selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Agus Sani, S.E., M.Sc selaku Ketua program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak Arif Pratama Marpaung, SE., M.M. selaku sekretaris Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
8. Ibu Murviana Koto, S.E., M.Si selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah memberikan bimbingan secara langsung dan tidak langsung sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
9. Ibu Irma Christiana, S.E., M.M selaku dosen penasehat akademik yang telah banyak memberikan ilmu dan bimbinga serta bantuan dan arahan selama proses perkuliahan.

10. Seluruh staff Biro dan Dosen di Lingkungan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
11. Bella Arimbi Navelia, S.K.H selaku sahabat penulis yang selalu sedia mendengarkan, memberikan motivasi, dukungan dan doa, serta waktu baik secara langsung maupun tidak langsung yang selalu siap saat penulis butuhkan, bahkan setiap hari berkomunikasi untuk menceritakan mengenai apapun yang terjadi walau tidak semua karena ada yang menjadi ranah privasi, namun banyak hal yang bisa diceritakan. Semoga persahabatan ini tetap abadi.
12. Penulis juga menyampaikan ucapan terimakasih kepada abang kandung tercinta, yang senantiasa memberikan dukungan, doa, motivasi, serta perhatian yang penuh ketulusan kepada penulis. Dukungan secara moral maupun material yang diberikan menjadi sumber semangat penulis.

Akhirnya pada semua pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini, penulis mengucapkan banyak terimakasih. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan, hal ini di sebabkan oleh terbatasnya waktu dan kemampuan pengalaman yang penulis miliki dalam penyajiannya. Penulis mengharapkan skripsi ini dapat bermanfaat bagi rekan – rekan mahasiswa dan para pembaca sekalian. *Aamiin Yaa Rabbal alamin.*

Medan, April 2026
Penulis

Tossy Syehsilia Anggita Suren
NPM. 2205160728

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	10
1.3 Batasan Masalah	11
1.4 Rumusan Masalah.....	11
1.5 Tujuan Penelitian	12
1.6 Manfaat Penelitian	13
BAB II KAJIAN PUSTAKA	14
2.1 Landasan Teori	14
2.1.1 Pertumbuhan Laba	14
2.1.1.1 Pengertian Pertumbuhan Laba.....	14
2.1.1.2 Tujuan dan Manfaat Pertumbuhan Laba	15
2.1.1.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Laba.....	16
2.1.1.4 Pengukuran Pertumbuhan Laba.....	17
2.1.2 Debt to Equity Ratio (DER).....	17
2.1.2.1 Pengertian Debt to Equity Ratio (DER)	17
2.1.2.2 Tujuan dan Manfaat Debt to Equity Ratio (DER).....	18
2.1.2.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Debt to Equity Ratio (DER)	19
2.1.2.4 Pengukuran Debt to Equity Ratio (DER)	25
2.1.3 Return on Assets (ROA)	26
2.1.3.1 Pengertian Return on Assets (ROA).....	26
2.1.3.2 Tujuan dan Manfaat Return on Assets (ROA).....	27
2.1.3.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Return on Assets (ROA).....	28
2.1.3.4 Pengukuran Return on Assets (ROA).....	29
2.1.4 Net Profit Margin (NPM).....	29
2.1.4.1 Pengertian Net Profit Margin (NPM)	29
2.1.4.2 Tujuan dan Manfaat Net Profit Margin (NPM)	30
2.1.4.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Net Profit Margin (NPM)	31
2.1.4.4 Pengukuran Net Profit Margin (NPM)	33
2.2 Kerangka Konseptual	33
2.3 Hipotesis	33

BAB III METODE PENELITIAN	40
3.1 Jenis Penelitian.....	40
3.2 Definisi Operasional	40
3.3 Tempat dan Waktu Penelitian	42
3.4 Teknik Pengambilan Sampel	42
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	46
3.6 Teknik Analisis Data.....	46
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	52
4.1 Hasil Penelitian	52
4.1.1 Deskripsi Data.....	52
4.1.2 Analisis Data	54
4.1.3 Uji Klasik	54
4.1.3.1 Uji Normalitas	55
4.1.3.2 Uji Multikolinearitas	56
4.1.3.3 Uji Autokorelasi	58
4.1.3.4 Uji Heteroskedastisitas.....	59
4.1.4 Analisis Regresi Linear Berganda.....	60
4.1.5 Uji Hipotesis.....	62
4.1.5.1 Uji Parsial (Uji t)	62
4.1.5.2 Uji Simultan (Uji F)	63
4.1.6 Uji Koefisien Determinasi (R ²)	64
4.2 Pembahasan.....	65
BAB V PENUTUP.....	71
5.1 Kesimpulan	71
5.2 Saran.....	71
5.3 Keterbatasan Penelitian	72
DAFTAR PUSTAKA	74

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Pertumbuhan Laba Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024 (Dalam Persen)	4
Tabel 1.2	Debt to Equity Ratio Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024 (Dalam Persen)	6
Tabel 1.3	Return On Assets Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024 (Dalam Persen)	7
Tabel 1.4	Net Profit Margin Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI Periode 2020-2024 (Dalam Persen)	9
Tabel 3.1	Waktu Penelitian.....	42
Tabel 3.2	Daftar Nama Perusahaan Menjadi Populasi Penelitian	43
Tabel 3.3	Tabel Kriteria Pemilihan Sampel.....	44
Tabel 3.4	Daftar Nama Perusahaan Menjadi Sampel Penelitian	45
Tabel 4.1	Ringkasan Hasil <i>Purposive Sampling</i>	54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Pengaruh Debt to Equity Ratio (DER) Terhadap Pertumbuhan Laba	34
Gambar 2.2 Pengaruh Return on Assets (ROA) Terhadap Pertumbuhan Laba	35
Gambar 2.3 Pengaruh Net Profit Margin (NPM) Terhadap Pertumbuhan Laba	37
Gambar 2.4 Pengaruh Debt to Equity Ratio (DER), Return on Assets (ROA), Net Profit Margin (NPM) Terhadap Pertumbuhan Laba	38

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sektor transportasi dan logistik memiliki peran penting dalam menunjang aktivitas perekonomian, terutama dalam mendukung kelancaran distribusi barang dan jasa. Perkembangan sektor ini tidak terlepas dari peningkatan kebutuhan mobilitas serta pertumbuhan aktivitas perdagangan, baik domestik maupun internasional. Dalam praktiknya, sektor transportasi dan logistik dikenal sebagai sektor yang padat modal karena memerlukan investasi yang besar pada aset tetap seperti kendaraan, kapal, pesawat, gudang, serta infrastruktur pendukung lainnya. Kebutuhan modal yang besar tersebut mendorong perusahaan untuk mengelola sumber pendanaan secara optimal agar kegiatan operasional dapat berjalan dengan baik.

Selain karakteristik padat modal, sektor transportasi dan logistik juga sangat sensitif terhadap biaya operasional. Komponen biaya seperti bahan bakar, biaya perawatan armada, serta biaya distribusi memiliki kontribusi yang signifikan terhadap total biaya perusahaan. Perubahan harga bahan bakar, misalnya, dapat secara langsung mempengaruhi beban operasional dan pada akhirnya berdampak pada laba yang dihasilkan. Di sisi lain, efisiensi distribusi menjadi faktor penting dalam menjaga daya saing perusahaan. Perusahaan yang mampu mengelola rute distribusi, waktu pengiriman, dan penggunaan aset secara efisien cenderung memiliki kinerja keuangan yang lebih baik. Oleh karena itu, kondisi sektor ini

menuntut perusahaan untuk memiliki strategi keuangan dan operasional yang tepat agar mampu menjaga stabilitas dan pertumbuhan laba.

Dalam mengelola kondisi tersebut, perusahaan memerlukan alat ukur yang dapat menggambarkan kinerja keuangan secara komprehensif. Rasio keuangan menjadi salah satu instrumen yang banyak digunakan untuk menilai kondisi keuangan perusahaan, khususnya yang berkaitan dengan struktur modal dan profitabilitas. *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat perbandingan antara total utang dan ekuitas perusahaan. Rasio ini mencerminkan seberapa besar perusahaan menggunakan dana yang berasal dari utang dalam membiayai aktivitasnya (Kasmir, 2019). Tingkat DER yang tinggi menunjukkan ketergantungan yang lebih besar terhadap utang, yang berimplikasi pada meningkatnya beban bunga dan risiko keuangan.

Return on Assets (ROA) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba berdasarkan total aset yang dimiliki. ROA mencerminkan efektivitas perusahaan dalam memanfaatkan seluruh sumber daya yang tersedia untuk menghasilkan keuntungan (Hery, 2021). Semakin tinggi nilai ROA, semakin baik kemampuan perusahaan dalam mengelola asetnya untuk menciptakan laba. Sementara itu, *Net Profit Margin* (NPM) digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari penjualan. Rasio ini menunjukkan tingkat efisiensi operasional perusahaan dalam mengendalikan biaya sehingga mampu menghasilkan keuntungan dari setiap rupiah penjualan (Brigham & Houston, 2018).

Secara teoritis, hubungan antara DER, ROA, dan NPM dengan pertumbuhan laba dapat dijelaskan melalui konsep struktur modal dan

profitabilitas. Teori struktur modal menjelaskan bahwa penggunaan utang dalam jumlah tertentu dapat meningkatkan potensi keuntungan perusahaan, namun juga membawa konsekuensi berupa peningkatan risiko keuangan (Brigham & Houston, 2018). Dalam hal ini, DER menjadi indikator penting untuk melihat keseimbangan antara risiko dan pengembalian. Sementara itu, teori profitabilitas menekankan pentingnya kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan aset dan efisiensi operasional. ROA dan NPM mencerminkan kemampuan tersebut, sehingga keduanya memiliki keterkaitan dengan pertumbuhan laba perusahaan (Harahap, 2017).

Pertumbuhan laba merupakan salah satu indikator utama dalam menilai kinerja perusahaan karena mencerminkan keberhasilan manajemen dalam meningkatkan hasil usaha dari periode ke periode. Pertumbuhan laba yang stabil menunjukkan bahwa perusahaan memiliki prospek yang baik dan mampu bertahan dalam persaingan industri. Bagi investor, informasi mengenai pertumbuhan laba menjadi dasar dalam pengambilan keputusan investasi karena berkaitan dengan tingkat pengembalian yang diharapkan.

Sejumlah penelitian terdahulu telah mengkaji pengaruh DER, ROA, dan NPM terhadap pertumbuhan laba. Hasil penelitian tersebut menunjukkan variasi temuan. Beberapa penelitian menyatakan bahwa DER memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan laba karena tingginya penggunaan utang dapat mempengaruhi beban perusahaan (Sari & Widyawati, 2020). Penelitian lain menunjukkan bahwa DER tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan laba (Putra & Yuliandhari, 2019). Pada variabel ROA, terdapat penelitian yang menemukan bahwa ROA berpengaruh terhadap pertumbuhan laba karena efisiensi penggunaan

aset mampu meningkatkan kinerja perusahaan (Pratama & Suputra, 2021). Namun demikian, terdapat juga penelitian yang menunjukkan bahwa pengaruh tersebut tidak signifikan.

Hal yang serupa juga terjadi pada *Net Profit Margin* (NPM). Beberapa penelitian menemukan bahwa NPM berpengaruh terhadap pertumbuhan laba karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih (Lestari & Sulastri, 2020). Sementara itu, penelitian lain menunjukkan hasil yang berbeda, sehingga hubungan antara NPM dan pertumbuhan laba masih memerlukan pengujian lebih lanjut.

Perbedaan hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara rasio keuangan dan pertumbuhan laba belum menunjukkan kesimpulan yang seragam. Berikut ini adalah data dari pertumbuhan laba perusahaan sektor transportasi dan logistik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024:

**Tabel 1.1 Pertumbuhan Laba
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI
Periode 2020-2024
(Dalam Persen)**

No	Kode Perusahaan	Tahun					Jumlah	Rata-Rata
		2020	2021	2022	2023	2024		
1	ASSA	-0,3	1,5	-0,98	4,25	15,99	20,46	4,09
2	BIRD	-1,52	-1,05	40,75	0,27	0,28	38,73	7,75
3	BPTR	-0,62	2,66	0,59	0,5	0,49	3,62	0,72
4	IMJS	-3,56	-0,28	-2,13	1,95	-0,52	-4,54	-0,91
5	JAYA	1,06	0,88	-0,24	-1,00	-0,4	0,30	0,06
6	MITI	-1,05	0,29	1,94	2,12	-0,76	2,54	0,51
7	NELY	-0,16	0,17	1,46	-1,00	0,05	0,52	0,10
8	PPGL	0,92	2,00	0,01	-0,15	-0,26	2,52	0,50
9	SAPX	-0,21	0,43	-0,98	0,39	-0,15	-0,52	-0,10
10	TMAS	-0,48	12,36	1,03	-0,42	-0,11	12,38	2,48
11	WEHA	-8,44	-0,71	-3,07	0,59	-0,11	-11,74	-2,35
	Jumlah	-14,36	18,25	38,38	7,5	14,5	64,27	12,85
	Rata-Rata	-1,31	1,66	3,49	0,68	1,32	5,84	1,17

Sumber: www.idx.co.id (Data Diolah)

Berdasarkan tabel di atas, Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami

fluktuasi di setiap tahunnya. Dapat dilihat dari hasil rata-rata perhitungan pertumbuhan laba yang paling rendah terdapat pada perusahaan WEHA yaitu sebesar -2,35, sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata tertinggi adalah BIRD yaitu sebesar 7,75.

Pada tahun 2020, perusahaan yang memiliki pertumbuhan laba tertinggi adalah JAYA sebesar 1,06 dan pertumbuhan laba terendah berada pada perusahaan WEHA sebesar -8,44. Memasuki tahun 2021, perusahaan dengan pertumbuhan laba tertinggi beralih ke TMAS sebesar 12,36, sementara pertumbuhan laba terendah berada pada perusahaan BIRD sebesar -1,05. Selanjutnya pada tahun 2022, perusahaan yang memiliki pertumbuhan laba tertinggi adalah BIRD sebesar 40,75 dan pertumbuhan laba terendah kembali ditempati oleh WEHA sebesar -3,07. Pada tahun 2023, perusahaan yang memiliki pertumbuhan laba tertinggi yaitu ASSA sebesar 4,25, sedangkan pertumbuhan laba terendah berada pada perusahaan JAYA dan NELY yang keduanya mencatatkan angka sebesar -1,00. Terakhir pada tahun 2024, perusahaan yang memiliki pertumbuhan laba tertinggi adalah ASSA sebesar 15,99 dan pertumbuhan laba terendah berada pada perusahaan MITI sebesar -0,76.

Dalam hal ini dapat diambil kesimpulan bahwa pertumbuhan laba yang sangat fluktuatif menunjukkan kondisi kinerja keuangan perusahaan yang dinamis dalam industri transportasi dan logistik selama periode 2020-2024. Peningkatan pertumbuhan laba yang signifikan, seperti yang terjadi pada TMAS di tahun 2021 dan BIRD di tahun 2022, mencerminkan kemampuan perusahaan dalam mengoptimalkan operasionalnya, namun penurunan yang tajam juga menunjukkan risiko pasar yang tinggi pada sektor ini.

