

Perbandingan Pengaruh *Working Capital to Total Assets (WCTA)*, *Operating Income to Total Liabilities (OITL)*, dan *Return on Equity (ROE)* Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Jasa Sub Sektor Transportasi dan Sub Sektor Konstruksi dan Bangunan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2017

Melinda Kusuma Dewi
Universitas Esa Unggul

Rilla Gantino
Universitas Esa Unggul

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh working capital to total assets (WCTA), operating income to total liabilities (OITL), dan return on equity (ROE) terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi dan perusahaan konstruksi dan bangunan yang terdaftar di BEI Periode 2013-2017. Metode yang digunakan adalah purposive dan cluster sampling. Jenis data adalah data sekunder yang bersumber dari laporan keuangan. Metode analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda. Hasil pengujian hipotesis untuk perusahaan transportasi, working capital to total assets (WCTA) dan operating income to total liabilities (OITL) tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba dan return on equity (ROE) berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan laba. Sementara itu perusahaan konstruksi dan bangunan, working capital to total assets (WCTA) berpengaruh negatif signifikan terhadap pertumbuhan laba, operating income to total liabilities (OITL) dan return on equity (ROE) tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba. Secara simultan di kedua sub sektor memiliki hasil yang sama yaitu variabel independen (WCTA, OITL, dan ROE) berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (pertumbuhan laba).

Kata Kunci : *Working capital to total assets (WCTA), operating income to total liabilities (OITL), return on equity (ROE), pertumbuhan laba*

1. PENDAHULUAN

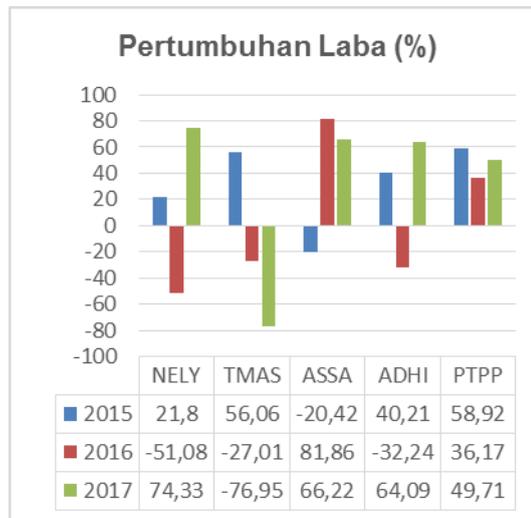
Menurut Soemohadiwidjojo (2017:8-9), jasa merupakan segala tindakan atau aktivitas yang tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Adapun perusahaan jasa (*service business*) adalah perusahaan yang menghasilkan produk dalam bentuk jasa atau pelayanan dalam berbagai bidang, yang memberikan kecepatan, kemudahan, serta kenyamanan bagi konsumen. Jenis-jenis usaha yang dapat diklasifikasikan sebagai perusahaan jasa yaitu jasa transportasi, jasa akomodasi, jasa rumah tangga, jasa penunjang transportasi, biro perjalanan wisata, jasa konsultasi, jasa hukum, jasa kesehatan, jasa pengiriman dan ekspedisi, jasa asuransi, jasa finansial, dan jasa komunikasi. Setiap perusahaan baik perusahaan jasa maupun

perusahaan non jasa akan diukur kinerjanya. Menurut Soemohadiwidjojo (2017:14-15), kinerja (*performance*) adalah hasil yang dicapai seseorang atau sekelompok orang dalam organisasi dalam suatu metode tertentu, sesuai dengan lingkup wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya mencapai tujuan organisasi. Selanjutnya, pengukuran kinerja dilakukan dengan mengumpulkan, menganalisis, dan melaporkan berbagai informasi yang berhubungan dengan tingkat kinerja perusahaan.

Kinerja perusahaan menurut (Aprizal, 2018:18), dapat dilihat dari tingkat penjualan, tingkat keuntungan, pengembalian modal, tingkat *turn over* dan pangsa pasar yang diraihinya. Kinerja perusahaan dapat diukur dari dua ukuran yaitu pengukuran kinerja berdasarkan keuangan (rasio-rasio akuntansi) dan pengukuran kinerja berdasarkan penjualan unit produk. Kedua ukuran ini dapat dipakai secara bersama-sama dalam mengukur kinerja perusahaan secara umum. Bentuk implementasinya menggunakan empat indikator, yakni pertumbuhan penjualan, pertumbuhan pasar, porsi pasar, dan kemampuan menghasilkan laba.

Laba adalah kelebihan penghasilan di atas biaya selama satu periode akuntansi (Harahap, 2013:112). Menurut Sutrisno (2013:9), laba terjadi apabila penghasilan yang diperoleh dalam satu periode lebih besar dibandingkan dengan biaya-biaya yang dikeluarkan. Peranginangin (2016), menyatakan bahwa pertumbuhan laba adalah perubahan persentase laba yang diperoleh perusahaan. Pertumbuhan laba yang baik akan memberikan nilai bagi perusahaan serta keuntungan bagi pemegang saham karena mereka akan mendapat dividen demikian juga bagi manajemen yang akan mendapatkan bonus atas pencapaian laba yang maksimal. Hutabarat (2013) menyatakan bahwa perubahan laba dipengaruhi oleh perubahan komponen-komponen dalam laporan keuangan. Misalnya perubahan penjualan, perubahan harga pokok penjualan, perubahan beban operasi, perubahan beban bunga, perubahan pajak penghasilan, adanya perubahan dalam pos-pos luar biasa, dan lain-lain. Perubahan laba dapat juga disebabkan oleh faktor-faktor luar seperti adanya peningkatan harga akibat inflasi dan adanya kebebasan manajerial (*manajerial discretion*) yang memungkinkan manajer memilih metode akuntansi dan membuat estimasi yang dapat meningkatkan laba. Adapun Fahmi (2013) menyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba antara lain besarnya perusahaan, umur perusahaan, tingkat *leverage*, tingkat penjualan, dan perubahan laba masa lalu.

Berikut disajikan data pertumbuhan laba perusahaan jasa sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan:



Gambar 1.1
Pertumbuhan Laba Perusahaan Jasa Sub Sektor Transportasi dan Sub Sektor Konstruksi dan Bangunan Tahun 2015-2017

Berdasarkan gambar 1.1 dapat dijelaskan bahwa pada tahun 2015 pertumbuhan laba pada PT. Pembangunan Perumahan, Tbk (PTPP) cukup tinggi jika dibandingkan dengan perusahaan lain, yaitu sebesar 58,92%. Posisi kedua yaitu PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (TMAS) dengan pertumbuhan laba sebesar 56,06%. Untuk tahun 2016 PT. Adi Sarana Armada, Tbk (ASSA) menempati urutan pertama dengan pertumbuhan laba sebesar 81,86% dan PT. Pembangunan Perumahan, Tbk (PTPP) menempati urutan kedua dengan pertumbuhan laba sebesar 36,17%, sedangkan PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri, Tbk (NELY), PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (TMAS), dan PT. Adhi Karya, Tbk (ADHI) mengalami penurunan dengan persentase sebesar -51,08, -27,01%, dan -32,24%. Untuk tahun 2017 pertumbuhan laba yang cukup tinggi diraih oleh PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri, Tbk (NELY) dengan 74,33%. Posisi kedua diraih oleh PT. Adi Sarana Armada, Tbk (ASSA) dengan 66,22%. Di ikuti PT. Adhi Karya, Tbk (ADHI) dengan 64,09% dan PT. Pembangunan Perumahan, Tbk (PTPP) sebesar 49,71%. Sedangkan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (TMAS) mengalami penurunan dengan persentase sebesar -76,95%.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba perusahaan salah satunya yaitu rasio likuiditas yang diproksikan dengan *Working Capital to Total Assets* (WCTA). Menurut Nelson (2014:423), WCTA menunjukkan rasio modal kerja (aktiva lancar-kewajiban lancar) terhadap total aktiva. WCTA adalah likuiditas dari total aktiva dan posisi modal kerja. Modal kerja yang dimaksud disini adalah modal kerja neto, yaitu sebagian dari aktiva lancar yang benar-benar dapat digunakan untuk membiayai operasinya perusahaan tanpa mengganggu likuiditasnya. WCTA adalah ukuran lain dari kemampuan bisnis untuk memenuhi kewajiban keuangannya. Wuryanti (2017) menyatakan bahwa perusahaan yang memiliki aktiva lancar yang tinggi dibandingkan utang lancar maka akan semakin likuid dalam memenuhi kebutuhan yang segera dipenuhi sehingga dapat meningkatkan laba perusahaan. Modal kerja yang besar menyebabkan perusahaan dapat meningkatkan aset yang dimiliki sehingga kegiatan operasional perusahaan dapat berjalan semakin baik. Kegiatan operasional yang baik

akan meningkatkan penjualan perusahaan sehingga kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba juga akan meningkat.

