

PENGARUH *QUICK RATIO*, *DEBT TO ASSETS RATIO* DAN *INVENTORY TURNOVER* TERHADAP *RETURN ON ASSETS* PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana Manajemen (S.M)
Program Studi Manajemen*



OLEH:

NAMA : IKRAM FAHROZI
NPM : 1505160867
PROGRAM STUDI : MANAJEMEN

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2019**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Muchtar Basri No. 3 (061) 66224567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Strata-1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Kamis, tanggal 03 Oktober 2019, Pukul 08.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan dan seterusnya:

MEMUTUSKAN

Nama : IKRAM FAHROZI
NPM : 1505160867
Program Studi : MANAJEMEN
Judul Skripsi : PENGARUH *QUICK RATIO*, *DEBT TO ASSETS RATIO* DAN *INVENTORY TURNOVER* TERHADAP *RETURN ON ASSETS* PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

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

TIM PENGUJI

Penguji I

Penguji II

(JASMAN SARIPUDDIN HASIBUAN, S.E., M.Si.) (SATRIA MIRSYA AFFANDI NST, S.E., M.Si.)

Pembimbing

(RONI PARLINDUNGAN, S.E., M.M.)

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

(H. JANURI, S.E., M.M., M.Si.)

(ADE GUNAWAN, S.E., M.Si.)





MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Mukhtar Basri No.3 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh:

Nama : IKRAM FAHROZI
N P M : 1505160867
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Skripsi : PENGARUH *QUICK RATIO*, *DEBT TO ASSETS RATIO* DAN *INVENTORY TURNOVER* TERHADAP *RETURN ON ASSETS* PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam Ujian Mempertahankan skripsi.

Medan, September 2019

Pembimbing Skripsi


RONI PARLINDUNGAN, S.E., M.M.

Diketahui/Disetujui

Oleh:

Ketua Program Studi Manajemen
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU

Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU


JASMAN SARIPUDDIN HASIBUAN, S.E., M.Si.


H. JANURI, S.E., M.M., M.Si.



ABSTRAK

IKRAM FAHROZI NPM 1505160867. Pengaruh *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Assets* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017. Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2019.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Quick Ratio* terhadap *Return On Assets*, untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Assets*, untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Inventory Turnover* terhadap *Return On Assets*, dan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* terhadap *Return On Assets* baik secara parsial maupun simultan pada Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan asosiatif. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia sedangkan sampel yang memenuhi kriteria penarikan sampel pengamatan yang dilakukan selama lima tahun dan sebanyak delapan Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik dokumentasi. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan Uji Asumsi Klasik, Regresi Berganda, Uji Hipotesis (Uji t dan Uji F), dan Koefisien Determinasi. Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan program *software* SPSS (*Statistic Package for the Social Sciens*) versi 24.00. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa Secara parsial tidak adanya pengaruh dan tidak signifikan pada *Quick Ratio* Terhadap *Return On Asset*, secara parsial tidak adanya pengaruh dan tidak signifikan pada *Debt to Assets Ratio* Terhadap *Return On Asset*, secara parsial tidak adanya pengaruh dan tidak signifikan pada *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Asset* dan secara simultan tidak adanya pengaruh dan tidak signifikan pada *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Asset* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.

Kata Kunci : *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio*, *Inventory Turnover* dan *Return On Assets*

KATA PENGANTAR



Assalammualaikum Wr.Wb

Alhamdulillahirabbil'alamin puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan kesehatan dan rahmatnya yang berlimpah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Selanjutnya tidak lupa pula peneliti mengucapkan Shalawat dan Salam kepada Junjungan kita Nabi Muhammad SAW yang telah membawa Risalahnya kepada seluruh umat manusia dan menjadi suri tauladan bagi kita semua. Penelitian ini merupakan kewajiban bagi peneliti guna melengkapi tugas-tugas serta memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan program Strata 1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Prodi Manajemen Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, untuk memperoleh gelar Sarjana Manajemen Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Adapun judul peneliti yaitu : **“Pengaruh *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017”**.

Dalam menyelesaikan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan motivasi dari berbagai pihak yang tidak ternilai harganya. Untuk itu dalam kesempatan ini dengan ketulusan hati penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih dan penghargaan sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah bersedia membantu, memotivasi, membimbing, dan mengarahkan selama penyusunan skripsi. Penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih sebesar- besarnya terutama kepada:

1. Terima kasih untuk yang istimewa Ayahanda Bangun Ir. M.Rusli dan Ibunda Nurul Huda S.pd tercinta yang telah mengasuh dan memberikan rasa cinta dan kasih sayang serta mendidik dan mendukung peneliti dalam pembuatan skripsi ini. Dan seluruh keluarga besar yang telah banyak memberikan dukungan moril, materi dan spiritual kepada penulis serta kasih sayangnya yang tiada henti kepada penulis.
2. Bapak Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak H. Januri S.E., M.M, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Ade Gunawan S.E.,M.Si. selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Dr. Hasrudy Tanjung S.E., M.Si. selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Jasman Syaripuddin, SE. M.Si selaku Ketua Prodi Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak Dr. Jufrizen S.E.,M.Si selaku sekretaris program studi Manajemen.
8. Bapak Roni Parlindungan S.E.,M.M selaku Dosen Pembimbing skripsi yang telah memberikan bimbingan dan arahan serta meluangkan waktunya untuk membimbing peneliti dalam menyelesaikan skripsi.
9. Bapak Dedek Kurniawan Gultom S.E. M.si, selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan arahan serta meluangkan waktunya untuk membimbing peneliti selama berada di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

10. Adek semua Ikromi Firmansyah, Putri Nazha mira rusda, Imam ahmad Fahreza, Ilham Maha Putra, Medina Ramadhani yang telah memberikan bantuan materil dan moril dalam lingkup keluarga, sehingga selesainya skripsi ini.
11. Seluruh Dosen di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan segala ilmu pengetahuan dan pengalaman kepada peneliti, serta seluruh staff pegawai Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah membantu peneliti baik selama masa pelaksanaan maupun dalam penyusunan skripsi ini.
12. Kepada sahabat-sahabat saya Yusdiana, Elang, Eno, Ridha, dan Zulkhairi yang turut membantu dalam menyelesaikan skripsi di Universitas Muhammadiyah Sumaera Utara.
13. Kepada teman- teman peneliti yang ada di kelas H Manajemen Malam Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara stambuk 2015.
14. Serta seluruh pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu. Peneliti hanya bisa berharap semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian semua. Amin.

Peneliti menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, untuk itu dengan kerendahan hati peneliti sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun guna menyempurnakan skripsi ini dari semua pihak.

Akhirnya atas segala bantuan serta motivasi yang diberikan kepada peneliti dari berbagai pihak selama ini, maka skripsi ini dapat diselesaikan dengan sebagaimana mestinya. Peneliti tidak dapat membalasnya kecuali dengan doa dan

puji syukur kepada Allah SWT dan salawat beriring salam kepada Rasulullah Muhammad SAW.

Akhir kata penulis ucapkan banyak terima kasih semoga skripsi ini dapat penulis lanjutkan dalam penelitian dan akhirnya dapat menyelesaikan Skripsi yang menjadi salah satu syarat penulis menyelesaikan studi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Wassalammualaikum, Wr.Wb

Medan, September 2019

Penulis

Ikram Fahrozi
NPM:1505160867

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah	11
C. Batasan dan Rumusan Masalah.....	11
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian	12
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Kajian Teoritis	14
1. <i>Return On Assets</i>	14
a. Pengertian <i>Return On Assets</i>	14
b. Manfaat dan Tujuan <i>Return On Assets</i>	15
c. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi <i>Return On Assets</i>	16
d. Pengukuran <i>Return On Assets</i>	17
2. <i>Quick Ratio</i>	17
a. Pengertian <i>Quick Ratio</i>	17
b. Manfaat dan Tujuan <i>Quick Ratio</i>	18
c. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi <i>Quick Ratio</i>	19
d. Pengukuran <i>Quick Ratio</i>	21
3. <i>Debt to Assets Ratio</i>	21
a. Pengertian <i>Debt to Assets Ratio</i>	21
b. Manfaat dan Tujuan <i>Debt to Assets Ratio</i>	22
c. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi <i>Debt to Assets Ratio</i>	24
d. Pengukuran <i>Debt to Assets Ratio</i>	27
4. <i>Inventory Turnover</i>	27
a. Pengertian <i>Inventory Turnover</i>	27
b. Manfaat dan Tujuan <i>Inventory Turnover</i>	29
c. Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Inventory Turnover</i> ..	31
d. Pengukuran <i>Inventory Turnover</i>	32
B. Kerangka Berfikir	33
C. Hipotesis	36

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian.....	38
B. Defenisi Operasional Variabel	38
C. Tempat dan Waktu Penelitian	40
D. Populasi dan Sampel Penelitian.....	41
E. Jenis dan Sumber Data	44
F. Teknik Pengumpulan Data	44
G. Teknik Analisis Data.....	44

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	51
B. Pembahasan.....	72

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	79
B. Saran.....	79

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel I.1 Laba Bersih Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	2
Tabel I.2 Total Aktiva Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	3
Tabel I.3 Total Persediaan Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	4
Tabel I.4 Total Aktiva Lancar Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	5
Tabel I.5 Total Utang Lancar Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	6
Tabel I.6 Total Utang Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	8
Tabel I.7 Total Penjualan Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	9
Tabel III.1 Waktu Penelitian	40
Tabel III.2 Populasi Penelitian	42
Tabel III.3 Sampel Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	43
Tabel IV.1 Sampel Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	51
Tabel IV.2 <i>Return On Assets</i> Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	53

Tabel IV.3 <i>Quyick Ratio</i> Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	54
Tabel IV.4 <i>Debt to Assets Ratio</i> Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	56
Tabel IV.5 <i>Inventory Turnover</i> Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	58
Tabel IV.6 Hasil Uji Kolmogrov Smirnov	61
Tabel IV.7 Hasil Uji Multikolinieritas	62
Tabel IV.8 Hasil Uji Autokorelasi	64
Tabel IV.9 Hasil Uji Regresi Linier Berganda	65
Tabel IV.10 Hasil Uji Statistik t (Parsial)	67
Tabel IV.11 Hasil Uji Simultan (Uji-F)	70
Tabel IV.12 Hasil Uji Determinasi	71

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar II.1 Pengaruh QR Terhadap ROA	34
Gambar II.2 Pengaruh DAR Terhadap ROA	35
Gambar II.3 Pengaruh ITO Terhadap ROA	36
Gambar II.4 Kerangka Konseptual	37
Gambar III.1 Kriteria Pengujian Uji t	49
Gambar III.2 Kriteria Pengujian Uji F	50
Gambar IV.1 Hasil Uji Normalitas	60
Gambar IV.2 Hasil Hasil Uji Heterokedastisitas	63
Gambar IV.3 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t	67
Gambar IV.4 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t	68
Gambar IV.5 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t	69
Gambar IV.6 Kriteria Pengujian Uji F	70

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perusahaan adalah sebuah organisasi yang beroperasi dengan tujuan menghasilkan keuntungan dengan cara menjual produk (barang dan/atau jasa) kepada para pelanggannya. Tujuan operasional dari sebagian besar perusahaan adalah untuk memaksimalkan profit, baik profit jangka pendek maupun profit jangka panjang. Manajemen dituntut untuk meningkatkan imbalan hasil (*return*) bagi pemilik perusahaan, sekaligus juga meningkatkan kesejahteraan karyawan. Ini semua hanya dapat terjadi apabila perusahaan memperoleh laba dalam aktivitas bisnisnya, (Hery, 2018, hal. 192).

Profitabilitas mempunyai arti penting bagi perusahaan karena merupakan salah satu dasar untuk penilaian kondisi suatu perusahaan.

Menurut Fahmi (2016, hal 80) Profitabilitas bertujuan “mengukur efektifitas manajemen secara keseluruhan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi”. Semakin baik profitabilitas maka semakin baik menggambarkan kemampuan tingginya perolehan keuntungan perusahaan.

Penggunaan rasio profitabilitas dapat dilakukan dengan menggunakan perbandingan antara berbagai komponen yang ada diberbagai laporan keuangan, terutama laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi. Pengukuran dapat dilakukan untuk beberapa periode operasi. Tujuannya adalah agar terlihat perkembangan perusahaan dalam rentang waktu tertentu, baik penurunan atau kenaikan, sekaligus mencari penyebab perubahan tersebut (Kasmir, 2012, hal. 196).

Return On Asset atau *Return On Total Asset* merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aktiva yang di gunakan dalam perusahaan. ROA juga merupakan suatu ukuran tentang efektivitas manajemen dalam mengelola investasinya”, (Kasmir, 2012, hal. 201)

Rasio laba bersih terhadap total asset mengukur pengembalian atas total asset (ROA) setelah bunga dan pajak.” Semakin besar *Return On asset* (ROA), berarti semakin efisien penggunaan aktiva perusahaan atau dengan kata lain dengan jumlah aktiva yang sama bisa dihasilkan laba yang lebih besar, dan sebaliknya, (Brigham dan Houston, 2011, hal 148)

Berikut adalah data laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017

Tabel I.1
Laba Bersih Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017
(Dalam Jutaan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	92.043	42.991	34.176	62.151	103.308	66.934
CASS	250.017	271.614	293.572	296.498	323.072	286.955
NELY	29.489	23.431	28.456	13.922	24.270	23.914
SDMU	6.256	9.592	804	1.125	-37.800	-4.005
TAXI	132.611	118.899	32.322	-184.740	-492.102	-78.602
TMAS	70.820	203.631	317.174	231.521	53.358	175.301
MIRA	-1.717	-44.764	-14.009	-38.437	-20.051	-23.796
WEHA	1.770	3.512	-39.092	-24.469	50.425	-1.571
Rata-rata	72.661	78.613	81.675	44.696	560	55.641

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar Rp 55.641. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 3 tahun di atas rata-rata dan 2 tahun di bawah rata-rata dimana 3 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2013

sebesar Rp 72.661, pada tahun 2014 sebesar Rp 78.613, pada tahun 2015 sebesar Rp 81.675 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2016 sebesar Rp 44.696 dan pada tahun 2017 sebesar Rp 560.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi.

Berikut adalah data total aktiva pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017

Tabel I.2
Total Aktiva Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017
(Dalam Jutaan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	2.172.247	2.507.277	2.892.967	3.029.807	3.307.397	2.781.939
CASS	916.752	1.085.103	1.279.507	1.791.337	1.907.035	1.395.947
NELY	435.096	442.834	422.231	409.485	416.287	425.187
SDMU	370.284	405.331	403.984	436.205	385.446	400.250
TAXI	2.137.286	3.011.555	2.883.807	2.557.263	2.010.013	2.519.985
TMAS	1.670.666	1.626.838	1.782.061	2.525.662	2.918.378	2.104.721
MIRA	491.930	515.625	480.590	400.015	373.573	452.346
WEHA	515.510	477.308	358.827	304.957	300.007	391.322
Rata-rata	1.088.721	1.258.984	1.312.997	1.431.841	1.452.267	1.308.962

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total aktiva pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar Rp 1.308.962. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 3 tahun di atas rata-rata dan 2 tahun di bawah rata-rata dimana 3 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2015 sebesar Rp 1.312.997, pada tahun 2016 sebesar Rp 1.431.841, pada tahun 2017 sebesar Rp 1.452.267 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 1.088.721 dan pada tahun 2014 sebesar Rp 1.258.984.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya total aktiva pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan.

Menurut Kasmir (2012, hal. 128) Rasio likuiditas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Rasio-rasio ini dapat dihitung melalui sumber informasi tentang modal kerja yaitu pos-pos aktiva lancar dan hutang lancar. Dengan demikian rasio likuiditas berpengaruh dengan kinerja keuangan perusahaan sehingga rasio ini memiliki hubungan dengan profitabilitas perusahaan.

Menurut Munawir (2014, hal.74) *Quick Ratio* merupakan ukuran kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan tidak memperhitungkan persediaan, karena persediaan memerlukan waktu yang relatif lama untuk merealisasi menjadi uang kas dan menganggap bahwa piutang segera dapat di realisir sebagai uang kas, walaupun kenyataannya persediaan lebih likwid dari pada piutang.

Berikut adalah data total persediaan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017

Tabel I.3
Total Persediaan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa
Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Jutaan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	32.483	25.529	19.737	31.392	26.731	27.174
CASS	20.007	16.859	16.665	14.879	15.760	16.834
NELY	17.881	13.700	11.405	8.326	9.004	12.063
SDMU	3.335	7.258	5.549	5.612	8.756	6.102
TAXI	13.518	14.067	14.109	9.837	7.393	11.785
TMAS	27.758	26.728	22.909	47.075	86.025	42.099
MIRA	3.603	2.837	2.456	2.375	2.610	2.776
WEHA	2.037	1.354	1.292	1.700	1.045	1.486
Rata-rata	15.078	13.541	11.765	15.150	19.666	15.040

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total persediaan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar Rp 15.040. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 3 tahun di atas rata-rata dan 2 tahun di bawah rata-rata dimana 3 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 15.078, pada tahun 2016 sebesar Rp 15.150, pada tahun 2017 sebesar Rp 19.666, dan 2 tahun berada di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2014 sebesar Rp 13.541 dan pada tahun 2015 sebesar Rp 11.765.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat disimpulkan bahwa jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya total persediaan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi.

Berikut adalah data total aktiva lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017

Tabel I.4
Total Aktiva Lancar Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017
(Dalam Jutaan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	200.697	215.695	265.669	292.211	343.677	263.590
CASS	491.886	594.926	932.839	1.091.444	834.130	789.045
NELY	132.467	96.239	92.437	103.633	111.106	107.176
SDMU	203.424	209.641	210.940	261.160	222.577	221.548
TAXI	596.730	672.477	618.300	712.447	452.881	610.567
TMAS	294.109	304.669	271.152	275.648	414.746	312.065
MIRA	67.167	183.485	188.394	172.062	151.237	152.469
WEHA	73.603	77.048	42.146	46.623	22.865	52.457
Rata-rata	257.510	294.273	327.735	369.404	319.152	313.615

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total aktiva lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar Rp 313.615. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 3 tahun di atas rata-rata

dan 2 tahun di bawah rata-rata dimana 3 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2015 sebesar Rp 327.735, pada tahun 2016 sebesar Rp 369.404, pada tahun 2017 sebesar Rp 319.152 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 257.510 dan pada tahun 2014 sebesar Rp 294.273.