Berikut merupakan tabel perhitungan *Debt to Equity Ratio* (DER) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024:

Tabel 1.2 *Debt to Equity Ratio*
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI
Periode 2020-2024
(Dalam Persen)

Berdasarkan tabel di atas, *Debt to Equity Ratio* pada Perusahaan Sektor

No	Kode Perusahaan	Tahun					Jumlah	Rata - Rata
		2020	2021	2022	2023	2024		
1	ASSA	2,59	1,70	1,93	1,73	1,72	9,67	1,93
2	BIRD	0,39	0,30	0,27	0,33	0,35	1,64	0,33
3	BPTR	1,39	1,91	3,23	1,79	2,57	10,89	2,18
4	IMJS	5,56	5,35	5,16	5,33	5,60	27,00	5,40
5	JAYA	0,23	0,25	0,07	0,34	0,65	1,54	0,31
6	MITI	-4,07	0,28	0,16	0,14	0,10	-3,39	-0,68
7	NELY	0,14	0,13	0,21	0,13	0,14	0,75	0,15
8	PPGL	0,51	0,50	0,13	0,39	0,59	2,12	0,42
9	SAPX	0,52	0,56	0,48	0,68	0,83	3,07	0,61
10	TMAS	2,17	1,50	0,86	0,64	0,57	5,74	1,15
11	WEHA	0,87	0,93	0,49	0,54	0,52	3,35	0,67
	Jumlah	10,3	13,41	12,99	12,04	13,64	62,38	12,48
	Rata – Rata	0,94	1,22	1,18	1,09	1,24	5,67	1,13

Sumber: www.idx.co.id (Data Diolah)

Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuatif di setiap tahunnya. Dapat dilihat dari hasil rata-rata perhitungan *Debt to Equity Ratio* yang paling rendah terdapat pada perusahaan NELY yaitu sebesar 0,15 dan perusahaan yang mengalami nilai rata-rata tertinggi yaitu pada perusahaan IMJS yaitu sebesar 5,40. Pada tahun 2020, perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* tertinggi adalah IMJS sebesar 5,56 dan hasil *Debt to Equity Ratio* terendah berada pada perusahaan NELY sebesar 0,14. Memasuki tahun 2021, perusahaan dengan *Debt to Equity Ratio* tertinggi masih ditempati oleh IMJS sebesar 5,35, sementara *Debt to Equity Ratio* terendah berada pada perusahaan

NELY sebesar 0,13. Selanjutnya pada tahun 2022, perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* tertinggi adalah IMJS sebesar 5,16 dan *Debt to Equity Ratio* terendah berada pada perusahaan JAYA sebesar 0,07. Pada tahun 2023, perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* tertinggi kembali tercatat pada perusahaan IMJS sebesar 5,33, sedangkan *Debt to Equity Ratio* terendah berada pada perusahaan NELY dan MITI yang masing-masing mencatatkan angka 0,13 dan 0,14. Terakhir, pada tahun 2024, perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* tertinggi adalah IMJS sebesar 5,60 dan *Debt to Equity Ratio* terendah berada pada perusahaan MITI sebesar 0,10.

Berikut merupakan tabel perhitungan *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024:

**Tabel 1.3 Return On Assets
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI
Periode 2020-2024**

Kode Perusahaan	Tahun					Jumlah	Rata - Rata
	2020	2021	2022	2023	2024		
ASSA	0,01	0,02	0,03	1,24	2,61	3,91	0,78
BIRD	-0,02	-0,01	0,05	6,30	6,64	12,97	2,59
BPTR	0,01	0,01	0,02	2,44	1,37	3,85	0,77
IMJS	0,00	0,00	0,00	0,42	1,11	1,51	0,30
JAYA	0,04	0,06	0,05	6,89	2,97	10,02	2,00
MITI	0,15	0,06	0,07	9,33	1,53	11,13	2,23
NELY	0,07	0,09	0,14	28,44	22,99	51,73	10,35
PPGL	0,05	0,08	-0,88	6,55	4,97	10,76	2,15
SAPX	0,15	0,16	0,10	-2,05	-1,31	-2,95	-0,59
TMAS	0,01	0,17	0,26	24,40	13,81	38,65	7,73
WEHA	-0,15	-0,08	0,05	8,96	8,84	17,62	3,52
Jumlah	0,32	0,56	-0,11	92,92	65,52	159,20	31,84

Rata – Rata	0,03	0,05	-0,01	8,45	5,96	14,47	2,89
--------------------	------	------	-------	------	------	-------	------

(Dalam Persen)

Sumber: www.idx.co.id (Data Diolah)

Berdasarkan tabel di atas, *Return On Asset* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuatif di setiap tahunnya. Dapat dilihat dari hasil rata-rata perhitungan *Return On Asset* yang paling rendah terdapat pada perusahaan SAPX yaitu sebesar -0,59 dan perusahaan yang mengalami nilai rata-rata tertinggi yaitu pada perusahaan NELY yaitu sebesar 10,35. Pada tahun 2020, perusahaan yang memiliki Return On Assets tertinggi yaitu pada perusahaan MITI dan SAPX sebesar 0,15, sedangkan hasil Return On Assets terendah berada pada perusahaan WEHA sebesar -0,15. Pada tahun 2021, perusahaan yang memiliki Return On Assets tertinggi yaitu pada perusahaan TMAS sebesar 0,17 dan hasil Return On Assets terendah berada pada perusahaan WEHA sebesar -0,08. Pada tahun 2022, perusahaan yang memiliki Return On Assets tertinggi yaitu pada perusahaan TMAS sebesar 0,26 dan hasil Return On Assets terendah berada pada perusahaan PPGL sebesar -0,88. Pada tahun 2023, perusahaan yang memiliki Return On Assets tertinggi yaitu pada perusahaan NELY sebesar 28,44 dan hasil Return On Assets terendah berada pada perusahaan SAPX sebesar -2,05. Terakhir, pada tahun 2024, perusahaan yang memiliki Return On Assets tertinggi yaitu pada perusahaan NELY sebesar 22,99 dan hasil Return On Assets terendah berada pada perusahaan SAPX sebesar -1,31.

Berikut merupakan tabel perhitungan *Net Profit Margin* (NPM) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024:

Tabel 1.4 *Net Profit Margin*
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI
Periode 2020-2024
(Dalam Persen)

Kode Perusahaan	Tahun					Jumlah	Rata - Rata
	2020	2021	2022	2023	2024		
ASSA	0,02	0,03	0,04	2,60	5,44	8,13	1,63
BIRD	-0,08	-0,05	0,13	14,40	14,24	28,65	5,73
BPTR	0,02	0,07	0,10	10,45	6,81	17,45	3,49
IMJS	-0,03	-0,02	0,03	3,09	8,29	11,36	2,27
JAYA	0,05	0,10	0,10	18,24	7,96	26,45	5,29
MITI	0,56	-0,02	0,23	18,76	3,29	22,82	4,56
NELY	0,19	0,34	0,45	59,05	65,80	125,83	25,17
PPGL	0,05	0,09	-0,67	13,96	12,17	25,60	5,12
SAPX	0,07	0,09	0,06	-1,35	-0,81	-1,94	-0,39
TMAS	0,02	0,29	0,30	30,26	17,18	48,05	9,61
WEHA	-0,48	-0,27	0,11	15,88	14,71	29,96	5,99
Jumlah	0,39	0,65	0,88	185,34	155,09	342,36	68,47
Rata - Rata	0,04	0,06	0,08	16,85	14,10	31,12	6,22

Sumber: www.idx.co.id (Data Diolah)

Berdasarkan tabel di atas, *Net Profit Margin* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuatif di setiap tahunnya. Dapat dilihat dari hasil rata-rata perhitungan *Net Profit Margin* yang paling rendah terdapat pada perusahaan SAPX yaitu sebesar -0,39, sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata tertinggi yaitu pada perusahaan NELY yaitu sebesar 25,17. Pada tahun 2020, perusahaan yang memiliki *Net Profit Margin* tertinggi yaitu pada perusahaan MITI sebesar 0,56 dan hasil *Net Profit Margin* terendah berada pada perusahaan WEHA sebesar -0,48. Memasuki tahun 2021, perusahaan yang memiliki *Net Profit Margin* tertinggi yaitu pada perusahaan NELY sebesar 0,34 dan hasil *Net Profit Margin* terendah berada pada perusahaan WEHA sebesar -0,27. Selanjutnya pada tahun 2022, perusahaan yang memiliki *Net Profit Margin* tertinggi yaitu pada perusahaan NELY sebesar 0,45 dan hasil *Net Profit Margin* terendah berada pada perusahaan PPGL sebesar -0,67. Pada tahun

2023, perusahaan yang memiliki *Net Profit Margin* tertinggi yaitu pada perusahaan NELY sebesar 59,05 dan hasil *Net Profit Margin* terendah berada pada perusahaan SAPX sebesar -1,35. Terakhir, pada tahun 2024, perusahaan yang memiliki *Net Profit Margin* tertinggi yaitu pada perusahaan NELY sebesar 65,80 dan hasil *Net Profit Margin* terendah berada pada perusahaan SAPX sebesar -0,81.

Dalam hal ini dapat dilihat berdasarkan uraian dan penjelasan tabel 1.1 sampai dengan tabel 1.4 atau tabel Pertumbuhan Laba, DER, ROA, dan NPM Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia menunjukkan bahwa kenaikan dan penurunan persentase Pertumbuhan Laba perusahaan tidak seiring dengan kenaikan dan penurunan persentase DER, ROA, dan NPM pada periode 2020-2024. Namun kenyataannya, teori yang ada menunjukkan bahwa seharusnya DER, ROA, dan NPM berpengaruh terhadap Pertumbuhan Laba. Apabila persentase Pertumbuhan Laba naik seharusnya DER, ROA, dan NPM juga mengalami kenaikan pada periode yang sama.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “**Pengaruh *Debt to Equity Ratio*, *Return On Assets*, Dan *Net Profit Margin* Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Terdaftar di Bursa Efek Indonesia**”.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang masalah yang diuraikan sebelumnya, identifikasi masalah pada penelitian ini adalah:

1. Pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia cenderung berfluktuasi pada priode 2020-2024.

2. Perubahan *Debt to Equity Ratio* (DER) pada beberapa perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2020-2024 tidak selalu diikuti perubahan pertumbuhan laba secara searah.
3. Perubahan *Return On Assets* (ROA) pada beberapa perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2020-2024 tidak selalu diikuti perubahan pertumbuhan laba secara searah.
4. Perubahan kenaikan atau turunnya nilai *Net Profit Margin* (NPM) tidak seiring dengan kenaikan atau penurunan nilai pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2020-2024.

1.3 Batasan Masalah

Agar peneliti lebih fokus dan untuk pengarahan penelitian agar tidak terlalu meluas dalam pembahasannya, maka penelitian ini membahas tentang *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), *Net Profit Margin* (NPM) pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020 sampai 2024.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

2. Apakah *Return on Assets* (ROA) berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
3. Apakah *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
4. Apakah *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), dan *Net Profit Margin* (NPM) secara simultan berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh *Return on Assets* (ROA) berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Untuk mengetahui dan menganalisis *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), dan *Net Profit Margin* (NPM) secara simultan berpengaruh

terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.6 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak, yaitu antara lain:

1. Manfaat Praktis

Penelitian ini ditunjukkan kepada perusahaan dan para investor sebagai bahan masukan agar dapat mengambil langkah dan keputusan guna melakukan persiapan dan perbaikan kinerja perusahaan serta untuk mengetahui kinerja perusahaan berdasarkan rasio keuangan.

2. Manfaat Teoritis

a. Manfaat Bagi Mahasiswa

Penelitian ini dapat dijadikan tempat untuk mempraktekkan teori yang telah dipelajari selama kuliah dan menerapkannya pada masalah sesungguhnya yang nyata terjadi, serta dapat menambah pengalaman dan pengetahuan tentang pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), dan *Net Profit Margin* (NPM) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik.

b. Manfaat Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai tambahan literatur yang membantu menambah wawasan tentang pertumbuhan laba dan dapat digunakan sebagai dasar perluasan atau referensi bagi para peneliti mendatang yang tertarik untuk meneliti variabel, periode, atau sektor yang berbeda.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Pertumbuhan Laba

2.1.1.1 Pengertian Pertumbuhan Laba

Pertumbuhan laba merupakan indikator utama dalam menilai kinerja keuangan perusahaan karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan laba bersih dari satu periode ke periode berikutnya. Pertumbuhan laba tidak hanya mencerminkan peningkatan pendapatan, tetapi juga efektivitas manajemen dalam mengendalikan biaya dan memanfaatkan sumber daya perusahaan.

Menurut (Maryanti et al., 2022) pertumbuhan laba merupakan kenaikan laba yang diperoleh perusahaan pada tahun saat ini dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Sedangkan menurut (Astuti et al., 2021) menyatakan bahwa pertumbuhan laba adalah perubahan persentase laba perusahaan dari satu periode ke periode berikutnya yang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan kinerja keuangannya.

Sementara itu, menurut (Subramanyam & J.John, 2017) menemukan bahwa pertumbuhan laba merupakan indikator penting untuk menilai keberlanjutan kinerja operasional perusahaan dan prospek laba di masa mendatang. Kemudian (Arnilla, 2023) mendefinisikan pertumbuhan laba sebagai kemampuan perusahaan untuk meningkatkan laba bersih secara konsisten dari waktu ke waktu, yang menjadi ukuran stabilitas kinerja keuangan dan dasar proyeksi masa depan.

Pertumbuhan laba sebagai persentase kenaikan laba yang menunjukkan efektivitas manajemen dalam menghasilkan pendapatan dari aset dan operasional, sering diukur dengan rumus standar untuk membandingkan tren profitabilitas. Pemahaman ini relevan untuk sektor perdagangan, dimana pertumbuhan laba melemah dengan kualitas laba secara positif (Sijabat et al., 2023).

Dengan demikian, pertumbuhan laba adalah rasio finansial yang mengukur kenaikan atau penurunan laba bersih perusahaan dalam suatu periode tertentu, yang berfungsi sebagai indikator keberhasilan manajemen dalam mengelola sumber daya dan strategi bisnis.

2.1.1.2 Tujuan dan Manfaat Pertumbuhan Laba

Menurut (Kasmir, 2019) menyatakan bahwa tujuan pertumbuhan laba antara lain sebagai berikut:

1. Menilai kinerja keuangan perusahaan dari waktu ke waktu.
2. Mengetahui kemampuan perusahaan dalam meningkatkan laba secara berkelanjutan.
3. Menjadi dasar pengambilan keputusan manajemen dan investor.

Pertumbuhan laba memberikan manfaat strategis bagi perusahaan, seperti sinyal positif bagi investor dan peningkatan kemampuan ekspansi tanpa ketergantungan hutang baru menurut (Djannah, 2017) yaitu antara lain sebagai berikut:

1. Memberikan gambaran kesehatan keuangan jangka panjang, sehingga menarik modal baru dari investor yang melihat prospek cerah.
2. Mendukung optimalisasi aset untuk menghasilkan penjualan lebih tinggi, yang langsung terhambat dengan peningkatan laba bersih.