Faktor lainnya yang mempengaruhi pertumbuhan laba ialah *Operating Income to Total Liabilities* (OITL). Rasio laba operasional terhadap kewajiban (OITL) merupakan rasio yang menunjukkan (sejauh mana atau berapa kali) kemampuan perusahaan disini diukur dari jumlah laba operasional. Rasio laba operasional terhadap kewajiban dihitung sebagai hasil bagi antara laba operasional dengan total kewajiban (Hery, 2017:303). Zulfikar (2016:258), suku bunga juga mempengaruhi kegiatan ekonomi yang juga akan mempengaruhi laba perusahaan. Hal ini terjadi karena bunga adalah biaya, semakin tinggi suku bunga semakin rendah laba perusahaan. Semakin tingkat hutang menurun, secara otomatis biaya untuk membayar hutang mengecil, sehingga membuat laba dalam perusahaan tersebut meningkat. Jadi suatu perusahaan harus mampu mengelola hutangnya dengan baik untuk menghasilkan laba dan dalam meningkatkan pertumbuhan labanya.

Faktor lainnya yang mempengaruhi pertumbuhan laba adalah *Return On Equity* (ROE), untuk menunjukkan ukuran penghasilan bagi pemilik perusahaan. Nilai ROE yang tinggi menunjukkan penghasilan yang tersedia bagi pemilik juga semakin tinggi (Hidayat, 2013:100). Dalam penelitian yang dilakukan oleh Hutabarat (2013) bahwa semakin tinggi ROE menunjukkan bahwa tiap rupiah ekuitas pemegang saham makin tinggi dalam menghasilkan laba bersih. Laba bersih yang meningkat akan menyebabkan perubahan laba perusahaan juga meningkat.

Melalui penelitian ini penulis ingin melihat pengaruh *Working capital to total assets* (WCTA), *operating income to total liabilities* (OITL), dan *return on equity* terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan jasa sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

2. KAJIAN LITERATUR

Teori Agensi (Agency Theory)

Konsep agency theory menurut (Scott, 2014:305) adalah hubungan atau kontrak antara prinsipal dan agen. Prinsipal menjadi pihak yang mempekerjakan agen agar melakukan tugas untuk kepentingan prinsipal, sedangkan agen menjadi pihak yang menjalankan kepentingan prinsipal. (Supriono, 2018:63) menyatakan bahwa teori keagenan (agency theory) adalah konsep yang mendeskripsikan hubungan antara prinsipal (pemberi kontrak) dan agen (penerima kontrak). Prinsipal mengontrak agen untuk bekerja demi kepentingan atau tujuan prinsipal sehingga prinsipal memberikan wewenang pembuatan keputusan kepada agen untuk mencapai tujuan tersebut. Prinsipal yaitu pemegang saham, dan agen yaitu manajemen puncak (dewan komisaris dan direksi), prinsipal dapat juga manajemen puncak dengan manajemen pusat pertanggungjawaban dalam organisasi. Menurut Sartono (2012:98), teori agensi bertujuan untuk menentukan penghargaan secara optimal yang harus dibayar kepada manajer untuk memastikan bahwa manajer bertindak untuk kepentingan pemilik. Teori agensi sangat erat kaitannya dengan pertumbuhan laba suatu perusahaan. dapat dikatakan demikian sebab pemilik perusahaan akan memilih serta mengoptimalkan agen yang dimana di wakili oleh manajer untuk dapat mencapai tujuan perusahaan.

Pertumbuhan Laba

Harahap (2013:112) menyatakan bahwa laba adalah kelebihan penghasilan diatas biaya selama satu periode akuntansi. Peranginangin (2016) menyatakan bahwa pertumbuhan laba adalah perubahan persentase kenaikan laba yang diperoleh perusahaan. Pertumbuhan laba yang baik akan memberikan nilai bagi perusahaan serta keuntungan bagi pemegang saham karena mereka akan mendapat dividen demikian juga bagi manajemen yang akan mendapatkan bonus atas pencapaian laba yang maksimal.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba

Hutabarat (2013) menyatakan bahwa perubahan laba dipengaruhi oleh perubahan komponen-komponen dalam laporan keuangan misalnya perubahan penjualan, perubahan harga pokok penjualan, perubahan beban operasi, perubahan beban bunga, perubahan pajak penghasilan, adanya perubahan dalam pos-pos luar biasa, dan lain-lain. Perubahan laba dapat juga disebabkan oleh faktor-faktor luar seperti adanya peningkatan harga akibat inflasi dan adanya kebebasan manajerial (*manajerial discretion*) yang memungkinkan manajer memilih metode akuntansi dan membuat estimasi yang dapat meningkatkan laba. Menurut Fahmi (2013:82), faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba adalah:

1. Besarnya perusahaan
Semakin besar suatu perusahaan, maka ketepatan pertumbuhan laba yang diinginkan semakin tinggi.
2. Umur perusahaan
Perusahaan yang baru berdiri kurang memiliki pengalaman dalam meningkatkan laba, sehingga ketepatannya masih rendah.
3. Tingkat leverage
Bila perusahaan memiliki tingkat hutang yang tinggi, maka manajer cenderung menipulasi laba sehingga dapat mengurangi ketepatan pertumbuhan laba.
4. Tingkat penjualan
Tingkat penjualan dimasa lalu yang tinggi, semakin tinggi tingkat penjualan dimasa yang akan datang sehingga pertumbuhan laba semakin tinggi
5. Perubahan laba masa lalu
Semakin besar perubahan laba masa lalu, semakin tidak pasti laba yang diperoleh dimasa mendatang

Kinerja

Menurut Soemohadiwidjojo (2017:14-15), kinerja (*performance*) adalah hasil yang dicapai seseorang atau sekelompok orang dalam organisasi dengan suatu metode tertentu, sesuai dengan lingkup wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya mencapai tujuan organisasi. Menurut (Fahmi, 2013:239), kinerja keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar, seperti dengan membuat laporan keuangan yang telah memenuhi standar dan ketentuan dalam SAK (Standar Akuntansi Keuangan) atau GAAP (*General Accepted Accounting Principle*), dan lainnya. Menurut Gantino (2016), laporan keuangan harus disajikan secara *full* (penuh), *fair* (wajar), dan *adequate* (memadai). *Full disclosure principle* ini mengakui bahwa sifat dan jumlah informasi yang dimasukkan dalam laporan keuangan mencerminkan serangkaian *trade off* penilaian.

Rasio Keuangan

Kasmir (2016:104) menyatakan rasio keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Perbandingan dapat dilakukan antara satu komponen dengan komponen lainnya dalam satu laporan keuangan atau antar komponen yang ada diantara laporan keuangan. Kemudian, angka yang diperbandingkan dapat berupa angka-angka dalam satu periode maupun beberapa periode.

Rasio likuiditas dalam penelitian ini diprosikan oleh : *Working Capital to Total Assets Ratio* (WCTA). Menurut (Nelson, 2014:423), WCTA menunjukkan rasio modal kerja (aktiva lancar-kewajiban lancar) terhadap total aktiva. WCTA adalah likuiditas dari total aktiva dan posisi modal kerja. Modal kerja yang dimaksud disini adalah modal kerja neto, yaitu sebagian dari aktiva lancar yang benar-benar dapat digunakan untuk membiayai operasinya perusahaan tanpa mengganggu likuiditasnya. WCTA adalah ukuran lain dari kemampuan bisnis untuk memenuhi kewajiban keuangannya. L. Sari & Wuryanti (2017) menyatakan bahwa perusahaan yang memiliki aktiva lancar yang tinggi dibandingkan utang lancar maka akan semakin likuid dalam memenuhi kebutuhan yang segera dipenuhi sehingga dapat meningkatkan laba perusahaan. Modal kerja yang besar menyebabkan perusahaan dapat meningkatkan aset yang dimiliki sehingga kegiatan operasional perusahaan dapat berjalan semakin baik. Kegiatan operasional yang baik akan meningkatkan penjualan perusahaan sehingga kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba juga akan meningkat.

Rasio solvabilitas dalam penelitian ini diprosikan oleh Rasio laba operasional terhadap kewajiban (*Operating Income to Total Liabilities Ratio / OITL*). Rasio laba operasional terhadap kewajiban (OITL) merupakan rasio yang menunjukkan (sejauh mana atau berapa kali) kemampuan perusahaan disini diukur dari jumlah laba operasional. Rasio laba operasional terhadap kewajiban dihitung sebagai hasil bagi antara laba operasional dengan total kewajiban (Hery, 2017:303). Zulfikar (2016:258) suku bunga juga mempengaruhi kegiatan ekonomi yang juga akan mempengaruhi laba perusahaan. Hal ini terjadi karena bunga adalah biaya, semakin tinggi suku bunga semakin rendah laba perusahaan. Semakin tingkat hutang menurun, secara otomatis biaya untuk membayar hutang mengecil, sehingga membuat laba dalam perusahaan tersebut meningkat. Jadi suatu perusahaan harus mampu mengelola hutangnya dengan baik untuk menghasilkan laba dan dalam meningkatkan pertumbuhan labanya.