Berdasarkan uraian sebeslumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya total aktiva lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi.

Berikut adalah data total utang lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017

Tabel I.5
Total Utang Lancar Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017
(Dalam Jutaan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	410.111	537.745	625.123	59.679	802.406	487.013
CASS	315.416	353.043	417.406	498.417	626.321	442.121
NELY	57.427	52.967	29.218	22.863	18.400	36.175
SDMU	203.424	209.641	210.941	261.160	222.577	221.548
TAXI	575.015	513.051	425.778	174.751	535.116	444.742
TMAS	567.335	615.622	463.426	652.010	818.827	623.444
MIRA	66.786	78.973	70.610	64.264	62.404	68.607
WEHA	69.385	69.098	164.671	130.202	59.152	98.501
Rata-rata	283.112	303.767	300.897	232.918	393.151	302.769

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total utang lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar Rp 302.769. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 2 tahun di atas rata-rata dan 3 tahun di bawah rata-rata dimana 2 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2014 sebesar Rp 303.767, pada tahun 2017 sebesar Rp 393.151, dan 3 tahun berada

di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 283.112 pada tahun 2015 sebesar Rp 300.897 dan pada tahun 2016 sebesar Rp 232.918.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya total utang lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi.

Menurut Brigham dan Houston (2011, hal. 165) Makin tinggi persentase utang dalam struktur modal, maka utang tersebut makin berisiko, sehingga makin tinggi tingkat bunga yang akan dikenakan oleh pihak pemberi pinjaman. Didalam struktur modal terdapat ekuitas dan utang yang merupakan sumber dana yang diperoleh oleh perusahaan, semakin tingginya tingkat utang yang diperoleh akan dapat mempengaruhi tingkat laba yang akan mengalami penurunan itu disebabkan oleh besarnya biaya-biaya seperti tingkat bunga dan pajak perusahaan yang diakibatkan oleh utang perusahaan tersebut, namun demikian seharusnya dengan tingkat utang yang mengalami kenaikan ini merupakan salah satu penambah sumber modal untuk meningkatkan laba, tetapi laba yang diperoleh tidak mengalami peningkatan sehingga dampaknya oleh perusahaan, investor tidak percaya menanamkan modalnya kepada perusahaan yang disebabkan oleh laba yang menurun, oleh karena itu perusahaan untuk menambah sumber dananya dengan melakukan pinjaman utang.

Seperti dari uraian diatas sumber dana perusahaan terdapat pada utang dan modal sehingga utang semakin meningkat sebagai untuk menambah modal perusahaan. Namun demikian semakin tingginya utang perusahaan haruslah memiliki total aset yang baik sehingga dapat menutupi utang perusahaan yang meningkat tersebut, agar perusahaan tetap dalam keadaan baik.

Menurut Kasmir (2012, hal. 156) menyatakan bahwa : *Debt to Assets Ratio* (DAR) merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total hutang dengan total aktiva. Dengan kata lain, seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.

Berikut adalah data total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017

Tabel I.6
Total Utang Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017
(Dalam Jutaan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	1.348.125	1.669.020	2.038.423	2.126.179	2.321.587	1.900.667
CASS	508.481	595.514	721.090	980.355	1.108.203	782.729
NELY	110.559	105.267	61.089	41.516	31.209	69.928
SDMU	166.860	195.690	193.043	175.045	162.869	178.702
TAXI	1.345.515	2.124.958	1.962.823	1.820.550	1.763.500	1.803.469
TMAS	1.336.177	1.092.954	967.395	1.530.987	1.895.434	1.364.589
MIRA	136.434	181.412	161.377	153.571	145.033	155.565
WEHA	358.378	315.250	230.243	201.986	147.609	250.693
Rata-rata	663.816	785.008	791.936	878.774	946.931	813.293

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar Rp 813.293. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 2 tahun di atas rata-rata dan 3 tahun di bawah rata-rata dimana 2 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2016 sebesar Rp 878.774, pada tahun 2017 sebesar Rp 946.931, dan 3 tahun berada di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 663.816 pada tahun 2014 sebesar Rp 785.008.109 dan pada tahun 2015 sebesar Rp 791.936.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan.

Menurut Harahap (2010, hal. 308) Rasio aktivitas “menggambarkan aktivitas yang dilakukan perusahaan dalam menjalankan operasinya baik dalam kegiatan penjualan, pembelian dan kegiatan lainnya”.

Usaha yang sering dilakukan oleh perusahaan untuk meningkatkan profitabilitas adalah meningkatkan aktivitas penjualan sehingga perputaran persediaan sangat tinggi dalam satu periode. Persediaan diperlukan perusahaan, untuk melakukan produksi.

Dimana menurut Harahap (2010, hal 308) Rasio aktivitas “menggambarkan aktivitas yang dilakukan perusahaan dalam menjalankan operasinya baik dalam kegiatan penjualan, pembelian dan kegiatan lainnya”.

Menurut Jumingan (2017, hal.228) : “*Inventory Turnover* yaitu rasio antara penjualan dengan rata-rata persediaan yang dinilai berdasar harga jual atau kalau memungkinkan rasio ini dihitung dengan memperbandingkan antara harga pokok penjualan dengan rata-rata persediaan. Rasio ini menunjukkan berapa kali dana yang ditanam dalam persediaan ini berputar dalam satu tahun/periode. Makin besar *turn over* berarti makin baik”.

Berikut adalah data total penjualan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017

Tabel I.7
Total Penjualan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017
(Dalam Jutaan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	1.018.883	1.140.260	1.392.597	1.570.388	1.689.846	1.362.395
CASS	1.319.304	1.520.444	1.631.765	1.815.773	2.057.650	1.668.987
NELY	206.025	219.325	192.722	160.609	176.880	191.112
SDMU	176.556	147.275	143.213	118.192	102.962	137.640
TAXI	686.917	889.723	970.093	618.207	304.712	693.930
TMAS	1.383.575	1.687.393	1.720.965	1.755.284	2.127.596	1734.963
MIRA	170.310	141.409	146.900	114.572	121.473	138.933
WEHA	236.844	239.793	165.183	132.812	139.291	182.784
Rata-rata	649.802	748.203	795.430	785.730	840.051	763.843

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total penjualan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar Rp 763.843. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 3 tahun di atas rata-rata dan 2 tahun di bawah rata-rata dimana 3 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2015 sebesar Rp 795.430, pada tahun 2016 sebesar Rp 785.730, pada tahun 2017 sebesar Rp 840.051 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 649.802 dan pada tahun 2014 sebesar Rp 748.203.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya total penjualan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis mengambil judul **“Pengaruh Quick Ratio, Debt to Assets Ratio dan Inventory Turnover Terhadap Return On Assets Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis mengidentifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu :

1. Rata-rata laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 mengalami fluktuasi.
2. Rata-rata total aktiva pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 mengalami peningkatan.
3. Rata-rata total persediaan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 mengalami fluktuasi.
4. Rata-rata total aktiva lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 mengalami fluktuasi
5. Rata-rata total utang lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 mengalami fluktuasi.
6. Rata-rata total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 mengalami peningkatan.
7. Rata-rata total penjualan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 mengalami fluktuasi

C. Batasan dan Rumusan Masalah

1. Batasan Masalah

Mengingat keterbatasan waktu maka untuk memfokuskan penelitian ini, maka penulis memberikan batasan masalah hanya pada *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio*, *Inventory Turnover* dan *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi masalah tersebut, maka penulis merumuskan masalah Sebagai berikut:

- a. Apakah *Quick Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 ?
- b. Apakah *Debt to Assets Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 ?
- c. Apakah *Inventory Turnover* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 ?
- d. Apakah *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* secara bersama-sama berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 ?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan hal tersebut, adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Quick Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.

- c. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Inventory Turnover* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.
- d. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* secara bersama-sama terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.

2. Manfaat Penelitian

- a. Manfaat teoritis dari penelitian ini yaitu mampu memberikan kontribusi dibidang manajemen ekonomi, khususnya dalam bidang manajemen keuangan dalam mengelola laba perusahaan untuk meningkatkan atau membangun citra positif perusahaan
- b. Manfaat Praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak-pihak yang bersangkutan dalam penelitian selanjutnya.
- c. Manfaat bagi penulis dari penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan yang lebih luas lagi mengenai manajemen keuangan khususnya pada *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio*, *Inventory Turnover* dan *Return On Assets*.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Uraian Teori

1. *Return On Assets*

a. Pengertian *Return On Assets*

Return On Asset mampu mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan pada masa lampau untuk kemudian diproyeksikan di masa yang akan datang. *Assets* atau aktiva yang dimaksud adalah keseluruhan harta perusahaan yang diperoleh dari modal sendiri maupun dari modal asing yang telah diubah perusahaan menjadi aktiva-aktiva perusahaan yang digunakan untuk kelangsungan hidup perusahaan.

Menurut Murhadi (2013, hal 64) “*Return on assets* mencerminkan seberapa besar return yang di hasilkan atas setiap rupiah uang yang di tanamkan dalam bentuk aset”.

Menurut Fahmi (2016, hal. 82) menyatakan bahwa :

Rasio *Return On Investment* (ROI) atau pengembalian investasi bahwa di beberapa referensi lainnya rasio ini juga di tulis dengan *return on total assets* (ROA). Rasio ini melihat sejauh mana investasi yang telah di tanamkan mampu memberikan pengembalian keuntungan sesuai dengan yang di harapkan. dan investasi tersebut sebenarnya sama dengan aset perusahaan yang di tanamkan atau di tempatkan.

Sedangkan menurut Brigham dan Houston (2011, hal 148) “Rasio laba bersih terhadap total asset mengukur pengembalian atas total asset (ROA) setelah bunga dan pajak.” Semakin besar *Return On asset* (ROA), berarti semakin efisien penggunaan aktiva perusahaan atau dengan kata lain dengan jumlah aktiva yang sama bisa dihasilkan laba yang lebih besar, dan sebaliknya.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa ROA dalam penelitian ini adalah mengukur perbandingan antara laba bersih setelah dikurangi beban bunga dan pajak (*Earning After Taxes / EAT*) yang dihasilkan dari kegiatan pokok perusahaan dengan total aktiva (assets) yang dimiliki perusahaan untuk melakukan aktivitas perusahaan secara keseluruhan dan dinyatakan dalam persentase.

b. Manfaat dan Tujuan *Return On Assets*

Kemampuan penggunaan asset perusahaan yang optimal akan menunjukkan produktivitas perusahaan yakni kemampuannya dalam mengembalikan dana investasi yang berasal dari modal pinjaman maupun modal sendiri. Semakin tinggi *Return On Asset* menunjukkan bahwa *profitabilitas* perusahaan baik. Manfaat profitabilitas (*Return On Asset*) menurut Kasmir (2012, hal. 197) secara umum adalah

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

Menurut Hery (2014, hal. 192) menyatakan bahwa tujuan dan manfaat rasio profitabilitas secara keseluruhan adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu.
- 2) Untuk mengenal menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- 3) Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
- 4) Untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan di hasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset.

- 5) Untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan di hasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aekuitas.
- 6) Untuk mengukur margin laba kotor atas penjualan bersih.
- 7) Untuk mengukur margin laba opsional atas penjualan bersih.
- 8) Untuk mengukur margin laba bersih atas penjualan bersih.

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa rasio profitabilitas memiliki tujuan tidak hanya bagi pemilik usaha atau manajemen saja tapi juga bagi pihak luar perusahaan, terutama pihak-pihak yang memiliki hubungan antara kepentingan dengan perusahaan.

c. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi *Return On Asset*

Return on Assets merupakan salah satu dari rasio profitabilitas. Dalam analisis laporan keuangan, rasio ini paling sering dilihat, karena dapat menunjukkan keberhasilan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan.

Menurut Riyanto (2010, hal. 37) menyatakan adapun faktor-faktor yang menentukan tinggi rendahnya *Return On Assets* (ROA), yaitu sebagai berikut:

- 1) *Profit Margin* yaitu perbandingan antara *net operating income* dengan *net sales*. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa profit margin adalah selisih antara *net sales* dengan *operating expenses*.
- 2) Tingkat Perputaran Aktiva usaha yaitu kecepatan berputarnya *operating assets* dalam suatu periode tertentu.

Menurut Munawir (2014, hal. 89), besarnya *Return On Assets* (ROA) dipengaruhi oleh dua faktor yaitu :

- 1) *Turnover* dari *operating assets* (tingkat perputaran aktiva yang digunakan untuk operasi)
- 2) *Profit margin*, yaitu besarnya keuntungan operasi yang dinyatakan dalam persentase dan jumlah penjualan bersih. *Profit margin* ini mengukur tingkat keuntungan yang dicapai oleh perusahaan dihubungkan dengan penjualan.

Dari teori diatas dapat disimpulkan bahwa faktor yang menentukan tinggi rendahnya *Return On Assets* (ROA) salah satunya profit margin. Yaitu pendapatan operasi bersih yang dibandingkan dengan penjualan bersih, dan selanjutnya

tingkat perputaran aktiva usaha dengan melihat kecepatan perputaran aktiva dalam suatu periode.

d. Pengukuran *Return On Asset*

Return On Asset menunjukkan keefisienan perusahaan dalam mengelola seluruh aktivanya untuk memperoleh laba. Rasio ini penting bagi pihak manajemen untuk mengevaluasi efektifitas dan efisiensi manajemen perusahaan dalam mengelola seluruh aktiva perusahaan.

Menurut Murhadi (2013, hal. 64) *Return On Assets* (ROA) diukur dengan menggunakan rumus :

$$\text{Return On Asset (ROA)} = \frac{\text{Net Income}}{\text{total assets}}$$

Sedangkan menurut Kasmir (2012, hal. 202) diukur dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Return On Investment} = \frac{\text{Earning After Interest and Tax}}{\text{Total asset}} \times 100\%$$

2. *Quick Ratio*

a. Pengertian *Quick Ratio*

Quick Ratio merupakan bagian dari rasio likuiditas. Likuiditas perusahaan ditunjukkan oleh besar kecilnya aktiva lancar yang meliputi kas, surat berharga, piutang, dan persediaan

Menurut Jumingan (2017, hal. 126), menyatakan bahwa :

Quick Ratio dihitung dengan membandingkan kas dan quick assets di satu pihak dengan utang jangka pendek di lain pihak. Quick assets ini terdiri atas piutang dan surat-surat berharga yang dapat direalisasi menjadi uang dalam waktu relatif pendek. Persediaan tidak ikut diperhitungkan karena dipandang memerlukan waktu relatif lebih lama untuk direalisasi menjadi uang, dan tidak ada kepastian apakah persediaan bisa terjual atau tidak.

Menurut Munawir (2014, hal.74) menyatakan bahwa :

Quick Ratio merupakan ukuran kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan tidak memperhitungkan persediaan, karena persediaan memerlukan waktu yang relatif lama untuk merealisasi menjadi uang kas dan menganggap bahwa piutang segera dapat di realisir sebagai uang kas, walaupun kenyataannya persediaan lebih likwid dari pada piutang.

Dari beberapa definisi diatas, dapat disimpulkan bahwa *Quick Ratio* merupakan alat ukur untuk menilai kemampuan perusahaan dengan mengurangi persediaan yang dianggap kurang likuid dalam membayar kewajiban jangka pendeknya.

b. Tujuan dan Manfaat *Quick Ratio*

Menurut Hery (2018, hal. 178) menyatakan bahwa ada beberapa tujuan dan manfaat rasio likuiditas secara keseluruhan:

- 1) Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban atau utang yang akan segera jatuh tempo.
- 2) Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan total aset lancar.
- 3) Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset sangat lancar (tanpa memperhitungkan persediaan barang dagang dan aset lancar lainnya)

Menurut Kasmir (2012, hal.132) menyatakan bahwa ada beberapa tujuan dan manfaat dari hasil rasio likuiditas antara lain:

- 1) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih.
- 2) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan.
- 3) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan sediaan atau piutang.
- 4) Untuk mengukur atau membandingkan antara jumlah persediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan.
- 5) Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
- 6) Sebagai alat perencanaan ke depan, terutama yang berkaitan dengan kas dan utang.
- 7) Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu dengan membandingkannya untuk beberapa periode.

- 8) Untuk melihat kelemahan yang dimiliki perusahaan dari masing-masing komponen yang ada diaktiva lancar dan utang lancar.
- 9) Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen untuk memperbaiki kinerjanya, dengan melihat rasio likuiditas pada saat ini.

Untuk melihat kondisi dan posisi perusahaan di masa yang akan datang dapat menggunakan rasio likuiditas, selain itu dengan menggunakan rasio likuiditas investor atau kreditur akan mengetahui seberapa besar kemampuan perusahaan dalam membayar hutang. Kemudian sebagai alat ukur bagi manajemen dalam memperbaiki kinerjanya untuk periode yang akan datang.

c. Faktor yang Mempengaruhi *Quick Ratio*

Menurut Kasmir (2012, hal.179), faktor-faktor yang perlu diperhatikan dibagi atas tiga bagian, yaitu:

- 1) Besarnya investasi pada harga tetap dibandingkan dengan seluruh dana jangka panjang Pemakaian dana untuk pembelian harta tetap adalah salah satu sebab dari keadaan tidak likuid.
- 2) Volume kegiatan perusahaan Peningkatan volume kegiatan perusahaan akan menambah kebutuhan dana untuk membiayai harta lancar.
- 3) Pengendalian harta lancar Apabila pengendalian kurang baik terhadap besarnya investasi dalam persediaan dan piutang menyebabkan adanya investasi yang melebihi dari pada yang seharusnya.