3. Menjadi indikator efektivitas manajemen dalam memanfaatkan sumber daya untuk pertumbuhan berkelanjutan.

2.1.1.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Laba

Menurut (Ahyana et al., 2024) adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba, antara lain sebagai berikut:

1. *Return on Assets* (ROA): Mengukur efisiensi perusahaan dalam menghasilkan laba dari total aset yang dimiliki. Penggunaan aset yang efektif mendorong perkembangan laba yang lebih cepat.
2. *Return on Equity* (ROE): Mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari modal yang diberikan oleh pemegang saham. *Return on Equity* (ROE) yang tinggi mencerminkan profitabilitas yang lebih baik melalui penggunaan modal sendiri.
3. *Net Profit Margin* (NPM): Mengukur persentase laba bersih yang diperoleh dari total penjualan. *Net Profit Margin* (NPM) yang tinggi menunjukkan efisiensi dalam pengendalian biaya dan manajemen penjualan.

Menurut (Loppies et al., 2024) mengemukakan bahwa faktor yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba yaitu:

1. *Return on Assets* (ROA): Menunjukkan pentingnya pemanfaatan aset secara efisien untuk mendorong kinerja keuangan.
2. Pengeluaran *Research and Development* (R&D): Investasi pada riset dan pengembangan mendorong inovasi yang berdampak signifikan terhadap pertumbuhan laba.
3. *Marketing Performance* (Kinerja Pemasaran): Kemampuan pemasaran yang kuat dalam membangun hubungan dengan pelanggan dan visibilitas merek menjadi landasan bagi pertumbuhan laba yang berkelanjutan.

2.1.1.4 Pengukuran Pertumbuhan Laba

Pertumbuhan laba diukur dengan membandingkan laba bersih periode berjalan dengan laba bersih periode sebelumnya. Adapun cara untuk menghitung pertumbuhan laba menurut (Kasmir, 2019) sebagai berikut:

$$\text{Pertumbuhan Laba} = \frac{\text{Laba Bersih Tahun Ini} - \text{Laba Bersih Tahun Sebelumnya}}{\text{Laba Bersih Tahun Sebelumnya}} \times 100\%$$

2.1.2 *Debt to Equity Ratio* (DER)

2.1.2.1 Pengertian *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio adalah rasio yang dipergunakan untuk mengukur tingkat penggunaan utang terhadap total *shareholder's equity* yang dimiliki perusahaan. Menurut (Harahap, 2015) *Debt to Equity Ratio* adalah rasio yang menggunakan hutang dan modal untuk mengukur besarnya rasio. Sedangkan menurut (Kasmir, 2016) *Debt to Equity Ratio* adalah rasio yang digunakan untuk menghitung nilai utang dengan ekuitas. *Debt to Equity Ratio* adalah variabel yang mendefinisikan berapa banyak proporsi dari modal perusahaan yang sumber pendanaannya berasal dari pinjaman atau kredit.

Menurut (Brigham & Houston, 2018) *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan perbandingan antara total hutang dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya. Menurut (Darsono & Ashari, 2014) *Debt to Equity Ratio* (DER) masuk di dalam rasio *leverage* atau solvabilitas, rasio solvabilitas adalah rasio untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jika perusahaan tersebut dilikuidasi. Rasio ini juga disebut dengan rasio pengungkit (*Leverage*) yaitu menilai batasan perusahaan dalam meminjam uang. Menurut (Horne & Wachowicz, 2014)

secara matematis *Debt to Equity Ratio* adalah perbandingan antara total hutang atau total *debts* dengan total *shareholder's equity*.

Berdasarkan definisi yang telah diuraikan, dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang mengukur seberapa jauh perusahaan dibiayai oleh hutang dan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya dengan ekuitas yang dimiliki.

2.1.2.2 Tujuan dan Manfaat *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio (DER) digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan (dilikuidasi).

Menurut (Kasmir, 2019) perhitungan rasio utang terhadap ekuitas ini dilakukan untuk memberikan tujuan penggunaan *Debt to Equity Ratio* (DER) adalah sebagai berikut:

1. Mengukur Kemampuan Likuidasi

Mengetahui sejauh mana modal sendiri dapat digunakan untuk membayar utang jika perusahaan harus dilikuidasi.

2. Menentukan Proporsi Pendanaan

Mengetahui berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk utang keseluruhan.

3. Keseimbangan Modal

Mengontrol agar pendanaan dari luar tidak lebih besar dari modal pemilik guna menghindari ketergantungan pada kreditur.

Menurut (Kasmir, 2019) menyatakan bahwa manfaat dari nilai analisis *Debt to Equity Ratio* (DER) adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis kemampuan posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.
2. Untuk menganalisis kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban yang bersifat tetap.
3. Untuk menganalisis keseimbangan antara lain aktiva khususnya, aktiva tetap dengan modal.
4. Untuk menganalisis seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
5. Untuk menganalisis seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.

Dimana analisis rasio solvabilitas, perusahaan akan mengetahui beberapa hal berkaitan dengan penggunaan modal sendiri dan modal pinjaman serta mengetahui rasio kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya.

2.1.2.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* (DER)

Menurut (Brigham & Houston, 2018) faktor-faktor yang mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* (DER) dapat dibedakan menjadi:

1. Stabilitas Penjualan

Suatu perusahaan yang penjualannya relatif stabil dapat secara aman mengambil utang dalam jumlah yang lebih besar dan mengeluarkan beban tetap yang lebih tinggi dibandingkan dengan perusahaan yang penjualannya tidak stabil.

2. Struktur Aset

Perusahaan yang asetnya memadai untuk dibangun sebagai jaminan pinjaman cenderung akan cukup banyak menggunakan utang. Aset umum yang

digunakan oleh banyak perusahaan dapat menjadi jaminan yang baik, sementara tidak untuk aset dengan tujuan khusus.

3. Leverage Operasi

Jika hal yang lainnya dianggap sama, perusahaan dengan leverage operasi yang lebih rendah akan mampu menerapkan leverage keuangan karena perusahaan tersebut akan memiliki risiko usaha yang lebih rendah.

4. Tingkat Pertumbuhan

Perusahaan yang memiliki pertumbuhan lebih cepat harus lebih mengandalkan diri pada modal eksternal. Selain itu, biaya emisi yang berkaitan dengan penjualan saham biasa akan melebihi biaya emisi yang terjadi ketika perusahaan menjual utang, mendorong perusahaan yang mengalami pertumbuhan pesat untuk lebih mengandalkan diri pada utang.

5. Profitabilitas

Sering kali diamati bahwa perusahaan dengan tingkat pengembalian atas investasi yang sangat tinggi ternyata menggunakan utang dalam jumlah yang relative sedikit.

6. Pajak

Bunga merupakan suatu beban pengurang pajak, dan pengurangan ini lebih bernilai bagi perusahaan dengan tarif pajak yang tinggi. Jadi, makin tinggi tarif pajak suatu perusahaan, maka makin besar keunggulan utang.

7. Kendali

Pengaruh utang dibandingkan saham pada posisi kendali suatu perusahaan dapat mempengaruhi struktur modal. Jika manajemen saat ini memiliki kendali suara (lebih dari 50 persen saham) tetapi tidak berada dalam posisi untuk

membeli saham tambahan lagi, maka manajemen mungkin akan memilih utang sebagai pendanaan baru. Jadi, pertimbangan kendali dapat mengarah pada penggunaan baik itu utang maupun ekuitas karena jenis modal yang memberikan perlindungan terbaik kepada manajemen akan bervariasi dari satu situasi ke situasi yang lain.

8. Sikap Manajemen

Manajemen dapat melaksanakan pertimbangan sendiri tentang struktur modal yang tepat. Manajemen yang konservatif menggunakan utang dalam jumlah yang lebih kecil dibandingkan dengan manajemen yang agresif yang menggunakan lebih banyak utang.

9. Sikap Pemberian Pinjaman

Analisis manajer atas faktor-faktor leverage yang tepat bagi perusahaan diakui keberadaannya, namun seringkali sikap pemberi pinjaman dan perusahaan penilai kredibilitas mempengaruhi keputusan struktur keuangan perusahaan. Ini artinya bahwa perusahaan membicarakan struktur keuangan dengan pemberi pinjaman dan perusahaan penilai kredibilitas serta saran yang diterima akan sangat diperhatikan dan digunakan oleh perusahaan.

10. Kondisi Pasar

Kedaaan pasar modal sering mengalami perubahan disebabkan karena adanya gelombang konjungtor. Apabila gelombang konjungtor menginggi, maka akan lebih tertarik untuk menanamkan modalnya dalam bentuk saham. Oleh karena itu seharusnya bila perusahaan ingin mengeluarkan atau menjual sekuritasnya haruslah selalu menyesuaikan dengan keadaan pasar modal tersebut.

11. Kondisi Internal Perusahaan

Kondisi internal perusahaan juga berpengaruh terhadap struktur modal yang ditargetkan. Artinya adalah bahwa perusahaan akan memilih kondisi yang tepat untuk pembiayaan perusahaan apakah melakukan pendanaan dari dalam atau luar perusahaan.

12. Fleksibilitas Perusahaan

Sebagai manajer pendanaan yang baik adalah selalu dapat menyediakan modal yang diperlukan untuk mendukung operasional perusahaan.

Sedangkan menurut (Sartono, 2017) faktor-faktor yang mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* (DER) adalah sebagai berikut:

1. Tingkat Penjualan

Perusahaan dengan penjualan yang relatif stabil berarti memiliki aliran kas yang relatif stabil pula, maka dapat menggunakan utang lebih besar daripada perusahaan dengan penjualan yang tidak stabil. Sebagai contoh perusahaan yang bergerak di bidang agribisnis, di mana harga produknya sangat berfluktuasi, maka aliran kasnya tidak stabil. Oleh sebab itu sebaiknya tidak dibiayai dengan utang dalam jumlah yang besar.

2. Struktur Aset

Perusahaan yang memiliki aset tetap dalam jumlah besar dapat menggunakan utang dalam jumlah besar, hal ini dapat disebabkan karena dari skalanya perusahaan besar akan lebih mudah mendapatkan akses ke sumber dana dibandingkan dengan perusahaan kecil. Kemudian besarnya aset tetap dapat digunakan sebagai jaminan atau kolateral utang perusahaan. Memang penggunaan utang dalam jumlah besar akan mengakibatkan

financial risk meningkat, sementara aset tetap dalam jumlah besar tentu akan memperbesar *business risk* dan pada akhirnya berarti total risk juga meningkat.

3. Tingkat Pertumbuhan Perusahaan

Semakin cepat pertumbuhan perusahaan maka semakin besar kebutuhan dana untuk pembiayaan ekspansi. Semakin besar kebutuhan untuk pembiayaan mendatang maka semakin besar keinginan perusahaan untuk menahan laba. Jadi perusahaan yang sedang tumbuh sebaiknya tidak membagikan laba sebagai dividen tetapi lebih baik digunakan untuk pembiayaan investasi. Potensi pertumbuhan ini dapat diukur dari besarnya biaya penelitian dan pengembangan. Semakin besar R & D cost-nya maka berarti ada prospek perusahaan untuk tumbuh.

4. Profitabilitas

Profitabilitas periode sebelumnya merupakan faktor penting dalam menentukan struktur modal. Dengan laba ditahan yang besar, perusahaan akan lebih senang menggunakan laba ditahan sebelum menggunakan utang. Hal ini sesuai dengan pecking order theory yang menyatakan bahwa manajer lebih senang menggunakan pembiayaan dari pertama, laba ditahan, kemudian utang, dan terakhir penjualan saham baru. Meskipun secara teorisme sumber modal yang biayanya paling murah adalah utang, kemudian saham preferen dan yang paling mahal adalah saham biasa serta laba ditahan. Pertimbangan lain adalah bahwa *direct cost* untuk pembiayaan eksternal lebih tinggi dibanding dengan pembiayaan internal. Selanjutnya penjualan saham baru justru merupakan signal negatif karena pasar mengintrespeasikan perusahaan dalam keadaan kesulitan likuiditas.

Penjualan saham baru tidak jarang mengakibatkan terjadinya delusi dan pemegang saham akan mempertanyakan kemana laba yang diperoleh selama ini? Hal ini juga tidak terlepas adanya informasi yang tidak simetris atau *asymmetric information* antara manajemen dengan pasar. Manajemen jelas memiliki informasi yang lebih tentang prospek perusahaan dibandingkan dengan pasar. Dengan demikian jika tidak ada alasan yang kuat seperti untuk deversifikasi misalnya, maka penjualan saham baru justru akan mengakibatkan harga saham turun.

5. Variabel Laba dan Perlindungan Pajak

Variabel ini sangat erat kaitannya dengan stabilitas penjualan. Jika variabilitas atau volatilitas laba perusahaan kecil maka perusahaan mempunyai kemampuan yang lebih besar untuk menanggung beban tetap dari utang. Ada kecenderungan bahwa penggunaan utang akan memberikan manfaat berupa perlindungan pajak.

6. Skala Perusahaan

Perusahaan besar yang sudah *well-established* akan lebih mudah memperoleh modal di pasar modal dibanding dengan perusahaan kecil. Karena kemudahan akses tersebut berarti perusahaan memiliki fleksibilitas yang lebih besar pula. Bukti empirik menyatakan bahwa skala perusahaan berhubungan positif dengan rasio antara utang dengan nilai buku ekuitas dan *debt to book value of equity ratio*.

7. Kondisi Intern Perusahaan dan Ekonomi Makro

Perusahaan perlu menanti saat yang tepat untuk menjual saham dan obligasi. Secara umum kondisi yang paling tepat untuk menjual obligasi atau saham adalah pada saat tingkat bunga pasar sedang rendah dan pasar sedang

bullish. Tidak jarang perusahaan harus memberikan signal-signal dalam rangka memperkecil informasi yang tidak simetris agar pasar dapat menghargai perusahaan secara wajar. Sebagai contoh perusahaan membayar dividen sebagai upaya untuk meyakinkan pasar tentang prospek perusahaan, dan kemudian menjual obligasi. Strategi itu diharapkan dapat meyakinkan investor bahwa prospek perusahaan baik. Alternatif lain adalah perusahaan segera mengumumkan setiap keberhasilan dalam hal *research and development* dan secara konsisten serta kontinyu memberikan informasi yang relevan ke pasar.

2.1.2.4 Pengukuran *Debt to Equity Ratio* (DER)

Biasanya penggunaan *Debt to Equity Ratio* (DER) disesuaikan dengan tujuan perusahaan. Artinya perusahaan dapat menggunakan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara keseluruhan atau sebagian dari masing-masing jenis rasio solvabilitas yang ada. *Debt to Equity Ratio* (DER) adalah imbalan antara hutang yang dimiliki perusahaan dengan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini berarti modal sendiri semakin sedikit dibanding dengan hutangnya. Menurut (Kasmir, 2016) rumusan untuk mencari *Debt to Equity Ratio* (DER) dapat digunakan perbandingan antara total utang dengan total ekuitas sebagai berikut:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Sedangkan menurut (Fahmi, 2014) untuk menghitung rasio lancar bisa menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Modal Sendiri}}$$

2.1.3 Return on Assets (ROA)

2.1.3.1 Pengertian Return on Assets (ROA)

Return on Assets (ROA) merupakan salah satu rasio profitabilitas. Dalam analisis laporan keuangan, rasio ini paling sering disoroti, karena mampu menunjukkan keberhasilan perusahaan menghasilkan keuntungan. ROA mampu mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan pada masa lampau untuk kemudian dijadikan gambaran untuk di masa yang akan datang. Menurut (Jufrizen et al., 2019) *Return on Assets* (ROA) digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset.