Rasio profitabilitas dalam penelitian ini diprosikan oleh *Return on Equity* (ROE). ROE digunakan untuk menunjukkan ukuran penghasilan bagi pemilik perusahaan. Nilai ROE yang tinggi menunjukkan penghasilan yang tersedia bagi pemilik juga semakin tinggi (Hidayat, 2013:100). Dalam penelitian yang dilakukan oleh Hutabarat (2013) bahwa semakin tinggi ROE menunjukkan bahwa tiap rupiah ekuitas pemegang saham makin tinggi dalam menghasilkan laba bersih. Laba bersih yang meningkat akan menyebabkan perubahan laba perusahaan juga meningkat.

PENGEMBANGAN HIPOTESIS

Berdasarkan tinjauan teori terkait dan hubungan antar variabel dalam penelitian ini, dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H₁ : *Working Capital to Total Assets* (WCTA), *Operating Income to Total Liabilities* (OITL), dan *Return On Equity* (ROE) berpengaruh secara simultan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan jasa sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2013-2017.

- H₂ : *Working Capital to Total Asset (WCTA)* berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan jasa sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2013-2017.
- H₃ : *Operating Income to Total Liabilities (OITL)* berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan jasa sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2013-2017.
- H₄ : *Return on Equity (ROE)* berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan jasa sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2013-2017.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Jenis Penelitian

Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah desain kausalitas dan komparatif. Desain kausalitas menguji hubungan “sebab akibat”. Desain kausalitas merupakan hubungan yang bersifat sebab akibat antara suatu variabel yang berperan sebagai variabel bebas berpengaruh terhadap variabel lain yang menjadi variabel terikat. Desain kausalitas mengkaji secara mendalam hubungan sebab akibat untuk mencari tahu bagaimana keterkaitan antar variabel pada tujuan penelitian. Penelitian komparatif adalah penelitian yang bersifat membandingkan. Penelitian ini dilakukan untuk membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang di teliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu (Juliandi, Irfan, & Manarung, 2014).

Jenis dan Sumber Data

Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data kuantitatif, yaitu data yang berbentuk angka. Data kuantitatif yang digunakan berupa laporan keuangan (*annual report*) Perusahaan Jasa Sub Sektor Transportasi dan Sub Sektor Konstruksi dan Bangunan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2017.

Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yang berupa laporan keuangan tahunan yang telah diaudit pada Perusahaan Jasa Sub Sektor Transportasi dan Sub Sektor Konstruksi dan Bangunan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2017. Seluruh data tersebut diunduh melalui website resmi Bursa Efek Indonesia (<http://www.idx.co.id/>). Data lainnya yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari studi kepustakaan dengan cara mempelajari literatur-literatur serta sumber lainnya yang berhubungan dan relevan dengan variabel dalam penelitian ini sebagai landasan untuk penelitian ini.

Populasi, Sampel dan Teknik Pengambilan Sampel

Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah Perusahaan Jasa Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2013 sampai dengan 2017 berjumlah 35

perusahaan dan Sub Sektor Konstruksi dan Bangunan yang terdaftar di Bursa efek Indonesia selama periode 2013 sampai dengan 2017 berjumlah 16 perusahaan.

Sampel

Pengambilan sampel yang dilakukan dalam penelitian ini dengan metode *purposive sampling* dan *cluster sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik untuk menentukan sampel penelitian dengan beberapa pertimbangan tertentu yang bertujuan agar data yang diperoleh nantinya bisa lebih representatif. *Purposive sampling*, yaitu teknik penentuan sampel dengan kriteria tertentu (Sugiyono, 2013:130). Sedangkan *cluster sampling* adalah teknik ini digunakan bilamana populasi tidak terdiri dari individu-individu, melainkan terdiri dari kelompok-kelompok individu atau cluster (Margono, 2014:127). Berdasarkan penelitian ini sampel yang digunakan terdiri dari 2 kelompok yaitu perusahaan jasa sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan. Adapun kriteria penentuan sampel dalam penelitian ini adalah :

1. Perusahaan Jasa Sub Sektor Transportasi dan Sub Sektor Konstruksi dan Bangunan yang konsisten terdaftar di BEI selama tahun penelitian yaitu pada tahun 2013 sampai dengan tahun 2017.
2. Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Sub Sektor Konstruksi dan Bangunan yang melaporkan laporan keuangan secara berturut-turut selama tahun penelitian yaitu pada tahun 2013 sampai dengan tahun 2017.

Definisi Operasional Variabel

Variabel Dependen (Y)

Pertumbuhan Laba

(Peranginangin (2016) menyatakan bahwa pertumbuhan laba adalah perubahan persentase kenaikan laba yang diperoleh perusahaan. Pertumbuhan laba yang baik akan memberikan nilai bagi perusahaan serta keuntungan bagi pemegang saham karena mereka akan mendapat dividen demikian juga bagi manajemen yang akan mendapatkan bonus atas pencapaian laba yang maksimal. Rumus yang digunakan untuk memprediksi pertumbuhan laba menurut (Harahap, 2013) ialah:

$$= \frac{\text{laba bersih tahun } t - \text{laba bersih tahun } t_{-1}}{\text{laba bersih tahun } t_{-1}}$$

Keterangan :

Laba bersih tahun t = laba bersih tahun berjalan

Laba bersih tahun t-1 = laba bersih tahun sebelumnya

Variabel Independen (X)

1. Working Capital to Total Assets (WCTA) (X₁)

Menurut Hantono (2018:10), WCTA menunjukkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban utang lancarnya dari total aktiva dan posisi modal kerja. WCTA merupakan perbandingan antara aktiva lanca dikurangi utang lancar dengan jumlah aktiva. Dengan modal kerja yang cukup diharapkan kegiatan operasional perusahaan menjadi lancar sehingga kegiatan produksi meningkat mengakibatkan tingkat penjualan naik dan maka diharapkan pendapatan perusahaan juga bisa meningkat. Jika pendapatan meningkat, maka labanya juga akan ikut meningkat sehingga pertumbuhan laba perusahaan naik. Rumus :

$$WCTA = \frac{\text{Aktiva lancar} - \text{Utang lancar}}{\text{Total Aktiva}}$$

Wuryanti (2017) menyatakan bahwa perusahaan yang memiliki aktiva lancar yang tinggi dibandingkan utang lancar maka akan semakin likuid dalam memenuhi kebutuhan yang segera dipenuhi sehingga dapat meningkatkan laba perusahaan. Modal kerja yang besar menyebabkan perusahaan dapat meningkatkan aset yang dimiliki sehingga kegiatan operasional perusahaan dapat berjalan semakin baik. Kegiatan operasional yang baik akan meningkatkan penjualan perusahaan sehingga kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba juga akan meningkat.

2. *Operating Income to Total Liabilities (OITL) (X₂)*

Rasio laba operasional terhadap kewajiban (OITL) menurut Hery (2015:545) dihitung sebagai hasil bagi antara laba operasional terhadap total kewajiban. Menurut Zulfikar (2016:258), semakin tingkat hutang menurun, secara otomatis biaya untuk membayar hutang mengecil, sehingga membuat laba dalam perusahaan tersebut meningkat. Jadi suatu perusahaan harus mampu mengelola hutangnya dengan baik untuk menghasilkan laba dan dalam meningkatkan pertumbuhan labanya.

Berikut rumus yang digunakan untuk menghitung rasio laba operasional terhadap kewajiban menurut (Hery, 2015) :

$$OITL = \frac{\text{Laba operasional}}{\text{Total kewajiban}}$$

3. *Return On Equity (ROE) (X₃)*

Menurut Goenawan (2013:84), ROE merupakan pengukuran efektivitas perusahaan untuk mendapatkan keuntungan dengan menggunakan modal perusahaan yang dimilikinya. ROE sangat menarik bagi pemegang saham dan juga bagi manajemen. Karena rasio ini merupakan ukuran atau indikator penting bagi shareholders value creation, artinya semakin tinggi rasio ROE, semakin tinggi pula nilai perusahaan, hal ini tentunya merupakan daya tarik bagi investor untuk menanamkan modalnya diperusahaan tersebut. Semakin banyak investor yang ingin menanamkan modalnya diperusahaan sehingga kegiatan operasional perusahaan semakin lancar dan perusahaan dapat menghasilkan laba, sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan laba. Rumus :

$$\text{Return on Equity} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisa regresi linear berganda dikarenakan terdapat satu variabel dependen dan lebih dari dua variabel independen. Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh beberapa variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Model regresi berganda dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

Keterangan :

Y : Pertumbuhan Laba
 α : Konstanta
 $\beta_1, \beta_2, \beta_3$: Koefisien Regresi
 X_1 : WCTA
 X_2 : OITL
 X_3 : ROE
 e : Error

Pengujian Hipotesis

Pengujian yang dilakukan meliputi; Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F), Uji T, Koefisien Determinasi (R^2) dan Uji Beda.

