

**PENGARUH CURRENT RATIO, TOTAL ASSETS TURNOVER DAN DEBT
TO ASSETS RATIO TERHADAP RETURN ON ASSETS PADA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA**

SKRIPSI

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



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

OLEH:

**NAMA : TIA MONICA
NPM : 1505160425
PROGRAM STUDI : MANAJEMEN**

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



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

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

Jl. Kapt. Muchtar Basri No. 3 Telp. (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 Senin, tanggal 07 Oktober 2019, pukul 14.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan dan seterusnya :

MEMUTUSKAN

Nama : TIA MONICA
N P M : 1505160425
Program Studi : MANAJEMEN
Judul Skripsi : PENGARUH CURRENT RATIO, TOTAL ASSETS TURNOVER DAN DEBT TO ASSETS RATIO TERHADAP RETURN ON ASSETS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Dinyatakan : (B/A) 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

JULITA, S.E, M.Si

DODY FIRMAN, SE. M.M

Pembimbing

IRMA CHRISTIANA, SE. M.M

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Ketua

H. JANURI, SE. MM. M.Si

Sekretaris

ADE GUNAWAN, SE. M.Si



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa

: TIA MONICA

NPM

: 1505160425

Program Studi

: MANAJEMEN

Konsentrasi

: MANAJEMEN KEUANGAN

Judul Penelitian

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

Disetujui untuk memenuhi persyaratan diajukan dalam ujian mempertahankan skripsi.

Medan, Oktober 2019

Pembimbing

IRMA CHRISTIANA S.E.,M.M

Diketahui/Disetujui

Oleh :

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Ketua Program Studi Manajemen
Fakultas Ekonomi dan Bisnis

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

Dekan Fakultas
Ekonomi dan Bisnis

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

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Lengkap : TIA MONICA
N.P.M : 1505160425
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Penelitian : PENGARUH CURRENT RATIO, TOTAL ASSETS TURNOVER DAN DEBT TO ASSETS RATIO TERHADAP RETURN ON ASSETS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

Tanggal	Deskripsi Hasil Bimbingan Skripsi	Paraf	Keterangan
20/08/2019	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan sistematika penulisan Bab IV, perbaikan deskripsi data jelas dan variabel yg berlaitan dg ratio Bab IV, perbaikan hasil penelitian/ pengujian 	7	8
27/08/2019	<ul style="list-style-type: none"> Bab IV, pembahasan dibuat meniti alasan variabel yg tdk berpengaruh Masukan penelitian terdahulu yg sejalan dan yg berbeda Perbaikan sistematika 	7	8
17/09/2019	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan kesimpulan tdk perlu dibuat angka Lengkapi daftar pustaka, daftar isi 	7	8
01/10/2019	Aee, selesai bimbingan	8	

Medan, September 2019

Pembimbing Skripsi

(IRMA CHRISTIANA, S.E., M.M.)

Diketahui/Disetujui
Ketua Program Studi Manajemen

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

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA BIMBINGAN PROPOSAL

Nama Lengkap : TIA MONICA
N.P.M : 1505160425
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Penelitian : PENGARUH CURRENT RATIO, TOTAL ASSETS TURNOVER DAN DEBT TO ASSETS RATIO TERHADAP RETURN ON ASSETS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

Tanggal	Deskripsi Hasil Bimbingan Proposal	Paraf	Keterangan
12/12/19	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Sistematika Penulisan - Bab I, Iblm belum jelas jelaskan - Schab tyadi - Bab I, perbaiki identifikasi masalah 	8	
20/12/19	<ul style="list-style-type: none"> - Bab I, Identifikasi perbaiki lagi - Bab II, perbaiki teori minimal 2 teori - Bab II, perbaiki kerangka konsep 	8	
27/12/19	<ul style="list-style-type: none"> - Bab III, perbaiki jadwal, penentuan Sample - Daftar Pustaka dan daftar isi perbaiki 	8	
23/1/20	ACC Proposal (lanjut Simapro)	8	

Medan, April 2019

Pembimbing Proposal

(IRMA CHRISTIANA, S.E., M.M.)