Menurut (Kasmir, 2016) menyatakan bahwa *Return on Assets* (ROA) digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen dalam memperoleh profitabilitas dan manajerial efisiensi secara overall. Kemudian Menurut (Rambe et al., 2017) *Return on Assets* merupakan perbandingan antara laba bersih dengan total aktiva mengukur tingkat pengembalian investasi total.

Menurut (Rivai et al., 2013) rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen bank baik dalam memperoleh keuntungan (laba) secara keseluruhan. Semakin besar *Return on Assets* (ROA) suatu perusahaan, maka semakin besar pula tingkat keuntungan yang dicapai bank tersebut dan semakin baik pula posisi bank tersebut dalam dari segi penggunaan aset.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa *Return on Assets* (ROA) adalah rasio profitabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba bersih dari total aset yang dimiliki, mencerminkan efisiensi operasional dan efektivitas manajemen aset.

2.1.3.2 Tujuan dan Manfaat *Return on Assets* (ROA)

Return on Assets (ROA) dapat digunakan sebagai suatu pengukuran atas hasil dari serangkaian kebijakan perusahaan, yang dapat dijadikan sebagai ukuran dalam menilai keuntungan perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2016) tujuan dalam penggunaan rasio *Return on Assets* (ROA) yaitu:

1. Untuk mengukur atau menghitung laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode tertentu.
2. Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
3. Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
4. Untuk mengukur produktifitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal sendiri.
5. Mengukur produktivitas atas seluruh dana perusahaan yang digunakan, baik dari modal pinjaman maupun modal sendiri yang dimiliki oleh perusahaan.
6. Untuk mengukur produktifitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan.

Sedangkan untuk manfaat *Return on Assets* (ROA) adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui besarnya tingkat laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode.
2. Mengetahui perkembangan laba dari waktu ke waktu.
3. Mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
4. Mengetahui produktifitas dari seluruh dana yang dimiliki perusahaan yang dapat digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

2.1.3.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi *Return on Assets* (ROA)

Return on Assets (ROA) digunakan sebagai tolak ukur prestasi manajemen dalam memanfaatkan assets yang dimiliki perusahaan untuk memperoleh laba. Menurut (Brigham & Houston, 2018) mengemukakan bahwa besarnya *Return on Assets* (ROA) dipengaruhi oleh dua faktor, antara lain:

1. *Turnover* dari *Operating Assets* (tingkat perputaran aktiva yang digunakan untuk operasi). Kas, piutang, persediaan, dan perputaran total aktiva maupun perputaran aktiva tetap yang merupakan bagian dari aset yang dapat mempengaruhi *Return On Assets* (ROA).
2. *Profit Margin* yaitu besarnya keuntungan operasi yang dinyatakan dalam presentase dan jumlah penjualan bersih. *Profit Margin* ini mengukur tingkat keuntungan yang dapat dicapai oleh perusahaan dihubungkan dengan penjualannya.

Sedangkan menurut (Munawir, 2014) adapun faktor yang dapat mempengaruhi besarnya *Return on Assets* (ROA) dipengaruhi oleh dua faktor sebagai berikut:

1. *Turnover* dari *operating assets* (tingkat perputaran aktiva yang digunakan untuk operasi).
2. *Profit Margin* yaitu besarnya keuntungan operasi yang dinyatakan dalam presentase dan jumlah penjualan bersih. *Profit Margin* ini mengukur tingkat keuntungan yang dapat dicapai oleh perusahaan di hubungkan dengan penjualannya.

2.1.3.4 Pengukuran *Return on Assets* (ROA)

Return on Assets (ROA) merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas penjualan aktiva yang digunakan dalam perusahaan. Dan *Return on Assets* (ROA) dapat juga digunakan sebagai alat mengevaluasi atas penerapan kebijakan-kebijakan manajemen. Dimana *Return on Assets* (ROA) ini melihat sejauh mana investasi yang telah ditanamkan mampu memberikan pengembalian keuntungan sesuai dengan yang diharapkan dan investasi tersebut sebenarnya sama dengan aset perusahaan yang ditanamkan. Rumus perhitungan *Return on Assets* (ROA) (Brigham & Houston, 2018) sebagai berikut:

$$\text{Return on Assets (ROA)} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aktiva}}$$

Sedangkan menurut (Kasmir, 2016) perhitungan *Return on Assets* (ROA) dapat diukur dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Return on Assets (ROA)} = \frac{\text{Net Income}}{\text{Total Assets}}$$

2.1.4 *Net Profit Margin* (NPM)

2.1.4.1 Pengertian *Net Profit Margin* (NPM)

Net Profit Margin (NPM) merupakan ukuran profitabilitas perusahaan dari penjualan setelah memperhitungkan semua biaya dan pajak penghasilan. Rasio ini berfungsi untuk mengukur tingkat kembalian keuntungan bersih terhadap penjualan bersih. NPM sering digunakan untuk mengevaluasi efisiensi perusahaan dalam mengendalikan beban yang berkaitan dengan penjualan. Semakin tinggi NPM, maka semakin baik operasi perusahaan begitu pula sebaliknya.

Menurut (Kasmir, 2019) mendefinisikan *Net Profit Margin* (NPM) sebagai rasio margin keuntungan yang membandingkan laba bersih dengan pendapatan

untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mengendalikan biaya operasionalnya. Kemudian menurut (Hery, 2021) menyatakan bahwa *Net Profit Margin* (NPM) memberikan gambaran mengenai efisiensi produksi, administrasi, dan pemasaran perusahaan dalam menghasilkan margin laba. Sedangkan menurut (Harahap, 2015) berpendapat bahwa *Net Profit Margin* (NPM) adalah sebagai alat evaluasi untuk menilai kesesuaian antara harga jual produk atau jasa terhadap total biaya operasional yang dikeluarkan perusahaan.

Berdasarkan dari keterangan *Net profit Margin* (NPM) adalah rasio profitabilitas yang harus digunakan untuk mengukur persentase laba bersih pada suatu perusahaan terhadap penjualan bersih. Dengan membandingkan laba bersih dengan total penjualan, investor dapat melihat beberapa persentase pendapatan yang digunakan untuk membayar biaya operasional serta beberapa persentase tersisa yang dapat membayar deviden ke pemegang saham ataupun berinvestasi kembali perusahaannya.

Semakin besar angka rasio ini semakin baik laba dan hasil penjualannya. Namun demikian, rasio ini merupakan keuntungan penjualan setelah menghitung seluruh biaya dan pajak penghasilan. Margin ini menunjukkan perbandingan laba bersih setelah pajak dengan penjualan.

2.1.4.2 Tujuan dan Manfaat *Net Profit Margin* (NPM)

Tujuan *Net Profit Margin* (NPM) menggambarkan besarnya laba bersih yang diperoleh perusahaan pada setiap penjualan yang dilakukan. Dengan kata lain, rasio ini mengukur laba bersih setelah pajak terhadap penjualan bersih yang dihasilkan. Menurut (Hani, 2015) menyatakan:

“Menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari tingkat volume usaha tertentu.”

Manfaat *Net Profit Margin* (NPM) tidak terbatas hubungan antara laba bersih dan penjualan bersih menunjukkan kemampuan manajemen dalam menjalankan perusahaan secara cukup berhasil untuk menyisakan margin tertentu sebagai kompensasi yang wajar bagi pemilik yang telah menyediakan modalnya untuk suatu risiko. Para investor pasar modal perlu mengetahui kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba. Dengan mengetahui hal tersebut investor dapat menilai apakah perusahaan itu *profitable* atau tidak.

Menurut (Kasmir, 2012) manfaat dari analisis *Net Profit Margin* (NPM) adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui besarnya tingkat laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode.
2. Mengetahui posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
3. Mengetahui perkembangan laba dari waktu ke waktu.
4. Mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
5. Mengetahui produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri, dan manfaat lainnya.

2.1.4.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi *Net Profit Margin* (NPM)

Net Profit Margin (NPM) untuk mengetahui laba perusahaan Menurut (Kadir & Phang, 2012) menyatakan faktor-faktor yang mempengaruhi *Net Profit Margin* (NPM) adalah sebagai berikut:

1. Rasio Lancar (*Current Ratio*)

Current Ratio (CR) biasanya digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Semakin rendahnya nilai dari CR, maka akan mengindikasikan ketidakmampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya, sehingga hal ini dapat mempengaruhi tingkat profitabilitas perusahaan, dimana perusahaan yang tidak mampu memenuhi kewajibannya akan dikenai beban atas kewajiban.

2. Pertumbuhan Penjualan (*Sales Growth*)

Pertumbuhan penjualan mencerminkan keberhasilan investasi periode masa lalu dan dapat dijadikan sebagai prediksi pertumbuhan masa yang akan datang. Pertumbuhan penjualan merupakan indikator permintaan dan merupakan daya saing perusahaan dalam suatu industri.

3. Ratio Perputaran Persediaan (*Inventory Turnover Ratio*)

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa perputaran persediaan merupakan salah satu bagian dari rasio aktivitas. Rasio perputaran persediaan mengukur efisiensi pengelolaan persediaan barang dagang.

4. Ratio Perputaran Piutang (*Receivable Turnover Ratio*)

Dalam pembahasan rasio aktivitas sangat penting dalam mengukur tingkat efisiensi yang berhubungan dengan piutang usaha, persediaan, aktiva tetap bersih, dan total aktiva. Rasio aktivitas dapat diukur menggunakan tingkat perputaran piutang perusahaan.

5. Rasio Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turnover Ratio*)

Modal kerja yaitu jumlah dari aktiva lancar. Jumlah ini merupakan modal kerja. Definisi ini bersifat kuantitatif karena menunjukkan jumlah dana yang digunakan untuk maksud- maksud operasi jangka pendek. Waktu tersedianya modal kerja

akan tergantung pada macam dan tingkat likuiditas dari unsur-unsur aktiva lancar misalnya kas, surat-surat berharga, piutang, dan persediaan.

2.1.4.4 Pengukuran *Net Profit Margin* (NPM)

Net Profit Margin (NPM) adalah perbandingan antara laba bersih dengan penjualan. Rasio ini sangat penting bagi manajer operasi karena mencerminkan strategi penetapan harga penjualan yang diterapkan perusahaan dan kemampuannya untuk mengendalikan beban usaha.

Adapun rumus untuk mencari *Net Profit Margin* (NPM) menurut (Kasmir, 2012) adalah sebagai berikut:

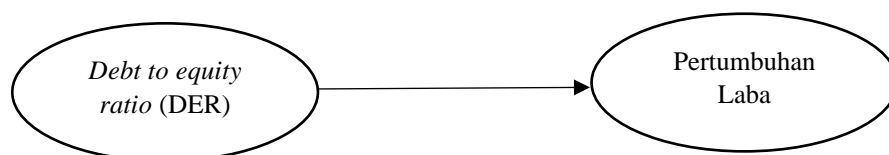
$$\text{Net Profit Margin (NPM)} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

2.2 Kerangka Konseptual

2.2.1 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan menggunakan utang sebagai sumber pendanaan jika dibandingkan dengan modal itu sendiri. Menurut (Brigham & Houston, 2019) *Debt to Equity Ratio* (DER) yang tinggi mencerminkan tingkat leverage yang besar, yang dapat meningkatkan risiko keuangan kewajiban akibat pembayaran bunga dan utang. Penggunaan *Debt to Equity Ratio* (DER) sering juga dikaitkan dengan kemampuan perusahaan dalam mengelola struktur modal jangka panjang, dimana ketergantungan berlebih pada hutang berpotensi mengganggu likuiditas operasional.

Debt to equity ratio (DER) merupakan rasio yang menunjukkan persentase penyediaan dana oleh pemegang saham kepada pemberi pinjaman. Semakin tinggi rasio, maka makin rendah pendanaan perusahaan yang disediakan oleh pemegang saham (Radiman, 2018).



Gambar 2.1 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) Terhadap Pertumbuhan Laba

2.2.2 Pengaruh *Return on Assets* (ROA) Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik

Return on Assets (ROA) merupakan rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari seluruh aset yang dimilikinya. Menurut (Hery, 2021) *Return on Assets* (ROA) mencerminkan tingkat efektivitas dan efisiensi manajemen dalam memanfaatkan aset perusahaan untuk menghasilkan keuntungan.

Menurut (Yuningsih et al., 2023) menyatakan bahwa *Return on Assets* (ROA) menggambarkan efisiensi penggunaan aset perusahaan dalam menghasilkan laba. Semakin tinggi *Return on Assets* (ROA), semakin efisiensi perusahaan menggunakan asetnya. Teori fundamental *Return on Assets* (ROA) adalah bahwa manajemen yang efektif akan mengoptimalkan aset untuk meningkatkan laba bersih. Kemampuan mengonversi setiap unit aset menjadi keuntungan mencerminkan kualitas manajerial dalam mengelola sumber daya

secara produktif. Efisiensi ini pada akhirnya memperkuat posisi finansial perusahaan melalui pemanfaatan modal kerja yang lebih tepat sasaran.

Dalam sektor transportasi dan logistik, aset seperti, kendaraan, kapal, pesawat, gudang, dan system distribusi memiliki peran yang sangat penting dalam kegiatan operasional. Efisiensi dalam pemanfaatan aset tersebut akan meningkatkan pendapatan dan laba perusahaan. Menurut (Sartono, 2016) menemukan bahwa *Return on Assets* (ROA) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba, yang mengindikasikan bahwa kemampuan perusahaan dalam mengelola aset merupakan faktor kunci dalam meningkatkan laba dari waktu ke waktu.



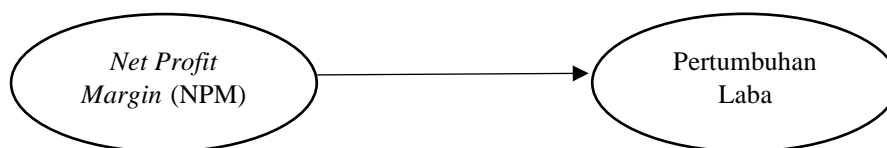
Gambar 2.2 Pengaruh *Return on Assets* (ROA) Terhadap Pertumbuhan Laba

2.2.3 Pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik

Net Profit Margin (NPM) merupakan rasio profitabilitas yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari setiap rupiah penjualan. Menurut (Djannah, 2021) *Net Profit Margin* (NPM) adalah rasio yang menunjukkan seberapa besar laba bersih yang dihasilkan dari setiap unit penjualan. Teori profitabilitas menyatakan bahwa semakin tinggi margin laba bersih, semakin tinggi kemampuan perusahaan mempertahankan laba setelah semua biaya dan beban dikurangkan.

Oleh karena itu, kemampuan perusahaan dalam menjaga dan meningkatkan margin laba bersih menjadi faktor penting dalam mendorong pertumbuhan laba. Menurut (Ryianto, 2015) menyatakan bahwa perusahaan dengan *Net Profit Margin* (NPM) yang tinggi memiliki kemampuan yang lebih baik dalam mempertahankan dan meningkatkan laba di masa mendatang. Analisis pada perusahaan jasa menunjukkan bahwa *Net Profit Margin* (NPM) di atas 10 persen berkaitan dengan kestabilan arus kas operasional yang mendukung ekspansi bisnis.

Dalam penelitian menurut (Mursalin et al., 2024) juga menemukan bahwa *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba, yang menunjukkan bahwa semakin besar laba bersih yang dihasilkan dari penjualan, maka semakin besar pula potensi pertumbuhan laba perusahaan.