4. HASIL PENELITIAN

Statistik Deskriptif

Berdasarkan hasil uji pada perusahaan sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan di peroleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.1
Statistik Deskriptif Perusahaan Transportasi
Descriptive Statistics

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
WCTA	135	-5,70	,57	-,3689	1,11019
OITL	135	-14,45	8,00	-,0832	1,81776
ROE	135	-2,64	5,09	-,0250	,64833
Pertumbuhan_Laba	135	-819,83	26,06	-10,6968	78,84886
Valid N (listwise)	135				

Sumber: data diolah dengan menggunakan SPSS 20

Tabel 4.1 diatas menggambarkan nilai maksimum, minimum, rata-rata dan standar deviasi dari variabel-variabel yang diteliti dari perusahaan transportasi.

Tabel 4.2
Statistik Deskriptif Perusahaan Konstruksi dan Bangunan
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
WCTA	45	-,30	1,42	,2274	,22327
OITL	45	-,05	,46	,1321	,08992
ROE	45	-,51	,29	,1249	,12321
Pertumbuhan_laba	45	-83,66	11,31	-1,3965	12,66153
Valid N (listwise)	45				

Sumber: data diolah dengan menggunakan SPSS 20

Tabel 4.2 diatas menggambarkan nilai maksimum, minimum, rata-rata dan standar deviasi dari variabel-variabel yang diteliti dari perusahaan konstruksi dan bangunan.

Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi, masing-masing variabel mempunyai distribusi normal. Untuk mendeteksi residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan teknik analisis *Kolmogorov smirnov*. Berdasarkan hasil untuk uji normalitas dengan menggunakan teknik *Kolmogorov Smornov* menunjukkan bahwa data penelitian telah terdistribusi normal yang di buktikan dengan nilai signifikansi diatas 0,05.

Tabel 4.3
Hasil Uji Normalitas Data Perusahaan Transportasi Setelah Outlier

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		63
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	,86984234
Most Extreme Differences	Absolute	,118
	Positive	,118
	Negative	-,063
Kolmogorov-Smirnov Z		,937
Asymp. Sig. (2-tailed)		,343

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber: data diolah dengan menggunakan SPSS 20

Tabel 4.4
Hasil Uji Normalitas Data Perusahaan Konstruksi dan Bangunan

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		35
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	,44219197
Most Extreme Differences	Absolute	,094
	Positive	,094
	Negative	-,091
Kolmogorov-Smirnov Z		,557
Asymp. Sig. (2-tailed)		,915

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber: data diolah dengan menggunakan SPSS 20

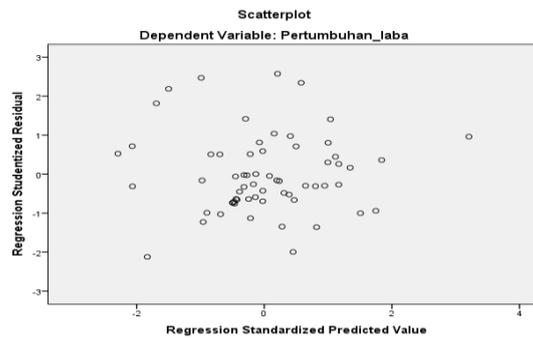
Berdasarkan tabel 4.3 dan tabel 4.4 hasil uji normalitas data menggunakan *kolmogorov-smirnov test* (Uji K-S) pada kelompok transportasi dan kelompok konstruksi dan bangunan diperoleh sig 0,343 dan sig 0,915 lebih besar dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan data telah berdistribusi secara normal di kedua sub sektor dan model regresi dalam penelitian ini dapat dilanjutkan.

Uji Multikolonieritas

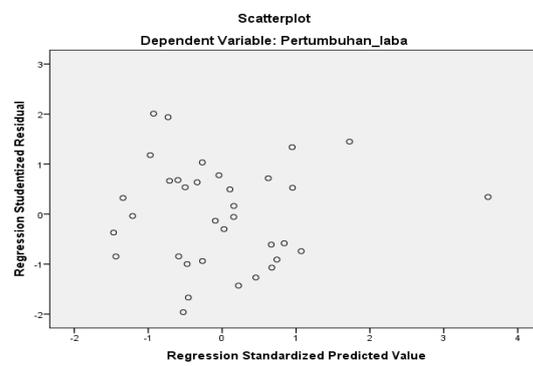
Hasil uji multikolinearitas terhadap model regresi menunjukkan hasil perhitungan nilai VIF dan *tolerance* pada perusahaan transportasi dan perusahaan konstruksi dan bangunan. Nilai VIF pada sampel penelitian ini tidak ada yang melebihi 10 dan nilai *tolerance* tidak ada yang kurang dari 0,10. Hal ini berarti bahwa hasil nilai menunjukkan tidak adanya masalah multikolinearitas yang serius sehingga layak digunakan model regresi berganda.

Uji Heteroskedastisitas

Uji heterokedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau yang tidak terjadi heterokedastisitas. Mengetahui ada atau tidaknya heterokedastisitas digunakan metode grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat (dependen) yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID. Berikut ini hasil uji heterokedastisitas dari dua kelompok dalam penelitian ini :



Gambar 4.1
Hasil Uji Heteroskedastisitas Perusahaan Transportasi



Gambar 4.2
Hasil Uji Heteroskedastisitas Perusahaan Konstruksi dan Bangunan Setelah Outlier

Berdasarkan gambar 4.1 dan 4.2 dalam penelitian ini uji heterokedastisitas menggunakan *scatterplot* menunjukkan bahwa di kedua kelompok transportasi dan konstruksi dan bangunan terlihat bahwa titik-titik menyebar secara acak, tidak membentuk sebuah pola tertentu yang jelas, serta tersebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y, sehingga dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi ini, sehingga model regresi layak dipergunakan.

Uji Autokorelasi

Hasil pengolahan data pada kelompok transportasi menunjukkan nilai Durbin Watson sebesar 1,469 untuk mengetahui ada atau tidaknya autokorelasi dalam model regresi maka akan dibandingkan dengan nilai tabel Durbin Watson menggunakan $\alpha = 5 \%$. Jumlah sampel adalah 58 (N=58) dan jumlah variabel independen sebanyak 3 (k=3), maka dalam tabel Durbin Watson akan diperoleh nilai:

Tabel 4.5
Hasil menggunakan tabel *Durbin Watson* Perusahaan Transportasi

D	dL	dU	4-dL	4-dU
1,469	1,4943	1,6932	2,5057	2,3068

Sumber : data diolah

Berdasarkan tabel 4.18, $dU < d < 4-dU$ maka $1,6932 > 1,469 < 2,3068$. Nilai DW tidak berada diantara dU dan (4-dU) maka dapat disimpulkan bahwa model regresi pada kelompok transportasi terdapat autokorelasi atau terjadi korelasi diantara kesalahan pengganggu.

Hasil pengolahan data pada kelompok konstruksi dan bangunan menunjukkan nilai Durbin Watson sebesar 1,457 untuk mengetahui ada atau tidaknya autokorelasi dalam model regresi maka akan dibandingkan dengan nilai tabel Durbin Watson menggunakan $\alpha = 5\%$. Jumlah sampel adalah 137 (N=137) dan jumlah variabel independen sebanyak 3 (k=3), maka dalam tabel Durbin Watson akan diperoleh nilai:

Tabel 4.6
Hasil menggunakan tabel *Durbin Watson* Perusahaan Konstruksi dan Bangunan

D	dL	dU	4-dL	4-dU
1,457	1,2833	1,6528	2,7167	2,3472

Sumber : data diolah

Berdasarkan tabel 4.20, $dU < d < 4-dU$ maka $1,6528 > 1,457 < 2,3472$. Nilai DW tidak berada diantara dU dan (4-dU) maka dapat disimpulkan bahwa model regresi pada kelompok transportasi terdapat autokorelasi atau terjadi korelasi diantara kesalahan pengganggu.

Oleh karena itu, alternatif uji lain yang dapat memberikan kesimpulan yang pasti tentang masalah autokorelasi ini adalah dengan uji runs test. Dasar pengambilan keputusan ada tidaknya autokorelasi adalah jika nilai Asym sig (2-tailed) lebih besar dari 0,05 atau $> 0,05$.

