

Pengaruh *Current Ratio, Debt To Asset Ratio, Return On Assets, Dan Net Profit Margin* Terhadap Pertumbuhan Laba (Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2024)

¹Aini Nur Izzati, ²Ferry Kosadi

¹Program Studi Akuntansi, Universitas Indonesia Membangun, Bandung

E-mail: ¹aininurizzati2@student.inaba.ac.id, ²ferry.kosadi@inaba.ac.id

ABSTRAK

Studi ini menganalisis pengaruh rasio Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), Return on Assets (ROA), dan Net Profit Margin (NPM) terhadap pertumbuhan laba perusahaan transportasi BEI periode 2017-2024 menggunakan regresi linier berganda berbasis SPSS dengan data sekunder laporan keuangan tahunan. Pendekatan kuantitatif deskriptif dan verifikatif diterapkan. Hasil menunjukkan CR dan DAR berpengaruh negatif signifikan secara parsial, NPM positif signifikan, ROA tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba. Secara simultan, keempat rasio tersebut signifikan memengaruhi pertumbuhan laba dengan Adjusted R² 94,7%, sisanya dipengaruhi faktor lain.

Kata kunci : CR, DAR, ROA, NPM, Pertumbuhan Laba

ABSTRACT

This study examines the impact of Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), Return on Assets (ROA), and Net Profit Margin (NPM) on profit growth among transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange (BEI) from 2017-2024, employing multiple linear regression analysis via SPSS with secondary data from annual financial reports. A quantitative approach with descriptive and verificative characteristics was utilized. Findings reveal that partially, CR and DAR exhibit significant negative effects, NPM shows a significant positive effect, while ROA demonstrates no significant impact on profit growth. Simultaneously, all four ratios significantly influence profit growth, with an Adjusted R² of 94.7%, indicating that financial ratios explain most variations, and the remainder stems from external factors.

Keyword: CR, DAR, ROA, NPM, Profit Growth

1. PENDAHULUAN

Sektor transportasi memiliki fungsi utama dalam mendukung mobilitas manusia serta distribusi barang antardaerah melalui penggunaan beragam jenis kendaraan dan sarana transportasi. Selain itu, sektor ini berperan sebagai pilar penting pembangunan infrastruktur dan mendorong terciptanya peluang bagi sektor lain, seperti logistik, perdagangan,

dan pariwisata. Transportasi mencakup moda darat, udara, dan laut yang memiliki kontribusi signifikan terhadap pembangunan ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat.

Menurut Fatimah (2019:1), Transportasi berperan sebagai komponen utama dan elemen dasar yang krusial dalam kemajuan suatu negara. Kemajuan sektor transportasi secara langsung

berdampak pada peningkatan aktivitas perekonomian serta pembangunan wilayah maupun negara secara keseluruhan.

Di Indonesia, industri transportasi berperan penting secara strategis untuk mempercepat kemajuan ekonomi nasional dengan memperkuat jaringan konektivitas regional dan merangsang perdagangan serta investasi. Evaluasi perkembangan sektor ini sering dilakukan melalui analisis rasio keuangan perusahaan, termasuk *CR, DAR, ROA, dan NPM*.

Menurut Gunawan dan Wijaya (2022), mendefinisikan pertumbuhan laba sebagai indikator kemampuan perusahaan memperbaiki kinerja operasional dari periode ke periode berikutnya. Tingginya pertumbuhan laba menunjukkan efektivitas manajemen dalam mengelola aset, mengendalikan biaya, serta meningkatkan efisiensi operasional perusahaan.

Fluktuasi atau penurunan pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi di Indonesia selama 2017–2018 tidak hanya disebabkan faktor eksternal, melainkan juga internal perusahaan. Sudana (2019:249), menyatakan bahwa kesulitan finansial perusahaan umumnya berasal dari kesalahan manajemen yang berulang, baik secara langsung maupun tidak langsung. Akumulasi ketidakmampuan tersebut dalam pengelolaan sumber daya dan operasional akhirnya memicu kegagalan bisnis, yang terlihat dari pertumbuhan laba negatif atau tidak stabil.

