

## Pengaruh Rasio Hutang, Likuiditas, dan Net Profit Margin Terhadap Profitabilitas Yang Dimediasi Pertumbuhan Laba (Studi Pada Perusahaan Otomotif Di BEI Tahun 2021-2024)

Haniki Rosadi<sup>1</sup>, Titik Inayati<sup>2</sup>

Program Studi Magister Akuntansi, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis, Universitas Wijaya Kusuma Surabaya, Indonesia

E-mail: [hanikirosadi9@gmail.com](mailto:hanikirosadi9@gmail.com)

---

### Article History:

Received: 05 Februari 2026

Revised: 01 Maret 2026

Accepted: 09 Maret 2026

**Keywords:** Rasio Hutang, Likuiditas, Net Profit Margin, Profitabilitas, Pertumbuhan Laba

**Abstract:** Penelitian ini bertujuan untuk menguji dan menganalisis pengaruh rasio hutang, likuiditas, dan net profit margin terhadap profitabilitas yang dimediasi pertumbuhan laba. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Populasi penelitian adalah perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024. Berdasarkan teknik purposive sampling, perusahaan yang memenuhi kriteria pengambilan sampel sebanyak 11 perusahaan. Teknik analisis data menggunakan Partial Least Square-Structural Equation Modelling (PLS-SEM). Hasil penelitian menunjukkan bahwa rasio hutang yang diproksikan dengan debt to equity ratio tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Rasio likuiditas yang diproksikan dengan current ratio berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Net profit margin berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Pertumbuhan laba tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Rasio hutang tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Rasio likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Net profit margin tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Pertumbuhan laba tidak dapat memediasi pengaruh rasio hutang terhadap profitabilitas. Pertumbuhan laba tidak dapat memediasi pengaruh rasio likuiditas terhadap profitabilitas. Pertumbuhan laba tidak dapat memediasi pengaruh net profit margin terhadap profitabilitas.

---

### PENDAHULUAN

Industri otomotif merupakan salah satu sektor strategis yang berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Di Indonesia, sektor ini tidak hanya menyediakan lapangan kerja dan mendorong aktivitas industri manufaktur, tetapi juga menjadi indikator perkembangan daya beli masyarakat. Dalam menghadapi dinamika ekonomi global dan domestik, perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dituntut untuk menjaga kinerja

keuangan yang sehat, terutama dalam aspek profitabilitas.

Profitabilitas menjadi indikator utama keberhasilan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dan menarik minat investor. Rasio profitabilitas menurut Darmawan (2020:103) adalah rasio yang bertujuan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu dan juga memberikan gambaran tentang tingkat efektifitas manajemen dalam melaksanakan kegiatan operasinya. Rasio profitabilitas merupakan alat penting untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktivitas bisnisnya. Bagi perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), rasio profitabilitas tidak hanya menjadi ukuran efisiensi operasional, tetapi juga menjadi indikator kunci dalam menarik minat investor dan mempertahankan kepercayaan pasar.

Industri otomotif memiliki karakteristik yang khas, yaitu padat modal, sensitif terhadap kondisi ekonomi makro, serta memiliki biaya operasional yang tinggi. Untuk itu, perusahaan otomotif harus mampu mengelola sumber dayanya dengan efisien agar tetap menghasilkan laba di tengah fluktuasi permintaan, harga bahan baku, dan tekanan persaingan global. Berikut ini merupakan laba bersih yang dihasilkan perusahaan otomotif yang menjadi objek penelitian.

**Tabel 1. Laba Bersih Perusahaan Otomotif Tahun 2021 Sampai 2024**

No	Kode	Laba Bersih (dalam Rupiah)			
		2021	2022	2023	2024
1	AUTO	634.931.000.000	1.474.280.000.000	2.012.702.000.000	2.182.838.000.000
2	BOLT	82.749.100.903	57.466.752.275	116.439.800.798	100.371.259.207
3	GJTL	74.027.000.000	-190.572.000.000	1.167.268.000.000	1.186.922.000.000
4	INDS	169.216.979.058	224.736.392.575	190.521.282.654	80.931.437.348
5	LPIN	23.408.672.795	26.673.231.906	18.965.513.901	34.199.077.526
6	SMSM	728.263.000.000	935.944.000.000	1.038.295.000.000	1.117.900.000.000
7	BOGA	27.522.924.173	14.756.595.135	7.486.295.734	-27.992.181.843
8	CARS	-446.868.864.830	143.036.482.927	201.315.631.998	230.207.349.895
9	IMAS	-255.340.000.000	562.551.000.000	777.342.000.000	362.932.000.000
10	MPMX	411.748.000.000	661.748.000.000	525.638.000.000	582.491.000.000
11	PMJS	195.432.468.660	336.952.102.854	265.713.936.681	133.748.056.033
<b>Tertinggi</b>		728.263.000.000	1.474.280.000.000	2.012.702.000.000	2.182.838.000.000
<b>Terendah</b>		-446.868.864.830	-190.572.000.000	7.486.295.734	-27.992.181.843
<b>Rata-rata</b>		149.553.661.887	386.142.959.788	574.698.860.161	544.049.818.015

Sumber: Data diolah peneliti (2025)

Berdasarkan data laba bersih perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021-2024, terlihat bahwa laba bersih perusahaan mengalami fluktuasi yang cukup signifikan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2024, PT Astra Otoparts Tbk (AUTO) mampu mencatat laba tertinggi sebesar Rp.2.182.838.000.000, sedangkan PT Bintang Oto Global Tbk (BOGA) justru mengalami kerugian sebesar Rp 27.992.181.843. Selain itu, beberapa perusahaan menunjukkan perubahan laba yang ekstrem, seperti PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL) yang pada tahun 2022 mengalami kerugian sebesar Rp 190.572.000.000 namun mampu berbalik mencatat laba sebesar Rp 1.167.268.000.000 pada tahun 2023. Sebaliknya, perusahaan seperti PT

Indospring Tbk (INDS) mengalami penurunan laba yang cukup tajam dari Rp 224.736.392.575 pada 2022 menjadi Rp.80.931.437.348 pada 2024. Rata-rata laba bersih perusahaan otomotif memang meningkat dari Rp 149.553.661.887 pada 2021 menjadi Rp 574.698.860.161 pada 2023, namun kembali turun menjadi Rp 544.049.818.015 pada 2024, yang menunjukkan bahwa profitabilitas perusahaan ini belum stabil secara konsisten.