Gambar 2.3 Pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) Terhadap Pertumbuhan Laba

2.2.4 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), *Net Profit Margin* (NPM) Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik

Pertumbuhan laba merupakan indikator penting dalam menilai kinerja keuangan dan keinginan usaha perusahaan. Menurut (Harahap, 2017) pertumbuhan laba mencerminkan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan kinerja operasional dan keuangannya dari periode ke periode. Pertumbuhan laba biasanya diukur dengan menghitung persentase perubahan laba bersih tahun berjalan

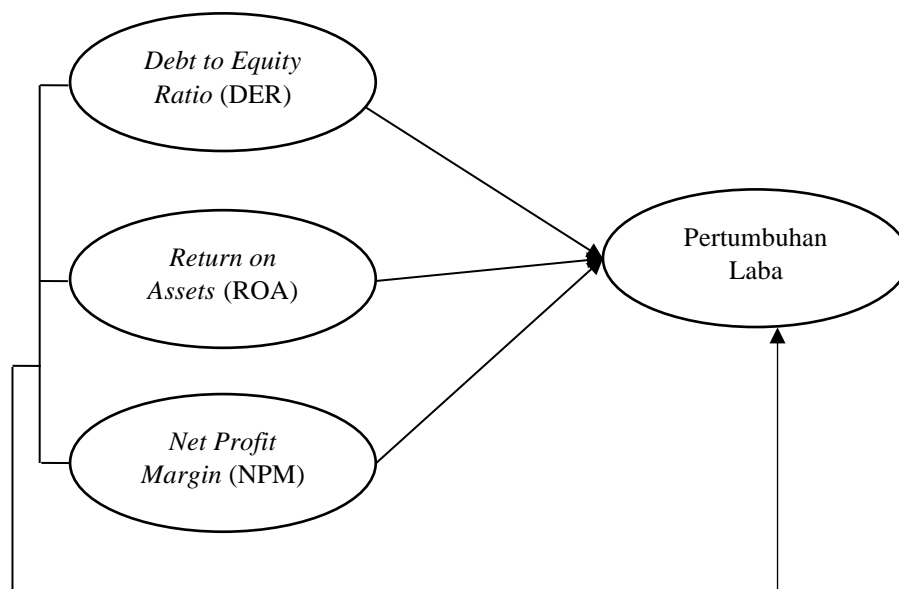
dibandingkan tahun sebelumnya, yang memberikan gambaran tren kinerja keuangan jangka panjang perusahaan.

Dari hasil analisa rasio keuangan, peneliti dapat mengetahui kondisi keuangan perusahaan dan apakah perusahaan-perusahaan mengalami pertumbuhan laba atau kerugian, sehingga peneliti dapat menyimpulkan mengenai penilaian kinerja keuangan perusahaan, serta dapat memprediksi kinerja dan kondisi perusahaan di masa depan. Secara simultan, *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), dan *Net Profit Margin* (NPM) wakili tiga aspek penting dalam kinerja keuangan perusahaan yaitu struktur modal, efisiensi penggunaan aset, dan profitabilitas. Berdasarkan teori struktur modal, penggunaan utang yang optimal dapat mendukung pertumbuhan laba selama manfaatnya lebih besar daripada biaya yang ditimbulkan. Sementara itu, teori efisiensi dan profitabilitas menjelaskan bahwa *Return on Assets* (ROA) dan *Net Profit Margin* (NPM) yang tinggi menunjukkan kinerja operasional yang baik, yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan laba. Rasio ketiga ini saling melengkapi dalam kerangka analisis keuangan terintegrasi, di mana *Debt to Equity Ratio* (DER) mempengaruhi biaya modal, *Return on Assets* (ROA) mengukur produktivitas aset, dan *Net Profit Margin* (NPM) menilai konversi penjualan menjadi laba bersih.

Penelitian terdahulu (Styawardani et al., 2024) menemukan bahwa *Return on Assets* (ROA) dan *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba, secara simultan dengan *Debt to Equity Ratio* (DER) memberikan pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan laba perusahaan dipengaruhi oleh kombinasi berbagai rasio keuangan, bukan hanya oleh satu indikator saja.

Berdasarkan latar belakang masalah dan tinjauan teoritis maka kerangka konseptual dari penelitian dapat digambarkan pengaruh *Debt to Equity Ratio*

(DER), *Return on Assets* (ROA), dan *Net Profit Margin* (NPM) terhadap pertumbuhan laba dapat dilihat di bawah ini:



Gambar 2.4 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), *Net Profit Margin* (NPM) Terhadap Pertumbuhan Laba

2.3 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah pada penelitian. Maka dari hasil penelitian di atas penulis menarik kesimpulan sementara bahwa:

1. *Debt to Equity Ratio* (DER) Berpengaruh Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik.
2. *Return on Assets* (ROA) Berpengaruh Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik.
3. *Net Profit Margin* (NPM) Berpengaruh Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik.

4. *Debt to Equity Ratio (DER), Return on Assets (ROA), dan Net Profit Margin (NPM)* secara Simultan Berpengaruh Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis dalam penelitian ini adalah kuantitatif, karena penelitian ini disajikan dengan angka-angka dengan metode asosiatif. Hal ini sesuai dengan pendapat (Sugiyono, 2017) yang mengemukakan penelitian kuantitatif merupakan metode yang digunakan untuk mengkaji populasi atau sampel tertentu dengan menggunakan alat pengumpulan data. Pendekatan ini berlandaskan pada filsafat positivisme dan dianalisis menggunakan teknik statistik atau data berbentuk angka.

Jenis penampilan asosiatif menurut (Sugiyono, 2017) mendefinisikan penelitian asosiatif adalah penelitian yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih.

3.2 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah petunjuk bagaimana suatu variabel diukur untuk mengetahui baik buruknya pengukuran dari suatu penelitian. Dalam penelitian ini definisi operasional yang diukur tiga variabel *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), dan *Net Profit Margin* (NPM) sebagai variabel bebas dan Pertumbuhan Laba sebagai variabel terikat:

1. *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan perbandingan antara total hutang dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan kemampuan modal sendiri perusahaan untuk memenuhi kewajibannya (Kasmir, 2016). Pengukuran *Debt to Equity Ratio* (DER) adalah 40 ut:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

2. *Return On Assets* (ROA)

Return on Assets (ROA) digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen baik dalam memperoleh keuntungan secara keseluruhan (Brigham dan Houston, 2018). Perhitungan *Return on Assets* (ROA) dapat diukur dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Return On Assets} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

3. *Net Profit Margin* (NPM)

Net Profit Margin (NPM) adalah ukuran keuntungan dengan membandingkan antara laba bersih setelah bunga dan pajak dibandingkan dengan penjualan (Kasmir, 2012). Pengukuran *Net Profit Margin* (NPM) adalah sebagai berikut:

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

4. Pertumbuhan Laba

Pertumbuhan laba adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan meningkatkan laba bersih di banding tahun sebelumnya (Kasmir, 2019). Dalam penelitian ini untuk mengukur pertumbuhan laba dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Pertumbuhan Laba} = \frac{\text{Laba Tahun Ini} - \text{laba Tahun Sebelumnya}}{\text{Laba Tahun Sebelumnya}} \times 100\%$$

3.3 Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan secara empiris dengan data dari Bursa Efek Indonesia untuk perusahaan sektor transportasi dan logistik tahun 2020-2024. Penelitian yang dilakukan di Bursa Efek Indonesia khususnya untuk perusahaan sektor transportasi dan logistik melalui situs resmi www.idx.co.id dan laporan tahunan masing – masing perusahaan.

Penelitian ini direncanakan di bulan November 2025 sampai dengan Februari 2026 dengan perencanaan waktu seperti yang tertera di bawah ini:

Tabel 3.1
Waktu Penelitian

Kegiatan Penelitian	Nov				Des				Jan				Feb				Mar				Apr			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Penelitian Pendahuluan (Pra Riset)																								
Penyusunan Proposal																								
Bimbingan Proposal																								
Seminar Proposal																								
Penyempurnaan Proposal																								
Pengumpulan Data																								
Pengelolaan dan Analisi Data																								
Penyusunan Skripsi																								
Bimbingan Skripsi																								
Sidang Skripsi																								

3.4 Teknik Pengambilan Sampel

3.4.1 Populasi

Penelitian ini menggunakan data kuantitatif, yaitu data yang dapat dinyatakan dengan jumlah atau banyaknya sesuatu yang diteliti. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas kelompok orang, kejadian atau segala sesuatu yang mempunyai karakteristik. Populasi merupakan keseluruhan kumpulan elemen-elemen berkaitan dengan apa yang peneliti harapkan dalam mengambil beberapa kesimpulan (Lesmana, 2018). Populasi yang digunakan dalam penelitian

ini adalah seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia (BEI) pada 2020-2024. Adapun jumlah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI sebanyak 39 perusahaan.

Tabel 3.2
Daftar Nama Perusahaan Menjadi Populasi Penelitian

No	Kode	Nama Perusahaan
1	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk.
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.
3	BIRD	Blue Bird Tbk.
4	BLOG	Trimitra Trans Persada Tbk.
5	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
6	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.
7	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.
8	DEAL	Dewata Freightinternational Tbk.
9	ELPI	Pelayaran Nasional Ekalya Purn
10	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk
11	GTRA	Grahaprima Suksesmandiri Tbk.
12	HAIS	Hasnur Internasional Shipping
13	HATM	Habco Trans Maritima Tbk.
14	HELI	Jaya Trishindo Tbk.
15	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk.
16	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.
17	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.
18	KLAS	Pelayaran Kurnia Lautan Semesta Tbk.
19	LAJU	Jasa Berdikari Logistics Tbk.
20	LOPI	Logisticsplus International Tbk.
21	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.
22	MIRA	Mitra International Resources
23	MITI	Mitra Investindo Tbk.
24	MPXL	MPX Logistics International Tbk.
25	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
26	PJHB	Pelayaran Jaya Hidup Baru Tbk.
27	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.
28	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk.
29	RCCC	Utama Radar Cahaya Tbk.
30	SAFE	Steady Safe Tbk
31	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk.
32	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.
33	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.
34	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.
35	TMAS	Temas Tbk.
36	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.
37	TRJA	Transkon Jaya Tbk.
38	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.
39	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.

3.4.2 Sampel

Menurut (Sugiyono, 2017) sampel adalah bagian atau jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel digunakan apabila peneliti tidak mampu menggunakan semua anggota populasi sebagai subjek penelitian, misalnya karena adanya keterbatasan dana, tenaga, dan waktu. Anggota populasi yang diambil sebagai sampel harus mampu mewakili seluruh anggota populasi sehingga hasil penelitian terhadap populasi tetap menghasilkan kesimpulan yang valid.

Prosedur pemilihan sampel dilakukan dengan teknik *purposive sampling* yaitu teknik yang menggunakan kriteria tertentu untuk penentuan sampel yang dipilih agar sesuai dengan karakteristik yang dibutuhkan dalam analisis. Populasi yang akan dijadikan sampel adalah populasi yang memenuhi kriteria dalam pengambilan sampel. Adapun kriteria-kriteria yang dijadikan dalam penarikan sampel adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020 sampai 2024.
2. Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang memiliki laporan tahunan secara lengkap pada Bursa Efek Indonesia (BEI) untuk periode 2020 sampai 2024.
3. Laporan keuangan yang diterbitkan dan disajikan dalam mata uang rupiah.
4. Perusahaan yang di pakai adalah perusahaan yang mengalami pertumbuhan laba.

Tabel 3.3
Tabel Kriteria Pemilihan Sampel

No	Kode	Nama Perusahaan	K1	K2	K3	K4
1	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk.	√	√	√	×
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.	√	√	√	√
3	BIRD	Blue Bird Tbk.	√	√	√	√
4	BLOG	Trimitra Trans Persada Tbk.	√	×	√	×
5	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	√	√	×	×
6	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.	√	√	√	√
7	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.	√	√	√	×
8	DEAL	Dewata Freightinternational Tbk.	√	√	√	×
9	ELPI	Pelayaran Nasional Ekalya Purn	√	×	√	×
10	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	√	√	×	×
11	GTRA	Grahaprima Suksesmandiri Tbk.	√	×	√	×
12	HAIS	Hasnur Internasional Shipping	√	×	√	×
13	HATM	Habco Trans Maritima Tbk.	√	×	√	×
14	HELI	Jaya Trishindo Tbk.	√	√	√	×
15	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk.	√	√	√	√
16	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.	√	√	√	√
17	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.	√	√	√	×
18	KLAS	Pelayaran Kurnia Lautan Semesta Tbk.	√	×	√	×
19	LAJU	Jasa Berdikari Logistics Tbk.	√	×	√	×
20	LOPI	Logisticsplus International Tbk.	√	×	√	×
21	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	√	√	√	×
22	MIRA	Mitra International Resources	√	√	√	×
23	MITI	Mitra Investindo Tbk.	√	√	√	√
24	MPXL	MPX Logistics International Tbk.	√	×	√	×
25	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	√	√	√	√
26	PJHB	Pelayaran Jaya Hidup Baru Tbk.	√	×	√	×
27	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.	√	√	√	√
28	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk.	√	√	√	×
29	RCCC	Utama Radar Cahaya Tbk.	√	×	√	×
30	SAFE	Steady Safe Tbk	√	√	√	×
31	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk.	√	√	√	√
32	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.	√	√	√	×
33	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	√	√	×	×
34	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.	√	√	√	×
35	TMAS	Temas Tbk.	√	√	√	√
36	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.	√	√	√	×
37	TRJA	Transkon Jaya Tbk.	√	√	√	×
38	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.	√	√	√	×
39	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	√	√	√	√

Dan yang diambil menjadi sampel dalam penelitian ini berjumlah 11 dari 39 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode tahun 2020-2024 sebagai berikut:

Tabel 3.4
Daftar Nama Perusahaan Menjadi Sampel Penelitian

No	Kode	Nama Perusahaan
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.
2	BIRD	Blue Bird Tbk.
3	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.
4	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk.
5	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.
6	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
7	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.
8	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk.
9	TMAS	Temas Tbk.
10	TRJA	Transkon Jaya Tbk.
11	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan sebagai bahan penelitian ini berupa studi dokumentasi yang merupakan langkah paling utama dalam penelitian yang cenderung menggunakan data sekunder, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif yang bersumber dari data sekunder. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dengan mengambil data-data yang berasal dari laporan keuangan perusahaan industri untuk sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020 - 2024.

3.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kuantitatif, yakni menguji dan menganalisis data dengan perhitungan angka-angka dan kemudian menarik kesimpulan dari pengujian tersebut, dengan rumus-rumus dibawah ini:

3.6.1 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis linier berganda yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan analisis regresi berganda (*multiple regresional analysis*). Dalam analisis regresi, untuk mengetahui pengaruh dua atau lebih variabel independen terhadap satu variabel dependen (Ghozali, 2013). Adapun bentuk persamaan regresi linier berganda yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

$$Y = a + \beta X_1 + \beta X_2 + \beta X_3 + \epsilon$$

Dimana:

Y : Pertumbuhan Laba

α : Konstanta

X_1 : *Debt to Equity Ratio*

X_2 : *Return On Assets*

X_3 : *Net Profit Margin*

b_1, b_2, b_3, b_4 : Koefisien Regresi

ϵ : Error

Untuk melakukan analisis regresi berganda sebelumnya dilakukan pengujian asumsi klasik yang digunakan untuk memberikan kepastian bahwa persamaan regresi yang didapatkan memiliki ketetapan dalam estimasi dan konsisten. Dalam langkah sebagai berikut:

3.6.1.1 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, dependen variabel dan independen variabel keduanya mempunyai distribusi normal ataukah tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal (Ghozali, 2013). Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Pada uji

normalitas data dapat digunakan dengan menggunakan uji *Kolmogrof Smirnov* (K-S), uji ini dilakukan untuk mengetahui data normal atau tidak, dapat dilihat dari nilai probabilitasnya. Data dikatakan normal jika nilai K-S adalah $\text{Asymp.Sing (2 Tailed)} > 0.05$.