Kinerja perusahaan sektor transportasi dipengaruhi oleh kondisi makroekonomi global yang berdampak langsung pada tingkat permintaan jasa transportasi. Perlambatan pertumbuhan ekonomi dunia cenderung menurunkan aktivitas perdagangan internasional dan mobilitas masyarakat, sehingga berimplikasi pada penurunan volume angkutan barang dan penumpang. Penurunan permintaan tersebut berpotensi menekan pendapatan perusahaan dan menghambat pertumbuhan laba, terutama pada sektor

transportasi yang sangat sensitif terhadap dinamika ekonomi global (World Bank, 2024).

Selain faktor permintaan, kenaikan biaya operasional turut menekan margin keuntungan dalam industri transportasi, terutama pada subsektor penerbangan. Data dari (IATA, 2019) menunjukkan bahwa biaya bahan bakar dan minyak pesawat menyumbang sekitar 28,7 % dari total biaya operasional maskapai global, yang menegaskan bahwa fluktuasi harga bahan bakar menjadi salah satu tekanan signifikan terhadap profitabilitas maskapai penerbangan. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan biaya bahan bakar, perawatan, dan komponen biaya lain secara keseluruhan berdampak langsung pada margin keuntungan perusahaan penerbangan.

Faktor persaingan dan regulasi juga berperan dalam membentuk kinerja keuangan perusahaan transportasi. Tingginya tingkat persaingan antar moda transportasi serta kebijakan regulasi pemerintah memungkinkan meningkatnya biaya overhead perusahaan dan membatasi fleksibilitas penyesuaian tarif jasa. Kondisi ini terlihat dari data BPS yang menunjukkan bahwa peningkatan jumlah pengguna moda transportasi tertentu tidak selalu diikuti oleh pertumbuhan volume angkutan barang secara konsisten (BPS, 2018).

Tekanan eksternal tersebut tercermin pada fluktuasi kinerja keuangan perusahaan transportasi di Indonesia. Data BPS menunjukkan penurunan jumlah keberangkatan pesawat domestik sebesar 13,08% dan penumpang sebesar 11,15% pada November 2017 dibanding bulan sebelumnya, yang mencerminkan perubahan permintaan penumpang udara dalam periode tertentu. (BPS, 2018).

Oleh karena itu, pemahaman terhadap pengaruh rasio-rasio keuangan terhadap pertumbuhan laba perusahaan menjadi penting dan relevan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penentu

kinerja keuangan pada emiten sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia

Kajian rasio keuangan memberikan wawasan mendalam mengenai posisi likuiditas, tingkat solvabilitas, aktivitas operasional, dan tingkat profitabilitas, sehingga menjadi dasar penting untuk asesmen kinerja serta formulasi keputusan manajerial yang optimal.

Berdasarkan data yang penulis dapatkan dari laporan keuangan tahunan PT Adi Sarana Tbk mengalami penurunan *Current Ratio* dari 0,88 menjadi 0,83, namun pertumbuhan laba meningkat drastis dari 424,56% menjadi 1.598,97%. Temuan ini mengindikasikan bahwa penurunan likuiditas tidak menghambat kemampuan perusahaan dalam meningkatkan laba. Kondisi tersebut tidak sejalan dengan teori Brigham dan Houston (2019:102) yang menyatakan bahwa penurunan *Current Ratio* mencerminkan melemahnya kemampuan perusahaan dalam memenuhi utang jangka pendek, yang dapat mengganggu kelancaran operasional dan berpotensi menurunkan laba perusahaan. Selain itu, hasil studi Cahyani dan Kosadi (2024) menunjukkan bahwa *Current Ratio* secara signifikan memengaruhi pertumbuhan laba.

Berdasarkan data yang penulis dapatkan dari laporan keuangan tahunan PT Batavia Prosperindo Trans Tbk mencatat kenaikan *Debt to Asset Ratio* dari 0,67 menjadi 0,73, tetapi pertumbuhan laba menurun dari 50,1% menjadi 49,39% secara teori, Brigham dan Houston (2019:233). Peningkatan proporsi utang pada komposisi modal dapat memperbesar profitabilitas melalui efek pengungkit keuangan, asalkan tingkat pengembalian aset lebih tinggi dari pada beban bunga utang. Selain itu, Septiany dan Damayanti (2024) menemukan bahwa *Debt to Asset Ratio* secara signifikan memengaruhi pertumbuhan laba.