Fluktuasi laba bersih tersebut dapat mengindikasikan adanya permasalahan dalam pengelolaan keuangan perusahaan, seperti struktur modal yang kurang efisien, likuiditas yang tidak terjaga, serta kemampuan menghasilkan laba yang belum optimal. Beberapa perusahaan bahkan sempat mengalami kerugian yang mungkin disebabkan oleh tingginya rasio hutang, rendahnya likuiditas, atau kecilnya margin keuntungan. Kondisi ini menunjukkan bahwa faktor-faktor keuangan seperti rasio hutang, likuiditas, dan *net profit margin* memiliki peran penting dalam menentukan tingkat profitabilitas perusahaan otomotif di BEI.

Penelitian mengenai pengaruh rasio hutang terhadap profitabilitas telah banyak dilakukan, namun hasilnya seringkali tidak konsisten dan bervariasi. Pada penelitian yang dilakukan oleh Hidayat et al. (2024), Alma'unnah dan Mukaram (2021), Wahyuni et al. (2020), Apriliani (2023), Farah et al. (2021), Anwar et al. (2024), Sukma et al. (2022), Hadji (2023), serta Imron dan Suryatma (2020), rasio hutang (*debt to equity ratio*) berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (*return on equity*) namun pada penelitian yang dilakukan oleh Ahda et al. (2024), Purba dan Marendra (2024), Tiffany dan Sufiyati (2023), serta Fauzi dan Tama (2025), rasio hutang (*debt to equity ratio*) tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (*return on equity*). Adanya kesenjangan penelitian (*research gap*) tersebut menjadi dasar peneliti untuk meneliti lebih lanjut mengenai bagaimana rasio hutang mempengaruhi profitabilitas.

Sebagai perusahaan terbuka yang terdaftar di BEI, perusahaan otomotif harus menunjukkan kondisi keuangan yang sehat agar dapat mempertahankan kepercayaan investor dan memperoleh pendanaan eksternal jika dibutuhkan. Rasio likuiditas menjadi salah satu indikator penting dalam analisis fundamental. Rasio likuiditas menurut Siswanto (2021:25) adalah rasio-rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek (lancar) yang jatuh tempo kurang dari setahun. Investor dan kreditur akan lebih percaya pada perusahaan yang mampu mengelola kewajiban jangka pendeknya dengan baik. Rasio likuiditas yang sehat, dapat memastikan perusahaan mampu memenuhi kewajiban kepada pemasok, membayar utang dagang, dan menutup biaya operasional tanpa harus menjual aset tetap atau mencari pembiayaan darurat.

*Net profit margin* merupakan salah satu indikator penting bagi perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Net profit margin* menurut Siswanto (2021:37) merupakan rasio yang mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih dari penjualan yang dilakukan. *Net profit margin* pada industri otomotif menjadi tolok ukur efisiensi operasional perusahaan. Jika *net profit margin* rendah, meskipun penjualan tinggi, bisa menjadi tanda bahwa perusahaan tidak efisien dalam mengelola biaya atau kurang optimal dalam menjalankan operasionalnya. Semakin tinggi marjin laba bersih, semakin besar potensi perusahaan untuk membayar dividen dan meningkatkan nilai sahamnya di masa depan, sehingga membuatnya lebih menarik sebagai instrumen investasi. Selain itu, di tengah persaingan ketat industri otomotif, *net profit margin* mencerminkan seberapa kuat daya saing perusahaan baik dalam hal efisiensi biaya, strategi harga, maupun kekuatan merek.

Perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dipilih sebagai objek penelitian karena industri ini merupakan salah satu sektor strategis nasional yang memiliki peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, namun juga menjadi salah satu sektor yang

paling terdampak oleh pandemi COVID-19. Karakteristik industri otomotif yang padat modal, memiliki biaya operasional tinggi, serta sangat sensitif terhadap fluktuasi ekonomi global dan domestik, membuatnya sangat rentan terhadap tekanan selama masa krisis. Pada masa pandemi, perusahaan otomotif mengalami penurunan penjualan, gangguan rantai pasok, dan peningkatan beban biaya produksi. Kondisi tersebut menuntut perusahaan untuk melakukan berbagai penyesuaian, termasuk efisiensi dalam pengelolaan keuangan. Dalam upaya bertahan dan pulih, perusahaan otomotif harus mampu mengatur struktur pendanaan secara tepat, menjaga likuiditas, meningkatkan efisiensi operasional, serta menghasilkan laba secara berkelanjutan. Efisiensi ini menjadi sangat penting agar perusahaan tetap menarik bagi investor dan dapat mengakses pembiayaan eksternal. Sebagai perusahaan terbuka, transparansi dan kinerja keuangan yang sehat menjadi indikator utama kepercayaan pasar. Oleh karena itu, penelitian ini relevan untuk dilakukan guna menganalisis bagaimana rasio hutang, likuiditas, dan net profit margin mempengaruhi profitabilitas perusahaan otomotif, dengan pertumbuhan laba sebagai variabel mediasi. Fokus pada periode 2021 hingga 2024 juga penting karena mencerminkan masa pemulihan ekonomi pasca pandemi, di mana perusahaan-perusahaan otomotif melakukan berbagai strategi keuangan untuk kembali tumbuh secara berkelanjutan.

## LANDASAN TEORI

### 1. *Trade of Theory*

Konsep *trade off theory* menurut Miller dalam Agit et al. (2023:30), menyatakan bahwa perusahaan yang menggunakan hutang akan dihadapkan pada risiko kebangkrutan, sehingga perusahaan perlu menetapkan target hutang yang dapat digunakan sebagai acuan perusahaan dalam menentukan besaran hutang, dan jangan sampai risiko kebangkrutan melebihi manfaat pajak yang didapat dari penggunaan hutang. *Trade off theory* ini semakin lama semakin mengalami perkembangan ke arah dinamis dengan menambahkan berbagai faktor yang perlu diperhatikan salah satunya risiko. Ketika perusahaan dihadapkan pada risiko yang tinggi, maka perusahaan sebaiknya menerbitkan saham. Namun ketika risiko menurun maka perusahaan lebih baik menerbitkan hutang. Tetapi hal tersebut tidak berlaku ketika perusahaan memiliki market to book ratio yang tinggi, keputusan yang diambil adalah menerbitkan saham seberapapun tingginya risiko.