3.6.1.2 Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya variabel independen yang memiliki kemiripan dengan variabel independen lainnya dalam suatu model regresi, atau untuk mengetahui ada tidaknya korelasi diantara sesama variabel independen. Uji Multikolinearitas dilakukan dengan membandingkan (*tolerance value*) dan nilai *variance inflation factor* (VIF) dengan nilai yang disyaratkan. Nilai yang disyaratkan bagi nilai toleransi adalah lebih besar dari 0,1 dan untuk nilai VIF kurang dari 10 (Ghozali, 2013).

3.6.1.3 Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi digunakan untuk mengetahui apakah ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pada periode t sebelumnya pada regresi linier yang digunakan. Salah satu cara mengidentifikasi autokorelasi adalah dengan melihat nilai Durbin Watson (D-W). kriteria pengujiannya yaitu:

1. Jika $0 < d < d_L$, berarti ada autokorelasi positif.
2. Jika $4 - d_L < d < 4$, berarti ada autokorelasi negative.
3. Jika $2 < d < 4 - d_U$ atau $d_U < d < 2$, berarti tidak ada autokorelasi positif atau negative.
4. Jika $d_L \leq d \leq d_U$ atau $d_U \leq d \leq 4 - d_L$, pengujian tidak meyakinkan.

3.6.1.4 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi, terjadi ketidaksamaan varians dari residual dari suatu pengamatan yang lain tetap, maka disebut heteroskedastisitas, dan jika varians berbeda disebut heteroskedastisitas (Juliandi et al., 2015).

3.6.2 Uji Hipotesis

3.6.2.1 Uji Parsial (Uji t)

Uji statistik t dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen (Ghozali, 2013). Dimana uji t mencari t_{hitung} dan membandingkan dengan t_{tabel} apakah variabel independen secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan atau tidak dengan variabel dependen. Menghitung nilai signifikan t dengan rumus:

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{1-r^2}$$

Dimana:

t = Nilai t_{hitung}

r = Koefisien korelasi

n = Jumlah sampel

Dasar pengambilan keputusan dalam pengujian ini adalah:

1. Bentuk Penguji Hipotesis
 - a. $H_0 : rs = 0$, artinya tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y).
 - b. $H_0 : rs \neq 0$, artinya terdapat hubungan yang signifikan antara variabel bebas (X) dengan variabel (Y).
2. Kriteria Penguji Hipotesis

Formulasi pengujian Uji t adalah sebagai berikut:

- a. Ho diterima: jika $-t_{\text{tabel}} \leq t_{\text{hitung}} \leq t_{\text{tabel}}$, artinya variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
- b. Ho ditolak: jika $t_{\text{hitung}} \geq t_{\text{tabel}}$ atau $-t_{\text{hitung}} < -t_{\text{tabel}}$, artinya variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen

3.6.2.2 Uji Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk menguji apakah variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel tidak bebas. Dimana uji F mencari “ F_{hitung} ” dan membandingkan dengan “ F_{tabel} ”, apakah variabel variabel independen secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan atau tidak dengan variabel dependen, nilai F_{hitung} dapat dicari dengan rumus sebagai berikut:

1. Bentuk Pengujian Hipotesis

- a. $H_0 : r_s = 0$, berarti secara bersama-sama tidak ada pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.
- b. $H_0 : r_s \neq 0$, berarti secara bersma-sama ada pengaruh variabel bebas dengan variabel terikat.

2. Pengujian Hipotesis

Formulasi pengujian Uji F adalah sebagai berikut:

- a. Jika $F_{\text{hitung}} \leq F_{\text{tabel}}$ maka Ho diterima, artinya variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
- b. Jika $F_{\text{hitung}} \geq F_{\text{tabel}}$ maka Ho ditolak, artinya variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

3.6.3 Uji Koefisien Determinan (R^2)

Uji determinan (R^2) pada intinya mengukur ketepatan atau kecocokan garis regresi yang dibentuk dari hasil pendugaan terhadap hasil yang diperoleh. Nilai koefisien determinasi antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen sangat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Ghozali, 2013). Rumus untuk mengukur besarnya proporsi adalah:

$$KD = R^2 \times 100\%$$

Dimana: KD = Koefisien Determinan

R^2 = Kuadrat Korelasi

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Deskripsi Data

Deskripsi data adalah upaya menampilkan data agar data tersebut dapat dipaparkan secara baik dan diinterpretasikan secara mudah. Deskripsi data meliputi penyusunan data dalam bentuk tampilan yang mudah terbaca secara lengkap.

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan periode pengamatan tahun 2020 sampai 2024. Penentuan sampel dilakukan dengan menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu pemilihan sampel berdasarkan kriteria-kriteria tertentu yang telah ditetapkan sebelumnya guna mendapatkan sampel yang representatif bagi tujuan penelitian.

Berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan pada Bab 3, dari total populasi sebanyak 39 perusahaan. Berikut adalah daftar perusahaan yang tidak terpilih sebagai sampel karena tidak memenuhi kriteria-kriteria spesifik:

1. Perusahaan yang Tidak Memenuhi Kriteria Kelengkapan Laporan (K2)

Tabel di bawah ini menunjukkan daftar perusahaan yang tidak mempublikasikan laporan tahunan secara konsisten atau lengkap selama periode 2020-2024:

No	Kode	No	Kode
1	BLOG	7	LAJU
2	ELPI	8	LOPI
3	GTRA	9	MPXL
4	HAIS	10	OJHB

5	HATM	11	RCCC
6	KLAS		

2. Perusahaan yang Tidak Memenuhi Kriteria Satuan Mata Ung (K3)

Tabel berikut berisi perusahaan yang menyajikan laporan keuangan dalam mata uang asing (non-Rupiah), sehingga tidak memenuhi syarat standarisasi data dalam penelitian ini:

No	Kode
1	BLTA
2	GIAA
3	SMDR

3. Perusahaan yang Tidak Memenuhi Kriteria Pertumbuhan Laba (K4)

Berikut adalah perusahaan yang tidak mengalami pertumbuhan laba yang sesuai dengan parameter yang ditetapkan selama periode penelitian:

No	Kode	No	Kode
1	AKSI	8	PURA
2	CMPP	9	SAFE
3	DEAL	10	SDMU
4	HELI	11	TAXI
5	KJEN	12	TNCA
6	LRNA	13	TRJA
7	MIRA	14	TRUK

Setelah dilakukan penyaringan melalui kriteria di atas, maka diperoleh 11 perusahaan yang memenuhi seluruh syarat untuk dijadikan sampel penelitian. Berikut adalah ringkasan proses pemilihan sampel tersebut:

Tabel 4.1 Ringkasan Hasil *Purposive Sampling*

No	Tahapan Seleksi Sampel	Jumlah
1	Populasi Perusahaan Transportasi & Logistik di BEI (2020-2024)	39
2	Perusahaan dengan Laporan Tahunan tidak lengkap (K2)	(11)
3	Perusahaan dengan mata uang non-Rupiah (K3)	(4)
4	Perusahaan yang tidak mengalami pertumbuhan laba (K4)	(13)
Total Sampel Akhir	Jumlah Sampel yang Digunakan dalam Penelitian	11

Berdasarkan hasil tersebut, maka terdapat 11 perusahaan yang akan dianalisis lebih lanjut datanya dalam penelitian ini untuk melihat pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return on Assets* (ROA), dan *Net Profit Margin* (NPM) terhadap pertumbuhan laba.

4.1.2 Analisis Data

Teknik analisis data merupakan jawaban dari rumusan masalah apakah suatu variabel berpengaruh terhadap variabel lainnya. Teknik analisis data yang digunakan adalah uji asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, multikolinieritas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Serta uji regresi linear berganda dan uji hipotesis.

4.1.3 Uji Klasik

Uji Asumsi Klasik Uji asumsi klasik merupakan prasyarat analisis regresi linier berganda yang bertujuan untuk memperoleh hasil analisis

yang valid. Berikut ini pengujian untuk menentukan apakah asumsi klasik dipenuhi atau tidak.

4.1.3.1 Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk melihat apakah dalam model regresi variabel dependent dan Independent nya memiliki distribusi yang normal atau tidak. Ada dua cara mendeteksi apakah residual distribusi normal atau tidak yaitu analisis grafik dan analisis statistic. Normalitas dapat dideteksi dengan melihat penyebaran (dua) titik pada sumbu diagonal dan grafik dengan melihat histogram dan residunya. Dasar pengambilan keputusannya adalah :

- 1) Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya pola distribusi normal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.
- 2) Jika data menyebar dari diagonal dan tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram tidak menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

Berdasarkan hasil transformasi data peneliti melakukan uji normalitas dengan hasil sebagai berikut :

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual	
N		55	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000	
	Std. Deviation	,70777564	
Most Extreme Differences	Absolute	,075	
	Positive	,075	
	Negative	-,064	
Test Statistic		,075	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		,200 ^d	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	,616	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,604
		Upper Bound	,629

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

Dalam uji Kolmogrov-Smirnov, pedoman yang digunakan dalam pengambilan keputusan yaitu :

a. Jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka distribusi data tidak normal

b. Jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka distribusi data normal

Berdasarkan hasil uji normalitas menggunakan One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test, diperoleh nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,200 dan nilai Monte Carlo Sig. sebesar 0,616. Kedua nilai tersebut lebih besar dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa data residual berdistribusi normal. Hal ini menunjukkan bahwa model regresi telah memenuhi asumsi normalitas, sehingga data layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

4.1.3.2 Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah pada regresi ditemukan kolerasi antara variabel independen. Jika terjadi kolerasi maka

terdapat masalah pada multikolinieritas sehingga model regresi tidak dapat digunakan. Multikolinieritas terjadi karena adanya hubungan linier diantara variabel-variabel bebas (X) dalam model regresi. Uji multikolinieritas juga terdapat beberapa ketentuan yaitu :

- a) Bila $VIF > 10$, maka terdapat multikolinieritas
- b) Bila $VIF < 10$, maka berarti tidak terdapat multikolinieritas

Hasil dari uji multikolinieritas dapat dilihat pada tabel berikut :

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	-,179	,121		-1,481	,145		
X1 DER	,134	,063	,260	2,134	,038	,971	1,030
X2 ROA	,033	,016	,264	2,103	,040	,912	1,096
X3 NPM	,014	,006	,275	2,212	,031	,934	1,071

a. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

Berdasarkan hasil uji multikolinieritas, diperoleh bahwa nilai Tolerance untuk masing-masing variabel independen lebih besar dari 0,10 dan nilai Variance Inflation Factor (VIF) kurang dari 10. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan korelasi yang tinggi antar variabel independen dalam model penelitian. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak mengalami gejala multikolinieritas, sehingga variabel independen yang digunakan layak untuk dianalisis lebih lanjut dalam model regresi.

4.1.3.3 Uji Autokolerasi

Pengujian autokorelasi bertujuan apakah dalam suatu model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Untuk mengetahui ada tidaknya autokorelasi ini dapat dilakukan dengan menggunakan watsong statistik, yaitu dengan sebagai berikut:

- a. Jika $0 < d < d_L$, berarti ada autokorelasi positif.
- b. Jika $4 - d_L < d < 4$, berarti ada autokorelasi negative.
- c. Jika $2 < d < 4 - d_U$ atau $d_U < d < 2$, berarti tidak ada autokorelasi positif atau negative.
- d. Jika $d_L \leq d \leq d_U$ atau $d_U \leq d \leq 4 - d_L$, pengujian tidak meyakinkan.

Adapun data hasil uji autokorelasi dalam penelitian ini dapat dilihat:

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,515 ^a	,265	,222	,7282951	1,957

a. Predictors: (Constant), X3 NPM, X1 DER, X2 ROA

b. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

Berdasarkan hasil uji autokorelasi menggunakan Durbin-Watson dengan jumlah sampel 55 dan jumlah variabel independen sebanyak 3, diperoleh nilai d_L sebesar 1,43 dan d_U sebesar 1,67 pada taraf signifikansi 0,05. Nilai Durbin-Watson yang diperoleh sebesar 1,957 berada di antara nilai d_U dan $(4 - d_U)$, yaitu $1,67 < 1,957 < 2,33$. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat autokorelasi dalam model regresi, baik autokorelasi positif maupun negatif. Dengan demikian, model regresi telah memenuhi asumsi autokorelasi dan layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

4.1.3.4 Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dan residual satu pengamatan yang lain. Jika varian residual dari satu pengamatan yang lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas.

Uji Heteroskedastisitas dengan Glejser

a. Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
1	(Constant)	,462	,072		6,449	,000
	X1 DER	-,003	,037	-,010	-,075	,941
	X2 ROA	,013	,009	,198	1,428	,159
	X3 NPM	,006	,004	,212	1,549	,127

a. Dependent Variable: ABS_RES_1

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas menggunakan metode Glejser, diperoleh nilai signifikansi untuk variabel DER (X1) sebesar 0,941, ROA (X2) sebesar 0,159, dan NPM (X3) sebesar 0,127. Seluruh nilai signifikansi tersebut lebih besar dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala heteroskedastisitas dalam model regresi. Dengan demikian, varians residual bersifat konstan (homoskedastisitas), sehingga model regresi yang digunakan telah memenuhi salah satu asumsi klasik dan layak untuk digunakan dalam analisis lebih lanjut.

4.1.4 Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linier berganda. Analisis ini digunakan untuk mengetahui hubungan positif maupun negatif dari variabel independen dan variabel dependen. Berikut ini adalah tabel hasil pengolahan data regresi linier berganda:

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	-,179	,121		-1,481	,145		
X1 DER	,134	,063	,260	2,134	,038	,971	1,030
X2 ROA	,033	,016	,264	2,103	,040	,912	1,096
X3 NPM	,014	,006	,275	2,212	,031	,934	1,071

a. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS

52

Berdasarkan output tabel Coefficients dapat diperoleh persamaan regresi linear berganda yang terbentuk adalah sebagai berikut:

$$Y = -0,179 + 0,134X_1 + 0,033X_2 + 0,014X_3 + e$$

Keterangan:

$$\alpha = -0,179$$

$$X_1 = 0,134$$

$$X_2 = 0,033$$

$$X_3 = 0,014$$

e = Error

Hasil tersebut dimasukkan kedalam persamaan regresi linier berganda sehingga diketahui persamaan:

Hasil Koefisien Regresi:

1. Konstanta (Constant) = -0,179

Nilai konstanta sebesar -0,179 menunjukkan bahwa apabila DER, ROA, dan NPM bernilai nol atau dianggap konstan, maka pertumbuhan laba memiliki nilai dasar sebesar -0,179. Nilai ini mencerminkan kondisi

dasar pertumbuhan laba sebelum dipengaruhi oleh variabel independen dalam model penelitian.