Berdasarkan data yang penulis dapatkan dari laporan keuangan tahunan PT Blue Bird Tbk mengalami kenaikan ROA dari 6,11 menjadi 14,24, sementara pertumbuhan laba hanya naik dari 27,20% menjadi 27,99%. secara teori Brigham & Houston (2019:91), menyatakan bahwa ROA dimanfaatkan untuk mengukur sejauh mana perusahaan berhasil memaksimalkan aset total guna menghasilkan keuntungan, di mana

kenaikan ROA seharusnya berkorelasi positif dengan peningkatan perkembangan laba. Selain itu, hasil penelitian Septiany dan Damayanti (2024) menyatakan bahwa *Return on Assets* secara signifikan memengaruhi pertumbuhan laba.

Berdasarkan data yang penulis dapatkan dari laporan keuangan tahunan PT Weha Transportasi Indonesia Tbk mencatat penurunan NPM dari 12% menjadi 9%, diikuti penurunan pertumbuhan laba dari 59,17% menjadi 10,93%. Fenomena ini menarik karena tidak sejalan dengan teori Kotler dan Keller (2021:394) perusahaan dapat menurunkan margin laba sebagai strategi untuk meningkatkan volume penjualan, sehingga laba total tidak selalu mengalami penurunan meskipun *Net Profit Margin* menurun. Selain itu, hasil penelitian Yantri dan Merliana (2024) menyatakan bahwa Net Profit Margin secara signifikan memengaruhi pertumbuhan laba.

Secara keseluruhan, perubahan rasio keuangan tidak selalu linier dengan pertumbuhan laba. Beberapa perusahaan mampu meningkatkan laba meskipun likuiditas atau leverage menurun, sementara yang lain mengalami fluktiasi laba meski profitabilitas meningkat. Fenomena ini menunjukkan bahwa kinerja laba sektor transportasi dipengaruhi bukan hanya oleh rasio keuangan, tetapi juga oleh faktor eksternal seperti biaya operasional, permintaan, dan dinamika pasar. Oleh karena itu, analisis pertumbuhan laba perlu mempertimbangkan faktor internal dan eksternal agar hasil kajian lebih komprehensif.

2. LANDASAN TEORI

2.1 Analisis Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan menjadi konsep dasar yang ditetapkan untuk mengevaluasi posisi keuangan dan performa perusahaan berdasarkan data yang disajikan dalam laporan keuangan.

Subramanyam (2020:15), analisis laporan keuangan merupakan proses sistematis guna mengevaluasi kondisi keuangan, kinerja operasional, serta arus kas perusahaan melalui studi neraca, laporan laba rugi, dan laporan arus kas. Analisis tersebut bertujuan mengungkap kekuatan serta kelemahan perusahaan demi mendukung pengambilan keputusan yang strategis. Sementara itu, Kasmir (2021:20) menyatakan bahwa analisis

laporan keuangan berperan membantu investor dan manajer dalam memahami risiko terkait likuiditas, solvabilitas, serta profitabilitas, sekaligus meramalkan kinerja perusahaan masa depan berdasarkan data historis.

Oleh karena itu, analisis laporan keuangan menjadi proses esensial dan terstruktur untuk mengukur posisi keuangan, operasional, serta aliran kas perusahaan. Proses ini tidak hanya mengidentifikasi keunggulan dan kelemahan, tetapi juga memfasilitasi pemahaman risiko bagi investor dan manajer guna memproyeksikan performa perusahaan ke depan.

2.2 Analisis Rasio Keuangan

Analisis rasio keuangan merupakan metode teknik analisis yang menghubungkan item-item spesifik dalam laporan keuangan untuk mengevaluasi kondisi serta performa keuangan perusahaan secara kuantitatif.

Menurut Subramanyam (2020:50), didefinisikan sebagai teknik perhitungan dan interpretasi rasio berdasarkan data laporan keuangan guna mengukur likuiditas, solvabilitas, profitabilitas, serta efisiensi perusahaan secara relatif.