Diketahui/Disetujui
Ketua Program Studi Manajemen

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

SURAT PERNYATAAN PENELITIAN/SKRIPSI

Saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Tia Monica
NPM : 1505160925
Konsentrasi : Kuangan
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis (Akuntansi Perpajakan/ Manajemen/IESP)
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU)

Menyatakan bahwa:

1. Saya bersedia melakukan penelitian untuk penyusunan skripsi atas usaha 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 tanda angket, wawancara, observasi, atau dokumentasi.
3. Saya bersedia dituntut di depan pengadilan apabila saya terbukti memalsukan stempel, kop surat, atau identitas perusahaan lainnya.
4. Saya bersedia mengikuti sidang meja hijau secepat-cepatnya 3 bulan setelah tanggal dikeluarkannya surat "penetapan proyek proposal/makalah/skripsi dan penghunjukkan Dosen Pembimbing" dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU.

Demikianlah surat pernyataan ini saya perbuat dengan kesadaran sendiri.

Medan, 2018

Pembuat Pernyataan




Tia Monica

NB :

- Surat pernyataan asli diserahkan kepada Program Studi Pada saat pengajuan judul
- Foto copy surat pernyataan dilampirkan di proposal dan skripsi

ABSTRAK

TIA MONICA NPM 1505160425. Pengaruh *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* Terhadap *Return On Assets* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2019.

Tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Assets*. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets*. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Assets*. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* secara bersama-sama terhadap *Return On Assets* 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 enam 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 ada pengaruh signifikan *Current Ratio* terhadap *Return On Assets*. Secara parsial tidak ada pengaruh dan tidak signifikan *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets*. Secara parsial ada pengaruh signifikan *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Assets* dan Secara simultan ada pengaruh signifikan *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* secara bersama-sama terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Kata Kunci : *Current Ratio*, *Total Assets Turnover*, *Debt to Assets Ratio* 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 penulis 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 penulis guna melengkapi tugas-tugas serta memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan program Strata 1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Jurusan Manajemen Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, untuk memperoleh gelar Sarjana Manajemen Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Adapun judul penulis yaitu : **“Pengaruh Current Ratio, Total Assets Turnover dan Debt to Assets Ratio Terhadap Return On Assets Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”.**

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 Sofyan dan Ibunda Sri Hati tercinta yang telah mengasuh dan memberikan rasa cinta dan kasih sayang serta mendidik dan mendukung penulis dalam pembuatan skripsi ini. Dan seluruh keluarga besar yang telah banyak memberikan dukungan moril, materi dan spiturial 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 S.E., M.Si. selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Jasman Syarifuddin, SE. M.Si selaku Ketua Jurusan Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak Dr. Jufrizan S.E.,M.Si selaku sekretaris program studi Manajemen.
8. Ibu Irma Christiana S.E.,M.M selaku Dosen Pembimbing skripsi yang telah memberikan bimbingan dan arahan serta meluangkan waktunya untuk membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi.
9. Ibu Julita S.E., M.Si selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan arahan serta meluangkan waktunya untuk membimbing penulis selama berada di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

10. Seluruh Dosen di Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan segala ilmu pengetahuan dan pengalaman kepada penulis, serta seluruh staff pegawai Fakultas Ekonomi yang telah membantu penulis baik selama masa pelaksanaan maupun dalam penyusunan skripsi ini.
11. Kepada sahabat-sahabat saya Tauviza, Kiki, Vany, Mawad, Acha yang turut membantu dalam menyelesaikan skripsi di Universitas Muhammadiyah Sumaera Utara.
12. Kepada teman- teman penulis yang ada di kelas F Manajemen Pagi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara stambuk 2015.
13. Serta seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu. penulis hanya bisa berharap semoga Allah SWT membala kebaikan kalian semua. Amin.

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

Akhirnya atas segala bantuan serta motivasi yang diberikan kepada penulis dari berbagai pihak selama ini, maka skripsi ini dapat diselesaikan dengan sebagaimana mestinya. Penulis tidak dapat membalaunya kecuali dengan doa dan puji syukur kepada Allah SWT dan salawat beriring salam kepada Rasulullah Muhammad SAW.