Menurut Jumingan (2017, hal. 69) sebelum mengambil kesimpulan final dari analisis *Quick Ratio*, perlu mempertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut :

- 1) Sifat umum atau tipe perusahaan
Modal kerja yang dibutuhkan perusahaan jasa (public utility) relatif rendah karena investasi dalam persediaan dan piutang pencairannya menjadikan relatif cepat. Berbeda dengan perusahaan industri, investasi dalam aktiva lancar cukup besar dengan tingkat perputaran persediaan dan piutang yang relatif lebih rendah. Perusahaan industri memerlukan modal kerja yang cukup besar untuk melakukan investasi dalam bahan baku, barang dalam proses, dan barang jadi.
- 2) Waktu produksi
Makin panjang waktu yang diperlukan untuk memproduksi barang atau untuk memperoleh barang makin besar kebutuhan akan modal kerja. Modal kerja bervariasi tergantung pada volume pembelian dan harga beli per unit dari barang yang dijual.
- 3) Syarat pembelian dan penjualan

Syarat kredit pembelian barang dagangan atau bahan baku akan mempengaruhi besar kecilnya modal kerja. Syarat kredit pembelian yang menguntungkan akan memperkecil kebutuhan uang kas yang harus ditanamkan dalam persediaan, sebaliknya bila pembayaran harus dilakukan segera setelah barang diterima maka kebutuhan uang kas untuk membelanjai volume perdagangan menjadi lebih besar.

- 4) Tingkat perputaran persediaan
Semakin sering persediaan diganti (dibeli dan dijual kembali) maka kebutuhan modal kerja yang ditanamkan dalam bentuk persediaan (barang) akan semakin rendah. Untuk mencapai tingkat perputaran persediaan yang tinggi diperlukan perencanaan dan pengawasan persediaan yang efisien.
- 5) Tingkat perputaran piutang
Kebutuhan modal kerja juga tergantung pada periode waktu yang diperlukan untuk mengubah piutang menjadi kas. Apabila piutang terkumpul dalam waktu pendek berarti kebutuhan akan modal kerja semakin rendah.
- 6) Pengaruh konjungtur (*business cycle*) Pada periode makmur (prosperity) aktivitas perusahaan meningkat dan perusahaan cenderung membeli barang lebih banyak memanfaatkan harga yang masih rendah. Ini berarti perusahaan memperbesar tingkat persediaan dan kebutuhan modal kerja juga lebih banyak. Sebaliknya pada periode depresi volume perdagangan menurun, perusahaan cepat-cepat berusaha menjual barangnya dan menarik piutangnya.
- 7) Pengaruh musim
Perusahaan yang dipengaruhi oleh musim membutuhkan jumlah maksimum modal kerja untuk periode yang relatif pendek. Modal kerja yang ditanamkan dalam bentuk persediaan barang berangsur-angsur meningkat dalam bulan-bulan menjelang puncak penjualan.
- 8) *Credit rating* dari perusahaan
Jumlah modal kerja, dalam bentuk kas termasuk surat-surat berharga, yang dibutuhkan perusahaan untuk membiayai operasinya tergantung pada kebijaksanaan penyediaan uang kas. Penyediaan uang kas ini tergantung pada credit rating dari perusahaan (kemampuan meminjam uang dalam jangka pendek), perputaran persediaan dan piutang, dan kesempatan mendapatkan potongan harga dalam pembelian.

Maka dapat disimpulkan quick ratio dipengaruhi oleh jenis perusahaan, waktu produksi, syarat kredit, dan tingkat perputaran persediaan. Dimana perlu pengawasan yang efektif dan kebijaksanaan yang tepat untuk mencapai quick ratio yang maksimal.

d. Pengukuran *Quick Ratio*

Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya yang telah jatuh tempo. Tetapi pada rasio ini tidak seluruh aktiva lancar turut diperhitungkan, yaitu dengan menyisihkan persediaan barang terlebih dahulu kemudian diperbandingkan dengan total hutang lancar.

Menurut Brigham dan Houston (2011, hal.135) menyatakan bahwa rumus untuk mencari *Quick Ratio* adalah sebagai berikut :

$$\text{Rasio Cepat} = \frac{\text{Aset Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Kewajiban Lancar}}$$

Quick Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban lancarnya dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan nilai persediaan.

Sedangkan menurut Murhadi (2013, hal.57) untuk mengukur *Quick Ratio* dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Quick Ratio (Acid Test Ratio)} = \frac{\text{Current Assets} - (\text{Inventori} + \text{Prepayments})}{\text{Current Liabilities}}$$

3. Debt to Assets Ratio

a. Pengertian Debt to Assets Ratio

Debt to Assets Ratio merupakan rasio yang mengukur seberapa besar aktiva yang dibiayai dengan hutang. Semakin tinggi rasio, maka resiko yang akan dihadapi perusahaan akan semakin besar. *DAR* dihitung dengan membagi total hutang (*liability*) dengan total aset. Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva yang dibiayai dengan hutang. Semakin tinggi rasio, berarti semakin besar aktiva yang dibiayai dengan hutang dan hal itu semakin beresiko bagi perusahaan.

Menurut Hani (2014, hal. 76) menyatakan bahwa *Debt to Assets Ratio*, yaitu rasio yang menghitung berapa bagian dari keseluruhan kebutuhan dana yang dibiayai dengan hutang.

Menurut Kasmir (2012, hal. 156) menyatakan bahwa :

Debt to Assets Ratio (DAR) merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total hutang dengan total aktiva. Dengan kata lain, seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.

Menurut Sudana (2011, hal. 20) menyatakan bahwa :

Debt to Assets Ratio merupakan salah satu rasio *leverage* yang menunjukkan seberapa besar pembiayaan perusahaan dibiayai oleh utang. *DAR* mengukur proporsi dana yang bersumber dari utang untuk membiayai aktiva perusahaan. Semakin besar *DAR* menunjukkan semakin besar porsi penggunaan utang dalam membiayai investasi pada aktiva, yang berarti pula risiko perusahaan akan meningkat.

Jadi kesimpulan *Debt to Assets Ratio* adalah menunjukkan besarnya total utang yang dapat dijamin dengan total aktiva atau menunjukkan besarnya dana yang disediakan oleh kreditor terhadap aktiva total yang dimiliki oleh perusahaan. Semakin tinggi *Debt To Assets Ratio*, maka resiko perusahaan akan semakin besar karena utang menimbulkan beban bunga tetap pada perusahaan.

b. Manfaat dan Tujuan *Debt to Assets Ratio*

Manfaat dari analisis *debt to assets ratio* merupakan *ratio leverage (solvabilitas)* yang untuk memilih menggunakan modal sendiri atau modal pinjaman haruslah menggunakan beberapa perhitungan. Seperti diketahui bahwa penggunaan modal sendiri atau dari modal pinjaman akan memberikan dampak tertentu bagi perusahaan. pihak manajemen harus pandai mengatur *debt to assets ratio*. Pengatur rasio yang baik akan memberikan banyak manfaat bagi perusahaan

guna menghadapi segala kemungkinan yang akan terjadi. Namun semua kebijakan tergantung dari tujuh perusahaan secara keseluruhan.

Manfaat *ratio solvabilitas* atau *leverage ratio* Menurut Kasmir (2012, hal. 154) bahwa :

- 1) Untuk menganalisis kemampuan posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.
- 2) Untuk menganalisis kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
- 3) Untuk menganalisis keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
- 4) Untuk menganalisis seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
- 5) Untuk menganalisis seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.
- 6) Untuk menganalisis atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang.
- 7) Untuk menganalisis berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih ada terdapat sekian kalinya modal sendiri.

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

Menurut Kasmir (2012, hal. 153) menyatakan terdapat beberapa tujuan perusahaan dengan menggunakan *rasio solvabilitas* menyatakan:

- 1) Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya (*kreditor*)
- 2) Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga)
- 3) Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal
- 4) Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang
- 5) Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva
- 6) Untuk menilai atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang

- 7) Untuk menilai berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih terdapat sekian kalinya modal yang dimiliki.

c. Faktor – faktor yang Mempengaruhi *Debt to Assets Ratio*

Perusahaan pada umumnya akan mempertimbangkan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi *Debt to Assets Ratio* perusahaan seperti.

Menurut Brigham dan Houston (2011, hal. 188) menyatakan bahwa. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi dari *Debt to Assets Ratio (DAR)* itu sendiri antara lain yaitu :

- 1) Stabilitas penjualan
- 2) Struktur asets
- 3) *Leverage operasi*
- 4) Tingkat pertumbuhan
- 5) Profitabilitas
- 6) Pajak
- 7) Kendali
- 8) Sikap manajemen
- 9) Sikap pemberi pinjaman dan lembaga pemeringkat
- 10) Kondisi pasar
- 11) Kondisi internal perusahaan
- 12) Fleksibilitas keuangan

Berikut ini adalah penjelasan dari faktor-faktor diatas :

1) Stabilitas penjualan

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

2) Struktur asset

Perusahaan yang assetnya memadai untuk digunakan sebagai jaminan pinjaman cenderung akan cukup banyak menggunakan utang.

3) *Leverage Operasi*

Jika dengan hal – hal yang sama, perusahaan dengan *leverage operasi* yang kecil lebih mampu untuk memperbesar *leverage* keuangan karena interaksi *leverage operasi* dan keuanganlah yang mempengaruhi penurunan penjualan terhadap laba dan arus kas bersih secara keseluruhan

4) Tingkat pertumbuhan

Jika hal lain dianggap sama, maka perusahaan yang memiliki pertumbuhan lebih cepat harus harus lebih mengandalkan diri pada modal eksternal.

5) *Profitabilitas*

Perusahaan dengan tingkat pengembalian yang tinggi atas investasi menggunakan utang relative kecil. Dengan tingkat pengembalian yang tinggi memungkinkan perusahaan untuk membiayai sebagian besar pendanaan dengan dana internal. Aset umum yang digunakan oleh perusahaan dapat menjadi jaminan yang baik, sementara tidak untuk aset dengan tujuan khusus.

6) Pajak

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

7) Kendali

Pengaruh utang dibandingkan saham pada posisi kendali suatu perusahaan dapat mempengaruhi struktur modal. Hal ini jika manajemen

saat ini memiliki kendali hak suara lebih dari 50 persen saham tetapi tidak berada dalam posisi untuk membeli saham tambahan lagi, maka manajemen mungkin akan memilih utang sebagai pendanaan baru.

8) Sikap manajemen

Dengan tidak adanya bukti bahwa struktur modal yang satu akan membuat harga saham lebih tinggi daripada struktur modal lainnya, manajemen dapat menilai sendiri struktur modal yang dianggap ketat sehingga sikap dari seorang manager sangatlah penting didalam mengambil sebuah keputusan manajemen perusahaan.

9) Sikap pemberi pinjaman dan lembaga pemeringkat

Didalam hal ini manager mempunyai analisis tersendiri mengenai *leverage* yang tepat bagi perusahaannya namun sering kali sikap pemberi pinjaman dan perusahaan penilai kredibilitas sangat berpengaruh terhadap keputusan struktur keuangan.

10) Kondisi pasar

Kondisi dipasar saham dan obligasi mengalami perubahan jangka panjang dan pendek yang mempunyai pengaruh penting terhadap struktur modal perusahaan yang optimal.

11) Kondisi internal perusahaan

Kondisi internal perusahaan ini juga dapat mempengaruhi terhadap struktur modal yang ditargetkan.

12) *Fleksibilitas* perusahaan

Didalam *fleksibilitas* keuangan seorang manager harus mampu mempertimbangkan berbagai alternative dalam memutuskan suatu struktur modal yang akan digunakan.

d. Pengukuran *Debt to Assets Ratio*

Pengukuran untuk mencari *Debt to Assets Ratio* Menurut Kasmir (2012, hal. 156) bahwa:

$$Debt\ To\ Assests\ Ratio = \frac{total\ hutang}{total\ assets}$$

Menurut Hani (2014, hal. 76) menyatakan bahwa:

$$Debt\ to\ Total\ Asset\ Ratio = \frac{Total\ Liabilities}{Total\ Assets}$$

4. *Inventory Turnover*

a. Pengertian *Inventory Turnover*

Inventory Turnover atau rasio perputaran persediaan merupakan rasio antara jumlah persediaan yang digunakan dengan jumlah penjualan yang diperoleh selama periode tertentu. Perputaran persediaan dapat diperbesar dengan menambahkan jumlah persediaan pada satu sisi dan pada sisi lain diusahakan agar penjualan dapat meningkat relatif lebih besar dari peningkatan persediaan atau dengan mengurangi penjualan disertai dengan pengurangan relatif terhadap persediaan. Dengan demikian terdapat hubungan antara perputaran persediaan dengan laba perusahaan.

Menurut Kasmir (2012, hal.113) menyatakan bahwa:

“Rasio aktivitas (*activity ratio*), merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya. Atau dapat pula dikatakan rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi memanfaatkan sumber daya perusahaan. Efisiensi yang dilakukan misalnya dibidang penjualan, persediaan, penagihan, piutang, dan efisiensi di bidang lainnya. Rasio aktivitas juga digunakan

untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari”.

Rasio ini menjelaskan bagaimana manajemen mengelola seluruh aktiva yang dimilikinya untuk dapat mendorong produktivitas dan meningkatkan profitabilitas. Salah satu rasio aktivitas yang digunakan untuk mengukur persediaan adalah *Inventory Turnover*.

Menurut Jumingan (2017, hal.228) menyatakan bahwa:

“*Inventory Turnover* yaitu rasio antara penjualan dengan rata-rata persediaan yang dinilai berdasar harga jual atau kalau memungkinkan rasio ini dihitung dengan memperbandingkan antara harga pokok penjualan dengan rata-rata persediaan. Rasio ini menunjukkan berapa kali dana yang ditanam dalam persediaan ini berputar dalam satu tahun/periode. Makin besar *turn over* berarti makin baik”.

Perputaran persediaan menunjukkan berapa kali dana yang tertanam dalam persediaan berputar dalam suatu periode. Semakin tinggi tingkat perputaran persediaan tersebut maka jumlah modal kerja yang dibutuhkan (terutama yang harus diinvestasikan dalam persediaan) semakin rendah. Semakin tinggi tingkat perputaran persediaan akan memperkecil risiko terhadap kerugian yang disebabkan karena penurunan harga atau karena perubahan selera konsumen, di samping itu akan menghemat ongkos penyimpanan dan pemeliharaan terhadap persediaan tersebut.

Rasio perputaran persediaan mengukur efisiensi pengelolaan persediaan barang dagangan. Rasio ini merupakan indikasi yang cukup populer untuk menilai efisiensi operasional, yang memperlihatkan seberapa baiknya manajemen mengontrol modal yang ada pada persediaan.

Berdasarkan beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *Inventory Turnover* merupakan salah satu dari rasio aktivitas yang mengukur efisiensi

pengelolaan investasi ke dalam persediaan yang dilakukan perusahaan, dan tergambar dari jangka waktu perputaran persediaan selama satu tahun. Dengan demikian perusahaan yang perputaran persediaannya tinggi, memberikan indikasi bahwa perusahaan tersebut efisien dalam mengelola persediaan.

b. Tujuan dan Manfaat *Inventory Turnover*

Perputaran persediaan menunjukkan seberapa cepat perputaran persediaan dalam siklus produksi normal. Semakin cepat perputarannya semakin baik karena dianggap kegiatan penjualan berjalan cepat. Perputaran persediaan merupakan berapa kali persediaan akan berputar dan kembali lagi. Perputaran persediaan merupakan aktivitas perusahaan yang jelas diperlukan dan diperhitungkan, karena dapat mengetahui efisiensi biaya yang berguna untuk memperoleh laba yang besar.

Menurut Kasmir (2012, hal.173) berikut ini adalah beberapa tujuan yang hendak dicapai perusahaan dari penggunaan rasio aktivitas antara lain:

- 1) Untuk mengukur berapa lama penagihan piutang selama satu periode atau berapa kali dana yang ditanam dalam piutang ini berputar dalam satu periode;
- 2) Untuk menghitung hari rata-rata penagihan piutang (*days of receivable*), dimana hasil perhitungan ini menunjukkan jumlah hari (berapa hari) piutang tersebut rata-rata tidak dapat ditagih;
- 3) Untuk menghitung berapa hari rata-rata sediaan tersimpan dalam gudang;
- 4) Untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan dalam modal kerja berputar dalam satu periode atau berapa penjualan yang dapat dicapai oleh setiap modal kerja yang digunakan (*working capital turnover*);
- 5) Untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan dalam aktiva tetap berputar dalam satu periode;
- 6) Untuk mengukur penggunaan semua aktiva perusahaan dibandingkan dengan penjualan.

Dengan mengukur berapa lama penagihan piutang, menghitung hari rata-rata penagihan piutang serta untuk menghitung berapa hari rata-rata persediaan

tersimpan di dalam gudang perusahaan dapat menggunakan rasio aktivitas ini sehingga tujuan perusahaan dapat tercapai.

Kemudian terdapat manfaat yang dapat dipetik dari rasio aktivitas menurut Kasmir (2012, hal.174) yaitu:

- 1) Dalam bidang piutang
 - a) Perusahaan atau manajemen dapat mengetahui berapa lama piutang mampu ditagih selama satu periode.
 - b) Manajemen dapat mengetahui jumlah hari dalam rata-rata penagihan piutang (*days of receivable*) sehingga manajemen dapat pula mengetahui jumlah hari (berapa hari) piutang tersebut rata-rata tidak dapat ditagih.
- 2) Dalam bidang sediaan
Manajemen dapat mengetahui hari rata-rata persediaan tersimpan dalam gudang.
- 3) Dalam bidang modal kerja dan penjualan
Manajemen dapat mengetahui berapa kali dana yang ditanamkan dalam modal kerja berputar dalam satu periode, dengan kata lain berapa penjualan yang dapat dicapai oleh setiap modal kerja yang digunakan.
- 4) Dalam bidang aktiva dan penjualan
 - a) Manajemen dapat mengetahui beberapa kali dana yang ditanamkan dalam aktiva tetap berputar dalam satu periode.
 - b) Manajemen dapat mengetahui penggunaan semua aktiva perusahaan dibandingkan dengan penjualan dalam suatu periode tertentu.

Dengan menggunakan rasio ini maka perusahaan akan memperoleh manfaat dalam beberapa bidang diantaranya dalam bidang persediaan. Dengan menggunakan rasio ini maka manajemen dapat mengetahui hari rata-rata persediaan tersimpan dalam gudang hasil ini kemudian dibandingkan dengan target yang diinginkan.

c. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi *Inventory Turnover*

Rasio perputaran persediaan digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanam dalam persediaan ini berputar dalam suatu periode. Apabila rasio yang diperoleh tinggi, ini menunjukkan perusahaan bekerja secara efisien dan

persediaan semakin baik. Demikian pula apabila perputaran persediaan rendah berarti perusahaan bekerja secara tidak efisien atau tidak produktif dan banyak barang persediaan yang menumpuk, hal ini akan mengakibatkan investasi dalam tingkat pengembalian yang rendah.