### 2. *Signaling Theory*

Kebijakan pendanaan dalam menentukan struktur modal perusahaan juga dapat dijelaskan dengan *signaling theory*. Berdasarkan *signaling theory* menurut Miller dan Rock dalam (Agit et al., 2023:32), keputusan penggunaan dana internal atau eksternal untuk modal perusahaan harus dipertimbangkan dengan sangat teliti karena dapat mempengaruhi respon pasar terhadap perusahaan yang kemudian dapat berdampak pada nilai perusahaan. Perusahaan yang menggunakan dana internal perusahaan, artinya perusahaan mengurangi atau bahkan sama sekali tidak membagikan laba perusahaan sebagai dividen pada pemegang saham. Pembayaran dividen menjadi sinyal bagi investor, dividen dibayar menunjukkan kinerja baik (sinyal positif), sedangkan tidak membayar dividen dianggap sinyal negatif. Penggunaan dana eksternal seperti hutang juga dipandang sebagai sinyal positif karena menunjukkan keyakinan perusahaan dalam menghasilkan laba, sedangkan penerbitan saham dianggap sinyal negatif karena menunjukkan upaya berbagai risiko, yang bisa menurunkan nilai Perusahaan.

### 3. Rasio Keuangan

Rasio keuangan merupakan hal utama untuk menilai dan menggambarkan

perkembangan sebenarnya kondisi keuangan suatu perusahaan. Analisis rasio keuangan menurut Jirwanto et al. (2024:18) merupakan serangkaian indeks yang dihubungkan dengan akuntansi dalam laporan keuangan dengan tujuan untuk menentukan peringkat kinerja keuangan suatu perusahaan atau organisasi. Sedangkan analisis rasio keuangan menurut Jaya et al. (2023:23) merupakan kegiatan menganalisis laporan keuangan dengan cara membandingkan akun-akun yang terdapat pada laporan keuangan baik laporan laba rugi maupun laporan posisi keuangan. Tujuan utama dilakukan analisis rasio adalah untuk menilai kinerja perusahaan dimasa lalu yang dapat dijadikan acuan untuk memprediksi kinerja perusahaan dimasa yang akan datang.

#### 4. Rasio Hutang

Rasio hutang (leverage) menurut Jaya et al. (2023:27) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana harta perusahaan dibiayai dengan hutang. Semakin tinggi nilai rasio ini, maka semakin menurun kinerja perusahaan. Sebaliknya, semakin rendah nilai rasio solvabilitas maka semakin baik kinerja perusahaan. Sedangkan menurut Siswanto (2021:28), rasio leverage adalah rasio yang mengukur seberapa besar penggunaan utang dalam pembelanjaan perusahaan

#### 5. Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas menurut Darmawan (2020:59) merupakan suatu indikator mengenai kemampuan perusahaan membayar semua kewajiban finansial jangka pendek pada saat jatuh tempo dengan menggunakan aktiva lancar yang tersedia. Artinya, seberapa mampu perusahaan untuk membayar kewajiban atau utangnya yang sudah jatuh tempo. Jika perusahaan mampu memenuhi kewajibannya, maka perusahaan dinilai sebagai perusahaan yang likuid. Sebaliknya, jika perusahaan tidak dapat memenuhi kewajibannya, maka perusahaan dinilai sebagai perusahaan yang illikuid

#### 6. Net Profit Margin

*Net profit margin* menurut Jirwanto et al. (2024:33) adalah rasio yang menunjukkan laba bersih perusahaan dari penjualan. Sedangkan menurut Darmawan (2020:108), *net profit margin* menginterpretasikan tingkat efisiensi perusahaan, yakni sejauh mana kemampuan perusahaan menekan biaya-biaya operasionalnya pada periode-periode tertentu. Dengan kata lain, rasio ini mengukur laba bersih setelah pajak terhadap penjualan. Semakin tinggi net profit margin semakin baik operasi suatu perusahaan.

#### 7. Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas menurut Jaya et al. (2023:32) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba yang berhubungan dengan penjualan, total aktiva dan modal sendiri. Salah satu tujuan suatu perusahaan adalah menghasilkan laba yang maksimum. Begitu juga para investor, sebelum mereka memutuskan untuk berinvestasi di suatu perusahaan, maka akan melihat prospek laba yang akan diperoleh oleh suatu perusahaan. Laba perusahaan yang tinggi akan memberikan kesempatan yang tinggi untuk memperoleh dividen. Tingginya rasio profitabilitas menggambarkan bahwa perusahaan dalam kondisi yang sehat. Sebaliknya, semakin kecil nilai rasio profitabilitas maka semakin kecil pula kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

#### 8. Pertumbuhan Laba

Pertumbuhan laba perusahaan mencerminkan kondisi kinerja perusahaan baik, dan jika kondisi ekonomi baik maka pertumbuhan perusahaan juga baik. Rasio pertumbuhan laba menurut Sarah et al. (2024) adalah kemampuan perusahaan dalam meningkatkan laba

bersihnya dari satu periode ke periode lainnya. Menurut Ahda et al. (2024), selisih antara nilai masukan dan keluaran disebut keuntungan. Perusahaan akan terus berupaya untuk meningkatkan labanya karena mengantisipasi bahwa setiap periode akan terjadi peningkatan laba diperlukan untuk masa depan perusahaan. Selisih antara jumlah keuntungan pada tahun saat ini yang dikurangkan dengan keuntungan tahun lalu, kemudian dibagi lagi dengan keuntungan tahun lalu untuk mendapatkan tingkat pertumbuhan laba, sehingga cara menghitung pertumbuhan laba sebagai berikut:

$$\text{Pertumbuhan Laba} = \frac{\text{Laba tahun berjalan} - \text{Laba tahun lalu}}{\text{Laba tahun lalu}}$$