Sementara itu, menurut Kasmir (2021:55), Analisis rasio membantu mengidentifikasi tren jangka panjang dan risiko, seperti ketergantungan utang atau inefisiensi operasional, melalui perhitungan sederhana. Namun dalam penelitian ini, rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas dipilih karena secara teoretis memiliki keterkaitan langsung dengan kemampuan perusahaan dalam menciptakan dan meningkatkan laba.

2.3 Rasio Likuiditas

Menurut Kasmir (2021:78), Rasio likuiditas mencerminkan kapasitas perusahaan untuk menghadapi krisis jangka pendek, seperti penurunan penjualan atau kenaikan biaya, melalui konversi aset menjadi kas.

Current Ratio

Menurut Subramanyam (2020:120), Current Ratio adalah rasio likuiditas yang menghitung rasio aset lancar terhadap kewajiban lancar, memberikan indikasi langsung tentang kemampuan pembayaran utang jangka pendek. Rasio ini digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar yang dimiliki.

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Total Aset Lancar}}{\text{Total Kewajiban Lancar}}$$

2.4 Rasio Solvabilitas

Menurut Kasmir (2021:155), Solvabilitas solvabilitas merujuk pada kemampuan perusahaan untuk memenuhi seluruh kewajiban jangka panjangnya melalui pemanfaatan aset yang tersedia, tanpa menghadapi kesulitan keuangan yang berat.

Debt to Asset Ratio

Kasmir (2021:160), DAR membantu investor menilai stabilitas jangka panjang, di mana peningkatan rasio bisa menandakan ekspansi agresif atau masalah manajemen risiko. Dengan cara menghitung sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Aset}}$$

2.5 Rasio Profitabilitas

Menurut Subramanyam (2020:200). Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari operasi dan investasi, diukur melalui rasio seperti ROA dan margin laba, yang menunjukkan efisiensi penggunaan sumber daya.

Return On Assets

Kasmir (2021:170), ROA membantu menilai dampak keputusan investasi pada profitabilitas, di mana penurunan rasio bisa menandakan inefisiensi atau peningkatan utang. Dengan cara menghitung sebagai berikut:

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

Net Profit Margin

Menurut Subramanyam (2020:210), Net Profit Margin merujuk pada rasio laba bersih terhadap total pendapatan dalam bentuk persentase, yang mencerminkan efisiensi pengelolaan biaya serta kapasitas perusahaan dalam memperoleh dan mempertahankan keuntungan setelah seluruh beban dikurangi. Dengan cara menghitung sebagai berikut:

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

2.6 Pertumbuhan Laba

Menurut Farhan (2021: 191), pertumbuhan laba didefinisikan sebagai perubahan laba bersih perusahaan antara satu periode akuntansi dengan periode berikutnya. Sementara itu, Widiyanti (2019: 32) mengemukakan bahwa pertumbuhan laba mencerminkan keberhasilan manajemen dalam mengelola sumber daya perusahaan

secara efisien. Dengan cara menghitung sebagai berikut:

$$\text{Pertumbuhan Laba} = \frac{\text{Laba Bersih}_t - \text{Laba Bersih}_{t-1}}{\text{Laba Bersih}_{t-1}} \times 100\%$$

3. METODOLOGI

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan karakter deskriptif dan verifikatif untuk menguji pengaruh variabel CR, DAR, ROA, NPM terhadap pertumbuhan laba perusahaan transportasi melalui analisis statistik data numerik.

3.2 Populasi

Seluruh perusahaan transportasi yang terdaftar secara resmi di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama rentang 2017-2024, sebagaimana dapat diverifikasi dari dokumen publik BEI.

3.3 Sampel

Penentuan sampel menggunakan teknik purposive sampling dengan kriteria tersebut terdaftar di BEI, laporan keuangan auditans lengkap 2017-2024, data rasio keuangan

tersedia. Hasilnya, 8 perusahaan dipilih dengan total 64 observasi.