Untuk melangsungkan usahanya dengan lancar maka kebanyakan perusahaan menilai perlunya memiliki persediaan bahan mentah. Menurut Riyanto (2010, hal.74) besar kecilnya persediaan bahan mentah yang dimiliki oleh perusahaan ditentukan oleh berbagai faktor, yaitu:

- 1) Volume yang dibutuhkan untuk melindungi jalannya perusahaan terhadap gangguan kehabisan persediaan yang akan dapat menghambat atau mengganggu jalannya proses produksi.
- 2) Volume produksi yang direncanakan, dimana volume produksi yang direncanakan itu sendiri sangat tergantung pada volume sales yang direncanakan.
- 3) Besarnya pembelian bahan mentah setiap kali pembelian untuk mendapatkan biaya pembelian yang minimal.
- 4) Estimasi tentang fluktuasi harga bahan mentah yang bersangkutan di waktu-waktu yang akan datang.
- 5) Peraturan-peraturan pemerintah yang menyangkut persediaan material.
- 6) Harga pembelian bahan mentah.
- 7) Biaya penyimpanan dan risiko penyimpanan di gudang.
- 8) Tingkat kecepatan material menjadi rusak atau turun kualitasnya.

Dengan adanya persediaan barang maka akan mempermudah perusahaan dalam menghindari kekurangan stok jika sewaktu-waktu ada konsumen yang meminta produk yang sama dalam jangka waktu yang singkat serta dengan adanya persediaan maka perusahaan akan dapat melakukan penjualan dengan lancar.

d. Pengukuran *Inventory Turnover*

Rasio perputaran persediaan mengukur efisiensi pengelolaan persediaan barang dagangan. Rasio ini merupakan indikasi yang cukup populer untuk menilai efisiensi operasional, yang memperlihatkan seberapa baiknya manajemen

mengontrol modal yang ada pada persediaan. *Inventory Turnover* dapat dicari dengan cara menjumlahkan persediaan awal dan persediaan akhir kemudian dibagi dua. Semakin besar rasio ini semakin baik, karena dianggap bahwa kegiatan penjualan berjalan baik.

Menurut Sudana (2011, hal.21) besar kecilnya *activity ratio* dapat dikur dengan cara sebagai berikut:

$$Inventory Turnover (ITO) = \frac{Sales}{Inventory}$$

Sedangkan menurut Brealey (2007, hal.80) tingkat perputaran persediaan dapat dihitung dengan menggunakan rumus:

$$Rasio Perputaran Persediaan = \frac{Harga Pokok Penjualan}{Rata-Rata Persediaan}$$

Berdasarkan rumus diatas dapat disimpulkan bahwa perputaran persediaan adalah perbandingan dari total penjualan terhadap total persediaan, dimana semakin besar persentase perputaran persediaan semakin baik bagi perusahaan. Itu artinya perusahaan tidak menahan persediaan dalam jumlah berlebihan (produktif). Sehingga tujuan perusahaan untuk memperoleh laba akan mudah untuk dicapai.

B. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan penjelasan tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang dianggap penting. Kerangka konseptual membantu menjelaskan hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen, adapun variabel-variabel tersebut dalam penelitian ini yaitu *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover*, terhadap *Return On Assets*.

Berdasarkan latar belakang perumusan masalah, maka dirumuskan indikator variable kerangka konseptual sebagai berikut:

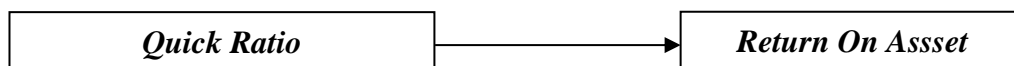
1. Pengaruh *Quick Ratio* terhadap *Return On Assets*

Rasio likuiditas menggambarkan kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek (utang lancar) pada saat jatuh tempo dengan menggunakan aktiva lancar. Likuiditas juga merupakan kemampuan untuk mengubah aktiva menjadi kas atau untuk memperoleh kas.

Menurut Harahap (2010, hal. 302) “*Quick Ratio* menunjukkan kemampuan aktiva lancar yang paling liquid mampu menutupi utang lancar. Semakin besar rasio ini semakin baik. Rasio ini disebut *Acid Test Ratio*”.

Likuiditas tidak hanya berkenaan dengan keadaan keseluruhan keuangan perusahaan, tetapi juga berkaitan dengan kemampuannya untuk mengubah aktiva lancar tertentu menjadi uang kas. Bilamana rasio likuiditas (*quick ratio*) meningkat maka baik profitabilitas (ROA) maupun resiko yang dihadapi akan menurun.

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang di lakukan oleh Purba (2017), Adare (2015) dan Rachmalia (2013) yang menyimpulkan bahwa variabel (*Quick Ratio*) berpengaruh signifikan terhadap variabel (*Return On Assets*). Sedangkan menurut hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Afrizal (2017) menyimpulkan bahwa variabel *Quick Ratio* tidak berpengaruh terhadap variabe *Returtn On Assets*.



Gambar II.1 Pengaruh QR Terhadap ROA

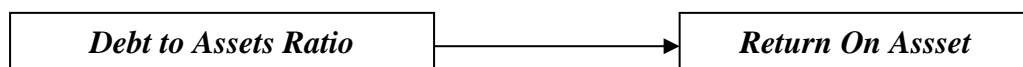
2. Pengaruh *Debt To Asset Ratio* (DAR) Terhadap *Return On Asset* (ROA)

Debt to Asset Ratio merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.

Menurut Kasmir (2012, hal.156) menyatakan apabila rasionya tinggi, artinya pendanaan dengan utang semakin banyak, maka sulit untuk perusahaan memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utangnya dengan aktiva yang dimilikinya. Demikian pula apabila rasionya rendah semakin kecil perusahaan dibiayai dengan hutang.

Menurut penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Andi (2014) menyimpulkan bahwa variabel *Debt to Assets Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets*. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Kurnia (2014) dan Efendi (2017) menyimpulkan bahwa variabel *debt to assets ratio* berpengaruh terhadap *return on assets*.

Sedangkan menurut hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Julita, (2010) menyimpulkan bahwa *Debt to Assets Ratio* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.



Gambar II.2 Pengaruh DAR Terhadap ROA

3. Pengaruh *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Asset*

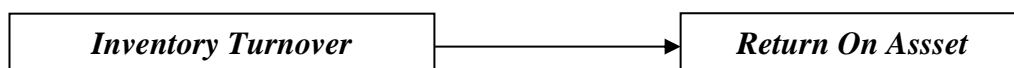
Inventory Turnover atau rasio perputaran persediaan merupakan rasio antara jumlah persediaan yang digunakan dengan jumlah penjualan yang diperoleh selama periode tertentu. Perputaran persediaan dapat diperbesar dengan menambahkan jumlah persediaan pada satu sisi dan pada sisi lain diusahakan agar penjualan dapat

meningkat relatif lebih besar dari peningkatan persediaan atau dengan mengurangi penjualan disertai dengan pengurangan relatif terhadap persediaan. Dengan demikian terdapat hubungan antara perputaran persediaan dengan laba perusahaan.

Menurut Kasmir (2012, hal.113) menyatakan bahwa: “Rasio aktivitas (*activity ratio*), merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya. Atau dapat pula dikatakan rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi memanfaatkan sumber daya perusahaan. Efisiensi yang dilakukan misalnya dibidang penjualan, persediaan, penagihan, piutang, dan efisiensi di bidang lainnya. Rasio aktivitas juga digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari”.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang di lakukan oleh Syafitri (2015) menyimpulkan bahwa variabel *Inventorty Turnover* berpengaruh terhadap variabel profitaabilitas.

Sedangkan menurut hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Jufrizen, (2014) menyimpulkan bahwa secara parsial ada pengaruh signifikan anatar perputaran persediaan terhadap profitabilitas.



Gambar II.3 Pengaruh ITO Terhadap ROA

4. Pengaruh *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* terhadap *Return On Asset*

Return On Total Assets merupakan pengukuran kemampuan perusahaan secara keseluruhan didalam menghasilkan keuntungan dengan jumlah keseluruhan aktiva yang tersedia didalam perusahaan.

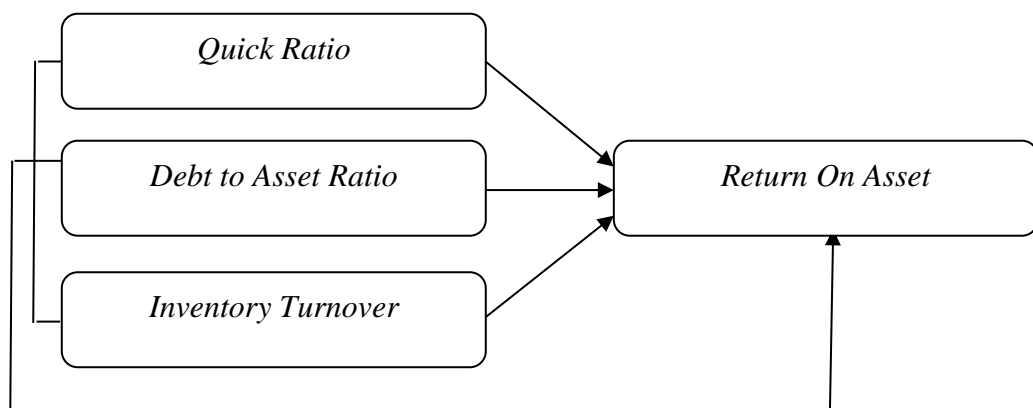
Menurut Kasmir (2012, hal. 202) bahwa semakin kecil (rendah) ratio ini, semakin kurang baik, demikian pula sebaliknya.

Selain itu, ROA memberikan ukuran yang lebih baik atas profitabilitas perusahaan karena menunjukkan efektivitas manajemen dalam menggunakan aktiva untuk memperoleh pendapatan.

Semakin sedikit hutang dan meningkatnya persediaan perusahaan maka profitabilitas (*ROA*) akan meningkat. Dan sebaliknya, semakin banyak hutang dan semakin sedikitnya persediaan maka profitabilitas (*ROA*) akan menurun.

Dari uraian diatas, maka dapat disusun kerangka konseptual sebagai berikut

;



Gambar II.4
Kerangka Konseptual

C. Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu penjelasan sementara perilaku atau keadaan tertentu yang telah terjadi. Hipotesis adalah dugaan atau jawaban sementara dari pernyataan yang ada pada perumusan masalah penelitian. Juliandi (2014, hal. 44).

Berdasarkan rumusan masalah serta tujuan penelitian ini, maka dapat diambil hipotesis sebagai berikut:

1. *Quick Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.
2. *Debt to Assets Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.
3. *Inventory Turnover* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.
4. *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* secara bersama-sama berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian menggambarkan jenis atau bentuk penelitian yang mendasari penelitian. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan asosiatif.

Menurut Juliandi, dkk (2015, hal 86) Pendekatan assosiatif adalah pendekatan yang dilakukan untuk mengetahui hubungan atau pengaruh antara dua variabel atau lebih. Dalam penelitian ini peneliti ingin mengetahui hubungan atau pengaruh *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* tedrhada *Return On Asset*

B. Defenisi Operasional

Variabel dalam pengukuran ini adalah pengukuran kinerja keuangan yangberdasarkan dengan menggunakan rasio profitabilitas dan rasio likuiditas. Dimanapengukuran kinerja keuangan dilakukan untuk mengukur kemampuan perusahaandalam menjalankan usahanya, adapun variabel penelitian ini dapat dijelaskansebagai berikut:

1. *Return On Assets*

Return On Assets merupakan rasio perbandingan laba sebelum pajak dengan total aktiva yang didapat dari laporan keuangan neraca dan laporan keuangan laba rugi. Semakin tinggi rasio ini maka semakin baik bagi perusahaan dalam menghasilkan laba atau keuntungan.

Menurut Murhadi (2013, hal. 64) *Return On Assets* (ROA) diukur dengan menggunakan rumus :

$$\text{Return On Asset (ROA)} = \frac{\text{Net Income}}{\text{total assets}}$$

2. *Quick Ratio*

Quick Ratio merupakan alat ukur untuk menilai kemampuan perusahaan dengan mengurangi persediaan yang dianggap kurang likuid dalam membayar kewajiban jangka pendeknya.

Menurut Brigham dan Houston (2010, hal.135) menyatakan bahwa rumus untuk mencari Quick Ratio adalah sebagai berikut :

$$\text{Rasio Cepat} = \frac{\text{Aset Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Kewajiban Lancar}}$$

3. *Debt to Assets Ratio*

Debt To Assets Ratio adalah suatu ratio yang untuk mengetahui dan mengukur yang dimana total utang terhadap aktiva, sehingga perusahaan dapat mengetahui apakah melalui hutang dapat tetap baik atau tidak.

Menurut Kasmir (2012, hal. 156) *Debt To Assets Ratio* dapat diukur dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Debt To Assests Ratio} = \frac{\text{total hutang}}{\text{total assets}}$$

4. *Inventoty Turnover*

Inventory Turnover mengukur kemampuan perusahaan dalam menjual produknya dalam suatu periode tertentu dibandingkan dengan jumlah persediaan yang dimiliki. Perputaran persediaan dalam perusahaan menunjukkan kinerja perusahaan dalam aktivitas operasionalnya.

Menurut Sudana (2011, hal.21) besar kecilnya *activity ratio* dapat dikur dengan cara sebagai berikut:

$$\text{Inventory Turnover (ITO)} = \frac{\text{Sales}}{\text{Inventory}}$$

C. Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Penelitian ini menggunakan data empiris yang diperoleh dari Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id) yang terfokus pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan data yang diambil adalah dari tahun 2013 sampai tahun 2017. Alamat kantor BEI di medan beralamat di Jl. Juanda No. 5-6, Medan

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian direncanakan mulai dari bulan Mei 2019 sampai September 2019. Rencana kegiatan penelitian sebagai berikut :

Tabel III. 1
Skedul Rencana Penelitian

[illegible]

D. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi adalah sekumpulan yang memiliki kesamaan dalam satu atau beberapa hal yang membentuk masalah pokok dalam suatu penelitian. Menurut Juliandi, dkk (2014, hal. 114) populasi merupakan totalitas dari seluruh unsur yang ada dalam wilayah penelitian.

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah populasi perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2017 yang berjumlah 35 perusahaan. Berikut populasi perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013 sampai tahun 2017.

Berikut ini adalah data populasi perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Tabel III.2
Populasi Penelitian

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	APOL	Arpeni Pratama Ocean Line Tbk
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
3	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk
4	BIRD	Blue Brid Tbk
5	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
6	BULL	Buana Listya Tama Tbk
7	CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk
8	CASS	Cardig Aero Services Tbk
9	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk
10	HITS	Humpus Intermoda Transportasi Tbk
11	IATA	Indonesia Air Transport dan Instruktur Tbk
12	INDX	Tanah Laut Tbk
13	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk
14	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk
15	LEAD	Loginda Samuderamakmur Tbk
16	LRNA	Ekasari Lorena Transport Tbk
17	MBSS	Mitra Bantera Segara Sejati Tbk
18	MIRA	Mitra Internasional Resources Tbk
19	NALY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
20	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk
21	PTIS	Indo Straits Tbk
22	RIGS	Ritg Tenders Indonesia Tbk
23	SAFE	Steady Safe Tbk
24	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk
25	SHIP	Silo Maritime Perdana Tbk
26	SMDR	Samudera Indpnesia Tbk
27	SOCI	Soechi Lines Tbk
28	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk
29	TAXI	Expres Transindo Utama Tbk
30	TMAS	Pelayaran Tempura Emas Tbk
31	TPMA	Trans Power Marine Tbk
32	TRAM	Trada Maritime Tbk
33	WEHA	Weha Transportasi Indonesia Tbk
34	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk
35	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk

Sumber : Bursa Efek Indosia

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2012, hal. 116) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel dapat diambil dengan cara-cara tertentu, jelas dan lengkap yang dianggap bisa memiliki populasi. Dalam

penelitian sampel yang digunakan dipenelitian ini ditentukan dengan menggunakan teknik penarikan *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu dengan tujuan agar diperoleh sampel yang sesuai dengan kriteria yang ditentukan.

Penulis memilih sampel yang berdasarkan penelitain terhadap karakteristik sampel yang disesuaikan dengan penelitian kriteria sebagai berikut :

- a. Perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Priode 2013-2017.
 - b. Perusahaan menerbitkan atau mempublikasikan laporan tahunan (*Annual Report*) perusahaan selama periode pengamatan selama 2013-2017.
 - c. Perusahaan tersebut memiliki data yang lengkap sesuai kebutuhan peneliti.
 - d. Perusahaan tersebut menyajikan laporan keuangan dalam bentuk rupiah
- Berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan maka diperoleh sampel sebagai

berikut :

Tabel III.3
Sampel Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013 sampai tahun 2017

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
2	CASS	Cardig Aero Services Tbk
3	MIRA	Mitra Internasional Resources Tbk
4	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
5	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk
6	TAXI	Express Transindo Utama Tbk
7	TMAS	Pelayaran Tempura Emas Tbk
8	WEHA	Panorama Transportasi Tbk

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan pada kriteria pengambilan sampel seperti yang telah disebutkan diatas, maka jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 8 perusahaan.

E. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan data bersifat kuantitatif, sehingga dapat berupa angka atau dapat diukur dari laporan keuangan periode penelitian yang dimulai dari tahun 2013-2017.

2. Sumber Data

Dalam penelitian ini, data yang digunakan yaitu data sekunder dimana data tersebut telah disediakan oleh Bursa Efek Indonesia yang berupa laporan keuangan perusahaan transportasi selama periode 2013 sampai 2017.