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif menurut Zulfikar et al. (2024:13) adalah suatu pendekatan ilmiah yang menekankan pada pengumpulan data dalam bentuk angka atau data kuantitatif. Populasi penelitian ini adalah perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan purposive sampling. n Variabel bebas pada penelitian ini adalah rasio hutang (X1), rasio likuiditas (X2), dan net profit margin (X3). Variabel terikat pada penelitian ini adalah profitabilitas (Y). Variabel mediasi pada penelitian ini adalah pertumbuhan laba (Z). Jenis data pada penelitian ini adalah data kuantitatif. Data sekunder pada penelitian ini berupa laporan keuangan perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa efek Indonesia. Data sekunder pada penelitian ini diperoleh dengan teknik field research dengan cara dokumentasi. Teknik dokumentasi pada penelitian ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data laporan keuangan perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021 - 2024, serta data lainnya berupa sejarah, profil dan ruang lingkup usaha perusahaan otomotif yang diperoleh dari situs [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), serta situs perusahaan terkait. Analisis data pada penelitian ini menggunakan model structural dengan *SEM-PLS (Partial Least Square Structural Equation Modeling)*. Namun penelitian ini tidak menggunakan uji validitas dan reliabilitas karena data yang digunakan berupa rasio keuangan yang bersumber data sekunder yaitu dari laporan keuangan perusahaan, bukan data persepsi hasil kuesioner. Setiap rasio keuangan seperti *debt to equity ratio (DER)*, *current ratio (CR)*, *net profit margin (NPM)*, dan *return on equity (ROE)* merupakan indikator tunggal (single indicator) yang memiliki rumus perhitungan baku. Oleh karena itu, variabel-variabel tersebut tidak termasuk dalam kategori konstruk laten yang memerlukan pengujian validitas konvergen, diskriminan, maupun reliabilitas seperti pada penelitian berbasis data primer.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil

#### 1. Statistik Deskriptif

**Tabel 2. Debt to Equity Ratio Perusahaan Otomotif Tahun 2021 Sampai 2024**

No	Kode	Debt to Equity Ratio			
		2021	2022	2023	2024
1	AUTO	0,431	0,419	0,349	0,349

2	BOLT	0,674	0,656	0,351	0,368
3	GJTL	1,575	1,632	1,272	1,175
4	INDS	0,236	0,302	0,277	0,21
5	LPIN	0,095	0,107	0,049	0,067
6	SMSM	0,329	0,32	0,26	0,264
7	BOGA	0,751	0,887	0,694	0,761
8	CARS	7,828	4,694	3,412	2,179
9	IMAS	2,972	3,055	3,066	3,22
10	MPMX	0,577	0,437	0,407	0,429
11	PMJS	0,619	0,536	0,512	0,452
<b>Tertinggi</b>		7,828	4,694	3,412	3,22
<b>Terendah</b>		0,095	0,107	0,049	0,067
<b>Rata-rata</b>		1,462	1,186	0,968	0,861

Sumber: Data diolah peneliti (2025)

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa Pada tahun 2021 DER tertinggi dicapai oleh PT Industri dan Perdagangan Bintraco Dharma Tbk (CARS) sebesar 7,828 sedangkan DER yang terendah dialami oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 0,095. Rata-rata DER pada tahun 2021 sebesar 1,462. Pada tahun 2022 DER tertinggi dicapai oleh PT Industri dan Perdagangan Bintraco Dharma Tbk (CARS) sebesar 4,694 sedangkan DER yang terendah dialami oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 0,107. Rata-rata DER pada tahun 2022 sebesar 1,186. Pada tahun 2023 DER tertinggi dicapai oleh PT Industri dan Perdagangan Bintraco Dharma Tbk (CARS) sebesar 3,412 sedangkan DER yang terendah dialami oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 0,049. Rata-rata DER pada tahun 2023 sebesar 0,968. Pada tahun 2024 DER tertinggi dicapai oleh PT Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) sebesar 3,220 sedangkan DER yang terendah dialami oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 0,067. Rata-rata DER pada tahun 2024 sebesar 0,861.

**Tabel 3. *Current Ratio* Perusahaan Otomotif Tahun 2021 Sampai 2024**

No	Kode	<i>Current Ratio</i>			
		2021	2022	2023	2024
1	AUTO	1,533	1,682	1,835	1,982
2	BOLT	1,533	1,643	1,914	1,879
3	GJTL	1,763	1,666	1,853	1,163
4	INDS	2,878	2,532	2,615	3,427
5	LPIN	7,255	5,189	8,605	6,755
6	SMSM	4,175	4,43	5,136	4,679
7	BOGA	1,653	1,585	4,07	3,136
8	CARS	1,232	1,038	0,829	0,815
9	IMAS	0,715	0,751	0,869	0,995
10	MPMX	1,445	1,883	1,875	1,737

11	PMJS	1,777	2,012	1,954	1,942
<b>Tertinggi</b>		7,255	5,189	8,605	6,755
<b>Terendah</b>		0,715	0,751	0,829	0,815
<b>Rata-rata</b>		2,36	2,219	2,869	2,592

Sumber: Data diolah peneliti (2025)

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa Pada tahun 2021 current ratio tertinggi dicapai oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 7,255 sedangkan current ratio yang terendah dialami oleh PT Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) sebesar 0,715. Rata-rata current ratio pada tahun 2021 sebesar 2,360. Pada tahun 2022 current ratio tertinggi dicapai oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 5,189 sedangkan current ratio yang terendah dialami oleh PT Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) sebesar 0,751. Rata-rata current ratio pada tahun 2022 sebesar 2,219. Pada tahun 2023 current ratio tertinggi dicapai oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 8,605 sedangkan current ratio yang terendah dialami oleh PT Industri dan Perdagangan Bintraco Dharma Tbk (CARS) sebesar 0,829. Rata-rata current ratio pada tahun 2023 sebesar 2,869. Pada tahun 2024 current ratio tertinggi dicapai oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 6,755 sedangkan current ratio yang terendah dialami oleh PT Industri dan Perdagangan Bintraco Dharma Tbk (CARS) sebesar 0,815. Rata-rata current ratio pada tahun 2024 sebesar 2,592.

**Tabel 4. Net Profit Margin Perusahaan Otomotif Tahun 2021 Sampai 2024**

No	Kode	<i>Net Profit Margin</i>			
		2021	2022	2023	2024
1	AUTO	0,042	0,079	0,108	0,114
2	BOLT	0,07	0,041	0,079	0,068
3	GJTL	0,005	-0,011	0,069	0,066
4	INDS	0,056	0,062	0,05	0,026
5	LPIN	0,194	0,155	0,138	0,222
6	SMSM	0,175	0,191	0,203	0,216
7	BOGA	0,049	0,02	0,008	-0,041
8	CARS	-0,088	0,026	0,031	0,037
9	IMAS	-0,013	0,022	0,027	0,012
10	MPMX	0,035	0,052	0,038	0,037
11	PMJS	0,02	0,029	0,025	0,014
<b>Tertinggi</b>		0,194	0,191	0,203	0,222
<b>Terendah</b>		-0,088	-0,011	0,008	-0,041
<b>Rata-rata</b>		0,05	0,061	0,071	0,07

Sumber: Data diolah peneliti (2025)

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa Pada tahun 2021 net profit margin tertinggi dicapai oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 0,194 sedangkan net profit margin yang terendah dialami oleh PT Industri dan Perdagangan Bintraco Dharma