Akhir kata penulis ucapan 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.

Wassalamualaikum, Wr. Wb

Medan, September 2019

Penulis

Tia Monica
NPM:1505160425

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFATAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah	9
C. Batasan dan Rumusan Masalah.....	10
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian	11
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Kajian Teoritis.....	13
1. <i>Return On Assets</i>	13
a. Pengertian <i>Return On Assets</i>	13
b. Tujuan dan Manfaat <i>Return On Assets</i>	14
c. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi <i>Return On Assets</i>	15
d. Pengukuran <i>Return On Assets</i>	15
2. <i>Current Ratio</i>	16
a. Pengertian <i>Current Ratio</i>	16
b. Tujuan dan Manfaat <i>Current Ratio</i>	17
c. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi <i>Current Ratio</i>	18
d. Pengukuran <i>Current Ratio</i>	19
3. <i>Total Assets Turnover</i>	20
a. Pengertian <i>Total Assets Turnover</i>	20
b. Tujuan dan Manfaat <i>Total Assets Turnover</i>	21
c. Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Total Assets Turnover</i> ..	22
d. Pengukuran <i>Total Assets Turnover</i>	22
4. <i>Debt to Assets Ratio</i>	23
a. Pengertian <i>Debt to Assets Ratio</i>	23
b. Manfaat dan Tujuan <i>Debt to Assets Ratio</i>	24
c. Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Debt to Assets Ratio</i> ...	26
d. Pengukuran <i>Debt to Assets Ratio</i>	29
B. Kerangka Konseptual	29
C. Hipotesis.....	33

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian	35
B. Defenisi Operasional Variabel	35
C. Tempat dan Waktu Penelitian	37
D. Populasi dan Sampel	38
E. Teknik Pengumpulan Data.....	39
F. Teknik Analisis Data.....	40

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	46
B. Pembahasan.....	52

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	69
B. Saran.....	69

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel I.1 Laba Bersih Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.....	2
Tabel I.2 Total Aset Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	3
Tabel I.3 Total Aset Lancar Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	4
Tabel I.4 Total Utang Lancar Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	5
Tabel I.5 Penjualan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	7
Tabel I.6 Total Utang Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	8
Tabel III.1 Waktu Penelitian.....	37
Tabel III.2 Sampel Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	38
Tabel IV.1 Sampel Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	46
Tabel IV.2 Data <i>Return On Assets</i> Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	47
Tabel IV.3 Laba Bersih Perusahaan Transportasi.....	48
Tabel IV.4 Total Aset Perusahaan Transportasi	49

Tabel IV.5 Data <i>Current Ratio</i> Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.....	50
Tabel IV.6 Total Aset Lancar Perusahaan Transportasi	51
Tabel IV.7 Total Utang Perusahaan Transportasi	52
Tabel IV.8 Data <i>Total Assets Turnover</i> Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	54
Tabel IV.9 Penjualan Peusahaan Transportasi.....	55
Tabel IV.10 Total Aset Lancar Perusahaan Transportasi	56
Tabel IV.11 Data <i>Debt to Assets Ratio</i> Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	52
Tabel IV.12 Total Utang Perusahaan Transportasi	58
Tabel IV.13 Total Aset Lancar.....	59
Tabel IV.14 Hasil Uji Kolmogrov-smirnov	54
Tabel IV.15 Hasil Multikolonieritas	55
Tabel IV.16 Hasil Regresi Linier Berganda.....	57
Tabel IV.17 Hasil Uji t.....	58
Tabel IV.18 Hasil Uji F.....	61
Tabel IV.19 Hasil Uji Koefesien Determinasi.....	62

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar II.1 Kerangka Konseptual	32
Gambar IV.1 Hasil Uji Normalitas	60
Gambar IV.2 Hasil Uji Heteroskedastistas	62

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keberhasilan suatu perusahaan dalam memperoleh tingkat pengembalian atas laba maka perlu dilakukan analisis keuangan dengan rasio profitabilitas. Rasio profitabilitas menunjukkan perbandingan antara laba bersih yang di peroleh perusahaan dengan aset atau ekuitas yang dipergunakannya untuk menghasilkan laba tersebut. Oleh karena itu, rasio profitabilitas yang tinggi menunjukkan semakin efisien perusahaan dalam menjalankan operasinya sehingga perusahaan mempunyai kemampuan yangbesar dalam menghasilkan laba yang diperolehnya, (Toyib, 2018).