3.4 Data Penelitian

Data yang digunakan adalah data kuantitatif berupa data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan auditans perusahaan sektor transportasi. Data bersumber dari situs resmi Bursa Efek Indonesia (BEI) dan situs resmi masing-masing perusahaan, yang digunakan untuk menghitung rasio keuangan dan pertumbuhan laba.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif bertujuan untuk menyajikan data yang terkumpul dalam bentuk gambaran faktual apa adanya, bukan untuk menghasilkan kesimpulan yang mengarah pada generalisasi atau kesimpulan umum.

Tabel 1 Hasil Uji Deskriptif Statistik Variabel Penelitian Tahun 2017-2024

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR	64	.22	7.86	1.2320	1.17395
DAR	64	.10	.96	.5316	.23641
ROA	64	-15.00	32.10	3.8727	6.44330
NPM	64	-48.00	36.00	5.3773	9.79937
PL	64	-41.50	40.74	1.2337	8.18131
Valid N (listwise)	64				

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)

Analisis statistik deskriptif mengungkapkan bahwa Current Ratio (CR) rata-rata mencapai 1,2320 kali, menandakan posisi likuiditas perusahaan transportasi secara keseluruhan tergolong memadai, walaupun terdapat variasi antarperusahaan. Debt to Asset Ratio (DAR) dengan nilai rata-rata 0,5316 mengindikasikan lebih dari separuh aset dibiayai utang, namun struktur solvabilitas masih dalam batas aman. Return on Assets (ROA) rata-rata 3,8727% dan Net Profit Margin (NPM) 5,3773% menunjukkan kemampuan profitabilitas dari aset serta penjualan yang fluktuatif, sebagaimana terlihat dari

nilai minimum negatif dan deviasi standar yang tinggi. Pertumbuhan laba (PL) rata-rata 1,2337% mencerminkan laju pertumbuhan yang relatif rendah secara umum, dengan disparitas data yang besar menggambarkan ketidakstabilan performa laba perusahaan transportasi selama periode studi.

Analisis Verifikatif

Analisis verifikatif bertujuan untuk membuktikan hipotesis yang muncul dari analisis deskriptif melalui perhitungan statistik untuk menyimpulkan penerimaan atau penolakan hipotesis.

Pengujian Asumsi Klasik**Uji Normalitas****Tabel 2 Uji Normalitas Variabel Penelitian Tahun 2017-2024****One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

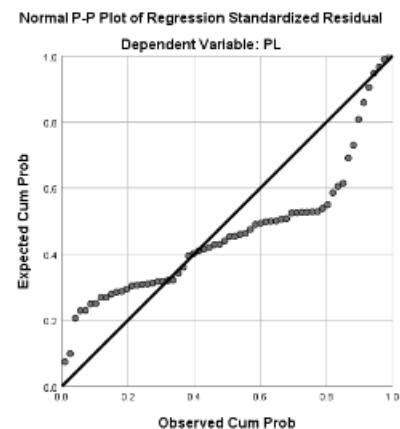
		Unstandardized Residual
N		64
Normal Parameters^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	783.460.413
Most Extreme Differences	Absolute	.249
	Positive	.247
	Negative	-.249
Test Statistic		.249
Asymp. Sig. (2-tailed)		.000 ^c

a. Test distribution is Normal.

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)

Berdasarkan hasil uji One-Sample Kolmogorov-Smirnov, nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05 menunjukkan bahwa residual model regresi tidak berdistribusi normal secara statistik. Meskipun demikian, model regresi tetap dapat digunakan karena jumlah sampel yang relatif besar ($n = 64$).

Menurut Ghazali (2018:161), Uji normalitas dalam analisis regresi bertujuan untuk menguji apakah residual mengikuti pola distribusi normal, karena syarat utama pengujian asumsi bergantung pada aspek ini, bukan pada distribusi variabel independen atau dependen. Ia menegaskan bahwa model regresi tidak mensyaratkan data penelitian harus normal secara mutlak, normalitas residual justru krusial untuk menjamin akurasi uji statistik seperti uji t dan uji F. Ghazali menambahkan bahwa pada sampel berukuran besar, penyimpangan dari asumsi normalitas residual biasanya tidak mengganggu estimasi model secara signifikan. Penilaian normalitas residual dapat dilakukan melalui pendekatan visual berbasis grafik atau uji statistik, sehingga ketidaknormalan tidak serta merta mengganggu penerapan regresi selama inferensi tetap valid. Hal serupa dikemukakan Wooldridge (2016:105) bahwa estimasi regresi linier bersifat tangguh terhadap pelanggaran normalitas pada sampel besar, sehingga uji t dan F tetap dapat diandalkan.