Tbk (CARS) sebesar -0,088. Rata-rata net profit margin pada tahun 2021 sebesar 0,050. Pada tahun 2022 net profit margin tertinggi dicapai oleh PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM) sebesar 0,191 sedangkan net profit margin yang terendah dialami oleh PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL) sebesar -0,011. Rata-rata net profit margin pada tahun 2022 sebesar 0,061. Pada tahun 2023 net profit margin tertinggi dicapai oleh PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM) sebesar 0,203 sedangkan net profit margin yang terendah dialami oleh PT Bintang Oto Global Tbk (BOGA) sebesar 0,008. Rata-rata net profit margin pada tahun 2023 sebesar 0,071. Pada tahun 2024 net profit margin tertinggi dicapai oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 0,222 sedangkan net profit margin yang terendah dialami oleh PT Bintang Oto Global Tbk (BOGA) sebesar -0,041. Rata-rata net profit margin pada tahun 2024 sebesar 0,070.

**Tabel 5. Return On Equity Perusahaan Otomotif Tahun 2021 Sampai 2024**

No	Kode	Return On Equity			
		2021	2022	2023	2024
1	AUTO	0,054	0,113	0,138	0,14
2	BOLT	0,101	0,068	0,087	0,071
3	GJTL	0,01	-0,026	0,14	0,126
4	INDS	0,059	0,075	0,055	0,023
5	LPIN	0,082	0,088	0,06	0,1
6	SMSM	0,25	0,282	0,285	0,285
7	BOGA	0,059	0,031	0,015	-0,061
8	CARS	-0,912	0,216	0,23	0,209
9	IMAS	-0,02	0,04	0,05	0,023
10	MPMX	0,066	0,107	0,086	0,094
11	PMJS	0,079	0,124	0,088	0,042
<b>Tertinggi</b>		0,25	0,282	0,285	0,285
<b>Terendah</b>		-0,912	-0,026	0,015	-0,061
<b>Rata-rata</b>		-0,016	0,101	0,112	0,096

Sumber: Data diolah peneliti (2025)

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa: Pada tahun 2021 ROE tertinggi dicapai oleh PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM) sebesar 0,250 sedangkan ROE yang terendah dialami oleh PT Industri dan Perdagangan Bintraco Dharma Tbk (CARS) sebesar -0,912. Rata-rata ROE pada tahun 2021 sebesar -0,016. Pada tahun 2022 ROE tertinggi dicapai oleh PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM) sebesar 0,282 sedangkan ROE yang terendah dialami oleh PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL) sebesar -0,026. Rata-rata ROE pada tahun 2022 sebesar 0,101. Pada tahun 2023 ROE tertinggi dicapai oleh PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM) sebesar 0,285 sedangkan ROE yang terendah dialami oleh PT Bintang Oto Global Tbk (BOGA) sebesar 0,015. Rata-rata ROE pada tahun 2023 sebesar 0,112. Pada tahun 2024 ROE tertinggi dicapai oleh PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM) sebesar 0,285 sedangkan ROE yang terendah dialami oleh PT Bintang Oto Global Tbk (BOGA) sebesar -0,061. Rata-rata ROE pada tahun 2024 sebesar 0,096.

Tabel 6. Pertumbuhan Laba Perusahaan Otomotif Tahun 2021 Sampai 2024

No	Kode	Pertumbuhan Laba			
		2021	2022	2023	2024
1	AUTO	-17,769	1,322	0,365	0,085
2	BOLT	-2,442	-0,306	1,026	-0,138
3	GJTL	-0,768	-3,574	-7,125	0,017
4	INDS	1,88	0,328	-0,152	-0,575
5	LPIN	2,477	0,139	-0,289	0,803
6	SMSM	0,351	0,285	0,109	0,077
7	BOGA	1,823	-0,464	-0,493	-4,739
8	CARS	-0,557	-1,32	0,407	0,144
9	IMAS	-0,622	-3,203	0,382	-0,533
10	MPMX	2,083	0,607	-0,206	0,108
11	PMJS	1,846	0,724	-0,211	-0,497
<b>Tertinggi</b>		2,477	1,322	1,026	0,803
<b>Terendah</b>		-17,769	-3,574	-7,125	-4,739
<b>Rata-rata</b>		-1,063	-0,496	-0,562	-0,477

Sumber: Data diolah peneliti (2025)

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa Pada tahun 2021 pertumbuhan laba tertinggi dicapai oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 2,477 sedangkan pertumbuhan laba yang terendah dialami oleh PT Astra Otoparts Tbk (AUTO) sebesar -17,769. Rata-rata pertumbuhan laba pada tahun 2021 sebesar -1,063. Pada tahun 2022 pertumbuhan laba tertinggi dicapai oleh PT Astra Otoparts Tbk (AUTO) sebesar 1,322 sedangkan pertumbuhan laba yang terendah dialami oleh PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL) sebesar -3,574. Rata-rata pertumbuhan laba pada tahun 2022 sebesar -0,496. Pada tahun 2023 pertumbuhan laba tertinggi dicapai oleh PT Garuda Metalindo Tbk (BOLT) sebesar 1,026 sedangkan pertumbuhan laba yang terendah dialami oleh PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL) sebesar -7,125. Rata-rata pertumbuhan laba pada tahun 2023 sebesar -0,562. Pada tahun 2024 pertumbuhan laba tertinggi dicapai oleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) sebesar 0,803 sedangkan pertumbuhan laba yang terendah dialami oleh PT Bintang Oto Global Tbk (BOGA) sebesar -4,739. Rata-rata pertumbuhan laba pada tahun 2024 sebesar -0,477.