Tabel 4.7
Hasil Uji Run Test Perusahaan Transportasi
Runs Test

	Unstandardize d Residual
Test Value ^a	-,14602
Cases < Test Value	31
Cases \geq Test Value	32
Total Cases	63
Number of Runs	29
Z	-,887
Asymp. Sig. (2-tailed)	,375

a. Median

Sumber : data diolah dengan menggunakan SPSS 20

Tabel 4.8
Hasil Uji Run Test Perusahaan Konstruksi dan Bangunan
Runs Test

	Unstandardize d Residual
Test Value ^a	-,01623
Cases < Test Value	17
Cases >= Test Value	18
Total Cases	35
Number of Runs	13
Z	-1,712
Asymp. Sig. (2- tailed)	,087

a. Median

Sumber: data diolah dengan menggunakan SPSS 20

Berdasarkan tabel 4.7 dan tabel 4.8 menunjukkan bahwa nilai Asymp Sig (2-tailed) lebih besar dai 0.05 maka dapat disimpulkan bahwa data observasi dalam penelitian ini untuk kelompok transportasi dan kelompok konstruksi dan bangunan setelah melakukan pengujian ulang dengan uji *run test* model regresi telah terbebas dari autokorelasi.

Uji Simultan (Uji F)

Uji F menurut Ghozali (2013) dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara simultan terhadap variabel dependen yang menyatakan adanya pengaruh antara WCTA, OITL, ROE terhadap pertumbuhan laba, dasar pengambilan keputusan pada Uji F :

- a. Jika nilai sig < 0,05 maka H_a diterima
- b. Jika nilai sig > 0,05 maka H_a ditolak

Tabel 4.9
Hasil Uji F Perusahaan Transportasi
ANOVA^a

Model	Sum of Square s	Df	Mean Squar e	F	Sig.
Regressi on	9,576	3	3,192	4,01 5	,011 b
¹ Residual	46,911	59	,795		
Total	56,487	62			

a. Dependent Variable: Pertumbuhan_laba

b. Predictors: (Constant), ROE, WCTA, OITL

Sumber : data diolah dengan menggunakan SPSS 20

Tabel 4.10
Hasil Uji F Perusahaan Konstruksi dan Bangunan
ANOVA^a

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Regression	2,215	3	,738	3,443	,029 ^b
Residual	6,648	31	,214		
Total	8,863	34			

a. Dependent Variable: Pertumbuhan_laba

b. Predictors: (Constant), ROE, WCTA, OITL

Sumber : data diolah dengan menggunakan SPSS 20

Pengujian Hipotesis 1:

Pengaruh *Working Capital to Total Assets (WCTA)*, *Operating Income to Total Liabilities (OITL)*, dan *Return On Equity (ROE)* terhadap pertumbuhan laba.

Berdasarkan Hasil Uji F pada kelompok transportasi diperoleh nilai sig lebih kecil dari 0.05 atau sebesar 0.011 maka H_{a1} diterima, begitu juga dengan hasil Uji F pada kelompok konstruksi dan bangunan diperoleh nilai sig lebih kecil dari 0.05 atau sebesar 0.000 maka H_{a1} diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa *working capital to total assets (WCTA)*, *operating income to total liabilities (OITL)*, dan *return on equity (ROE)* berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba secara simultan pada perusahaan sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan.

Uji Parsial (Uji T)

Uji statistik t (Uji parsial) menurut Ghozali (2013:98) digunakan untuk membuktikan koefisien regresi tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen, dasar pengambilan keputusan pada Uji T:

- Jika nilai sig < 0,05 maka H_a diterima
- Jika nilai sig > 0,05 maka H_a ditolak

Tabel 4.11
Hasil Uji Parsial (Uji t) Perusahaan Transportasi

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-,359	,133		-2,695	,009
WCTA	,076	1,240	,008	,061	,951

OITL	,087	1,344	,011	,065	,948
ROE	3,805	1,678	,405	2,267	,027

a. Dependent Variable: Pertumbuhan_laba

Sumber : data diolah dengan menggunakan SPSS

Tabel 4.12
Hasil Uji T Perusahaan Konstruksi dan Bangunan
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error			
(Constant)	,657	,238		2,761	,010
1 WCTA	-1,665	,707	-,397	-2,354	,025
OITL	-2,027	1,876	-,207	-1,081	,288
ROE	1,141	1,410	,147	,809	,425

a. Dependent Variable: Pertumbuhan_laba

Sumber : data diolah dengan menggunakan SPSS 20

Maka dapat disimpulkan mengenai uji hipotesis secara parsial antara variabel independen terhadap variabel dependen sebagai berikut:

Pengujian Hipotesis 2

Pengaruh *Working Capital to Total Assets (WCTA)* (X1) terhadap pertumbuhan laba.

Hasil Uji T pada variabel WCTA diperoleh nilai sig sebesar 0,951, nilai signifikan pengujian tersebut lebih besar dari 0.05 sehingga H_{a2} ditolak. Hal ini membuktikan bahwa WCTA berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi.

Hasil Uji T pada variabel WCTA diperoleh nilai sig sebesar 0.025, serta diperoleh β -1,665 yang memiliki arti bahwa arah hubungan WCTA dengan pertumbuhan laba adalah negatif sehingga H_{a2} ditolak. Hal ini membuktikan bahwa WCTA berpengaruh negatif signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan konstruksi dan bangunan.

Pengujian Hipotesis 3

Pengaruh *Operating Income to Total Liabilities (OITL)* terhadap pertumbuhan laba.

Hasil Uji T pada OITL (X2) diperoleh nilai sig sebesar 0,948 nilai signifikan pengujian tersebut lebih besar dari 0.05 sehingga H_{a3} ditolak. Hal ini membuktikan bahwa OITL berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi.

Hasil Uji T pada OITL (X2) diperoleh nilai sig sebesar 0,288, nilai signifikan pengujian tersebut lebih besar dari 0.05 sehingga H_{a3} ditolak. Hal ini membuktikan bahwa OITL berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan konstruksi dan bangunan.

Pengujian Hipotesis 4

Pengaruh *Return On Equity* (ROE) terhadap pertumbuhan laba

Hasil Uji T pada ROE (X3) diperoleh nilai sig sebesar 0,027 nilai signifikan pengujian tersebut lebih kecil dari 0.05 serta diperoleh β 3,805 yang memiliki arti bahwa arah hubungan ROE dengan pertumbuhan laba adalah positif sehingga Ha4 diterima. Hal ini membuktikan bahwa ROE berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi.

Hasil Uji T pada ROE (X3) diperoleh nilai sig sebesar 0,425 nilai signifikan pengujian tersebut lebih besar dari 0.05 maka Ha4 ditolak. Hal ini membuktikan bahwa ROE berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba perusahaan konstruksi dan bangunan.

Analisis Linier Berganda

Penelitian ini menggunakan metode regresi linear berganda untuk menganalisis pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil olah data, maka diperoleh persamaan regresi perusahaan sub sektor transportasi sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

$$Y (\text{PL}) = -0,359 + 0,076 (\text{WCTA}) + 0,087 (\text{OITL}) + 3,805 (\text{ROE}) + e$$

Selanjutnya, persamaan regresi perusahaan sub sektor konstruksi dan bangunan sebagai berikut

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

$$Y (\text{PL}) = 0,657 - 1,665 (\text{WCTA}) - 2,027 (\text{OITL}) + 1,141 (\text{ROE}) + e$$

Uji Koefisien Determinasi (Adjusted R²)

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi menunjukkan bahwa pada kelompok transportasi angka koefisien korelasi (R) adalah sebesar 0,412 yang menandakan bahwa hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen adalah kuat karena memiliki $R > 0,05$. Adapun nilai adjusted R Square sebesar 0,127 menunjukkan bahwa hanya 12,7% variasi variabel dependen (pertumbuhan laba) yang dapat dijelaskan dengan variabel independen (WCTA, OITL, ROE) dalam penelitian ini. Sedangkan sisanya 87,3% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam penelitian ini.

Adapun pada kelompok konstruksi dan bangunan angka koefisien korelasi (R) adalah sebesar 0,500 yang menandakan bahwa hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen adalah kuat karena memiliki $R > 0,05$. Adapun nilai *adjusted R Square* sebesar 0,177 menunjukkan bahwa hanya 17,7% variasi variabel dependen (pertumbuhan laba) yang dapat dijelaskan dengan variabel independen (WCTA, OITL, ROE) dalam penelitian ini. Sedangkan sisanya 82,3% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam penelitian ini.

Uji Beda

Uji beda dalam penelitian ini dengan melakukan perbandingan tingkat signifikan dari dua kelompok (*cluster*) secara manual yang dilakukan dengan melihat hasil uji signifikansi simultan (Uji F) dan uji statistik parsial (Uji T), hal ini dilakukan untuk mengetahui diantara dua kelompok (*cluster*) ini apakah kelompok perusahaan transportasi atau konstruksi dan bangunan

yang memiliki tingkat signifikan atau pengaruh yang lebih kuat terhadap variabel independen (WCTA, OITL, dan ROE) dengan variabel dependen (pertumbuhan laba) dalam penelitian ini.