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik dokumentasi. Data yang digunakan dalam penelitian ini dikumpulkan dengan mendokumentasikan dari laporan keuangan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

G. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kuantitatif, menurut Juliandi dkk (2015, hal. 85) “analisis data kuantitatif adalah analisis data terhadap data-data yang mengandung angka-angka atau numerik tertentu”. Adapun teknik analisis data yang digunakan sebagai berikut:

1. Regresi Linier Berganda

Digunakan untuk meramalkan *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* terhadap *Return On Assets* periode sebelumnya dinaikkan atau di turunkan. Dengan menggunakan persamaan regresi yaitu:

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

(Sugiyono, 2018, hal.192)

Keterangan :

Y = Variabel dependent (*Return On Assets*)

α = Konstanta

β = Koefesien Regresi

X_1 = Variabel independent (*Quick Ratio*)

X_2 = Variabel independent (*Debty to Assets Ratio*)

X_3 = Variabel independent (*Inventory Turnover*)

ε = Standart Error

Penggunaan analisis regresi dalam statistik harus bebas dari asumsi-asumsi klasik. Adapun pengujian asumsi klasik yang digunakan dalam uji normalitas, uji multikoliniertas, uji heterokedastisitas dan uji autokorelasi.

2. Uji Asumsi Klasik Regresi Berganda

Uji asumi klasik regresi berganda bertujuan “untuk melihat apakah dalam model regresi yang digunakan dalam penelitian adalah model yang terbaik.jika model adalah model yang baik, maka hasil analisis regresi layak dijadikan sebagai rekomendasi untuk pengetahuan atau untuk tujuan pemecahan masalah praktis.” Juliandi dkk (2015, hal. 160) . Adapun syarat yang dilakukan untuk dalam uji asumsi klasik meliputi uji normalitas, uji multi kolinearitas, uji heterokedastisitas, uji autokorelasi.

a. Uji Normalitas

Menurut Juliandi dkk (2015, hal. 160) Pengujian normalitas data dilakukan untuk melihat apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independennya memiliki distribusi normal atau tidak. Jika data menyebar di sekitar garis diagonal

dan mengikuti arah garis diagonal maka model regresi memenuhi asumsi normalitas, sehingga data dalam model regresi penelitian cenderung normal.

Menurut Juliandi dkk (2015, hal. 161) Kriteria untuk menentukan normal atau tidaknya data, maka dapat dilihat pada nilai probabilitasnya. Data adalah normal, jika nilai *kolmogorov smirnov* adalah tidak signifikan (*Asymp. Sig (2-tailed)* $> 0,05 (a=5\%)$).

b. Uji Multikolinearitas

Menurut Juliandi dkk (2015, hal. 161) Uji multikolinearitas digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi linear ditemukan adanya korelasi yang kuat antara variabel independen dengan ketentuan:

- 1) Jika nilai *tolerance* $< 0,5$ atau *value inflation factor* (VIF) > 5 maka terdapat masalah multikolinearitas yang serius.
- 2) Jika nilai *tolerance* $> 0,5$ atau *value inflation factor* (VIF) < 5 maka tidak terdapat multikolinearitas yang serius.

c. Uji Heterokedastisitas

Menurut Juliandi dkk (2015, hal. 161) Uji heterokedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual dari suatu pengamatan lain. Metode informasi dalam pengujian heterokedastisitas yaitu metode scatterplot. Dasar pengambilan keputusan adalah :

- 1) Jika ada pola tertentu seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit) maka mengindikasikan telah terjadi heterokedastisitas.

- 2) Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y maka tidak terjadi heterokedastisitas.

d. Uji Autokorelasi

Menurut Juliandi dkk (2015, hal.163) Uji autokorelasi baertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode ke t dengan kesalahan pada periode t-1 (sebelumnya). Salah satu cara mengidentifikasi adalah dengan melihat nilai Durbin Watson (D-W) :

- 1) Jika nilai D-W dibawah -2 berarti ada autokorelasi positif.
- 2) Jika nilai D-W diantara -2 sampai +2 berarti tidak ada autokorelasi.
- 3) Jika nilai D-W diatas +2 berarti ada autokorelasi negatif.

3. Pengujian Hipotesis

Menurut Juliandi dkk (2015, hal. 44) hipotesis adalah dugaan atau jawaban sementara dari pertanyaan yang ada pada perumusan masalah penelitian. Jadi dapat disimpulkan bahwa hipotesis diperoleh dengan memprediksi penelitian terdahulu sebagai referensi dalam pembuktian uji hipotesis berguna untuk mengetahui apakah secara parsial atau simultan memiliki hubungan antara X_1, X_2, X_3 , berpenaruh terhadap Y ada dua jenis koefesien yang dapat dilakukan yaitu dengan uji t dan uji f.

a. Uji Signifikan Parsial (Uji Statistik t)

Uji t dipergunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui kemampuan dari masing-masing variabel independen dalam mempengaruhi variabel dependen. Alasan lain uji t yaitu untuk menguji apakah variabel bebas.

Rumus yang digunakan dalam uji t adalah sebagai berikut :

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

(Sugiyono, 2018, hal.184)

Keterangan:

t = Nilai t hitung

r = Koefisien korelasi

n = Jumlah sampel

Tahap-tahap:

1) Bentuk pengujian

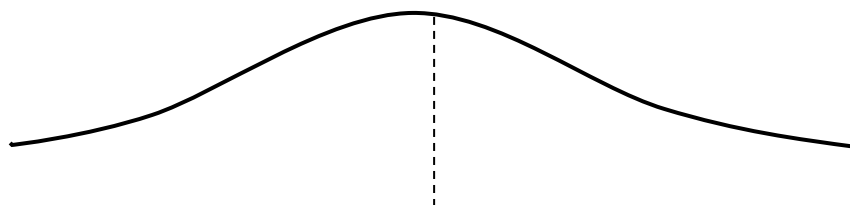
H₀: rs = 0, artinya tidak terdapat hubungan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y).

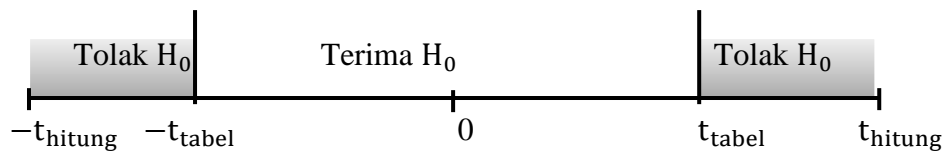
H_a: rs ≠ 0, artinya terdapat hubungan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y).

2) Kriteria pengambilan keputusan

H₀diterima : jika $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$, ds = n – k

H₀ditolak : jika $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} \leq -t_{tabel}$





(Sugiyono, 2018, hal.185)

Gambar III.1
Kriteria Pengujian Uji t

b. Uji F (Simultan)

Uji F ataupun uji signifikan serentak digunakan untuk melihat kemampuan menyeluruh dari variabel bebas untuk dapat menjelaskan keragaman variabel tidak terikat, serta untuk mengetahui apakah semua variabel memiliki koefisien regresi sama dengan nol. Rumus uji F adalah sebagai berikut :

$$Fh = \frac{R^2/k}{(1 - R^2)/(n - k - 1)}$$

(sugiyono, 2018, hal.192)

Keterangan :

Fh = Nilai f hitung

R = Koefisien korelasi ganda

K= Jumlah variabel Independen

n = Jumlah anggota sampel

1) Bentuk pengujian

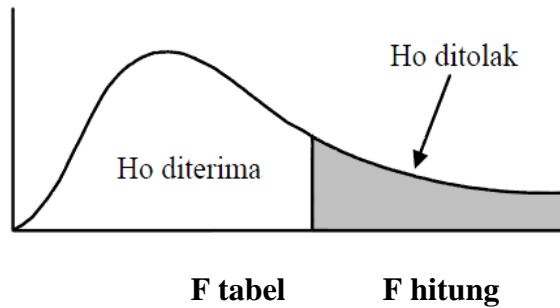
Ho: $r_s = 0$, artinya tidak terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y)

Ho : $r_s \neq 0$, artinya terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y)

2) Kriteria Pengambilan Keputusan

H_0 diterima apabila $-F_{hitung} < F_{tabel}$, untuk $\alpha = 5\%$

a) H_0 ditolak apabila $F_{hitung} > F_{tabel}$, untuk $\alpha = 5\%$



(Sugiyono, 2018, hal. 192)

Gambar III-2 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji F

4. Koefesien Detirminasi

Menurut Juliandi dkk (2015, hal.158) Nilai R-square dari koefesien determinasi digunakan untuk melihat bagaimana variasi nilai variabel terikat dipengaruhi oleh nilai variabel bebas. Nilai koefesien determinasi adalah antara 0 dan 1. Apabila nilai R-square, semakin mendekati satu maka semakin besar pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Rumus koefesien determinasi sebagai berikut :

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

Keterangan :

KD = Koefisien Determinasi

r^2 = Nilai Korelasi Berganda

100% = Persentase Kontribusi

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Data

Dalam penelitian ini variable-variable penelitian diklasifikasikan menjadi dua kelompok yaitu : variabel bebas (*independent variable*) dan variabel terikat (*dependent variable*). Variabel bebas dalam penelitian ini adalah *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio*, dan *Inventori Turnover*. Sedangkan variabel terikatnya adalah *Return On Assets*.

Objek penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2013-2017. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio*, dan *Inventori Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets*. Adapun jumlah populasi seluruh perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2013-2017 sebanyak 35 perusahaan. Namun sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 8 perusahaan. Berikut nama-nama perusahaan yang menjadi objek penelitian ini sebagai berikut

Tabel IV.1
Sampel Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
Tahun 2013 sampai tahun 2017

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
2	CASS	Cardig Aero Services Tbk
3	MIRA	Mitra Internasional Resources Tbk
4	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
5	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk
6	TAXI	Express Transindo Utama Tbk
7	TMAS	Pelayaran Tempura Emas Tbk
8	WEHA	Weha Transportasi Indonesia Tbk

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berikut ini adalah data laporan keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia selama periode 2013-2017 yang berhubungan dalam penelitian ini diantaranya yaitu :

a. *Return On Assets*

Penggunaan rasio profitabilitas dapat dilakukan dengan menggunakan perbandingan antara berbagai komponen yang ada diberbagai laporan keuangan, terutama laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi. Pengukuran dapat dilakukan untuk beberapa periode operasi. Tujuannya adalah agar terlihat perkembangan perusahaan dalam rentang waktu tertentu, baik penurunan atau kenaikan, sekaligus mencari penyebab perubahan tersebut (Kasmir, 2012, hal. 196).

Return On Asset atau *Return On Total Asset* merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aktiva yang di gunakan dalam perusahaan. ROA juga merupakan suatu ukuran tentang efektivitas manajemen dalam mengelola investasinya”, (Kasmir, 2012, hal. 201)

Berikut adalah data *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

Tabel IV.2
***Return On Assets* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar**
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017

Kode Perusahaan	Tahun					Rata- rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	4.24	1.71	1.18	2.05	3.12	2.46
CASS	27.27	25.03	22.94	16.55	16.94	21.75
NELY	6.78	5.29	6.74	3.40	5.83	5.61
SDMU	1.69	2.37	0.20	0.26	-9.81	-1.06
TAXI	6.20	3.95	1.12	-7.22	-24.48	-4.07
TMAS	4.24	12.52	17.80	9.17	1.83	9.11
MIRA	-0.35	-8.68	-2.91	-9.61	-5.37	-5.38
WEHA	0.34	0.74	-10.89	-8.02	16.81	-0.21
Rata-rata	6.30	5.37	4.52	0.82	0.61	3.52

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *return on assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar 3,52%. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 3 tahun di atas rata-rata dan 2 tahun di bawah rata-rata dimana 3 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar 6,30%, pada tahun 2014 sebesar 5,37%, pada tahun 2015 sebesar 4,52% dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2016 sebesar 0,82% dan pada tahun 2017 sebesar 0,61%.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya *return on assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan.

Rasio laba bersih terhadap total asset mengukur pengembalian atas total asset (ROA) setelah bunga dan pajak.” Semakin besar *Return On asset* (ROA), berarti semakin efisien penggunaan aktiva perusahaan atau dengan kata lain dengan jumlah aktiva yang sama bisa dihasilkan laba yang lebih besar, dan sebaliknya, (Brigham dan Houston, 2011, hal 148).

b. *Quick Ratio*

Menurut Kasmir (2012, hal. 128) Rasio likuiditas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Rasio-rasio ini dapat dihitung melalui sumber informasi tentang modal kerja yaitu pos-pos aktiva lancar dan hutang lancar. Dengan demikian rasio likuiditas berpengaruh dengan kinerja keuangan perusahaan sehingga rasio ini memiliki hubungan dengan profitabilitas perusahaan.

Menurut Munawir (2014, hal.74) *Quick Ratio* merupakan ukuran kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan tidak memperhitungkan persediaan, karena persediaan memerlukan waktu yang relatif lama untuk merealisasi menjadi uang kas dan menganggap bahwa piutang segera dapat di realisir sebagai uang kas, walaupun kenyataannya persediaan lebih likwid dari pada piutang.

Berikut adalah data *Quick Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

Tabel IV.3
***Quick Ratio* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar**
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017

Kode Perusahaan	Tahun					Rata- rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	41.02	35.36	39.34	437.04	39.50	118.45
CASS	149.61	163.74	219.49	216.00	130.66	175.90
NELY	199.53	155.83	277.34	416.87	554.90	320.89
SDMU	98.36	96.54	97.37	97.85	96.07	97.24
TAXI	101.43	128.33	141.90	402.06	83.25	171.40
TMAS	46.95	45.15	53.57	35.06	40.15	44.17
MIRA	95.18	228.75	263.33	264.05	238.17	217.89
WEHA	103.14	109.55	24.81	34.50	36.89	61.78
Rata-rata	104.40	120.41	139.64	237.93	152.45	150.97

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *Quick Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar 150,97%. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 2 tahun di atas rata-rata dan 3 tahun di bawah rata-rata dimana 2 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2016 sebesar 237,93%, dan pada tahun 2017 sebesar 152,45% dan 3 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar 104,40%, pada tahun 2014 sebesar 120,41% dan pada tahun 2015 sebesar 139,64%.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya *return on assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan.

c. *Debt to Assets Ratio*

Menurut Brigham dan Houston (2011, hal. 165) Makin tinggi persentase utang dalam struktur modal, maka utang tersebut makin berisiko, sehingga makin tinggi tingkat bunga yang akan dikenakan oleh pihak pemberi pinjaman. Didalam struktur modal terdapat ekuitas dan utang yang merupakan sumber dana yang diperoleh oleh perusahaan, semakin tingginya tingkat utang yang diperoleh akan dapat mempengaruhi tingkat laba yang akan mengalami penurunan itu disebabkan oleh besarnya biaya-biaya seperti tingkat bunga dan pajak perusahaan yang diakibatkan oleh utang perusahaan tersebut, namun demikian seharusnya dengan tingkat utang yang mengalami kenaikan ini merupakan salah satu penambah sumber modal untuk meningkatkan laba, tetapi laba yang diperoleh tidak mengalami peningkatan sehingga dampaknya oleh perusahaan, investor tidak percaya menanamkan modalnya kepada perusahaan yang disebabkan oleh laba

yang menurun, oleh karena itu perusahaan untuk menambah sumber dananya dengan melakukan pinjaman utang.

Seperti dari uraian diatas sumber dana perusahaan terdapat pada utang dan modal sehingga utang semakin meningkat sebagai untuk menambah modal perusahaan. Namun demikian semakin tingginya utang perusahaan haruslah memiliki total aset yang baik sehingga dapat menutupi utang perusahaan yang meningkat tersebut, agar perusahaan tetap dalam keadaan baik.

Menurut Kasmir (2012, hal. 156) menyatakan bahwa : *Debt to Assets Ratio* (DAR) merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total hutang dengan total aktiva. Dengan kata lain, seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.

Berikut adalah data *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

Tabel IV.4
***Debt to Assets Ratio* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar**
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017

Kode Perusahaan	Tahun					Rata- rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	62.06	66.57	70.46	70.18	70,19	67.89
CASS	55.47	54.88	56.36	54.73	58,11	55.91
NELY	25.41	23.77	14.47	10.14	7,50	16.26
SDMU	45.06	48.28	47.78	40.13	42.25	44.70
TAXI	62.95	70.56	68.06	71.19	87.74	72.10
TMAS	79.98	67.18	54.29	60.62	64.95	65.40
MIRA	27.73	35.18	33.58	38.39	38.82	34.74
WEHA	69.52	66.05	64.17	66.23	49.20	63.03
Rata-rata	53.52	54.06	51.15	51.45	52.35	52.50

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar

52,50%. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 2 tahun di atas rata-rata dan 3 tahun di bawah rata-rata dimana 2 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar 53,52%, dan pada tahun 2017 sebesar 54,06% dan 3 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2015 sebesar 51,15%, pada tahun 2014 sebesar 51,45% dan pada tahun 2015 sebesar 52,35%.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya *Debt to Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan.

d. *Inventory Turnover*

Menurut Harahap (2010, hal. 308) Rasio aktivitas “menggambarkan aktivitas yang dilakukan perusahaan dalam menjalankan operasinya baik dalam kegiatan penjualan, pembelian dan kegiatan lainnya”.

Usaha yang sering dilakukan oleh perusahaan untuk meningkatkan profitabilitas adalah meningkatkan aktivitas penjualan sehingga perputaran persediaan sangat tinggi dalam satu periode. Persediaan diperlukan perusahaan, untuk melakukan produksi.

Dimana menurut Harahap (2010, hal 308) Rasio aktivitas “menggambarkan aktivitas yang dilakukan perusahaan dalam menjalankan operasinya baik dalam kegiatan penjualan, pembelian dan kegiatan lainnya”.

Menurut Jumingan (2017, hal.228) : “*Inventory Turnover* yaitu rasio antara penjualan dengan rata-rata persediaan yang dinilai berdasar harga jual atau kalau memungkinkan rasio ini dihitung dengan memperbandingkan antara harga pokok penjualan dengan rata-rata persediaan. Rasio ini menunjukkan berapa kali dana

yang ditanam dalam persediaan ini berputar dalam satu tahun/periode. Makin besar *turn over* berarti makin baik”.