**Gambar 1 Plot Kuartil-Kuartil (Q-Q plot)**

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)

Dari tampilan grafik, hasil pengujian normalitas menggambarkan titik-titik residual tersebar di sekitar garis diagonal yang menunjukkan kecenderungan distribusi normal. Dengan jumlah sampel yang relatif besar ($n = 64$), model regresi tetap layak digunakan meskipun uji Kolmogorov-Smirnov menunjukkan residual tidak berdistribusi normal secara statistik.

Uji Multikolinearitas

Tabel 3 Uji Multikolinieritas Variabel Penelitian Tahun 2017-2024

Model	Coefficients ^a		Collinearity Statistics Tolerance	VIF		
	(Constant)					
1	CR		0,996	1,004		
	DAR		0,964	1,037		
	ROA		0,324	3,087		
	NPM		0,330	3,027		

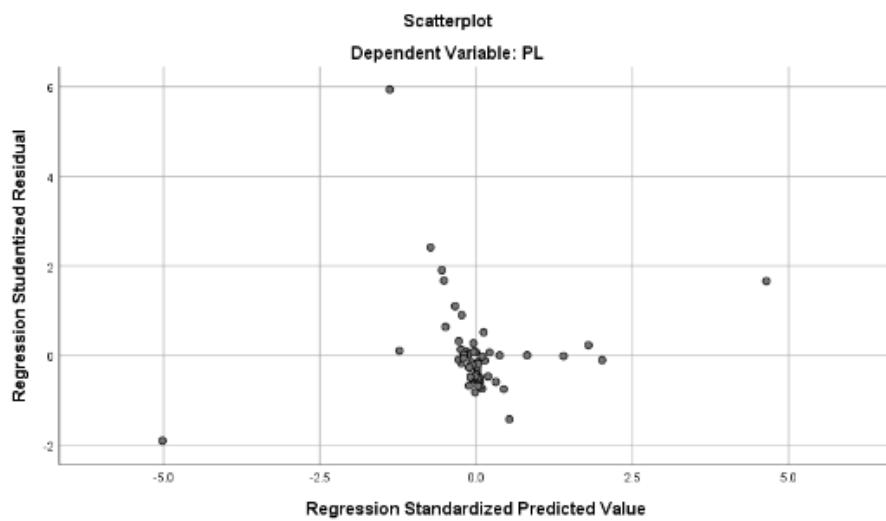
a. Dependent Variable: PERTUMBUHAN LABA

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)

Hasil uji VIF mengindikasikan bahwa seluruh variabel independen memiliki nilai di bawah 10. Sementara itu, nilai

tolerance pada semua variabel independen melebihi 0,10, sehingga model regresi terbebas dari masalah multikolinearitas.

Uji Heteroskedastisitas



Gambar 2 Regression Standardized Predicted Value

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)

Berdasarkan scatterplot, titik-titik residual tersebar secara random tanpa membentuk pola khusus, baik di atas maupun di bawah garis nol sumbu Y, tanpa pengelompokan atau tren tertentu.

Penyebaran acak ini menunjukkan varians residual yang konstan di seluruh observasi prediksi, sehingga model regresi tidak mengalami heteroskedastisitas.

Uji Autokorelasi

Tabel 4 Uji Autokorelasi Variabel Penelitian Tahun 2017-2024

Model	Model Summary ^b					
	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson	
1	.975 ^a	.950	.947	188.634	1.113	
a. Predictors: (Constant), NPM, CR, DAR, ROA						
b. Dependent Variable: PL						

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)

Hasil uji Durbin-Watson menghasilkan nilai 1,113. Dengan parameter $\alpha = 0,05$, $k = 4$, dan $n = 64$, nilai

ini berada di bawah dL, sehingga model regresi menunjukkan adanya autokorelasi positif.