Tabel 4.13
Perbandingan Hasil Uji F

	Transportasi	Konstruksi dan Bangunan
Nilai sig.	0,011	0,029

Berdasarkan tabel 4.13 perbandingan nilai sig yang diperoleh di kedua sub sektor diperoleh sebesar 0,011 untuk kelompok perusahaan transportasi, sedangkan nilai signifikansi yang diperoleh kelompok perusahaan konstruksi dan bangunan sebesar 0,029. Jika dibandingkan nilai signifikansi yang diperoleh, tingkat pengaruh yang dimiliki untuk kelompok perusahaan transportasi lebih kuat dibandingkan dengan kelompok perusahaan konstruksi dan bangunan karena semakin kecil sig yang diperoleh maka semakin kuat pengaruh yang dimiliki oleh suatu kelompok.

Berdasarkan tabel 4.14 perbandingan nilai sig yang diperoleh masing-masing variabel independen di kedua sub sektor tersebut maka dapat disimpulkan bahwa :

- a. Variabel WCTA di kedua sub sektor terdapat perbedaan hasil, dimana pada perusahaan transportasi nilai sig yang diperoleh lebih besar dari 0,05 atau sebesar 0,951 serta nilai β yang diperoleh 0,076 sehingga arah hubungannya adalah positif. Berbanding terbalik dengan perusahaan konstruksi dan bangunan dimana nilai sig yang diperoleh lebih kecil dari 0.05 atau sebesar 0.025 serta nilai β yang diperoleh -

Tabel 4.14
Perbandingan Hasil Uji T

	Transportasi			Konstruksi dan Bangunan		
	β	Sig	Keterangan	β	Sig	Keterangan
WCTA	0,076	0,951	Berpengaruh positif tidak signifikan	-1,665	0,025	Berpengaruh negatif signifikan
OITL	0,087	0,948	Berpengaruh positif tidak signifikan	-2,027	0,288	Berpengaruh negatif tidak signifikan
ROE	3,805	0,027	Berpengaruh positif signifikan	1,141	0,425	Berpengaruh positif tidak signifikan

1,665 sehingga arah hubungannya adalah negatif.

- b. Variabel OITL, nilai sig yang diperoleh pada kedua sub sektor sama-sama memiliki nilai sig yang lebih besar dari 0,05 namun nilai β yang diperoleh berbeda. Pada perusahaan sub sektor transportasi bernilai positif dan Pada perusahaan sub sektor konstruksi dan bangunan bernilai negatif. Sehingga dapat disimpulkan bahwa OITL berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi, namun OITL berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada sub sektor konstruksi dan bangunan.
- c. Variabel ROE di kedua sub sektor terdapat perbedaan hasil, dimana pada perusahaan transportasi nilai sig yang diperoleh lebih kecil dari 0,05 atau sebesar 0,027 serta nilai β yang diperoleh 3,805 sehingga arah hubungannya adalah positif.

Berbanding terbalik dengan perusahaan konstruksi dan bangunan dimana nilai sig yang diperoleh lebih besar dari 0,05 atau sebesar 0,425.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pengaruh *Working Capital to Total Asset (WCTA)*, *Operating Income to total Liabilities (OITL)*, dan *Return on Equity (ROE)* terhadap Pertumbuhan Laba secara simultan.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap faktor - faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba yang digunakan dalam penelitian ini yaitu WCTA, OITL, dan ROE pada perusahaan sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan yang terdaftar di BEI periode 2013-2017 menunjukkan nilai signifikansi untuk perusahaan jasa sub sektor transportasi sebesar 0,011 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Sedangkan untuk sub sektor konstruksi dan bangunan menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,029 yang juga lebih kecil dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel independen dalam penelitian ini memiliki pengaruh secara simultan terhadap pertumbuhan laba di kedua sub sektor.

Jika dibandingkan nilai signifikansi yang diperoleh di kedua sub sektor tersebut, dapat disimpulkan bahwa secara simultan pengaruh pada perusahaan transportasi lebih kuat dibandingkan dengan perusahaan konstruksi dan bangunan, nilai signifikansi yang diperoleh pada sub sektor transportasi $0,011 < 0,029$. Semakin kecil nilai sig yang diperoleh suatu kelompok maka semakin besar atau kuat juga pengaruh yang dimiliki, sehingga dapat disimpulkan WCTA, OITL, dan ROE berpengaruh secara simultan di kedua sub sektor dan perusahaan transportasi mempunyai pengaruh paling kuat dibandingkan perusahaan konstruksi dan bangunan.

Pengaruh *Working Capital to Total Asset (WCTA)* terhadap Pertumbuhan Laba.

Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa WCTA mempunyai pengaruh yang berbeda terhadap pertumbuhan laba di kedua sub sektor. Variabel WCTA pada perusahaan transportasi nilai sig yang diperoleh lebih besar dari 0,05 atau sebesar 0,951 serta nilai β yang diperoleh 0,076 sehingga arah hubungannya adalah positif. Sehingga Ha2 ditolak dimana semakin tinggi atau rendah WCTA tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba.

Namun hasil yang berbeda didapati pada sub sektor konstruksi dan bangunan, nilai signifikan yang diperoleh lebih kecil dari 0.05 atau sebesar 0.025 sehingga dapat disimpulkan bahwa WCTA berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba namun Ha2 tetap ditolak untuk sub sektor konstruksi dan bangunan karena nilai β -1,665 yang memiliki arti bahwa arah hubungan WCTA terhadap pertumbuhan laba adalah negatif berbeda dengan Ha2 yang diajukan dalam penelitian ini adalah arah hubungan yang positif. Jadi dapat disimpulkan semakin besar WCTA maka pertumbuhan labanya akan menurun pada perusahaan sub sektor konstruksi dan bangunan. Dapat terjadi dikarenakan dengan karakteristik perusahaan konstruksi dan bangunan yang tinggi akan resiko dan juga reputasi dari kontraktor sangat berpengaruh untuk menarik minat pembeli, maka disini besarnya modal bukanlah satu-satunya penentu dalam pertumbuhan laba. Namun peran modal atau kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan modal untuk pembiayaan operasional juga sangat dibutuhkan.

Sedangkan hasil pada perusahaan transportasi yang menyatakan bahwa WCTA berpengaruh tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba dikarenakan pada perusahaan transportasi untuk membantu membiayai kegiatan operasionalnya, juga mengandalkan sumber pendanaan secara eksternal terutama dari penggunaan hutang. Salah satunya untuk transportasi darat yakni PT. Express Transindo Samudra, Tbk (TAXI) yang tercatat utang

jangka pendek mengalami kenaikan. Begitupun dengan utang jangka panjang yang jatuh tempo dalam 1 tahun juga meningkat. Hal yang sama juga terjadi pada transportasi udara yakni PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk (GIAA) dan transportasi laut yakni PT. Trans Power Marine, Tbk (TPMA).

Hasil penelitian ini sejalan dengan dengan penelitian yang dilakukan oleh Purwanto & Bina (2016) yang menyatakan bahwa WCTA berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan laba karena sebagian besar modal kerja tidak berputar atau mengalami pengangguran dalam kondisi ini. Namun hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh R. Sari (2017) dan Majid (2018) menyatakan bahwa WCTA yang semakin tinggi menunjukkan semakin besar porsi modal kerja yang dimiliki perusahaan dari total aktivasinya. Dengan tersedianya modal kerja yang cukup memungkinkan perusahaan untuk beroperasi secara ekonomis, efisien, dan terhindar dari resiko kesulitan likuiditas. Dengan modal kerja yang cukup diharapkan kegiatan operasional perusahaan menjadi lancar sehingga kegiatan produksi meningkat mengakibatkan tingkat penjualan naik dan maka diharapkan pendapatan perusahaan juga bisa meningkat. Jika pendapatan meningkat, maka labanya juga akan ikut meningkat sehingga pertumbuhan laba perusahaan naik.

Pengaruh *Operating Income to Total Liabilities* (OITL) terhadap Pertumbuhan Laba

Hasil pengujian hipotesis ketiga menunjukkan bahwa OITL mempunyai pengaruh tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba. Nilai signifikansi yang diperoleh 0,948 serta nilai β yang diperoleh 0,087 untuk perusahaan transportasi dan nilai signifikansi sebesar 0,288 serta nilai β yang diperoleh -2,027 untuk perusahaan konstruksi dan bangunan. Karena nilai sig di kedua perusahaan lebih besar dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan H_{a3} ditolak di kedua perusahaan. Dimana semakin tinggi atau rendahnya tingkat OITL tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan laba. Hal ini dikarenakan tidak adanya efisiensi kerja dari perusahaan dalam mengoptimalkan hutang untuk menghasilkan pendapatan yang melampaui dari peningkatan biaya bunga atas hutang.