2. Koefisien DER (X_1) = 0,134

Koefisien regresi DER bernilai positif sebesar 0,134, yang berarti bahwa setiap peningkatan 1 satuan DER akan meningkatkan pertumbuhan laba sebesar 0,134 satuan, dengan asumsi variabel lain tetap. Nilai signifikansi sebesar 0,038 ($< 0,05$) menunjukkan bahwa DER berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Artinya, struktur modal perusahaan berperan dalam meningkatkan pertumbuhan laba.

3. Koefisien ROA (X_2) = 0,033

Koefisien regresi ROA bernilai positif sebesar 0,033, yang berarti bahwa setiap peningkatan 1 satuan ROA akan meningkatkan pertumbuhan laba sebesar 0,033 satuan, dengan asumsi variabel lain tetap. Nilai signifikansi menunjukkan bahwa ROA berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari asetnya, maka pertumbuhan laba juga meningkat.

4. Koefisien NPM (X_3) = 0,014

Koefisien regresi NPM bernilai positif sebesar 0,014, yang berarti bahwa setiap peningkatan 1 satuan NPM akan meningkatkan pertumbuhan laba sebesar 0,014 satuan, dengan asumsi variabel lain tetap. Nilai signifikansi menunjukkan bahwa NPM berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba. Artinya, semakin tinggi

margin laba bersih perusahaan, maka semakin besar pertumbuhan laba yang dihasilkan.

4.1.5 Uji Hipotesis

4.1.5.1 Uji Parsial (Uji t)

Uji t dipergunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui kemampuan dari masing-masing variabel independen dalam mempengaruhi variabel dependen. Alasan lain uji t dilakukan yaitu untuk menguji apakah variabel bebas (X) secara individual terdapat hubungan signifikan atau tidak terhadap variabel terikat (Y).

Model	Coefficients ^a					Collinearity Statistics	
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Tolerance	VIF
	B	Std. Error	Beta				
1 (Constant)	-,179	,121		-1,481	,145		
X1 DER	,134	,063	,260	2,134	,038	,971	1,030
X2 ROA	,033	,016	,264	2,103	,040	,912	1,096
X3 NPM	,014	,006	,275	2,212	,031	,934	1,071

a. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

Berdasarkan hasil analisis regresi dengan jumlah responden 55, derajat kebebasan (df) dihitung menggunakan rumus $df = n - k - 1 = 55 - 3 - 1 = 51$. Pada taraf signifikansi 0,05 (dua arah), diperoleh nilai t tabel sebesar $\pm 2,007$. Adapun hasil uji t untuk masing-masing variabel independen adalah sebagai berikut:

1. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap Pertumbuhan Laba

Variabel DER memiliki nilai t hitung sebesar 2,134 dengan nilai signifikansi 0,038. Karena t hitung > t tabel ($2,134 > 2,007$) dan nilai Sig. < 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa DER berpengaruh positif

dan signifikan terhadap pertumbuhan laba (Y). Dengan demikian, H₁ diterima.

2. Pengaruh *Return on Assets* terhadap Pertumbuhan Laba

Variabel ROA memiliki nilai t hitung sebesar 2,103 dengan nilai signifikansi 0,040. Karena t hitung > t tabel (2,103 > 2,007) dan nilai Sig. < 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa ROA berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba (Y). Dengan demikian, H₂ diterima.

3. Pengaruh *Net Profit Margin* terhadap Pertumbuhan Laba

Variabel NPM memiliki nilai t hitung sebesar 2,212 dengan nilai signifikansi 0,031. Karena t hitung > t tabel (2,212 > 2,007) dan nilai Sig. < 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa NPM berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan laba (Y). Dengan demikian, H₃ diterima.

4.1.5.2 Uji Simultan (Uji F)

Uji F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersamaan terhadap variabel terikat.

Adapun hasil uji f yang diperoleh dari SPSS versi 27 adalah sebagai berikut:

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9,773	3	3,258	6,142	,001 ^b
	Residual	27,051	51	,530		
	Total	36,824	54			

a. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

b. Predictors: (Constant), X3 NPM, X1 DER, X2 ROA

Berdasarkan hasil uji F (ANOVA) pada tabel di atas, diketahui bahwa nilai F hitung sebesar 6,142 dengan tingkat signifikansi 0,001. Derajat kebebasan pembilang $df_1 = 3$ dan derajat kebebasan penyebut $df_2 = 51$. Pada taraf signifikansi 0,05 diperoleh nilai F tabel sekitar 2,79. Karena F hitung $>$ F tabel ($6,142 > 2,79$) dan nilai signifikansi $<$ 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa Debt to Equity Ratio (DER), Return on Assets (ROA), dan Net Profit Margin (NPM) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Laba (Y). Dengan demikian, model regresi dinyatakan signifikan dan layak digunakan, serta hipotesis simultan diterima.

4.1.6 Uji Koefisien Determinan (R^2)

Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui persentase besarnya pengaruh variabel terikat yaitu dengan mengkuadrat koefisien yang ditemukan. Dalam penggunaannya koefisien determinasi ini dinyatakan dalam persentase (%). Untuk mengetahui sejauh mana kontribusi atau persentase pengaruh *Debt to Equity Ratio*, *Return On Asset*, dan *Net Profit Margin* terhadap Pertumbuhan Laba maka dapat diketahui melalui uji determinasi.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,515 ^a	,265	,222	,7282951	1,957

a. Predictors: (Constant), X3 NPM, X1 DER, X2 ROA

b. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi, diperoleh nilai R Square sebesar 0,265. Hal ini menunjukkan bahwa sebesar 26,5% variasi Pertumbuhan Laba (Y) dapat dijelaskan oleh variabel Debt to Equity Ratio (DER), Return on Assets (ROA), dan Net Profit Margin (NPM), sedangkan sisanya sebesar 73,5% dijelaskan oleh variabel lain di luar model penelitian.

4.2 Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian yang didasarkan pada hasil pengolahan data yang terkait dengan judul, kesesuaian teori pendapat maupun penelitian terdahulu, maka dalam penelitian ini ada beberapa hal yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap Pertumbuhan Laba

Berdasarkan hasil penelitian, variabel DER memiliki nilai t_{hitung} sebesar 2,134 yang lebih besar dari t_{tabel} ($2,134 > 2,007$) dengan angka signifikansi sebesar $0,038 < 0,05$. Artinya H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa secara parsial terdapat pengaruh positif dan signifikan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik. Hal ini mengindikasikan bahwa struktur modal perusahaan berperan efektif dalam menunjang peningkatan laba.

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan salah satu rasio solvabilitas yang digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan memanfaatkan utang dalam struktur pendanaannya. DER mencerminkan perbandingan antara total utang dengan modal sendiri yang dimiliki perusahaan. Dalam

kegiatan operasional, khususnya pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang dikenal sebagai sektor padat modal, penggunaan utang seringkali menjadi pilihan untuk mendukung ekspansi usaha, pengadaan armada, serta peningkatan infrastruktur. Kondisi ini menjadikan DER sebagai indikator penting dalam menilai kemampuan perusahaan dalam mengelola sumber pembiayaan.

Penggunaan utang dalam jumlah tertentu dapat memberikan manfaat bagi perusahaan, terutama dalam meningkatkan kapasitas operasional yang pada akhirnya berpotensi meningkatkan laba. Namun, beban bunga yang timbul dari penggunaan utang juga menjadi faktor yang perlu diperhatikan karena dapat mempengaruhi besarnya laba yang diperoleh. Oleh karena itu, tingkat DER yang dimiliki perusahaan perlu dikelola secara optimal agar tidak memberikan tekanan terhadap kinerja keuangan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa DER memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan laba, baik secara langsung maupun dalam kombinasi dengan variabel keuangan lainnya (Styawardani et al., 2024). Hal ini menunjukkan bahwa peran DER dalam mempengaruhi pertumbuhan laba tidak terlepas dari kemampuan manajemen dalam mengelola struktur modal secara efektif.

2. Pengaruh *Return On Assets* terhadap Pertumbuhan Laba

Hasil uji t menunjukkan variabel ROA memiliki nilai t_{hitung} sebesar 2,103 yang lebih besar dari t_{tabel} (2,103 > 2,007) dengan angka signifikansi $0,040 < 0,05$. Artinya H_0 ditolak dan H_2 diterima. Hal ini membuktikan

bahwa *Return on Assets* (ROA) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pertumbuhan Laba. Semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari total aset yang dimiliki, maka pertumbuhan labanya juga akan semakin meningkat.

Return on Assets (ROA) merupakan rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan seluruh aset yang dimiliki. ROA memberikan gambaran mengenai tingkat efisiensi perusahaan dalam mengelola sumber daya yang tersedia untuk menghasilkan keuntungan. Pada perusahaan sektor transportasi dan logistik, aset yang dimiliki umumnya berupa aset tetap seperti kendaraan operasional, gudang, serta fasilitas pendukung lainnya, sehingga pengelolaan aset menjadi faktor yang penting.

Semakin tinggi nilai ROA yang dimiliki perusahaan, maka menunjukkan bahwa perusahaan mampu memanfaatkan aset secara efisien dalam menghasilkan laba. Kondisi ini mencerminkan kinerja manajemen yang baik dalam mengelola operasional perusahaan. Peningkatan efisiensi dalam penggunaan aset akan berdampak pada peningkatan laba yang diperoleh perusahaan, yang selanjutnya dapat mendorong pertumbuhan laba dari periode ke periode.

Penelitian menunjukkan bahwa ROA memiliki pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari aset yang dimiliki (Febi, 2024). Oleh karena itu, ROA menjadi indikator penting dalam menilai kinerja keuangan perusahaan.

3. Pengaruh *Net Profit Margin* terhadap Pertumbuhan Laba

Variabel NPM memiliki nilai t_{hitung} sebesar 2,212 yang lebih besar dari t_{tabel} ($2,212 > 2,007$) dengan nilai signifikansi $0,031 < 0,05$. Artinya H_0 ditolak dan H_3 diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pertumbuhan Laba. Hal ini berarti semakin besar margin laba bersih yang dihasilkan dari penjualan, maka semakin besar pula pertumbuhan laba yang dicapai perusahaan.

Net Profit Margin (NPM) merupakan rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari setiap penjualan yang dilakukan. NPM mencerminkan tingkat efisiensi perusahaan dalam mengendalikan biaya operasional serta kemampuan dalam menghasilkan keuntungan bersih. Pada sektor transportasi dan logistik, efisiensi biaya menjadi hal yang penting karena perusahaan menghadapi berbagai komponen biaya seperti bahan bakar, perawatan armada, serta biaya distribusi.

Nilai NPM yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan mampu mengelola biaya dengan baik sehingga memperoleh laba bersih yang optimal. Kondisi ini memberikan gambaran bahwa perusahaan memiliki kinerja operasional yang baik dan mampu mempertahankan profitabilitasnya. Peningkatan laba bersih yang dihasilkan dari aktivitas penjualan akan memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan laba perusahaan secara keseluruhan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa NPM memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan laba karena berkaitan langsung dengan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih (Tiara & Yanti, 2025). Dengan tingkat efisiensi yang baik, perusahaan dapat meningkatkan kinerja keuangan dan memperkuat pertumbuhan laba.

4. Pengaruh *Debt to Equity Ratio*, *Return On Assets*, dan *Net Profit Margin* terhadap Pertumbuhan Laba

Berdasarkan uji F, diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 6,142 yang lebih besar dari F_{tabel} ($6,142 > 2,79$) dengan tingkat signifikansi $0,001 < 0,05$. Artinya H_0 ditolak dan H_4 diterima. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa DER, ROA, dan NPM secara simultan (bersama-sama) berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik. Model regresi ini memiliki nilai *R Square* sebesar 0,265, yang berarti ketiga variabel tersebut mampu menjelaskan variasi pertumbuhan laba sebesar 26,5%.

Kinerja keuangan perusahaan tidak dapat dinilai hanya dari satu rasio saja, melainkan perlu dilihat dari berbagai aspek yang saling berkaitan. Debt to Equity Ratio (DER), Return on Assets (ROA), dan Net Profit Margin (NPM) merupakan rasio keuangan yang mewakili aspek solvabilitas dan profitabilitas perusahaan. Ketiga rasio ini memberikan gambaran yang lebih menyeluruh mengenai kondisi keuangan perusahaan, khususnya pada sektor transportasi dan logistik yang memiliki karakteristik penggunaan aset besar dan kebutuhan pendanaan yang tinggi.

DER mencerminkan struktur pendanaan perusahaan, ROA menunjukkan efisiensi penggunaan aset, dan NPM menggambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih. Ketiga rasio tersebut saling berkaitan dalam mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan. Pengelolaan utang yang tepat, pemanfaatan aset yang optimal, serta efisiensi operasional akan memberikan kontribusi terhadap peningkatan laba perusahaan.

Penelitian menunjukkan bahwa DER, ROA, dan NPM secara simultan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba (Styawardani et al., 2024). Hal ini menunjukkan bahwa kombinasi rasio keuangan memiliki peran penting dalam menentukan keberhasilan perusahaan dalam meningkatkan laba.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian mengenai pengaruh *Debt to Equity Ratio*, *Return On Asset*, dan *Net Profit Margin* Terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan sampel 11 perusahaan adalah sebagai berikut :

1. Secara Parsial *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Secara Parsial *Return On Asset* berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Secara Parsial *Net Profit Margin* berpengaruh terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Secara Simultan *Debt to Equity Ratio*, *Return On Asset*, dan *Net Profit Margin* berpengaruh terhadap Pertumbuhan Laba pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka dalam hal ini peneliti dapat menyarankan hal-hal sebagai berikut:

1. Manajemen perusahaan di sektor transportasi dan logistik disarankan untuk mengoptimalkan penggunaan danaan eksternal (utang) secara efisien dan tetap berada pada... ..an, mengingat hasil penelitian

menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) berperan positif dalam menunjang pertumbuhan laba perusahaan.

2. Mengingat *Return on Assets* (ROA) memiliki pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba, perusahaan hendaknya terus meningkatkan produktivitas aset tetapnya guna memaksimalkan laba bersih yang dihasilkan dari seluruh sumber daya yang dimiliki.
3. Perusahaan disarankan untuk lebih selektif dalam mengelola biaya operasional dan memperkuat strategi penetapan harga agar nilai *Net Profit Margin* (NPM) meningkat, sehingga setiap rupiah penjualan dapat memberikan kontribusi maksimal terhadap pertumbuhan laba perusahaan.
4. Perusahaan sektor transportasi dan logistik disarankan untuk memperbaiki sistem manajerial dan mengefisiensikan biaya-biaya variabel guna meningkatkan laba operasional, sehingga kondisi keuangan tetap stabil di tengah fluktuasi harga bahan bakar.
5. Untuk penelitian selanjutnya disarankan agar menambah jumlah sampel, periode penelitian dan menambah variabel-variabel penelitian yang lebih berpengaruh sehingga menghasilkan informasi yang lebih mendukung.

5.3 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini telah diusahakan dan dilaksanakan sesuai dengan prosedur ilmiah, namun demikian masih memiliki keterbatasan yaitu:

1. Objek dalam penelitian ini yaitu perusahaan sektor transportasi dan logistik dengan sampel sebanyak 11 perusahaan dimana belum menggambarkan seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang ada.