Berikut adalah data *Inventory Turnover* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

Tabel IV.5
***Inventory Turnover* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar**
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017

Kode Perusahaan	Tahun					Rata- rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	31.37	44.67	70.56	50.03	63.22	51.97
CASS	65.94	90.19	97.92	122.04	130.56	101.33
NELY	11.52	16.01	16.90	19.29	19.64	16.67
SDMU	52.94	20.29	25.81	21.06	11.76	26.37
TAXI	50.81	63.25	68.76	62.85	41.22	57.38
TMAS	49.84	63.13	75.12	37.29	24.73	50.02
MIRA	47.27	49.84	59.81	48.24	46.54	50.34
WEHA	116.27	177.10	127.85	78.12	133.29	126.53
Rata-rata	53.25	65.56	67.84	54.86	58.87	60.08

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *Inventory Turnover* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar 60.08. Jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya terdapat 2 tahun di atas rata-rata dan 3 tahun di bawah rata-rata dimana 3 tahun di atas rata-rata terdapat pada tahun 2014 sebesar 65.56, pada tahun 2015 sebesar 67.84 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar 53.25, pada tahun 2016 sebesar 54.86 dan pada tahun 2017 sebesar 58.87.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika di lihat dari rata-rata setiap tahunnya *Inventory Turnover* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan.

2. Analisis Data

a. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan persyaratan analisis regresi berganda. Yang bertujuan untuk memperoleh hasil analisis yang valid. Dalam uji asumsi klasik ini meliputi uji *normalitas*, uji *multikolinearitas*, uji *heterokedastisitas*, dan uji *autokorelasi*.

1) Uji Normalitas

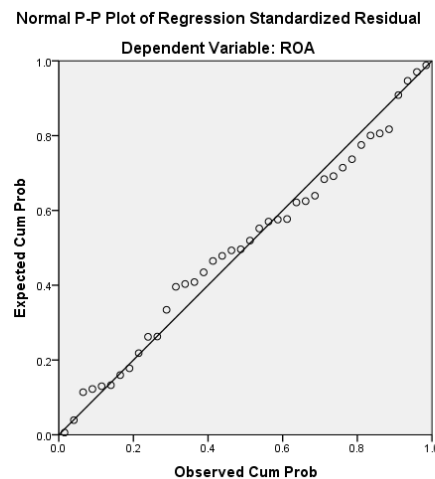
Uji normalitas bertujuan apakah regresi, variabel dependen dan variabel independen keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal.

a) Uji Normal P-P *Plot of Regression Standardized Residual*

Uji dapat digunakan untuk melihat model regresi normal atau tidaknya dengan syarat yaitu apabila data mengikuti garis diagonal dan menyebar disekitar garis diagonal tersebut.

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

Jika data menyebar jauh dari diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya tidak menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas. Adapun uji normalitas yang dilakukan oleh penulis adalah seperti gambar berikut:



Sumber : Hasil Olahan Data SPSS (2019)
Gambar IV.1 Hasil Uji Normalitas

Berdasarkan gambar IV.1 di atas dapat dilihat bahwa data menyebar mengikuti garis diagonal artinya data antara variabel dependen dan variabel independennya memiliki hubungan atau distribusi yang normal atau memenuhi uji asumsi normalitas.

b) Uji *Kolmogorov Smirnov*

Uji ini bertujuan agar dalam penelitian ini dapat mengetahui berdistribusi normal atau tidaknya antara variabel independen dengan variabel dependen atau keduanya. Dengan kriteria :

- (1) Bila nilai signifikan $< 0,05$, berarti data berdistribusi tidak normal
- (2) Bila nilai signifikan $> 0,05$, berarti data berdistribusi normal

Dengan SPSS versi 24.00 maka dapat diperoleh hasil uji *kolmogorof smirnov* sebagai berikut :

Tabel IV.6
Hasil Uji Kolmogorov Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Predicted Value
N		40
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.5928498
	Std. Deviation	.14571910
Most Extreme Differences	Absolute	.081
	Positive	.081
	Negative	-.078
Test Statistic		.081
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

Sumber: Sumber : Hasil Olahan Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel IV.6 diatas dapat diketahui bahwa nilai K-S variabel QR, DAR, ITO dan ROA telah berdistribusi secara normal karena dari masing-masing variabel memiliki probabilitas lebih dari 0,05 yaitu $0,081 > 0,05$

Nilai masing-masing variabel yang telah memenuhi standar yang telah ditetapkan dapat dilihat pada baris *Asymp. Sig. (2-tailed)* dari baris tersebut nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar 0,200. Ini menunjukkan variabel berdistribusi secara normal.

2) Uji Multikolieniritas

Uji multikolinearitas digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi yang tinggi diantaranya variabel bebas, dengan ketentuan :

- a) Bila *Tolerance* $< 0,1$ atau sama dengan $VIF > 5$ maka terdapat masalah multikolinearitas yang serius.
- b) Bila *Tolerance* $> 0,1$ atau sama dengan $VIF < 5$ maka tidak terdapat masalah multikolinearitas.

Dengan SPSS versi 24.00 maka dapat diperoleh hasil uji multikolinearitas sebagai berikut :

Tabel IV.7
Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-1.405	4.012		-.350	.728		
	QR	.004	.013	.048	.293	.771	.952	1.051
	DAR	.001	.001	.088	.536	.595	.961	1.041
	ITO	.068	.045	.254	1.524	.136	.925	1.082

a. Dependent Variable: ROA

Sumber : Sumber : Hasil Olahan Data SPSS (2019)

Berdasarkan tabel IV.8 diatas dapat diketahui bahwa nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) untuk variabel *Quick Ratio* (X_1) sebesar 1.051, variable *Debt to Assets Ratio* (X_2) sebesar 1,041, variabel *Inventory Turnover* (X_3) sebesar 1,082. Dari masing-masing variabel independen tidak memiliki nilai yang lebih besar dari nilai 5 artinya bebas dari multikolinearitas. Demikian juga nilai *Tolerance* pada variabel *Quick Ratio* (X_1) sebesar 0,852, variable *Debt to Assets Ratio* (X_2) sebesar 0,961, variabel *Inventory Turnover* (X_3) sebesar 0,925,. Dari masing-masing variabel nilai *tolerance* lebih besar dari 0,1 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinearitas, maka dapat disimpulkan bahwa *Tolerance* > 0,1 atau sama dengan $VIF < 5$ maka tidak terdapat masalah multikolinearitas

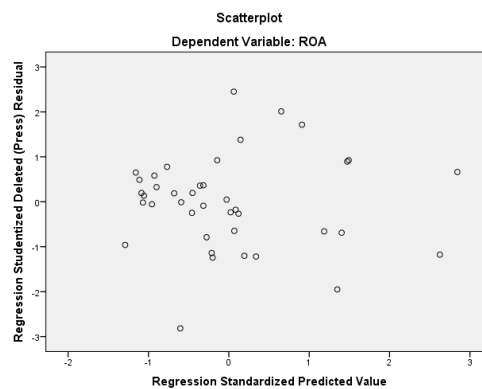
3) Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *varians* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Untuk mengetahui apakah terjadi atau tidak terjadi heterokedastisitas dalam model regresi penelitian ini, analisis yang dilakukan adalah dengan metode

informal. Metode informal dalam pengujian heterokedastisitas yakni metode grafik dan metode *Scatterplot*. Dasar analisis yaitu sebagai berikut :

- a) Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik membentuk suatu pola yang teratur maka telah terjadi heterokedastisitas.
- b) Jika tidak ada pola yang jelas serta titik-titik menyebar tidak teratur, maka tidak terjadi heterokedastisitas.

Dengan SPSS versi 24.00 maka dapat diperoleh hasil uji heterokedastisitas sebagai berikut :



Gambar IV.2 Hasil Uji Heterokedastisitas
Sumber : Hasil Olahan Data SPSS (2019)

Bentuk gambar IV.2 diatas, dapat dilihat bahwa penyebaran residual adalah tidak teratur dan tidak membentuk pola. Hal tersebut dapat dilihat pada titik-titik atau plot yang menyebar. Kesimpulan yang bisa diambil adalah bahwa tidak terjadi heterokedastisitas.

4) Autokorelasi

Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode ke t dengan kesalahan pada periode ke $t-1$ (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi. Model regresi yang baik adalah bebas dari autokorelasi. Salah

satu cara mengidentifikasikannya adalah dengan melihat nilai *Durbin Watson* (D-W) :

- a) Jika nilai D-W dibawah -2 berarti ada autokorelasi positif
- b) Jika nilai D-W diantara -2 sampai +2 berarti tidak ada autokorelasi
- c) Jika nilai D-W diatas +2 berarti ada autokorelasi negative

Hasil uji autokorelasi dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel IV.8
Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.277 ^a	.077	.000	10.40643	1.677
a. Predictors: (Constant), ITO, DAR, QR					
b. Dependent Variable: ROA					

Sumber : Hasil Olahan Data SPSS (2019)

Dari tabel diatas bahwa nilai Durbin Watson (DW hitung) adalah sebesar 1,677. Dengan demikian tidak ada autokorelasi didalam model regresi karena DW berada di antara -2 sampai +2.

b. Regresi Linier Berganda

Model regresi linier berganda yang digunakan adalah harga saham sebagai variabel dependen *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* sebagai variabel independen. Dimana analisis berganda berguna untuk mengetahui pengaruh dari masing-masing variabel dependen terhadap variabel independen. Berikut hasil pengelolaan data dengan menggunakan SPSS versi 24.00.

Tabel IV.9
Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-1.405	4.012		-.350	.728
	QR	.004	.013	.048	.293	.771
	DAR	.001	.001	.088	.536	.595
	ITO	.068	.045	.254	1.524	.136
a. Dependent Variable: ROA						

Sumber: Hasil Olahan Data SPSS (2019)

Dari tabel IV.9 diatas diketahui nilai-nilai sebagai berikut :

- 1) Konstanta = -1,405
- 2) *Quick Ratio* = 0.004
- 3) *Debt to Assets Ratio* = 0.001
- 4) *Inventory Turnover* = 0.068

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

$$Y = -1,405 + 0.004_1 + 0.001_2 + 0.068_3$$

Keterangan :

- 1) Konstanta sebesar -1,405 menunjukkan bahwa apabila nilai variabel independen dianggap konstan maka *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar -1,405.
- 2) β_1 sebesar 0.004 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa apabila *Quick Ratio* mengalami kenaikan 1% maka akan diikuti oleh peningkatan 1% *Return On Assets* sebesar 0,004 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.
- 3) β_2 sebesar 0.001 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa apabila *Debt to Assets Ratio* mengalami kenaikan 1% maka akan diikuti oleh peningkatan 1% *Return On Assets* sebesar 0.001 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.

- 4) B_3 sebesar 0.068 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa apabila *Inventory Turnover* mengalami kenaikan 1% maka akan diikuti oleh peningkatan 1% *Return On Assets* sebesar 0.068 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.

c. Pengujian Hipotesis

1) Uji t Statistik atau Uji Parsial

Untuk t dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui kemampuan dari masing-masing variabel independen dalam memengaruhi variabel dependen. Alasan lain uji t dilakukan yaitu untuk menguji apakah variabel bebas (X_1) secara individual terdapat hubungan yang signifikan atau tidak terhadap variabel terikat (Y). Rumus yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

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

Dimana :

t = nilai t hitung

r = koefisien korelasi

n = banyaknya pasangan rank

Bentuk pengujian :

- a) $H_0 : r_s = 0$, artinya tidak terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y).
- b) $H_a : r_s \neq 0$, artinya terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y).

Kriteria pengambilan keputusan yaitu sebagai berikut :

- a) H_0 diterima apabila $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$ pada $\alpha = 5\%$. Df = n - 2
- b) H_0 ditolak apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$

Berdasarkan hasil pengelolaan data dengan SPSS versi 24.00 maka diperoleh hasil uji statistik t sebagai berikut:

Tabel IV.10
Hasil Uji Statistik t (parsial)

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-1.405	4.012		-.350	.728
	QR	.004	.013	.048	.293	.771
	DAR	.001	.001	.088	.536	.595
	ITO	.068	.045	.254	1.524	.136

a. Dependent Variable: ROA

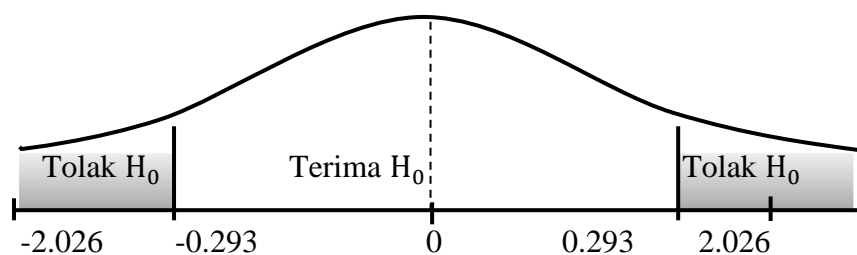
Sumber: Hasil Olahan Data SPSS (2019)

Hasil pengujian statistik 1 pada tabel diatas dapat dijelaskan sebagai berikut :

a) Pengaruh *Quick Ratio* (X1) Terhadap *Return On Assets* (Y)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Quick Ratio* berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Asset*. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0,05$ dengan nilai t untuk $n = 40 - 3 = 37$ adalah 2.026. $t_{hitung} = 0.293$ dan $t_{tabel} = 2.026$

Gambar IV.3
Kurva Uji t



H_0 diterima jika : $-2.026 \leq t_{hitung} \leq 2.026$ pada $\alpha = 5\%$

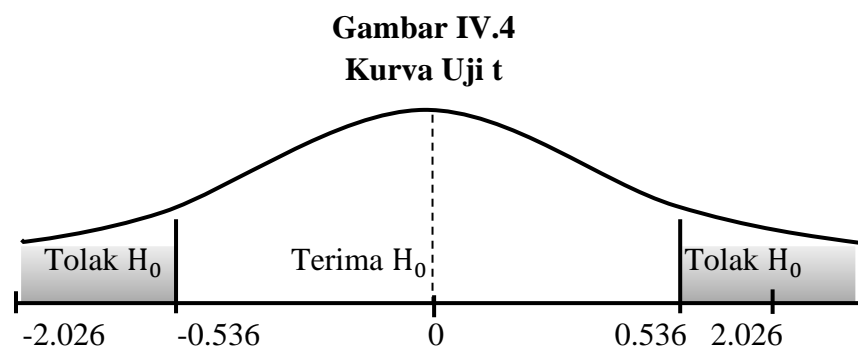
H_0 ditolak jika : $t_{hitung} > 2.026$, atau $-t_{hitung} < -2.026$

Nilai t_{hitung} untuk variabel *Quick Ratio* adalah 0.293 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.026. dengan demikian t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} dan nilai

signifikan *Quick Ratio* sebesar $0.771 > 0.05$ artinya dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak) menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh dan tidak signifikan antara *Quick Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

b) Pengaruh *Debt to Assets Ratio* (X2) Terhadap *Return On Assets* (Y)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Quick Ratio* berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Asset*. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0,05$ dengan nilai t untuk $n = 40 - 3 = 37$ adalah 2.026. $t_{hitung} = 0.536$ dan $t_{tabel} = 2.026$



H_0 diterima jika : $-2.026 \leq t_{hitung} \leq 2.026$ pada $\alpha = 5\%$

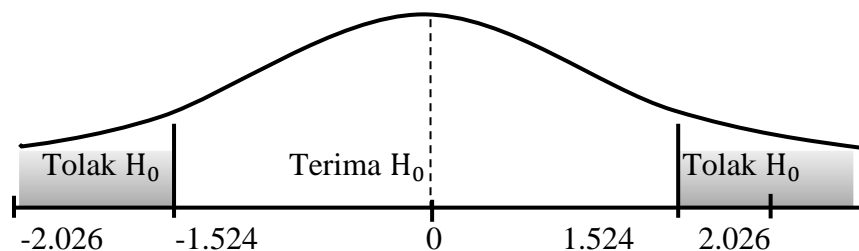
H_0 ditolak jika : $t_{hitung} > 2.026$, atau $-t_{hitung} < -2.026$

Nilai t_{hitung} untuk variabel *Debt to Assets Ratio* adalah 0.536 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.026. dengan demikian t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} dan nilai signifikan *Debt to Assets Ratio* sebesar $0.595 > 0.05$ artinya dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak) menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh dan tidak signifikan antara *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

c) Pengaruh *Inventory Turnover* (X1) Terhadap *Return On Assets* (Y)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Inventory Turnovr* berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Asset*. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0,05$ dengan nilai t untuk $n = 40 - 3 = 37$ adalah 2.026. $t_{hitung} = 1.524$ dan $t_{tabel} = 2.026$

Gambar IV.5
Kurva Uji t



H_0 diterima jika : $-2.026 \leq t_{hitung} \leq 2.026$ pada $\alpha = 5\%$

H_0 ditolak jika : $t_{hitung} > 2.026$, atau $-t_{hitung} < -2.026$

Nilai t_{hitung} untuk variabel *Quick Ratio* adalah 1.524 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.026. dengan demikian t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} dan nilai signifikan *Quick Ratio* sebesar $0.136 > 0.05$ artinya dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak) menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh dan tidak signifikan antara *Inventory Turnover* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2) Uji F (Uji Signifikan Simultan)

Uji statistik F dilakukan untuk menguji apakah variable bebas (X) secara simultan mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap variable terikat (Y).