Pengaruh *Return on Equity* (ROE) terhadap Pertumbuhan Laba

Hasil pengujian hipotesis keempat menunjukkan bahwa ROE berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba di kedua sub sektor namun dengan nilai signifikansi yang berbeda. Pada perusahaan transportasi ROE berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan laba. Sehingga H_{a4} diterima dimana semakin tinggi ROE akan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi. Sedangkan pada perusahaan konstruksi dan bangunan ROE berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba sehingga H_{a4} ditolak.

ROE berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi. Hal ini terjadi dikarenakan perusahaan transportasi beberapa diantaranya untuk transportasi darat yakni PT. Ekasari Lorena Transport, Tbk (LRNA) meski terjadi persaingan yang cukup ketat diantara transportasi darat yang listing di BEI ataupun tidak, namun prospeknya masih baik artinya brand turut mempengaruhi penilaian market. Sedangkan untuk transportasi udara yakni PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk (GIAA) tidak jauh berbeda dengan PT. Ekasari Lorena Transport, Tbk (LRNA) karena kepercayaan masyarakat akan kualitas dan pelayanannya, banyak masyarakat yang memilih dan menggunakan jasa PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk (GIAA). Untuk transportasi laut yakni PT. Trans Power Marine, Tbk (TPMA) yang mengalami peningkatan permintaan untuk angkutan batu bara, sehingga

pendapatan pada ketiga perusahaan dapat meningkat. Jika pendapatan meningkat maka akan berpengaruh terhadap laba bersih. Laba bersih yang dihasilkan perusahaan sangat penting untuk mengukur tingkat pengembalian ekuitas atau modal yang sudah di investasikan. Apabila laba yang dihasilkan tinggi bahkan mampu mengembalikan modal awal, maka sudah dapat dipastikan tingkat pengembalian ekuitas tinggi dan investor akan tertarik untuk menanamkan modal.

Pada perusahaan konstruksi dan bangunan, ROE berpengaruh tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba. Hal ini terjadi karena sifat dan pola investasi yang dilakukan oleh perusahaan konstruksi dan bangunan kurang tepat sehingga ada sebagian aset yang menganggur dan tidak dapat digunakan secara efisien, sehingga laba yang diperoleh tidak maksimal. Selain itu pendapatan yang dihasilkan oleh modal yang berasal dari hutang tidak dapat digunakan untuk menutup besarnya biaya modal dan kekurangan tersebut sehingga harus ditutup oleh sebagian pendapatan yang berasal dari pemegang saham.

Hasil penelitian yang menyatakan bahwa ROE berpengaruh positif signifikan sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hutabarat (2013), Heikal, Khaddafi, & Ummah (2014) dan Erawati & Widayanto (2016) yang menyatakan bahwa ROE berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba. Terjadi karena perusahaan mampu mengelola modal secara efektif sehingga laba yang dihasilkan perusahaan lebih tinggi.

5. KESIMPULAN dan SARAN

KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk menguji faktor – faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba pada perusahaan jasa sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada periode 2013-2017. Faktor – faktor yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya *Working Capital to Total Assets* (WCTA), *Operating Income to Total Liabilities* (OITL), dan *Return On Equity* (ROE). Berdasarkan hasil pembahasan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. WCTA, OITL, dan ROE berpengaruh secara simultan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan sub sektor transportasi dan sub sektor konstruksi dan bangunan. Hal ini dapat dilihat dari hasil uji F (tabel annova) pada kelompok transportasi berdasarkan diperoleh nilai sig lebih kecil dari 0,05 atau sebesar 0,011, begitu juga dengan hasil uji F pada kelompok konstruksi dan bangunan diperoleh nilai sig lebih kecil dari 0,05 atau sebesar 0,029.
2. WCTA secara parsial memiliki pengaruh yang berbeda pada dua sub sektor ini. WCTA berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi. Namun WCTA berpengaruh negatif signifikan terhadap pertumbuhan laba pada sub sektor konstruksi dan bangunan. Hal ini dapat dilihat dari hasil pengujian uji T (tabel coefficients) dengan nilai sig yang diperoleh lebih besar dari 0.05 atau sebesar 0,951 serta nilai β yang diperoleh 0,076 untuk perusahaan transportasi. Untuk perusahaan konstruksi dan bangunan nilai sig yang diperoleh lebih kecil dari 0,05 atau sebesar 0,025 serta nilai β yang diperoleh -1,665.
3. OITL secara parsial memiliki pengaruh yang berbeda pada dua sub sektor ini. OITL berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi sedangkan pada perusahaan konstruksi dan bangunan OITL berpengaruh negatif tidak signifikan. Hal ini dapat dilihat dari hasil pengujian uji T (tabel coefficients) dengan nilai sig yang diperoleh lebih besar dari 0.05 atau sebesar 0,948 serta nilai β yang

diperoleh 0,087 untuk perusahaan transportasi. Untuk perusahaan konstruksi dan bangunan nilai sig yang diperoleh lebih besar dari 0,05 atau sebesar 0,288 serta nilai β yang diperoleh -2,027.

4. ROE secara parsial sama-sama berpengaruh positif terhadap pertumbuhan laba pada kedua sub sektor ini. Namun diperoleh nilai sig yang berbeda. Hal ini dapat dilihat dari hasil pengujian uji T (tabel coefficients) dengan nilai sig yang diperoleh lebih kecil dari 0.05 atau sebesar 0,027 serta nilai β yang diperoleh 3,805 untuk perusahaan transportasi. Untuk perusahaan konstruksi dan bangunan nilai sig yang diperoleh lebih besar dari 0,05 atau sebesar 0,425 serta nilai β yang diperoleh 1,141.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan dalam penelitian, maka saran yang dapat diberikan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

1. Bagi Perusahaan
 - a. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat *Working Capital to Total Assets* (WCTA) berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi. Berarti tinggi atau rendahnya WCTA tidak mempengaruhi besarnya pertumbuhan laba. Namun jika dilihat dalam tabel klasifikasi WCTA untuk perusahaan transportasi sebanyak 83,7% sampel yang memiliki nilai WCTA di atas rata – rata (mean). Dan pada uji statistik deskriptif pada perusahaan transportasi diperoleh rata-rata WCTA bernilai negatif. Maka diharapkan pada perusahaan transportasi baik darat, udara, ataupun laut mampu memanfaatkan modal dengan efektif dan efisien. Dan perlu melakukan tindakan-tindakan preferitif untuk mempersiapkan perfoma perusahaan dalam ketatnya persaingan. Seperti lebih gencar berpromosi dengan memanfaatkan kecanggihan media sosial, banyak menjalin kerjasama dengan pihak travel online. Dan perusahaan juga harus meningkatkan kualitas pelayanan, stabilitas harga, dan kinerjanya. Maka secara langsung akan meningkatkan daya tarik pelanggan sehingga perusahaan dapat meraup pendapatan yang besar. Sedangkan untuk perusahaan konstruksi dan bangunan, tingkat *Working Capital to Total Assets* (WCTA) sebesar 46,67% sampel yang memiliki nilai WCTA di atas rata – rata (mean). Jadi diharapkan perusahaan lebih bijak dalam mempertimbangkan skala prioritas pada saat penggunaan modal kerja. Karena tingginya modal yang dimiliki oleh perusahaan bukan jaminan perusahaan akan memperoleh pendapatan atau laba yang tinggi. Hal-hal prioritas yang harus diperbaiki meliputi proses pembangunan yang tepat waktu sesuai jadwal yang sudah ditentukan, melakukan survei ke beberapa supplier untuk mendapatkan bahan baku yang baik dengan harga yang murah. Sehingga modal dapat terserap dengan baik, efisien, dan efektif.
 - b. Hasil penelitian menunjukkan bahwa OITL berpengaruh positif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan transportasi. Dan OITL berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap pertumbuhan laba pada perusahaan konstruksi dan bangunan. Namun jika dilihat dalam tabel klasifikasi OITL untuk perusahaan transportasi baik darat, udara, ataupun laut sebanyak 72,6% sampel yang memiliki nilai OITL diatas rata-rata. Untuk transportasi darat seperti PT. Zebra Nusantara, Tbk (ZBRA) yang mencatat rugi bersih akibat penurunan penjualan perusahaan akibat banyaknya gempuran taksi daring. Dan juga karena armada yang jumlahnya terus menurun akibat efisiensi maka diharapkan perusahaan dapat beradaptasi dengan berkembangnya teknologi, serta melakukan ekspansi. Untuk transportasi udara yakni PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk (GIAA) memiliki laba operasional yang kecil dan juga memiliki hutang yang besar. Maka

diharapkan perusahaan dapat mampu menggenjot pendapatan dengan menata rute-rute menguntungkan. Rute rugi ditutup. Rute gemuk ditambah frekuensi penerbangan. Kursi kelas ekonomi ditambah. Kinerja anak perusahaan digenjot. Dan juga melakukan penghematan diberbagai lini yakni dari efisiensi operasional hingga bahan bakar. Untuk transportasi laut yakni PT. Trada Maritime, Tbk (TRAM) mempunyai beban yang besar sehingga mencatatkan rugi operasional. Maka perusahaan dapat mengoptimalkan aset yang dimiliki agar mampu menghasilkan laba operasionalnya serta melakukan efisiensi, apabila terdapat aset yang tidak digunakan dan tetap di perusahaan justru akan menambah beban perusahaan. Sedangkan pada perusahaan konstruksi dan bangunan sebanyak 33,3% sampel yang memiliki nilai OITL diatas rata-rata. Dengan tingginya bunga pinjaman pada perusahaan konstruksi dan bangunan, maka diharapkan perusahaan konstruksi dan bangunan dapat memanfaatkan pasar modal, modal ventura ataupun dengan melakukan aliansi strategis.