Menurut (Fahmi, 2016) Perofitabilitas 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.

Tingkat profitabilitas menggambarkan kinerja perusahaan yang dilihat dari kemampuan perusahaan menghasilkan profit. Kemampuan perusahaan memperoleh profit ini menunjukkan Apakah perusahaan mempunyai prospek yang baik atau tidak dimasa yang akan datang. Profitabilitas dalam penelitian ini diproksikan dengan *Return On Asset* (ROA) karena dapat menunjukkan bagaimana kinerja perusahaan dilihat dari penggunaan keseluruhan asset yang dimiliki oleh perusahaan dalam menghasilkan keuntungan.

“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).

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 Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	92.042.801	42.990.997	34.176.340	62.150.985	103.308.395	66.933.904
CASS	250.017.096	271.614.483	293.571.512	296.498.093	323.071.667	286.954.570
MIRA	-1.717.174	-44.764.280	-14.009.192	-38.436.600	-20.051.494	-23.795.748
NELY	29.488.500	23.431.486	28.456.235	13.922.094	24.270.494	23.913.762
TAXI	132.611.150	118.898.774	32.322.265	-184.740.372	-492.102.310	-78.602.099
TMAS	70.819.529	203.630.814	317.174.135	231.521.149	53.358.287	175.300.783
Rata-rata	66.698.752	102.633.712	115.281.883	63.485.892	-1.357.494	75.117.529

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 75.117.529. 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 1.020.633.712, pada tahun 2015 sebesar Rp 115.281.883 dan 3 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 66.698.752, pada tahun 2016 sebesar Rp 63.485.892 dan pada tahun 2017 sebesar Rp -1.357.494.

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

akibatkan oleh terjadinya peningkatan jumlah penjualan dan pihak perusahaan mampu meminimalisir biaya operasional. Penurunan laba bersih disebabkan oleh terjadinya penurunan produktifitas perusahaan dan penurunan penjualan dan perusahaan kurang mampu meminimalisir biaya operasional.

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

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

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	2.172.247.370	2.507.277.315	2.892.967.197	3.029.807.463	3.307.396.919	2.781.939.253
CASS	916.752.133	1.085.103.430	1.279.507.012	1.791.336.526	1.907.034.830	1.395.946.786
MIRA	491.929.847	515.625.149	480.589.846	400.014.978	373.572.552	452.346.474
NELY	435.096.091	442.833.999	422.231.227	409.484.780	416.286.582	425.186.536
TAXI	2.137.286.205	3.011.555.034	2.883.807.269	2.557.262.840	2.010.013.010	2.519.984.872
TMAS	1.670.665.693	1.626.838.491	1.782.060.875	2.525.662.340	2.918.378.214	2.104.721.123
Rata-rata	1.303.996.223	1.531.538.903	1.623.527.238	1.785.594.821	1.822.113.685	1.613.354.174

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total aset pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 1.613.354.174. 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 1.623.527.238, pada tahun 2016 sebesar Rp 1.785.594.821, tahun 2017 sebesar Rp 1.822.113.685 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 1.303.996.223, dan pada tahun 2014 sebesar Rp 1.531.538.903.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya total aset pada perusahaan transportasi yang terdaftar di

Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan. Dimana peningkatan total aktiva di sebabkan oleh terjadinya penambahan jumlah aset yang digunakan untuk melakukan operasional perusahaan.