Uji Regresi Linier Berganda

Tabel 5 Uji Regresi Linier Berganda Variabel Penelitian Tahun 2017-2024

Coefficients^a						
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	CR	-1.869	.058	-.934	-32.102	.000
	DAR	-5.795	1.024	-.167	-5.660	.000
	ROA	-.028	.065	-.022	-.436	.665
	NPM	.248	.042	.297	5.867	.000

a. Dependent Variable: PL**Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)**

Persamaan regresi linier berganda dapat dirumuskan sebagai:

$$Y = 5,395 - 1,869X_1 - 5,795X_2 - 0,028X_3 + 0,248X_4$$

Konstanta 5,395 berarti PL = 5,395 jika semua variabel independen (CR,

DAR, ROA, NPM) = 0. Setiap unit kenaikan CR menekan PL sebesar -1,869, DAR sebesar -5,795 ROA sebesar -0,028, NPM meningkatkan PL sebesar 0,248.

Uji Koefisien Determinasi

Tabel 6 Uji Koefisiensi Determinasi Variabel Penelitian Tahun 2017-2024

Model	Model Summary^b				
	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.975 ^a	.950	.947	188.634	1.113

a. Predictors: (Constant), NPM, CR, DAR, ROA**b. Dependent Variable: PL****Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)**

Nilai R^2 sebesar 95,0% menunjukkan bahwa CR, DAR, ROA, dan NPM secara bersama-sama menjelaskan 95,0% variasi PL, dengan 5,0% sisanya dipengaruhi

faktor eksternal. Adjusted R Square 94,7% mengonfirmasi kekuatan eksplanatori model setelah penyesuaian jumlah variabel dan sampel.

Uji Hipotesis**Hasil Uji Hipotesis Parsial**

Tabel 7 Uji Parsial Variabel Penelitian Tahun 2017-2024

Coefficients^a						
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	CR	-1.869	.058	-.934	-32.102	.000
	DAR	-5.795	1.024	-.167	-5.660	.000
	ROA	-.028	.065	-.022	-.436	.665
	NPM	.248	.042	.297	5.867	.000

a. Dependent Variable: PL

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)

Berdasarkan tingkat signifikansi sebesar 5% dan derajat kebebasan

$(df) = n - k - 1 = 64 - 4 - 1 = 59$, diperoleh nilai t tabel sebesar 2,001.

- H1** Nilai t_{Hitung} untuk Current Ratio (CR) sebesar $-32,102$ dan nilai $t_{Tabel} 2,001$ dengan nilai sig $0,000 < 0,05$.

Dikarenakan nilai $t_{Hitung} < -t_{Tabel}$, maka H0 ditolak dan H1 diterima, artinya Current Ratio berpengaruh dan signifikan terhadap Pertumbuhan Laba.

- H2** Nilai t_{Hitung} untuk Debt to Asset Ratio (DAR) sebesar $-5,660$ dan nilai $t_{Tabel} 2,001$ dengan nilai sig $0,000 < 0,05$.

Dikarenakan nilai $t_{Hitung} < -t_{Tabel}$, maka H0 ditolak dan H2 diterima, artinya Debt to Asset Ratio berpengaruh dan signifikan terhadap Pertumbuhan Laba.

Uji Hipotesis Simultan**Tabel 8 Hasil Uji Hipotesis Simultan**

ANOVA ^a						
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
1 Regression	4.006.892	4	1.001.723	281.520	.000^b	
Residual	209.937	59	3.558			
Total	4.216.830	63				

a. Dependent Variable: PL**b. Predictors: (Constant), NPM, CR, DAR, ROA****Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2025)**

Nilai $F_{Hitung} = 281,520 > F_{Tabel} = 2,53$ ($df_1=4$ $df_2=59$ $\alpha=0,05$) dan $sig. = 0,000 < 0,05$, sehingga variabel independen secara simultan berpengaruh signifikan terhadap PL.

5. KESIMPULAN

Secara simultan, CR, DAR, ROA, dan NPM berpengaruh signifikan terhadap

- H3** Nilai t_{Hitung} untuk Return on Assets (ROA) sebesar $-0,436$ dan nilai $t_{Tabel} 2,001$ dengan nilai sig $0,665 > 0,05$.