## 2. Hasil Pengujian Hipotesis

Evaluasi model dalam PLS pada penelitian ini menggunakan inner model. Inner model merupakan model struktural yang digunakan untuk memprediksi hubungan kausalitas antar variabel laten. Berdasarkan hasil pengolahan data, hasil evaluasi inner model dengan SEM-PLS (Partial Least Square Structural Equation Modeling) pada penelitian ini sebagai berikut:

Tabel 7. *Path Coefficient*

Model	Original Sample
$X_1 \rightarrow Y$	-0,469
$X_2 \rightarrow Y$	-0,571
$X_3 \rightarrow Y$	0,743
$Z \rightarrow Y$	-0,004
$X_1 \rightarrow Z$	0,070
$X_2 \rightarrow Z$	0,057
$X_3 \rightarrow Z$	0,200
$X_1 \rightarrow Z \rightarrow Y$	-0,000
$X_2 \rightarrow Z \rightarrow Y$	-0,000
$X_3 \rightarrow Z \rightarrow Y$	-0,001

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa Rasio hutang ( $X_1$ ) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas ( $Y$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang negatif yaitu sebesar -0,469. Artinya kenaikan rasio hutang dapat menurunkan profitabilitas. Rasio likuiditas ( $X_2$ ) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas ( $Y$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang negatif yaitu sebesar -0,571. Artinya kenaikan rasio likuiditas dapat menurunkan profitabilitas. *Net profit margin* ( $X_3$ ) berpengaruh positif terhadap profitabilitas ( $Y$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang positif yaitu sebesar 0,743. Artinya kenaikan *net profit margin* dapat meningkatkan profitabilitas. Pertumbuhan laba ( $Z$ ) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas ( $Y$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang negatif yaitu sebesar -0,004. Artinya kenaikan pertumbuhan laba dapat menurunkan profitabilitas. Rasio hutang ( $X_1$ ) berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba ( $Z$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang positif yaitu sebesar 0,070. Artinya kenaikan rasio hutang dapat meningkatkan pertumbuhan laba. Rasio likuiditas ( $X_2$ ) berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba ( $Z$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang positif yaitu sebesar 0,057. Artinya kenaikan rasio likuiditas dapat meningkatkan pertumbuhan laba. *Net profit margin* ( $X_3$ ) berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba ( $Z$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang positif yaitu sebesar 0,200. Artinya kenaikan *net profit margin* dapat meningkatkan pertumbuhan laba. Rasio hutang ( $X_1$ ) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas ( $Y$ ) yang dimediasi pertumbuhan laba ( $Z$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang negatif yaitu sebesar -0,000. Nilai tersebut sangat kecil dan mendekati nol, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh tidak langsung tersebut sangat lemah. Rasio likuiditas ( $X_2$ ) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas ( $Y$ ) yang dimediasi pertumbuhan laba ( $Z$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang negatif yaitu sebesar -0,000. Nilai tersebut sangat kecil dan mendekati nol, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh tidak langsung tersebut sangat lemah. *Net profit margin* ( $X_3$ ) berpengaruh negatif terhadap profitabilitas ( $Y$ ) yang dimediasi pertumbuhan laba ( $Z$ ), karena mempunyai nilai *original sample* yang negatif yaitu sebesar -0,001. Nilai tersebut sangat kecil dan mendekati nol, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh tidak langsung tersebut sangat lemah.

Tabel 8. *R-Square* (R<sup>2</sup>)

Variabel	R Square
Profitabilitas (Y)	0,617
Pertumbuhan laba (Z)	0,046

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa nilai *R-Square* (R<sup>2</sup>) untuk dua model variabel yang dianalisis, yaitu profitabilitas (Y) dan pertumbuhan laba (Z), yang dijelaskan bahwa Nilai *R-Square* untuk profitabilitas (Y) adalah 0,617 artinya 61,7% variasi dalam profitabilitas (Y) dapat dipengaruhi oleh variabel rasio hutang (X1), likuiditas (X2), dan net profit margin (X3) sedangkan sisanya sebesar 38,3% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti pada penelitian ini. Pengaruh rasio hutang (X1), likuiditas (X2), dan net profit margin (X3) terhadap profitabilitas (Y) dikategorikan memiliki pengaruh yang sedang karena nilai *R-Square* lebih dari 0,33 dan kurang dari 0,67. Nilai *R-Square* untuk pertumbuhan laba (Z) adalah 0,046 artinya 4,6% variasi dalam pertumbuhan laba (Z) dapat dipengaruhi oleh variabel rasio hutang (X1), likuiditas (X2), dan *net profit margin* (X3) sedangkan sisanya sebesar 95,4% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti pada penelitian ini. Pengaruh rasio hutang (X1), likuiditas (X2), dan net profit margin (X3) terhadap profitabilitas (Y) dikategorikan memiliki pengaruh yang lemah karena nilai *R-Square* kurang dari 0,33.

Tabel 9. *Bootstrapping*

Model	t-Statistik	Nilai Signifikansi
X <sub>1</sub> → Y	1,211	0,227
X <sub>2</sub> → Y	3,62	0
X <sub>3</sub> → Y	2,851	0,005
Z → Y	0,059	0,953
X <sub>1</sub> → Z	0,455	0,65
X <sub>2</sub> → Z	0,312	0,755
X <sub>3</sub> → Z	1,062	0,289
X <sub>1</sub> → Z → Y	0,026	0,979
X <sub>2</sub> → Z → Y	0,017	0,987
X <sub>3</sub> → Z → Y	0,033	0,974

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa Rasio hutang (X1) tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (Y), karena memiliki nilai t-statistik kurang dari 1,96 yaitu

sebesar 1,211 dan nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,227. Rasio likuiditas (X2) berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (Y), karena memiliki nilai t-statistik lebih dari 1,96 yaitu sebesar 3,620 dan nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 yaitu sebesar 0,000. *Net profit margin* (X3) berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (Y), karena memiliki nilai t-statistik lebih dari 1,96 yaitu sebesar 2,851 dan nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 yaitu sebesar 0,005. Pertumbuhan laba (Z) tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (Y), karena memiliki nilai t-statistik kurang dari 1,96 yaitu sebesar 0,059 dan nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,953. Rasio hutang (X1) tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba (Z), karena memiliki nilai t-statistik kurang dari 1,96 yaitu sebesar 0,455 dan nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,650. Rasio likuiditas (X2) tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba (Z), karena memiliki nilai t-statistik kurang dari 1,96 yaitu sebesar 0,312 dan nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,755. *Net profit margin* (X3) tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba (Z), karena memiliki nilai t-statistik kurang dari 1,96 yaitu sebesar 1,062 dan nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,289. Pertumbuhan laba (Z) tidak dapat memediasi pengaruh rasio hutang (X1) terhadap profitabilitas (Y), karena memiliki nilai t-statistik kurang dari 1,96 yaitu sebesar 0,026 dan nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,979. Pertumbuhan laba (Z) tidak dapat memediasi pengaruh rasio likuiditas (X2) terhadap profitabilitas (Y), karena memiliki nilai t-statistik kurang dari 1,96 yaitu sebesar 0,017 dan nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,987. Pertumbuhan laba (Z) tidak dapat memediasi pengaruh *net profit margin* (X3) terhadap profitabilitas (Y), karena memiliki nilai t-statistik kurang dari 1,96 yaitu sebesar 0,033 dan nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,974.