Kegiatan masalah utang yang akan jatuh tempo, berarti berhubungan dengan yang namanya tingkat likuiditas. Rasio likuiditas yang umum digunakan adalah *Current Ratio*. “ *Current Ratio* (CR) adalah rasio yang menunjukkan kemampuan untuk membayar kewajiban finansial jangka pendek tepat pada waktunya likuiditas oleh besar kecilnya aktiva lancar”. Semakin tinggi rasio ini semakin baik dimata kreditor, karena besar kemungkinan perusahaan akan mampu membayar utang yang akan segera jatuh tempo, (Sartono, 2012).

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

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

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	200.696.683	215.694.874	265.669.162	292.211.050	343.676.980	263.589.750
CASS	491885698	594.926.497	932838567	1091443945	834129958	789.044.933
MIRA	67.167.156	183.485.025	188.393.545	172.062.336	151.236.800	152.468.972
NELY	132.467.481	96.238.566	92.436.909	103.632.804	111.105.582	107.176.268
TAXI	596.729.838	672.476.985	618.300.190	712.446.735	452.880.577	610.566.865
TMAS	294.108.712	304.669.277	271.152.262	275.648.327	414.746.141	312.064.944
Rata-rata	297.175.928	344.581.871	394.798.439	441.240.866	384.629.340	372.485.289

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total aset lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 372.485.289. 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 394.798.439, pada tahun 2016 sebesar

Rp 441.629.340, tahun 2017 sebesar Rp 384.629.340 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 297.175.928, dan pada tahun 2014 sebesar Rp 344.581.871.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya total aset lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi. Peningkatan aktiva lancar di sebabkan oleh terjadinya penambahan persediaan yang di lakukan oleh perusahaan yang di gunakan produktifitas perusahaan dan penurunan aktiva lancar di sebabkan oleh terjadinya pengurangan persediaan dan kas perusahaan mengalami penurunan yang di gunakan untuk membayar utang yang akan jatuh tempo.

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

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

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	410.110.600	537.744.821	625.123.073	59.678.872	802.405.787	487.012.631
CASS	315416064	353.042.711	417406003	498417336	626321050	442.120.633
MIRA	66.786.145	78.973.212	70.610.056	64.263.630	62.404.445	68.607.498
NELY	57.426.701	52.967.174	29.217.873	22.862.732	18.400.443	36.174.985
TAXI	575.014.695	513.051.327	425.777.929	174.751.384	535.116.207	444.742.308
TMAS	567.334.564	615.621.555	463.425.984	652.010.181	818.827.484	623.443.954
Rata-rata	332.014.795	358.566.800	338.593.486	245.330.689	477.245.903	350.350.335

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total utang lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 350.350.335. 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 358.566.800, pada tahun 2017 sebesar Rp 477.245.903, dan 3 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 332.014.795, pada tahun 2015 sebesar Rp 338.593.486 dan pada tahun 2016 sebesar Rp 245.330.689.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya total utang lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi. Peningkatan utang lancar di sebabkan oleh terjadinya penambahan persediaan yang bersumber dari utang dan penurunan utang lancar di sebabkan oleh perusahaan menambah modal yang bersumber dari modal sendiri.

Menurut (Fahmi, 2016) “Rasio aktivitas adalah rasio yang menggambarkan sejauh mana suatu perusahaan mempergunakan sumber daya yang dimilikinya guna menunjang aktifitas perusahaan, dimana pengguna aktivitas ini di lakukan secara sangat maksimal dengan maksud memperoleh hasil yang maksimal”. Harta kecil yang mampu menghasilkan pendapatan yang besar, menandakan bahwa manajemen professional.

Menurut (Murhadi, 2013) menyatakan bahwa “*Total Asset Turn Over* menunjukkan efektifitas perusahaan dalam menggunakan asetnya untuk menciptakan pendapatan.”