Dikarenakan nilai t_{Hitung} berada pada rentang $-t_{Tabel} \leq t_{Hitung} \leq t_{Tabel}$, maka H0 diterima dan H3 ditolak, artinya Return on Assets tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba.

- H4** Nilai t_{Hitung} untuk Net Profit Margin (NPM) sebesar $5,867$ dan nilai $t_{Tabel} 2,001$ dengan nilai sig $0,000 < 0,05$.

Dikarenakan nilai $t_{Hitung} > t_{Tabel}$, maka H0 ditolak dan H4 diterima, artinya Net Profit Margin berpengaruh dan signifikan terhadap Pertumbuhan Laba.

pertumbuhan laba perusahaan transportasi. Secara parsial, CR dan DAR berpengaruh negatif signifikan, NPM positif signifikan, ROA tidak signifikan. Adjusted R² = 94,7% menegaskan model menjelaskan sebagian besar variasi PL

DAFTAR PUSTAKA

- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of Financial Management* (15th ed.). Cengage Learning.
- Cahyani, G., & Kosadi, F. (2024). Pengaruh Debt To Equity Ratio, Net Profit Margin, Current Ratio dan Total Asset Turn Over Terhadap Pertumbuhan Laba. *Economic Reviews Journal*, 3(2). <https://doi.org/10.56709/mrjv3i2.469>
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25* (9th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Kasmir. (2021). *Analisis Laporan Keuangan* (10th ed.). RajaGrafindo Persada.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2021). *Marketing Management* (16th ed.). Pearson Education.
- Septiany, R., & Damayanti, S. (2024). Pengaruh Current Ratio, Debt to Asset Ratio, Return on Assets dan Net Profit Margin Terhadap Pertumbuhan Laba. *INNOVATIVE: Journal of Social Science Research*.
- Subramanyam, K. R. (2020). *Financial Statement Analysis* (12th ed.). McGraw-Hill Education.
- Sudana, I. M. (2019). *Manajemen Keuangan Perusahaan: Teori dan Praktik* (2nd ed.). Erlangga.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Wooldridge, J. M. (2016). *Introductory Econometrics: A Modern Approach* (6th ed.). Cengage Learning.
- Yantri, R. Y., & Merliana, V. (2024). Pengaruh Net Profit Margin, Current Ratio, Total Asset Turnover dan Ukuran Perusahaan Terhadap Pertumbuhan Laba. *INNOVATIVE: Journal of Social Science Research*
- Association, I. A. T. (2019). *Economic Performance of the Airline Industry*. International Air Transport Association.
- World Bank. (2024). *Global Economic Prospects*. Washington, DC.
- Gunawan, A., & Wijaya, R. (2022). Pengaruh kinerja keuangan terhadap pertumbuhan laba perusahaan. In *Jurnal Akuntansi dan Keuangan* (Vol. 24, Issue 2).
- Statistik, B. P. (2018). *Statistik Transportasi Indonesia 2017–2018*. Badan Pusat Statistik.
- Blue Bird Group. (2024). *Laporan tahunan Blue Bird Group*. <https://www.bluebirdgroup.com/investor-relations/annual-report>
- Adi Sarana Armada Group. (2024). *Laporan tahunan PT Adi Sarana Armada Tbk*. <https://www.assarent.co.id/investor-relations/annual-report>
- Armada Berjaya Group. (2024). *Laporan tahunan PT Armada Berjaya Tbk*. <http://www.armadaberjaya.com/investor>
- Batavia Rent. (2024). *Laporan tahunan Batavia Rent*. <http://www.bataviarent.com/investor>
- Indomobil Multi Jasa. (2024). *Laporan tahunan PT Indomobil Multi Jasa Tbk*. <https://www.indomobilmultijasa.co.id/investor-relations>
- Pura Trans. (2024). *Laporan tahunan PT Pura Trans Tbk*. <https://puratrans.com/investor-relations>
- Temas Group. (2024). *Laporan tahunan PT Temas Tbk*. <https://temas.id/investor-relations>
- White Horse Group. (2024). *Laporan tahunan PT White Horse Tbk*. <https://www.whitehorse.co.id/investor-relations>