2. Periode penelitian relatif pendek yaitu tahun 2020-2024, dimana penelitian lainnya menggunakan periode yang lebih panjang.
3. Penelitian ini hanya menggunakan 3 variabel independen yaitu *debt to equity*, *return on asset*, dan *net profit margin*. Sedangkan masih banyak faktor-faktor lainnya yang dapat mempengaruhi pertumbuhan laba sehingga penelitian ini belum mencakup keseluruhan faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arnilla, D. (2023). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Pertumbuhan Laba, Dan Current Ratio Terhadap Kualitas Laba Perusahaan. *BJRM (Bongaya Journal of Research in Management)*, 6(2), 55–65. <https://ojs.stiem-bongaya.ac.id/BJRM/article/view/492>

- Astuti, L. S., Supitriyani, Khairul Azwar, & Susanti, E. (2021). Analisis Laporan Keuangan. Bandung: Cv. Media Sains Indonesia.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). Dasar-Dasar Manajemen Keuangan. Jakarta: Salemba Empat.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2018). *Fundamentals of financial management* (15th ed.). Cengage Learning.
- Darsono, & Ashari. (2014). Pedoman Praktis Memahami Laporan Keuangan (3rd ed). Yogyakarta: Andi.
- Djannah, R. (2021). Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan *Food And Beverages*. 32(3), 167–186. Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen.
- Eny Maryanti, Sarwenda Biduri, H. M. K. (2022). Apakah Ukuran Perusahaan Sebagai Variabel Moderasi? 8(1), 1–52. Jurnal Akuntansi Integratif. <https://doi.org/10.21608/pshj.2022.250026>
- Fahmi, I. (2014). Manajemen Keuangan Perusahaan dan Pasar Modal. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Febi. (2024). Pengaruh Return on Asset (ROA), Net Profit Margin (NPM), Current Ratio, dan ukuran perusahaan terhadap pertumbuhan laba. *Global Accounting: Jurnal Akuntansi*, 3(1).
- Ghozali, I. (2013). Aplikasi Analisis Multivariant dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hani, S. (2015). Teknik Analisa Laporan Keuangan. Medan: UMSU Press.
- Harahap, S. S. (2017). Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan (R. Pers, ed.). Jakarta: Rajawali Pers.
- Hery. (2021). Analisis laporan keuangan. Jakarta: PT Grasindo.
- Horne, J. C. Van, & Wachowicz, J. M. (2014). *Fundamentals of Financial Management*, Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan (13th ed). Jakarta: Salemba Empat.
- Jufrizen, J., Putri, A. M., Sari, M., Radiman P., & Muslih, M. (2019). Pengaruh Debt Ratio, Long Term Debt to E 74 atio dan Kepemilikan Institusional Terhadap Return on Asset pada : hanaan Sub Sektor Makanan dan Minuman yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Jurnal Manajemen Motivasi, 15, 7. <https://doi.org/10.29406/jmm.v15i1.1376>

- Juliandi, A., Irfan, I., & Manurung, S. (2015). *Metode Penelitian Bisnis : Konsep & Aplikasi*. Medan: UMSU Press.
- Kasmir. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kasmir. (2016). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan (Edisi Revisi)*. Depok: Rajawali Pers.
- Mursalin, M., Kurniawan, M., & Wati, A. W. (2024). *Pengaruh Return On Equity (ROE), Return On Asset (ROA), Dan Net Profit Margin (NPM) Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Sub Sektor Makanan dan Minuman yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI)*. *Jurnal Media Wahana Ekonomika*, 21(2), 327–337.
- Lesmana, S. (2018). *Metedologi Peneilitian Bisnis Untuk Akuntansi dan Manajemen*. Medan: Madenetera.
- Lestari, N., & Sulastri. (2020). *Pengaruh net profit margin terhadap pertumbuhan laba*. *Jurnal Akuntansi*, 12(2), 45–56.
- Loppies, L. S., Wenno, M., Regar, E., Arifin, H. M., & Faisal, M. (2024). *Pengaruh Return on Assets, Pengeluaran R&D, dan Peran marketing performance Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Manufaktur di Kota Surabaya Jawa Timur*. *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan West Science*, 3(02), 127–138. <https://doi.org/10.58812/jakws.v3i02.1191>
- Munawir, S. (2014). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: Liberty.
- Pratama, I. G. N. A., & Suputra, I. D. G. D. (2021). *Pengaruh return on assets terhadap pertumbuhan laba*. *E-Jurnal Akuntansi*, 31(4), 1021–1035.
- Puspa Mentari, C., Rahmawati, I. Y., Tubastuvi, N., & Darmawan, A. (2023). *DAMPAK RASIO KEUANGAN TERHADAP PERTUMBUHAN LABA PERUSAHAAN MANUFAKTUR*. In *JURNAL ILMIAH EDUNOMIKA: Vol. Vol. 7 No.* <https://doi.org/https://doi.org/10.29040/jie.v7i1.7823>
- Putra, A. R., & Yuliandhari, W. S. (2019). *Pengaruh debt to equity ratio terhadap pertumbuhan laba*. *Jurnal Ilmu Keuangan*, 7(1), 33–42.
- Radiman, R. (2018). *Pengaruh Debt To Equity Ratio Dan Total Assets Turnover Terhadap Price To Book Value Dengan Return On Asset Sebagai Variabel Intervening*. *Jurnal Riset Finansial Bisnis*, 2(3), 99–110.
- Rambe, H. M. F., Gunawan, A., Julita, Parlindungan, R., & Gultom, D. K. (2017). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Bandung: Citapustaka Media.
- Ratna Styawardani, Gaguk Apriyanto, N. D. S. (2022). *Pengaruh Rasio Keuangan*

Terhadap Pertumbuhan Laba. *Jurnal Neraca Peradaban*, 2(2), 113–122.
<https://doi.org/10.55182/jnp.v2i2.177>

- Rivai, V., & Permata, A. (2013). *Credit Management Handbook Manajemen Perkreditan Cara Mudah Menganalisis Kredit: Teori, Konsep, Prosedur, Dan Aplikasi Serta Panduan Banker, Mahasiswa Dan Nasabah*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Ryianto, B. (2015). *Dasar-Dasar Pembelanjaan Perusahaan*. Yogyakarta: BPFE.
- Sari, M., & Widyawati, D. (2020). Pengaruh struktur modal terhadap pertumbuhan laba perusahaan. *Jurnal Akuntansi dan Bisnis*, 15(1), 77–88.
- Sartono, A. (2016). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: BPFE.
- Sartono, A. (2017). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: BPFE.
- Sijabat, O. H., Nursyirawan, V. I., & Cahyani, Y. (2023). Pengaruh Struktur Modal, Pertumbuhan Laba, Dan Investasi Barang Konsumen Primer Yang Terdaftar Di BEI 2018-2022. *E-Jurnal Akuntansi*, 13(2), 179.
- Styawardani, R., Apriyanto, G., & Sitinjak, N. D. (2024). Pengaruh rasio keuangan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Ilmiah Bisnis dan Perpajakan (Bijak)*, 7(2), 1–12.
- Subramanyam, & J. John, W. (2017). *Analisis Laporan Keuangan Financial Statement Analysis* (eds.); 10th ed. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.
- Tiara, R., & Yanti, L. D. (2025). Pengaruh Net Profit Margin, Return on Asset, Debt to Asset Ratio dan Current Ratio terhadap pertumbuhan laba. *Global Accounting: Jurnal Akuntansi*, 4(2).
- Yuningsih, Y., Rosnawati, L., Putri Purwanti, A., & Muhammad Rifqy, I. (2022). Analisis Pengaruh Roa, Roe, Dan Npm Terhadap Pertumbuhan Laba. *KarismaPro: Kajian & Riset Manajemen Profesional*, 14(1), 35–42.

LAMPIRAN TABULASI DATA

**Tabel 1.1 Pertumbuhan Laba
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI
Periode 2020-2024**

(Dalam Persen)

Tabel 1.2 Debt to Equity Ratio
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI
Periode 2020-2024
(Dalam Persen)

No	Kode Perusahaan	Tahun					Jumlah	Rata-Rata
		2020	2021	2022	2023	2024		
1	ASSA	-0,3	1,5	-0,98	4,25	15,99	20,46	4,09
2	BIRD	-1,52	-1,05	40,75	0,27	0,28	38,73	7,75
3	BPTR	-0,62	2,66	0,59	0,5	0,49	3,62	0,72
4	IMJS	-3,56	-0,28	-2,13	1,95	-0,52	-4,54	-0,91
5	JAYA	1,06	0,88	-0,24	-1,00	-0,4	0,3	0,06
6	MITI	-1,05	0,29	1,94	2,12	-0,76	2,54	0,51
7	NELY	-0,16	0,17	1,46	-1,00	0,05	0,52	0,10
8	PPGL	0,92	2,00	0,01	-0,15	-0,26	2,52	0,50
9	SAPX	-0,21	0,43	-0,98	0,39	-0,15	-0,52	-0,10
10	TMAS	-0,48	12,36	1,03	-0,42	-0,11	12,38	2,48
11	WEHA	-8,44	-0,71	-3,07	0,59	-0,11	-11,74	-2,35
	Jumlah	-14,36	18,25	38,38	7,5	14,5	64,27	12,85
	Rata-Rata	-1,31	1,66	3,49	0,68	1,32	5,84	1,17

77

Kode Perusahaan						Jumlah	Rata - Rata
	2020	2021	2022	2023	2024		
ASSA	2,59	1,70	1,93	1,73	1,72	9,67	1,93
BIRD	0,39	0,30	0,27	0,33	0,35	1,64	0,33
BPTR	1,39	1,91	3,23	1,79	2,57	10,89	2,18
IMJS	5,56	5,35	5,16	5,33	5,60	27,00	5,40
JAYA	0,23	0,25	0,07	0,34	0,65	1,54	0,31
MITI	-4,07	0,28	0,16	0,14	0,10	-3,39	-0,68
NELY	0,14	0,13	0,21	0,13	0,14	0,75	0,15
PPGL	0,51	0,50	0,13	0,39	0,59	2,12	0,42
SAPX	0,52	0,56	0,48	0,68	0,83	3,07	0,61
TMAS	2,17	1,50	0,86	0,64	0,57	5,74	1,15
WEHA	0,87	0,93	0,49	0,54	0,52	3,35	0,67
Jumlah	10,3	13,41	12,99	12,04	13,64	62,38	12,48
Rata - Rata	0,94	1,22	1,18	1,09	1,24	5,67	1,13

Tabel 1.3 Return On Assets
Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI
Periode 2020-2024

(Dalam Persen)

Tabel 1.4 Net Profit Margin

Kode Perusahaan	Tahun					Jumlah	Rata - Rata
	2020	2021	2022	2023	2024		
ASSA	0,01	0,02	0,03	1,24	2,61	3,91	0,78
BIRD	-0,02	-0,01	0,05	6,30	6,64	12,97	2,59
BPTR	0,01	0,01	0,02	2,44	1,37	3,85	0,77
IMJS	0,00	0,00	0,00	0,42	1,11	1,51	0,30
JAYA	0,04	0,06	0,05	6,89	2,97	10,02	2,00
MITI	0,15	0,06	0,07	9,33	1,53	11,13	2,23
NELY	0,07	0,09	0,14	28,44	22,99	51,73	10,35
PPGL	0,05	0,08	-0,88	6,55	4,97	10,76	2,15
SAPX	0,15	0,16	0,10	-2,05	-1,31	-2,95	-0,59
TMAS	0,01	0,17	0,26	24,40	13,81	38,65	7,73
WEHA	-0,15	-0,08	0,05	8,96	8,84	17,62	3,52
Jumlah	0,32	0,56	-0,11	92,92	65,52	159,20	31,84
Rata - Rata	0,03	0,05	-0,01	8,45	5,96	14,47	2,89

**Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Terdaftar di BEI
Periode 2020-2024
(Dalam Persen)**

Kode Perusahaan	Tahun					Jumlah	Rata - Rata
	2020	2021	2022	2023	2024		
ASSA	0,02	0,03	0,04	2,60	5,44	8,13	1,63
BIRD	-0,08	-0,05	0,13	14,40	14,24	28,65	5,73
BPTR	0,02	0,07	0,10	10,45	6,81	17,45	3,49
IMJS	-0,03	-0,02	0,03	3,09	8,29	11,36	2,27
JAYA	0,05	0,10	0,10	18,24	7,96	26,45	5,29
MITI	0,56	-0,02	0,23	18,76	3,29	22,82	4,56
NELY	0,19	0,34	0,45	59,05	65,80	125,83	25,17
PPGL	0,05	0,09	-0,67	13,96	12,17	25,60	5,12
SAPX	0,07	0,09	0,06	-1,35	-0,81	-1,94	-0,39
TMAS	0,02	0,29	0,30	30,26	17,18	48,05	9,61
WEHA	-0,48	-0,27	0,11	15,88	14,71	29,96	5,99
Jumlah	0,39	0,65	0,88	185,34	155,09	342,36	68,47
Rata - Rata	0,04	0,06	0,08	16,85	14,10	31,12	6,22

TEKNIK ANALISIS DATA

1. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual	
N		55	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000	
	Std. Deviation	,70777564	
Most Extreme Differences	Absolute	,075	
	Positive	,075	
	Negative	-,064	
Test Statistic		,075	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		,200 ^d	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	,616	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,604
		Upper Bound	,629

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

b. Uji Multikolinearitas

Model	Coefficients ^a						Collinearity Statistics	
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Tolerance	VIF	
	B	Std. Error	Beta					
1 (Constant)	-,179	,121		-1,481	,145			
X1 DER	,134	,063	,260	2,134	,038	,971	1,030	
X2 ROA	,033	,016	,264	2,103	,040	,912	1,096	
X3 NPM	,014	,006	,275	2,212	,031	,934	1,071	

a. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

c. Uji Heteroskedastisitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
1	(Constant)	,462	,072		6,449	,000
	X1 DER	-,003	,037	-,010	-,075	,941
	X2 ROA	,013	,009	,198	1,428	,159
	X3 NPM	,006	,004	,212	1,549	,127

a. Dependent Variable: ABS_RES_1

d. Autokorelasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,515 ^a	,265	,222	,7282951	1,957

a. Predictors: (Constant), X3 NPM, X1 DER, X2 ROA

b. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

2. Regresi Linear Berganda

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-,179	,121		-1,481	,145		
	X1 DER	,134	,063	,260	2,134	,038	,971	1,030
	X2 ROA	,033	,016	,264	2,103	,040	,912	1,096
	X3 NPM	,014	,006	,275	2,212	,031	,934	1,071

a. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

3. Uji Hipotesis

a. Uji Hipotesis Secara Parsial (Uji T)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	-,179	,121		-1,481	,145		
X1 DER	,134	,063	,260	2,134	,038	,971	1,030
X2 ROA	,033	,016	,264	2,103	,040	,912	1,096
X3 NPM	,014	,006	,275	2,212	,031	,934	1,071

a. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

b. Uji Hipotesis Secara Simultan (Uji F)**ANOVA^a**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9,773	3	3,258	6,142	,001 ^b
	Residual	27,051	51	,530		
	Total	36,824	54			

a. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba

b. Predictors: (Constant), X3 NPM, X1 DER, X2 ROA

c. Koefisien Determinasi (R²)**Model Summary^b**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,515 ^a	,265	,222	,7282951	1,957

a. Predictors: (Constant), X3 NPM, X1 DER, X2 ROA

b. Dependent Variable: Y Pertumbuhan Laba