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan program SPSS versi 24.00 maka diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel IV.11

Hasil Uji F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	324.829	3	108.276	1.000	.404 ^b
	Residual	3898.573	36	108.294		
	Total	4223.402	39			
a. Dependent Variable: ROA						
b. Predictors: (Constant), ITO, DAR, QR						

Sumber : SPSS versi 24.00

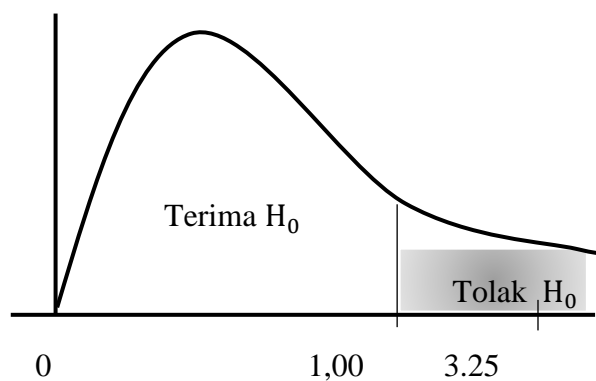
$$f_{\text{tabel}} = 40 - 3 - 1 = 36$$

$$f_{\text{hitung}} = 1,00 \text{ dan } f_{\text{tabel}} = 3.25$$

Kriteria pengambilan keputusan :

Gambar IV.6

Kurva Uji F



H_0 diterima jika : $-3.25 \leq f_{\text{hitung}} \leq 3.25$, untuk $\alpha = 5\%$

H_0 ditolak jika : $f_{\text{hitung}} > 3.25$, atau $-f_{\text{hitung}} < -3.25$ untuk $\alpha = 5\%$

Dari hasil diatas dapat dilihat bahwa nilai f_{hitung} sebesar 1,00 dengan tingkat signifikan sebesar 0.404. Sedangkan nilai f_{tabel} diketahui sebesar 3.25. berdasarkan

hasil tersebut dapat diketahui bahwa $f_{hitung} < f_{tabel}$ ($1,00 < 3,25$) artinya H_0 diterima dan H_a ditolak. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Return On Asset* Pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

d. Uji Koefisien Determinasi (R-square)

Nilai R-square dari koefisien determinasi digunakan untuk melihat bagaimana variasi nilai variabel terikat dipengaruhi oleh nilai variabel bebas. Nilai koefisien determinasi adalah antara 0 dan 1. Apabila nilai R-square semakin mendekati satu maka semakin besar pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Berikut hasil pengujian statistiknya :

Tabel IV.12
Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.277 ^a	.077	.000	10.40643
a. Predictors: (Constant), ITO, DAR, QR				
b. Dependent Variable: ROA				

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

$$D = 0.077 \times 100\%$$

$$= 7.7\%$$

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa nilai dari R square sebesar 0.077 yang berarti 7.7% dan hal ini menyatakan bahwa variabel *quick ratio*, *debt to assets ratio* dan *inventory turnover* sebesar 7.7% untuk mempengaruhi variabel *return on asset*. Selanjutnya selisih $100\% - 7.7\% = 92.3\%$. hal ini menunjukkan 92.3% tersebut adalah variabel lain yang tidak berkontribusi terhadap penelitian ROA.

B. Pembahasan

Hasil temuan dalam penelitian ini adalah mengenai hasil temuan penelitian ini terhadap kesesuaian teori, pendapat maupun penelitian terdahulu yang telah dikemukakan hasil penelitian sebelumnya serta pola perilaku yang harus dilakukan untuk mengatasi hal-hal tersebut. Berikut ini ada tiga bagian utama yang akan dibahas dalam analisis hasil temuan penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1. Pengaruh *Quick Ratio* Terhadap *Return On Asset*

Berdasarkan penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *quick ratio* terhadap *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} untuk variabel *Quick Ratio* adalah 0.293 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.026. dengan demikian t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} dan nilai signifikan *Quick Ratio* sebesar $0.771 > 0.05$ artinya dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak) menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh dan tidak signifikan antara *Quick Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hal ini menunjukkan bahwa *quick ratio* tidak dapat meningkatkan *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Penyebab *quick ratio* tidak mampu meningkatkan *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia karena aset lancar yang dimiliki perusahaan tidak dapat dikelola secara optimal pada setiap periode, hal ini berdampak pada persediaan yang dimiliki perusahaan cukup banyak yang mengakibatkan menurunnya jumlah produksi dan penjualanpun akan menurun serta tidak dapat meminimalisasi biaya operasional sehingga perusahaan tidak mampu

meningkatkan laba bersihnya yang pada akhirnya *Return On Asset* (ROA) perusahaan mengalami penurunan. Dan apabila aset lancar dikelola secara optimal akan berdampak pada bertambahnya persediaan perusahaan sehingga meningkatnya jumlah produksi dan penjualan juga akan meningkat serta dapat meminimalisasi biaya operasional dan mengakibatkan laba bersih meningkat dan *Return On asset* (ROA) perusahaan juga meningkat.

Menurut Munawir (2014, hal.74) menyatakan bahwa : *Quick Ratio* merupakan ukuran kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan tidak memperhitungkan persediaan, karena persediaan memerlukan waktu yang relatif lama untuk merealisasi menjadi uang kas dan menganggap bahwa piutang segera dapat di realisir sebagai uang kas, walaupun kenyataannya persediaan lebih likwid dari pada piutang.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Afrizal (2017) menyimpulkan bahwa variabel *Quick Ratio* tidak berpengaruh terhadap variabel *Return On Assets*.

Sedangkan hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Purba (2017), Adare (2015) dan Rachmalia (2013) yang menyimpulkan bahwa variabel (*Quick Ratio*) berpengaruh signifikan terhadap variabel (*Return On Assets*).

2. Pengaruh *Debt to Assets Ratio* Terhadap *Return On Asset*

Berdasarkan penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *debt to assets ratio* terhadap *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa

Efek Indonesia hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} untuk variabel *Debt to Assets Ratio* adalah 0.536 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.026. dengan demikian t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} dan nilai signifikan *Debt to Assets Ratio* sebesar $0.595 > 0.05$ artinya dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak) menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh dan tidak signifikan antara *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hal ini menunjukkan bahwa *debt to assets ratio* tidak dapat meningkatkan *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia karena total aset yang dimiliki perusahaan yang berasal dari utang tidak dapat dikelola secara optimal pada setiap periode, hal ini berdampak pada total aset yang dimiliki perusahaan menumpuk yang mengakibatkan menurunnya jumlah produksi dan penjualanpun akan mengalami penurunan serta perusahaan tidak dapat meminimalisasi biaya operasional sehingga perusahaan kurang mampu meningkatkan laba bersihnya yang pada akhirnya *Return On Asset* (ROA) perusahaan mengalami penurunan. Dan apabila aset yang diperoleh dari utang dikelola secara optimal akan berdampak pada total aset yang dimiliki perusahaan bertambah yang mengakibatkan meningkatnya jumlah produksi dan penjualanpun akan meningkat serta dapat meminimalisasi biaya operasional sehingga perusahaan mampu meningkatkan laba bersihnya yang pada akhirnya *Return On Asset* (ROA) perusahaan mengalami kenaikan.

Menurut Kasmir (2012, hal.156) menyatakan apabila rasionya tinggi, artinya pendanaan dengan utang semakin banyak, maka sulit untuk perusahaan memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu

menutupi utang-utangnya dengan aktiva yang dimilikinya. Demikian pula apabila rasionya rendah semakin kecil perusahaan dibiayai dengan hutang.

Penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Julita, (2010) menyimpulkan bahwa *Debt to Assets Ratio* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

Sedangkan hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Andi (2014) menyimpulkan bahwa variabel *Debt to Assets Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets*. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Kurnia (2014) dan Efendi (2017) menyimpulkan bahwa variabel *debt to assets ratio* berpengaruh terhadap *return on assets*.

3. Pengaruh *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Asset*

Berdasarkan penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *inventory turnover* terhadap *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} untuk variabel *Quick Ratio* adalah 1.524 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.026. dengan demikian t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} dan nilai signifikan *Quick Ratio* sebesar $0.136 > 0.05$ artinya dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak) menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh dan tidak signifikan antara *Inventory Turnover* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hal ini menunjukkan bahwa *inventory turnover* tidak tidak mampu meningkatkan *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia hal ini dikarenakan oleh total persediaan yang dimiliki perusahaan tidak dapat dikelola secara optimal pada setiap periode, hal ini berdampak pada

total persediaan yang dimiliki perusahaan menumpuk yang mengakibatkan menurunnya jumlah produksi dan penjualanpun akan mengalami penurunan serta perusahaan tidak dapat meminimalisasi biaya operasional sehingga perusahaan kurang mampu meningkatkan laba bersihnya yang pada akhirnya *Return On Asset* (ROA) perusahaan mengalami penurunan. Dan apabila persediaan yang di miliki oleh perusahaan dapat dikelola secara optimal akan berdampak meningkatnya jumlah produksi dan penjualanpun akan meningkat serta dapat meminimalisasi biaya operasional sehingga perusahaan mampu meningkatkan laba bersihnya yang pada akhirnya *Return On Asset* (ROA) perusahaan mengalami kenaikan.

Inventory Turnover atau rasio perputaran persediaan merupakan rasio antara jumlah persediaan yang digunakan dengan jumlah penjualan yang diperoleh selama periode tertentu. Perputaran persediaan dapat diperbesar dengan menambahkan jumlah persediaan pada satu sisi dan pada sisi lain diusahakan agar penjualan dapat meningkat relatif lebih besar dari peningkatan persediaan atau dengan mengurangi penjualan disertai dengan pengurangan relatif terhadap persediaan. Dengan demikian terdapat hubungan antara perputaran persediaan dengan laba perusahaan.

Menurut Kasmir (2012, hal.113) menyatakan bahwa: “Rasio aktivitas (*activity ratio*), merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya. Atau dapat pula dikatakan rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi memanfaatkan sumber daya perusahaan. Efisiensi yang dilakukan misalnya dibidang penjualan, persediaan, penagihan, piutang, dan efisiensi di bidang lainnya. Rasio aktivitas juga digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari”.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Jufrizen, (2014) menyimpulkan bahwa secara parsial ada pengaruh signifikan anatar perputaran persediaan terhadap profitabilitas. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang di lakukan oleh Syafitri (2015) menyimpulkan bahwa variabel *Inventorty Turnover* berpengaruh terhadap variabel profitaabilitas.

4. Pengaruh *Quick Ratio*, *Dbt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Asset*

Berdasarkan penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *quick ratio*, *debt to assets ratio* dan *inventory turnover* terhadap *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia hasil uji hipotesis secara similtan menunjukkan bahwa nilai f_{hitung} sebesar 1,00 dengan tingkat signifikan sebesar 0.404. hasil tersebut dapat diketahui bahwa $f_{hitung} < f_{tabel}$ ($1,00 < 3.25$) artinya H_0 diterima dan H_a ditolak. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Return On Asset* Pada perusahaan transportasi yang tedaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hal ini menunjukkan bahwa *quick ratio*, *debt to assets ratio* dan *inventory turnover* secara bersama-sama tidak tidak mampu meningkatkan *return on asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia hal ini dikarenakan oleh total aset lancar yang dimiliki oleh perusahaan yang bersumber dari utang tidak dapat dikelola secara optimal pada setiap periode, hal ini berdampak pada total aset lancar yang dimiliki perusahaan menumpuk yang mengakibatkan menurunnya jumlah produksi dan penjualanpun akan mengalami penurunan serta perusahaan tidak dapat meminimalisasi biaya operasional sehingga perusahaan

kurang mampu meningkatkan laba bersihnya yang pada akhirnya *Return On Asset* (ROA) perusahaan mengalami penurunan.

Return On Total Assets merupakan pengukuran kemampuan perusahaan secara keseluruhan didalam menghasilkan keuntungan dengan jumlah keseluruhan aktiva yang tersedia didalam perusahaan.

Menurut Kasmir (2012, hal. 202) bahwa semakin kecil (rendah) ratio ini, semakin kurang baik, demikian pula sebaliknya. Selain itu, ROA memberikan ukuran yang lebih baik atas profitabilitas perusahaan karena menunjukkan efektivitas manajemen dalam menggunakan aktiva untuk memperoleh pendapatan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan data yang diperoleh maupunn analisis data yang telah dilakukan serta pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan mengenai Pengaruh *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Asset* sebagai berikut:

1. Berdasarkan penelitian yang dilakukan bahwa secara parsial tidak adanya pengaruh dan tidak signifikan pada *Quick Ratio* Terhadap *Return On Asset* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.
2. Berdasarkan penelitian yang dilakukan bahwa secara parsial tidak adanya pengaruh dan tidak signifikan pada *Debt to Assets Ratio* Terhadap *Return On Asset* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.
3. Berdasarkan penelitian yang dilakukan bahwa secara parsial tidak adanya pengaruh dan tidak signifikan pada *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Asset* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.
4. Berdasarkan penelitian yang dilakukan bahwa secara simultan tidak adanya pengaruh dan tidak signifikan pada *Quick Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Inventory Turnover* Terhadap *Return On Asset* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia.

B. Saran

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

1. Untuk menarik minat para investor untuk melakukan investasi perusahaan hendaknya lebih mampu meminimalisir biaya operasinya agar dapat menghasilkan laba yang maksimal.
2. Hendaknya perusahaan lebih meningkatkan penjualannya supaya laba yang dihasilkan perusahaan akan meningkat dan lebih menarik minat para investor dalam melakukan investasi.
3. Hendaknya perusahaan agar lebih mampu mengelola aset lancarnya sehingga menghasilkan laba yang lebih maksimal.
4. Hendaknya perusahaan agar lebih mampu mengelola jumlah persediaan yang dimilikinya sehingga menghasilkan laba yang lebih maksimal..
5. Bagi peneliti selanjutnya, dapat dilakukan penelitian dengan memperluas cakupan objek penelitian dengan meneliti variabel lain yang mempengaruhi *Return On Assets* serta menambah periode waktu penelitian sehingga dapat memperoleh hasil yang maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal. (2017). Pengaruh Pihak Ketiga, *Quick Ratio*, *Current Assets* dan *Non Formance* Terhadap Profitabilitas PT Bank Syarial Mandiri Indonesia. *Jurnal Valuta*, 1 (3), 189-210.
- Andare, E., Sinje C., & Ivonne S. S. (2015). Pengaruh Likuiditas Bank Terhadap Return On Assets Pada Bank Swasta Nasional Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2013. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*. 5 (15), 745-754.
- Andi, S. N. (2014). Pengaruh *Debt to Equity Ratio* dan *Debt to Assets Ratio* Terhadap Profitabilitas Perusahaan Sub Sektor Perkebunan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2013. *Skripsi Tidak Di Publikasikan*. Universitas Bengkulu Fakultas Ekonomi dan Bisnis Jurusan Manajemen..
- Brigham, E. F & Houston, J. F. (2011). *Dasar-dasar Manajemen Keuangan*. Buku 1 Edisi 11. Jakarta: Salemba Empat
- Brealey, R. A., Myres, S. C, & Marcus, A. J, (2007). *Dasar-dasar Manajemen Keuangan Perusahaan*. diterjemahkan Oleh Penerbit Erlangga, Jilid 2, Edisi 5. Jakarta: Gelora Aksara Pratama
- Efendi, A. F. W. (2017). Pengaruh *Debt to Equity Ratio* Dan *Debt to Assets Ratio* Terhadap Kinerja Perusahaan Di Sektor Keuangan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Jurusan Manajemen Bisnis, Politeknik Negeri Batam*. 1-7.
- Hani, S. (2015). *Teknik Analisa Laporan Keuangan*. Medan: UMSU PRESS
- Harahap, S. S. (2010). *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan Edisi 1 Cetakan 9*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hery. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Grasindo
- Jufrizen. (2014) Pengaruh Perputaran Kas dan Perputaran Persediaan Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Plastik Dan Kemasan Yang Terdaftar Di BEI. *Jurnal EKONOMIKAWAN*, 1 (1), 131-138.
- Juliandi, A., Irfan & Manurung, S. (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis Konsep dan Aplikasi*. Cetakan Pertama. Medan: UMSU PRESS
- Julita. (2010). Pengaruh *Debt to Equity Ratio* Dan *Debt to Assets Ratio* Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Transformasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Kumpulan Jurnal Dosen Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*, 1 (1), 1-21.

- Jumingan.(2017). *Analisis Laporan Keuangan Cetakan Pertama*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Kasmir, (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Kurnia, M. (2014). Pengaruh *Debt to Assets Ratio*, *Current Ratio* Dan *Inventor Turnover Ratio* Terhadap *Return On Assets* Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Pada Periode 2009-2012. *Jurnal Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi Universitas Maritim Raja Ali Haji*. 1-20.
- Munawir, S, (2014). *Analisis Laporan Keuangan* (Cetakan ke-15). Yogyakarta: Liberty.
- Murhadi, W. R. (2013). *Analisis Laporan Keuangan Proyeksi Dan Valuasi Saham*. Jakarta. Salemba Empat.
- Purba, R. (2017). Pengaruh *Quick Ratio* Terhadap *Return On Assets* Pada Perusahaan Sektor Industri Barang Konsumsi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”. *Jurnal Ilmiah Maksitek*. 2 (2). 134-140.
- Rachmalia, R. R. A. (2013). Analisis Pengaruh Likuiditas Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Dagang Yang Terdaftar Di BEI (2008-2012). *Jurnal Ilmiah Manajemen dan Akuntansi Fakultas Ekponomi (JIMAFE)*, 1 (2), 1-14.
- Riyanto, B. (2010). *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan Edisi 4 Cetakan 10*. Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta.
- Sudana, I. M. (2015). *Manajemen Keuangan Perusahaan*. Edisi 2. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono, (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Afabeta.
- Syafitri, L. (2015). Pengaruh *Inventory Turnover* dan *Assets Turover* Terhadap Profitabilitas Pada CV. Teluk Kenanga Ogan Lilir”. *Jurnal Ilmiah STIE MDP*. 2.(4). 74-83.

```

REGRESSION
  /DESCRIPTIVES MEAN STDDEV CORR SIG N
  /MISSING LISTWISE
  /STATISTICS COEFF OUTS CI(95) R ANOVA COLLIN TOL CHANGE ZPP
  /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
  /NOORIGIN
  /DEPENDENT Y
  /METHOD=ENTER X1 X2 X3
  /SCATTERPLOT=(*SDRESID ,*ZPRED)
  /RESIDUALS DURBIN HISTOGRAM(ZRESID) NORMPROB(ZRESID)
  /CASEWISE PLOT(ZRESID) OUTLIERS(3)
  /SAVE PRED.