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

Tabel I.5
Penjualan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	1.018.883.265	1.140.260.479	1.392.596.846	1.570.388.328	1.689.846.194	1.362.395.022
CASS	1.319.303.842	1520443629	1.631.764.589	1.815.773.466	2.057.649.583	1.668.987.022
MIRA	170.309.748	141.408.786	146.900.087	114.571.590	121.473.498	138.932.742
NELY	206.024.941	219.324.820	192.721.688	160.609.019	176.879.872	191.112.068
TAXI	686.916.910	889.722.966	970.093.414	618.207.037	304.711.723	693.930.410
TMAS	1.383.575.095	1.687.392.838	1.720.965.422	1.755.284.162	2.127.595.870	173.4962.677
Rata-rata	797.502.300	933.092.253	1.009.173.674	1.005.805.600	1.079.692.790	965.053.324

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata penjualan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 965.053.324. 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 1.009.173.674, pada tahun 2016 sebesar Rp 1.005.805.600, pada tahun 2017 sebesar Rp 1.079.692.790 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 797.502.300, dan pada tahun 2014 sebesar Rp 933.092.253.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya penjualan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan. Peningkatan penjualan di sebabkan oleh terjadinya penambahan persediaan yang di gunakan untuk produktifitas perusahaan.

Untuk dapat menciptakan kesejahteraan perusahaan dituntut mampu memanfaatkan sumber daya yang terbatas dan beroperasi pada tingkat produktifitas yang optimal, oleh karena itu perusahaan perlu mengetahui

perkembangan usaha dari waktu ke waktu terhadap apa yang telah dicapai perusahaan pada masa lalu, sekarang dan masa yang akan datang.

Struktur modal adalah proporsi dalam menentukan pemenuhan kebutuhan belanja perusahaan, dimana dana yang diperoleh menggunakan kombinasi atau panduan sumber yang berasal dari dana jangka panjang yang terdiri dari dua sumber utama, yakni yang berasal dari dalam dan luar perusahaan. (Rodoni,2010)

Menurut (Kasmir, 2012) 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 Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	1.348.124.599	1.669.020.372	2.038.423.272	2.126.179.427	2.321.587.256	1.900.666.985
CASS	508.481.430	595.514.415	721.089.781	980.355.267	1.108.203.297	782.728.838
MIRA	136.433.869	181.411.542	161.377.212	153.570.601	145.032.608	155.565.167
NELY	110.558.903	105.267.002	61.089.238	41.516.060	31.209.419	69.928.124
TAXI	1.345.514.944	2.124.957.998	1.962.823.365	1.820.550.026	1.763.500.314	1.803.469.329
TMAS	1.336.176.972	1.092.953.798	967.395.114	1.530.986.624	1.895.433.894	1.364.589.280
Rata-rata	797.548.453	961.520.855	985.366.330	1.108.859.668	1.210.827.798	1.012.824.621

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 1.012.824.621. 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 1.108.859.668, pada tahun 2017 sebesar Rp 1.210.827.798 dan 3 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 797.548.453, pada tahun 2014 sebesar Rp 961.520.855 dan pada tahun 2017 sebesar Rp 1.210.827.798.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan. Peningkatan total utang yang disebakan oleh modal yang di tanamkan perusahaan mengalami penurunan dan perusahaan melakukan penambahan aktiva perusahaan yang berasal dari utang dari pihak luar.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis mengambil judul tentang “**Pengaruh *Current Ratio, Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* Terhadap *Return On Assets* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017”.**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan terhadap laporan keuangan yang dimiliki pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, peneliti mengidentifikasi beberapa masalah yang ada diantaranya yaitu :

1. Laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan pada tahun 2016 dan 2017 sehingga menyebabkan *Return On Assets* mengalami penurunan

2. Total aktiva pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan dari tahun 2013 hingga 2017 sehingga apabila perusahaan tidak mampu mengoptimalkan penggunaan total aktiva perusahaan maka *Return On Assets*, *Total Assets Turnover* akan mengalami penurunan dan *Debt to Assets Ratio* akan mengalami peningkatan.
3. Total aktiva lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan pada tahun 2017 sehingga *Current Ratio* mengalami penurunan.
4. Penjualan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan pada tahun 2016 sehingga *Total Assets Turnover* mengalami penurunan.
5. Total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan dari tahun 2013 hingga 2017 sehingga *Debt to Assets Ratio* mengalami peningkatan.