- c. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Return on Equity* (ROE) berpengaruh positif signifikan pada perusahaan transportasi. Pada perusahaan transportasi sebanyak 61,48% sampel yang memiliki nilai ROE di atas rata – rata (mean). Jadi diharapkan perusahaan transportasi yaitu transportasi darat seperti PT. Ekasari Lorena Transport, Tbk (LRNA) untuk merubah strategi bisnisnya demi mengantisipasi pemerintah yang sedang mengkaji kereta api cepat yang memungkinkan penumpang kereta api untuk tiba di Surabaya atau di Jakarta hanya dalam tempo sekitar 6 jam saja. Untuk itu perusahaan juga harus mengevaluasi trayek AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dimana trayek-trayek yang bersinggungan langsung dengan moda transportasi udara dan kereta api sebagian dialihkan ke trayek-trayek lain yang masih memiliki potensi untuk dikembangkan. Untuk transportasi udara seperti PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk (GIAA) harus menyiapkan strategi agar mampu bersaing dan memperbaiki kinerja perusahaan. Terlebih maskapai ini masih mencatatkan kerugian. Beberapa strategi diantaranya mengoptimalkan efisiensi biaya untuk penerbangan, melakukan renegotiasi kontrak, meningkatkan *service level* seperti penggunaan garbarata, dan menjaga stabilitas tarif. Untuk transportasi laut seperti PT. Trans Power Marine, Tbk (TPMA) karena terjadinya peningkatan permintaan pengangkutan batu bara dan juga modal yang dimiliki besar maka bisa dioptimalkan penggunaan modal dengan menambah total kapal pengangkutan batu bara. Karena jika terus menerus sewa hal tersebut tak serta memberi kontribusi yang besar pada kinerja karena sifatnya menyewa sehingga mengharuskan perusahaan untuk mengeluarkan beban sewa. Jika pendapatan perusahaan meningkat maka akan berpengaruh terhadap pengembalian modal. Sedangkan untuk kelompok perusahaan konstruksi dan bangunan sebesar 53,3% sampel yang memiliki nilai ROE di atas rata – rata (mean). Karena bisnis konstruksi dan bangunan memiliki resiko yang cukup tinggi terhadap kenaikan material dan nilai tukar rupiah. Maka diharapkan perusahaan mampu mengantisipasi ini dengan melakukan pembelian dalam jumlah banyak untuk material penting setelah penandatanganan kontrak. Resiko kenaikan sudah diperkecil sehingga proyek tidak terancam mengalami kerugian dan keterlambatan.

2. Bagi Investor

Bagi investor diharapkan melihat kinerja keuangan perusahaan terutama tingkat pertumbuhan laba yang stabil mencerminkan keadaan perusahaan yang sehat. Sehingga

membantu dalam pengambilan keputusan investasi sehingga dapat lebih mengoptimalkan keuntungan yang diperoleh dan meminimalkan resiko investasi.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

- a. Diharapkan untuk mempertimbangkan faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan laba selain variabel-variabel independen yang telah digunakan dalam penelitian ini yaitu *Working Capital to Total Assets (WCTA)*, *Operating Income to Total Liabilities (OITL)*, dan *Return On Equity (ROE)*, tetapi juga ditambahkan variabel-variabel lain seperti Return on Asset (ROE), Net Profit Margin (NPM) agar dapat diketahui faktor-faktor lain yang mempengaruhi pertumbuhan laba.

Penambahan ruang lingkup populasi dan sampel penelitian yang memadai untuk mendapatkan hasil yang lebih akurat, serta menambah periode waktu penelitian agar dapat menghasilkan kesimpulan yang lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Aprizal. (2018). *Orientasi Pasar Dan Keunggulan Bersaing : Studi Kasus Penjualan Komputer*. (A. G. R. Chakti, Ed.). Makasar: Celebes Media Perkasa.
- Erawati, T., & Widayanto, I. J. (2016). Pengaruh Working Capital To Total Asset, Operating Income To Total Liabilities, Total Asset Turnover, Return On Asset, Dan Return On Equity Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi*, 4.
- Fahmi, I. (2013). *Manajemen Strategis : Teori Dan Aplikasi*. Bandung: Alfabeta.
- Gantino, R. (2016). Pengaruh Corporate Social Responsibility Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2014. *Jurnal Dinamika Akuntansi Dan Bisnis*, 3.
- Ghozali, I. (2013). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program Spss 21 (7th Ed.)*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Goenawan, S. I. (2013). *Cara Legal Melipatgandakan Bunga Bank & Nisbah Bank Syariah*. Depok: Puspa Swara.
- Hantono. (2018). *Konsep Analisa Laporan Keuangan Dengan Pendekatan Rasio Dan Spss*. Yogyakarta: Deepublish.
- Harahap, S. S. (2013). *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Heikal, M., Khaddafi, M., & Ummah, A. (2014). Influence Analysis Of Return On Assets (Roa), Return On Equity (Roe), Net Profit Margin (Npm), Debt To Equity Ratio (Der), And Current Ratio (Cr), Against Corporate Profit Growth In Automotive In Indonesia Stock Exchange. *International Journal Of Academic Research In Business And Social Sciences*, 4.
- Hery. (2015). *Pengantar Akuntansi*. Jakarta: Gramedia Widiasarana.
- Hery. (2017). *Teori Akuntansi: Pendekatan Konsep Dan Analisis*. Jakarta: Gramedia Widiasarana.
- Hidayat, T. (2013). *Buku Pintar Investasi*. Jakarta: Media Karta.
- Hutabarat, S. (2013). Pengaruh Rasio Likuiditas, Solvabilitas, Aktivitas, Profitabilitas Dan Rasio Pasar Terhadap Perubahan Laba (Studi Kasus Perusahaan Sektor Telekomunikasi Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia) Susanna. *Jurnal Mix*, 3, 198–210.

- Juliandi, A., Irfan, & Manarung. (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis : Konsep Dan Aplikasi*. Medan: Umsu Press.
- Kasmir. (2016). *Pengantar Manajemen Keuangan (2nd Ed.)*. Jakarta: Prenada Media.
- Majid, A. (2018). Analisis Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Tingkat Laba Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Dan Komponen Di Bei Tahun 2010 Sampai 2016. *Jurnal Buana Ilmu*, 2.
- Margono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rieneka Cipta.
- Nelson, S. L. (2014). *Quickbooks 2015 All-In-One For Dummies*. Washington: John Wiley & Sons.
- Peranginangin, A. M. (2016). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Consumer Goods Dengan Ukuran Perusahaan Sebagai Variabel Moderating. *Jurnal Akuntansi Dan Bisnis*, 5.
- Purwanto, & Bina, C. R. (2016). Analysis Of Financial Ratio Towards Earning Growth In Mining Companies. *Universal Journal Of Industrial And Business Management*, 4, 81–87.
- Sari, L., & Wuryanti, L. (2017). Pengaruh Working Capital To Total Assets, Debt To Equity Ratio, Total Asset Turnover Dan Net Profit Margin Terhadap Pertumbuhan Laba Pada Pt Bukit Asam (Persero) Tbk Periode 2009-2014. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Manajemen*, 6.
- Sari, R. (2017). Analisis Pengaruh Book-Tax Differences Dan Likuiditas Terhadap Pertumbuhan Laba. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Bisnis & Keuangan*, 9.
- Sartono, A. (2012). *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: Bpfe.
- Scott, W. R. (2014). *Financial Accounting Theory (7th Ed.)*. Toronto: Pearson Education.
- Soemohadiwidjojo, A. T. (2017). *Kpi (Key Performance Indicator) Untuk Perusahaan Jasa*. Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Supriono. (2018). *Akuntansi Keperilakuan*. Yogyakarta: Gajah Mada University.
- Sutrisno. (2013). *Manajemen Keuangan : Teori Konsep Dan Aplikasi*. Yogyakarta: Ekonesia.
- Zulfikar. (2016). *Pengantar Pasar Modal Dengan Pendekatan Statistika*. Yogyakarta: Deepublish.