```

Regression

Notes		
Output Created		07-SEP-2019 08:03:17
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	40
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on cases with no missing values for any variable used.
Syntax		REGRESSION /DESCRIPTIVES MEAN STDDEV CORR SIG N /MISSING LISTWISE /STATISTICS COEFF OUTS CI(95) R ANOVA COLLIN TOL CHANGE ZPP /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10) /NOORIGIN /DEPENDENT Y /METHOD=ENTER X1 X2 X3 /SCATTERPLOT=(*SDRESID ,*ZPRED) /RESIDUALS DURBIN HISTOGRAM(ZRESID) NORMPROB(ZRESID) /CASEWISE PLOT(ZRESID) OUTLIERS(3) /SAVE PRED.
Resources	Processor Time	00:00:02,92
	Elapsed Time	00:00:13,89
	Memory Required	1980 bytes
	Additional Memory Required for Residual Plots	896 bytes
Variables Created or Modified	PRE_2	Unstandardized Predicted Value

Descriptive Statistics			
	Mean	Std. Deviation	N
ROA	3.5243	10.40636	40
QR	150.9660	126.58337	40
DAR	388.6097	1411.23880	40
ITO	60.0763	38.88090	40

Coefficients ^a													
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	-1.405	4.012		-.350	.728	-9.542	6.732					
	QR	.004	.013	.048	.293	.771	-.023	.031	-.014	.049	.047	.952	1.051
	DAR	.001	.001	.088	.536	.595	-.002	.003	.132	.089	.086	.961	1.041
	ITO	.068	.045	.254	1.524	.136	-.022	.158	.260	.246	.244	.925	1.082
a. Dependent Variable: ROA													

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-1.405	4.012		-.350	.728		
	QR	.004	.013	.048	.293	.771	.952	1.051
	DAR	.001	.001	.088	.536	.595	.961	1.041
	ITO	.068	.045	.254	1.524	.136	.925	1.082

a. Dependent Variable: ROA

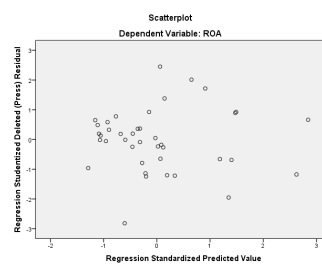
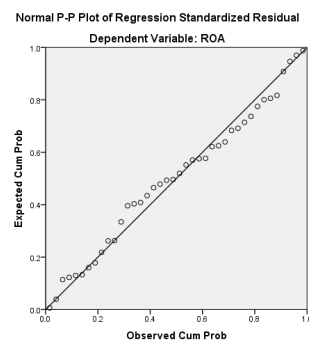
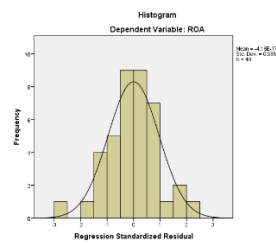
Collinearity Diagnostics ^a							
Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions			
				(Constant)	QR	DAR	ITO
1	1	2.583	1.000	.02	.04	.02	.03
	2	.908	1.686	.00	.04	.86	.00
	3	.402	2.535	.01	.50	.11	.28
	4	.106	4.929	.97	.42	.00	.69

a. Dependent Variable: ROA

Residuals Statistics ^a					
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	-.1989	11.7323	3.5243	2.88599	40
Std. Predicted Value	-1.290	2.844	.000	1.000	40
Standard Error of Predicted Value	1.724	8.188	2.985	1.402	40
Adjusted Predicted Value	-.2780	15.0630	3.6863	3.52561	40
Residual	-26.26107	23.56779	.00000	9.99817	40
Std. Residual	-2.524	2.265	.000	.961	40
Stud. Residual	-2.579	2.296	-.006	1.002	40
Deleted Residual	-27.43037	24.23306	-.16203	10.96339	40
Stud. Deleted Residual	-2.817	2.451	-.008	1.037	40
Mahal. Distance	.096	23.167	2.925	4.593	40
Cook's Distance	.000	.196	.026	.042	40
Centered Leverage Value	.002	.594	.075	.118	40

a. Dependent Variable: ROA

Charts



NPar Tests

Notes		
Output Created		07-SEP-2019 08:08:07
Comments		
Input	Active Dataset	DataSet0
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	40
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each test are based on all cases with valid data for the variable(s) used in that test.
Syntax		NPAR TESTS /K-S(NORMAL)=PRE_3 /MISSING ANALYSIS.
Resources	Processor Time	00:00:00,00
	Elapsed Time	00:00:00,01
	Number of Cases Allowed ^a	393216
a. Based on availability of workspace memory.		

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Predicted Value
N		40
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.5928498
	Std. Deviation	.14571910
Most Extreme Differences	Absolute	.081
	Positive	.081
	Negative	-.078
Test Statistic		.081
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Mukhtar Basri No.3 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Lengkap : IKRAM FAHROZI
N.P.M : 1505100867
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Penelitian : PENGARUH QUICK RATIO, DEBT TO ASSETS RATIO DAN INVENTORY TURNOVER TERHADAP RETURN ON ASSETS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

Tanggal	Deskripsi Hasil Bimbingan Skripsi	Paraf	Keterangan
10/8-2019	diterima laporan skripsi		
12/8-2019	- Pembacaan landasan teori - Capaian Puncuk masing-masing variable. - Metode penelitian - Teknik analisis data - Daftar pustaka		
19/8-2019	- Pembacaan pembahasan rangkuman teori & penelitian - Daftar pustaka - Abstrak		
5/9-2019	- Uraian rangkuman - Kesimpulan - Laporan akhir		
12/9-2019	Ace Selesai disetujui		

Medan, September 2019

Pembimbing Skripsi

Diketahui/Disetujui
Ketua Program Studi Manajemen

(RONI PARLINDUNGAN, S.E., M.M)

(JASMAN SYARIFUDDIN HSB, S.E., M.Si)



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Mukhtar Basri No.3 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA BIMBINGAN PROPOSAL

Nama Lengkap : IKRAM FAHROZI
NPM : 1505100867
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Penelitian : PENGARUH QUICK RATIO, DEBT TO ASSETS RATIO DAN INVENTORY TURNOVER TERHADAP RETURN ON ASSETS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

Tanggal	Deskripsi Hasil Bimbingan Proposal	Paraf	Keterangan
18/5-2019	menyampaikan laporan proposal	R	
18/5-2019	memberikan format penelitian	R	
	- latar belakang di parat	R	
	- rumusan data	R	
	- rumusan teori	R	
18/5-2019	memberikan format penelitian	R	
	- Bab II di susun	R	
	- rumusan konsep	R	
	- Daftar pustaka	R	
18/5-2019	Metode penelitian	R	
18/5-2019	Acc. Selesai ditandatangani	R	

Medan, Mei 2019

Pembimbing Proposal

18/5-2019

Diketahui/Disetujui
Ketua Program Studi Manajemen

IRANI PARLINDUNGAN, S.E., M.M

(JASMAN SYARIFUDDIN HSB, S.E., M.Si)

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3. Medan, Telp. 061-6624567, Kode Pos 20238

PERSETUJUAN JUDUL PENELITIAN

Nomor Agenda: 26/JDL/SKR/MAN/FEB/UMSU/26/4/2019

: Ikram Fahrozi

: 1505160867

: Manajemen

: keuangan

: 26/4/2019

: Roni Parlindungan SE.m.m

Pengaruh Quick ratio, Debt to asset ratio dan
inventory turnover terhadap return on asset
pada perusahaan transportasi yg terdaftar di bursa
efek indonesia periode 2013-2017

Medan,

26 April 2019

Dosen Pembimbing

(Roni parlindungan SE.m.m

Dosen Manajemen

(Faddin Hasibuan, SE., M.Si.)

Program Studi

Pembimbing

Prodi dan Dosen pembimbing, scan/foto dan uploadlah lembaran ke-2 ini pada form online "Upload Pengesahan Judul Skripsi"

Disetujui Oleh :

Ketua / Sekretaris Prodi

(Taman Syarifuddin SE.m.m

Tanggal :

122

Penelitian harus diagendakan paling lama 1 (satu) bulan setelah di paraf
program studi.

Penelitian harus diagendakan paling lama 1 (satu) bulan setelah judul diagendakan.

Halaman ke 2 dari 2 halaman

PERMOHONAN JUDUL PENELITIAN

Prodi Yth.
Program Studi.....
Ekonomi Dan Bisnis UMSU

Medan.....H
M

Medan.
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Yang hormat
Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ikram Fahrozi
NPM : 1505160067
Konsentrasi : Manajemen Keuangan
Kelas/Sem : Yu H malam
Alamat : Jln. Jl. Permai 3 blok 8 griya martubung

Hasil pertemuan dengan program studi maka ditetapkan calon pembimbing yaitu :

Pembimbing : Roni Parlung disetujui Prodi : (Juf)

Survei & kunjungan perusahaan/tempat penelitian serta proses pembimbingan dapat

identifikasi masalah penelitian sebagai berikut :

Data laba bersih pada perusahaan transportasi yg terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi
Data total aktiva pada perusahaan transportasi yg terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi
Data total persediaan pada perusahaan transportasi yg terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi
Data total aktiva pada perusahaan transportasi yg terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi
Demikian judul yang disetujui bersama dosen pembimbing adalah:

Quick Ratio, DAR, LTO, terhadap Return on Asset
pada Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek
Indonesia periode 2013 - 2017

Medan...18 Desember.....2018

Dosen Pembimbing 18/12/2018

Peneliti/Mahasiswa

(Ikram Fahrozi)

Roni Parlung SE.MM

Disetujui Oleh :

Ketua / Sekretaris Prodi

(Jasman Syarifuddin SE.MM)

Pada Tanggal :
Agenda : 122

Proposal Penelitian harus diagendakan paling lama 1 (satu) bulan setelah di paraf
oleh ketua program studi.

Seminar Proposal paling lama 1 (satu) bulan setelah judul diagendakan.

SURAT PERNYATAAN PENELITIAN/SKRIPSI

PERMOHONAN IZIN PENELITIAN

Medan,

20....

Ekonomi dan Bisnis
Muhammadiyah Sumatera Utara

Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Wb

yang akan dibawah ini :

IKRAM FAHROZI

1505160867

MESJID LAMA 26 Desember

MANAJEMEN/EKONOMI PEMBANGUNAN

JLN. JLC PERMAI 3 BLOK
GRITYA MARTU BUNJ

BURSA EFEK INDONESIA

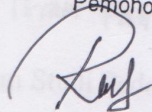
JL. IR. H. JUANDA BARU
D. A. AG. - MEDAN

untuk pembuatan Izin Penelitian sebagai syarat untuk memperoleh data dan identifikasi
tersebut guna pengajuan judul penelitian.

syarat-syarat lain :
Semester 1 s/d Terakhir
berjalan.

ini saya buat dengan sebenarnya, atas perhatian Bapak saya ucapkan terima kasih.

Wassalam
Pemohon



(Ikram Fahrozi)

Hajibuan SE. M. Si

SURAT PERNYATAAN PENELITIAN/SKRIPSI

: Ikram Fahrozi

: 1500160867

: Manajemen Keuangan

: Ekonomi dan Bisnis (Akuntansi/Perpajakan/Manajemen/Ekonomi Pembangunan)

Tempat Tinggal : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Menyatakan Bahwa ,

1. Saya bersedia melakukan penelitian untuk penyusunan skripsi atas usaha saya sendiri , baik dalam hal penyusunan proposal penelitian, pengumpulan data penelitian, dan penyusunan laporan akhir penelitian/skripsi
2. Saya bersedia dikenakan sanksi untuk melakukan penelitian ulang apabila terbukti penelitian saya mengandung hal-hal sebagai berikut
 - Menjiplak /plagiat hasil karya penelitian orang lain
 - Merekayasa data angket, wawancara, obeservasi, atau dokumentasi.
3. Saya bersedia dituntut di depan pengadilan apabila saya terbukti mamalsukan stempel, kop surat, atau identintas perusahaan lainnya.
4. Saya bersedia mengikuti sidang meja hijau secepat-cepatnya 3 bulan setelah tanggal dikeluarkannya surat “Penetapan Proyek Proposal / Makalah/Skripsi dan Penghunjukan Dosen Pembimbing “ dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU.

Demikianlah Pernyataan ini saat perbuat dengan kesadaran sendiri

Medan.....20.

Pembuat Pernyataan



Ikram Fahrozi

- Surat Pernyataan asli diserahkan kepada Program Studi Pada saat Pengajuan Judul.
- Foto Copy Surat pernyataan dilampirkan di proposal dan skripsi.

SURAT KETERANGAN

IKRAM FAHROZI

1505160867

Nomor

IKRAM FAHROZI : Form-Riset-00858/BEI.PSR/09-2019

Tanggal

Jala Parang : 20 September 2019

Kepada Yth.

INVENTOR : H. Januri, SE.,MM.,M.Si.

PERUSAHAAN : Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis

INDONESIA : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Alamat

: Jl. Kapten Mucthar Basri No.3
Medan

Dengan ini kami menerangkan bahwa mahasiswa di bawah ini:

Nama

: Ikram Fahrozi

NIM

: 1505160867

Program Studi

: Manajemen

Kami menggunakan data data yang tersedia di Bursa Efek Indonesia (BEI) untuk penyusunan skripsi dengan judul **"Pengaruh Quick Ratio, Debt To Assets Ratio Dan Inventory Turnover Terhadap Return On Assets Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017"**

Sehingga kami mohon untuk mengirimkan 1 (satu) *copy* skripsi tersebut sebagai bukti bagi kami untuk melengkapi Referensi Penelitian di Pasar Modal Indonesia.

Demikian kami,



IDX

Kantor Perwakilan

Kantor Perwakilan BEI Sumatera Utara

Dr. J. F. H. ZEN SE. M. S. I.



MAJLIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapt. Mukhtar Basri No. 3 Tel. (061) 6624567 Ext: 304 Medan 220238



PENGESAHAN PROPOSAL

Membasarkan hasil Seminar proposal Program Studi Manajemen yang diselenggarakan pada
Jum'at, 28 Juni 2019 menerangkan bahwa:

Nama : IKRAM FAHROZI
N.P.M. : 1505160867
Tempat / Tgl.Lahir : Mesjid Lama, 26 Desember 1995
Alamat Rumah : Jala Permai 3 Blok 8 Griya Martubung
Judul Proposal : PENGARUH QUICK RATIO, DEBT TO ASSETS RATIO DAN
INVENTORY TURNOVER TERHADAP RETURN ON ASSETS
PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI
BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

Proposal dinyatakan syah dan memenuhi Syarat untuk menulis Skripsi
dengan

pembimbing : RONI PARLINDUNGAN, SE., MM.

Medan, Jum'at, 28 Juni 2019

TIM SEMINAR

Ketua

JASMAN SYARIFUDDIN, SE., M.Si.

Pembimbing

RONI PARLINDUNGAN, SE., MM.

Sekretaris

Dr. JUFRIZEN, SE., M.Si.

Pembanding

Dr. JUFRIZEN, SE., M.Si.

Diketahui / Disetujui
A.n. Dekan
Wakil Dekan - I

ADE GUNAWAN, S.E., M.Si.

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301, Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> Email : rektor@umsu.ac.id

: 2630 /II.3-AU/UMSU-05/F/2019

Medan, 17 Muharram 1441 H
17 September 2019 M

: MENYELESAIKAN RISET

Yth.

Bapak/Ibu Pimpinan

PERUSAHAAN EFEK INDONESIA

Wahai Bapak/Ibu, semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan rahmat dan karunanya kepada kita semua. Amin.

Assalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Yang terhormat, sehubungan mahasiswa kami akan menyelesaikan studi, untuk itu kami mohon kesediaan

Bapak/Ibu untuk memberikan kesempatan pada Mahasiswa kami melakukan Riset di Perusahaan/

Perusahaan yang Bapak/Ibu pimpin, guna untuk melanjutkan *Penyusunan / Penulisan Skripsi* pada

Program Studi *Strata Satu (S1)*, dan setelah itu Mahasiswa yang bersangkutan mendapatkan Surat Keterangan Telah

Menyelesaikan Riset dari Perusahaan yang Bapak/Ibu Pimpinan, yang merupakan salah satu persyaratan dalam

Penyelesaian *Program Studi Strata Satu (S1)* di Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas

Muhammadiyah Sumatera Utara Medan :

Mahasiswa tersebut adalah :

: IKRAM FAHROZI

: 1505160867

: VIII (Delapan)

: MANAJEMEN

Skripsi

: Pengaruh Quick Ratio, Debt To Asset Ratio Dan Inventory Turnover Terhadap Return On Asset Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017

Demikianlah harapan kami, atas bantuan dan kerjasama yang Bapak/Ibu berikan, Kami ucapkan terima kasih.

Assalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh



Dekan

H. JANURI, SE., MM., M.Si.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301, Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> Email : rektor@umsu.ac.id

**PENETAPAN DOSEN PEMBIMBING
PROPOSAL / SKRIPSI MAHASISWA**

NOMOR : 1401/ TGS / II.3-AU / UMSU-05 / F / 2019

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, berdasarkan
permohonan judul penelitian Proposal / Skripsi dari Ketua / Sekretaris :

Program Studi : **MANAJEMEN**
Tgl. Tanggal : **30 April 2019**

Sehingga ini menetapkan Dosen Pembimbing Proposal / Skripsi Mahasiswa :

Dosen Pembimbing : **IKRAM FAHROZI**
NIDN : **1505160867**
Jabatan : **VIII (Delapan)**
Program Studi : **MANAJEMEN**
Judul Proposal / Skripsi : **Pengaruh Quick Ratio, Debt To Asset Ratio Dan Inventory Turnover Terhadap Return On Asset Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017**

Dosen Pembimbing : **RONI PARLINDUNGAN, SE., MM.**

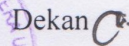
Sehingga demikian di izinkan menulis Proposal / Skripsi dengan ketentuan :

1. Penulisan berpedoman pada buku panduan penulisan Proposal/ Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU.
2. Pelaksanaan Sidang Skripsi harus berjarak 3 bulan setelah dikeluarkannya Surat Penetapan Dosen Pembimbing Skripsi
3. **Proyek Proposal / Skripsi dinyatakan " BATAL " bila tidak selesai sebelum Masa Deluarsa tanggal : 29 April 2020**
4. Revisi Judul.....

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Ditetapkan di : Medan
Pada Tanggal : 25 Sya'ban 1440 H
30 April 2019 M



Dekan 

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

: IKRAM FAHROZI

: MESJID LAMA 26 DESEMBER 1995

: LAKI - LAKI

: ISLAM

: INDONESIA

: JLN JALA PERMAI 3 NO. 307 BLOK 8

KEL. BESAR KEC. MEDAN LABUHAN

: IR. MUHAMMDA RUSLI

: NURUL HUDA S.PD

: JLN. JALA PERMAI 3 NO. 307 BLOK 8

KEL. BESAR KEC. MEDAN LABUHAN

: 2004-2009

: 2009-2011

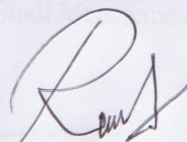
: 2011-2014

sebagai Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah
Sumatera utara tahun 2015 – 2019

daftar riwayat hidup ini saya perbuat dengan sebenar benarnya untuk dapat

Medan,

Oktober 2019



IKRAM FAHROZI