## Pembahasan

### 1. Pengaruh Rasio Hutang Terhadap Profitabilitas

Berdasarkan hasil pengolahan data dan pengujian statistik, dapat disimpulkan bahwa hipotesis pertama dalam penelitian ini yaitu “Rasio hutang berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024”, ditolak. Hal ini dibuktikan dengan nilai t-statistik sebesar 1,211 (di bawah nilai kritis 1,96) dan pvalue sebesar 0,227 (di atas 0,05).

### 2. Pengaruh Rasio Likuiditas Terhadap Profitabilitas

Hasil pengolahan data menunjukkan bahwa rasio likuiditas yang diprosikan dengan *current ratio* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Hal ini ditunjukkan oleh nilai t-statistik sebesar 3,620 (lebih besar dari 1,96) dan p-value sebesar 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis kedua yang menyatakan bahwa “Likuiditas berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021–2024” diterima

### 3. Pengaruh Net Profit Margin Terhadap Profitabilitas

Hasil pengolahan data dalam penelitian ini menunjukkan bahwa *net profit margin* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Hal ini ditunjukkan oleh nilai t-statistik sebesar 2,851 (lebih besar dari 1,96) dan nilai signifikansi sebesar 0,005 (lebih kecil dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis ketiga yang menyatakan bahwa “*Net Profit Margin* berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024” diterima.

### 4. Pengaruh Pertumbuhan Laba Terhadap Profitabilitas

Secara teoritis, semakin tinggi pertumbuhan laba, maka semakin besar pula

kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari modal sendiri. Laba yang terus meningkat mencerminkan efisiensi manajerial dan kesehatan finansial perusahaan, sehingga diharapkan berdampak positif terhadap profitabilitas. Namun, hasil pengolahan data dalam penelitian ini menunjukkan bahwa pertumbuhan laba tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROE). Hal ini ditunjukkan oleh nilai t-statistik sebesar 0,059 (di bawah nilai kritis 1,96) dan nilai signifikansi sebesar 0,953 (lebih besar dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis keempat yang menyatakan bahwa “Pertumbuhan laba berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021–2024” ditolak.

#### **5. Pengaruh Rasio Hutang Terhadap Pertumbuhan Laba**

Berdasarkan hasil pengolahan data pada penelitian ini, diketahui bahwa rasio hutang yang diprosikan debt to equity ratio tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini ditunjukkan oleh nilai t-statistik sebesar 0,455 (kurang dari 1,96) dan nilai signifikansi sebesar 0,650 (lebih besar dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis kelima yang menyatakan bahwa “Rasio hutang berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021–2024” ditolak.

#### **6. Pengaruh Rasio Likuiditas Terhadap Pertumbuhan Laba**

Berdasarkan hasil pengolahan data, ditemukan bahwa rasio likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba (Z). Hal ini ditunjukkan oleh nilai tstatistik sebesar 0,312 (lebih kecil dari 1,96) dan nilai signifikansi sebesar 0,755 (lebih besar dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis keenam yang menyatakan bahwa “Rasio likuiditas berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021–2024” ditolak.

#### **7. Pengaruh Net Profit Margin Terhadap Pertumbuhan Laba**

Berdasarkan hasil pengolahan data, diketahui bahwa net profit margin tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba (Z). Hal ini ditunjukkan oleh nilai tstatistik sebesar 1,062 (kurang dari 1,96) dan nilai signifikansi sebesar 0,289 (lebih besar dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis ketujuh yang menyatakan bahwa “Net profit margin berpengaruh terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan otomotif di Bursa Efek Indonesia tahun 2021–2024” ditolak.

#### **8. Peran Mediasi Pertumbuhan Laba Dalam Pengaruh Rasio Hutang Terhadap Profitabilitas**

Berdasarkan hasil pengolahan data, diketahui bahwa pertumbuhan laba tidak dapat memediasi pengaruh rasio hutang terhadap profitabilitas. Hal ini ditunjukkan oleh nilai tstatistik sebesar 0,026 (lebih kecil dari 1,96) dan nilai signifikansi sebesar 0,979 (lebih besar dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis kedelapan yang menyatakan bahwa “Pertumbuhan laba memediasi pengaruh rasio hutang terhadap profitabilitas pada perusahaan otomotif di BEI tahun 2021–2024” ditolak.

#### **9. Peran Mediasi Pertumbuhan Laba dalam Pengaruh Rasio Likuiditas terhadap Profitabilitas**

Berdasarkan hasil pengujian data, diketahui bahwa pertumbuhan laba tidak memediasi pengaruh rasio likuiditas terhadap profitabilitas. Hal ini ditunjukkan oleh nilai t-statistik sebesar 0,017 (lebih kecil dari 1,96) dan nilai signifikansi sebesar 0,987 (lebih besar dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis kesembilan yang menyatakan “Pertumbuhan laba memediasi pengaruh rasio likuiditas terhadap profitabilitas pada perusahaan otomotif

di BEI tahun 2021–2024” ditolak 10.

#### 10. Peran Mediasi Pertumbuhan Laba dalam Pengaruh Net Profit Margin terhadap Profitabilitas

Hasil pengujian dalam penelitian ini menunjukkan bahwa pertumbuhan laba tidak dapat memediasi pengaruh net profit margin terhadap profitabilitas. Hal ini dibuktikan dengan nilai t-statistik sebesar 0,033 (di bawah nilai kritis 1,96) dan nilai signifikansi sebesar 0,974 (lebih besar dari 0,05). Dengan demikian, hipotesis kesepuluh yang menyatakan “Pertumbuhan laba memediasi pengaruh net profit margin terhadap profitabilitas pada perusahaan otomotif di BEI tahun 2021–2024” ditolak.

### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan, maka penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Rasio hutang yang diproksikan dengan *debt to equity ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROE). Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan hutang belum tentu meningkatkan pengembalian modal karena beban bunga atau alokasi dana yang tidak efisien. Rasio likuiditas yang diproksikan dengan *current ratio* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan dengan likuiditas memadai dapat menjalankan operasional lancar dan meningkatkan profitabilitas. *Net profit margin* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Hal ini menunjukkan bahwa efisiensi operasional dan kemampuan menghasilkan laba bersih dari penjualan berkontribusi besar terhadap ROE. Pertumbuhan laba tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan laba belum mampu secara konsisten meningkatkan pengembalian ekuitas. Rasio hutang tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan hutang oleh perusahaan tidak diarahkan untuk ekspansi yang dapat meningkatkan pendapatan, melainkan lebih banyak digunakan untuk kebutuhan operasional jangka pendek, sehingga tidak mendorong pertumbuhan laba secara optimal. Rasio likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek tidak secara langsung berkontribusi terhadap peningkatan laba. *Net profit margin* tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini menunjukkan bahwa efisiensi dari penjualan tidak selalu sejalan dengan peningkatan laba dari waktu ke waktu. Pertumbuhan laba tidak dapat memediasi pengaruh rasio hutang terhadap profitabilitas. Hal ini menunjukkan penggunaan hutang tidak mendorong pertumbuhan laba yang cukup untuk meningkatkan profitabilitas. Pertumbuhan laba tidak dapat memediasi pengaruh rasio likuiditas terhadap profitabilitas. Hal ini menunjukkan bahwa likuiditas yang baik tanpa disertai pertumbuhan laba tidak berkontribusi signifikan terhadap peningkatan ROE. Pertumbuhan laba tidak dapat memediasi pengaruh net profit margin terhadap profitabilitas. Hal ini menunjukkan bahwa margin laba bersih yang tinggi tidak otomatis mendorong pertumbuhan laba yang meningkatkan profitabilitas.

### DAFTAR REFERENSI

Agit, A., Paryati, R., Nuansari, S. D., Aryandika, A. A., Adif, R. M., Prameswari, F. D., Nurmala, Nugrahani, W. P., Amos, V., Rini, A. N., Citradewi, A., Burhanuddin, Kurniawati, F., Sapiri, M., dan Hasanatina, F. H. (2023). Manajemen Keuangan Bisnis. Yogyakarta: PT Penamuda Media.

- Ahda, R. A., Yeni, F., dan Yudha, A. M. (2024). Pengaruh Debt to Equity Ratio dan Intellectual Capital Terhadap Profitabilitas dengan Pertumbuhan Laba Sebagai Variabel Intervening. *Economic Reviews Journal*. 3(1): 279–297.
- Alma'uumah, R., dan Mukaram. (2021). Pengaruh Rasio Hutang Terhadap Profitabilitas (Studi Pada Perusahaan Properti dan Real Estate Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020). *Jurnal Riset Bisnis Dan Investasi*. 7(2): 80–89.
- Anwar, K., Isnurhadi, I., Widiyanti, M., dan Adam, M. (2024). The effect of firm size, current ratio, and debt to equity ratio on share price with profitability as an intervening variable in food and beverage subsector manufacturing companies listed on the Indonesia Stock Exchange. *International Journal of Economic Perspectives*. 18(1): 53–64.
- Apriliani, N. (2023). The Influence of CR and DER on ROE in The Non-Cyclical Consumer Sector For Ten Years. *Indonesian Financial Review*. 3(2): 141–156.
- Darmawan. (2020). *Dasar-Dasar Memahami Rasio dan Laporan Keuangan*. Yogyakarta: UNY Press.
- Farah, I., Amin, C., dan Pramudianto. (2021). The Effect of Debt To Asset Ratio, Long Term Debt To Equity Ratio and Time Interest Earned Ratio on Profitability. *Bina Bangsa International Journal of Business and Management (BBIJBM)*. 1(1): 68-78.
- Hadji, M. (2023). The Effect of Debt Ratio by DJP and Liquidity Policy on Profitability in Consumer Goods Companies Listed on The Indonesia Stock Exchange. *International Journal of The Newest Finance and Accounting (INFA)*. 1(2): 56–63.
- Hidayat, W. T., Siregar, E. S., dan Lubis, P. A. (2024). Pengaruh Debt To Assets Ratio (DAR) dan Debt To Equity Ratio (DER) terhadap Return On Equity (ROE) (Pada Perusahaan yang Terdaftar di Jakarta Islamic Index (JII) Tahun 2018-2021. *Jurnal Inovasi Ekonomi Syariah Dan Akuntansi*, 1(5): 119–136.
- Imron, A., dan Suryatma, I. (2020). Kebijakan Utang dan Ukuran Perusahaan terhadap Profitabilitas dengan Pertumbuhan Laba sebagai Pemoderasi. *Jurnal Online Insan Akuntan*. 5(2): 215–228.
- Jaya, A., Kuswandi, S., Prasetyandari, C. W., Baidlowi, I., Mardiana, Ardana, Y., Sunandes, A., Nurlina, Panus, dan Muchsidin, M. (2023). *Manajemen Keuangan*. Padang: Penerbit Global Eksekutif Teknologi.
- Jirwanto, H., Aqsa, M. A., Agusven, T., Herman, H., dan Sulfitri, V. (2024). *Manajemen Keuangan*. Sumatera Barat: Penerbit Azka Pustaka.
- Purba, S. A., dan Marendra, I. G. (2024). Pengaruh Current Ratio Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Return On Equity Pada PT Indomobil Sukses Internasional Tbk Periode 2013-2022. *JORAPI : Journal of Research and Publication Innovation*. 2(4): 3598–3610.
- Sarah, S., Ernitawati, Y., dan Zaman, M. B. (2024). Pengaruh Net Profit Margin Dan Debt To Equity Ratio Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di BEI Pada Periode 2019-2022. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Manajemen*. 2(10): 114–124.
- Siswanto, E. (2021). *Manajemen Keuangan Dasar*. Malang: Penerbit UNM Press
- Sukma, R. P., Nurtina, A. R., dan Nainggolan, B. M. H. (2022). Effect Of Debt Ratio, Long-Term Debt To Equity, And Firm Size On Profitability (Study On Restaurant and Tourism Hotel SubSector Companies Listed in IDX 2015–2020) . *Journal of Management and Leadership*. 5(1): 27–37.
- Wahyuni, N. K. S., Kepramareni, P., Novitasari, N. L. G., dan Permanasukma, M. L. (2020). Pengaruh Pertumbuhan Laba, Ukuran Perusahaan Dan Debt Equity Ratio Terhadap

Profitabilitas Pada Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. Jurnal Kharisma. 2(3): 33–48.

Zulfikar, R., Sari, F. P., Fatmayati, A., Wandini, K., Haryati, T., Jumini, S., Nurjanah, Annisa, S., Kusumawardhani, O. B., Mutiah, R., Linggi, A. I., dan Fadilah, H. (2024). Metode Penelitian Kuantitatif (Teori, Metode Dan Praktik). Bandung: Penerbit Widina Media Utama.