C. Batasan dan Rumusan Masalah

1. Batasan Masalah

Berdasarkan masalah yang diterangkan di atas, maka peneliti membatasi masalah variabel yang dikaji yaitu *Current Ratio*, *Total Assets Turnover*, *Debt to Assets Ratio* serta *Return On Assets* yang terdapat 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 *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017 ?
- b. Apakah *Total Assets Turnover* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017 ?
- c. Apakah *Debt to Assets Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017 ?
- d. Apakah *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* 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

Adapun tujuan dari penelitian yang dilakukan ini adalah :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

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

2. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang akan dicapai, maka penelitian ini akan bermanfaat :

a. Manfaat Teoritis

Dapat memberikan referensi, serta dapat menambah informasi sumbangannya pemikiran dan kajian tentang keterkaitan antara *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* serta *Return On Assets* yang dapat digunakan untuk masa yang akan datang.

b. Manfaat Praktis

Dengan adanya penelitian ini penulis diharapkan dapat mempraktekan teori yang diperoleh dan dapat mengaplikasikannya dilapangan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Kajian Teoritis

1. *Return On Asset*

a. Pengertian *Return On Asset*

Return On Asset (ROA) mampu mengukur kemampuan perusahaan manghasilkan 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 (Sudana, 2011) rasio profitabilitas “Mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dengan menggunakan sumber-sumber yang dimiliki perusahaan, seperti aktiva, modal, atau penjualan perusahaan.

Sedangkan menurut Menurut (Fahmi, 2016) rasio Profitabilitas “mengukur efektifitas manajemen secara keseluruhan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi”.

Sedangkan menurut (Brigham dan Houston, 2012) “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.

Jadi dari pendapat-pendapat diatas maka penulis menyimpulkan bahwa Profitabilitas adalah rasio yang digunakan untuk mengetahui seberapa efektif

perusahaan menggunakan aktiva,modal atau penjualannya untuk menghasilkan laba bagi perusahaannya. Semakin tinggi tingkat profiabilitas perusahaan maka semakin baik, karena kemakmuran pemilik perusahaan meningkat, dengan semakin tingginya profitabilitas perusahaan.

b. Tujuan dan Manfaat *Return On Asset*

Informasi tentang *Return On Assets* (ROA) memiliki tujuan dan manfaat bukan hanya bagi pemilik usaha dan manajemen saja, tetapi juga bagi pihak diluar perusahaan, terutama bagi pihak-pihak yang memiliki hubungan atau kepentingan dengan perusahaan termasuk para investor dan pemegang saham.

Menurut (Kasmir, 2012), tujuan perusahaan menggunakan rasio *Return On Assets* (ROA) adalah :

- 1) Untuk mengukur atau menghitung laba yang diperoleh perusahaan dalam suatu periode tertentu.
- 2) Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- 3) Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
- 4) Untuk menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan sendiri.
- 5) Untuk mengukur produktivitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.
- 6) Untuk mengukur produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal sendiri.

Menurut (Kasmir, 2012) manfaat yang diperoleh perusahaan dalam menggunakan rasio profitabilitas :

- 1) Mengetahui besarnya tingkat laba perusahaan yang diperoleh perusahaan dalam suatu periode tertentu.
- 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 produktifitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

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

Return on Assets (ROA) 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) 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, 2010), 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 operasih 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 (ROA) 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) *Return On Assets* (ROA) diukur dengan menggunakan rumus :

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

Sedangkan menurut (Sudana, 2011) *Return On Asset* (ROA) diukur dengan menggunakan rumus :

$$\text{Return On Assets (ROA)} = \frac{\text{Earning after taxes}}{\text{Total assets}}$$

2. ***Current Ratio***

a. **Pengertian *Current Ratio***

Current Ratio adalah satu rasio likuiditas yang menunjukkan kemampuan pengelola perusahaan memenuhi kewajiban atau membayar utang jangka pendeknya. *Current Ratio* (CR) juga merupakan ukuran yang paling umum digunakan untuk mengetahui kesanggupan memenuhi kewajiban jangka pendek, karena rasio ini menunjukkan seberapa jauh tuntutan dari kreditor jangka pendek dipenuhi oleh aktiva yang diperkirakan menjadi uang tunai dalam priode yang sama dengan jatuh tempo utang.

Menurut (Kasmir, 2012) menyatakan bahwa

“ *Rasio lancar* atau *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat di tagih secara keselurah. Dengan kata lain, seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo”.

Menurut (Hani, 2015) “ *Current Ratio* merupakan alat ujur bagi kemampuan likuiditas (solvabilitas jangka pendek) yaitu kemampuan untuk membayar utang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar”.

Menurut (Munawir, 2014) “*Current Ratio* yaitu perbandingan antara jumlah aktiva lancar dengan utang lancar, rasio ini menunjukkan bahwa nilai

kekayaan lancar (yang segera dapat dijadikan uang) ada sekian kalinya utang jangka pendek”.

Dari pengertian di atas, dapat di simpulkan bahwa *Current Ratio* (CR) merupakan rasio yang menilai sejauh mana perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan membandingkan aset lancar dan hutang lancar. *Current Ratio* (CR) merupakan kesanggupan suatu perusahaan atas utang lancarnya yang dinilai dari aktiva lancar yang dimiliki, dimana aktiva lancar berarti kekayaan atau uang tunai yang dapat digunakan untuk menutupi utang-utang perusahaan.

b. Tujuan dan Manfaat *Current Ratio*

Perhitungan rasio likuiditas memberikan cukup banyak manfaat bagi berbagai pihak yang berkepentingan terhadap perusahaan. Pihak yang paling berkepentingan adalah pemilik perusahaan dan manajemen perusahaan guna menilai kemampuan mereka sendiri. Kemudian, pihak luar perusahaan juga memiliki kepentingan, seperti kreditor atau penyedia dana bagi perusahaan. Dan juga pihak distributor atau supplier yang menyalurkan atau menjual barang yang pembayaran secara angsuran kepada perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2012) manfaat rasio likuiditas sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo pada saat di tagih;
- 2) Untuk mengetahui kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek (dibawah atau sama dengan satu tahun) dengan aktiva lancar secara keseluruhan;
- 3) Untuk mengetahui kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan sediaan atau piutang;
- 4) Untuk mengetahui atau membandingkan antara jumlah sediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan;
- 5) Untuk mengetahui seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang;
- 6) Sebagai alat perencanaan ke depan, terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang;

- 7) Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya dengan beberapa periode;
- 8) Untuk melihat kelemahan yang dimiliki perusahaan dari masing-masing komponen yang ada di aktiva lancar dan utang lancar;
- 9) Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen untuk memperbaiki kinerjanya, dengan melihat rasio likuiditas yang ada pada saat ini.

Sedangkan menurut (Harahap, 2015) Current Ratio digunakan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan perusahaan untuk menyelesaikan kewajiban jangka pendeknya serta menunjukkan sejauh mana aktiva lancar menutupi kewajiban – kewajiban lancar.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa manfaat dari mengetahui rasio lancar perusahaan adalah untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih dan untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar utang jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancarnya.

c. Faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio*

Jika sebuah perusahaan mengalami kesulitan keuangan, perusahaan akan membayar utang-utangnya secara lambat. Jika kewajiban lancar meningkat lebih cepat dari aktiva lancar, rasio lancar akan turun, dan hal ini pertanda adanya masalah.

Menurut (Bringham & Houston, 2010) yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah “

- 1) Aktiva lancar, meliputi:
 - a) Kas;
 - b) Sekuritas;
 - c) Persediaan;
 - d) Piutang usaha;
- 2) Kewajiban lancar, terdiri dari:
 - a) Utang usaha;
 - b) Wesel tagih jangka pendek;
 - c) Utang jatuh tempo yang kurang dari satu tahun;

d) Akrual pajak”

Menurut (Jumingan, 2014) Faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah sebagai berikut :

- 1) Distribusi dari pos-pos aktiva lancar.
 - 2) Data tren dari aktiva lancar dan hutang jangka pendek untuk jangka waktu 5 atau 10 tahun.
 - 3) Syarat kredit yang diberikan oleh kreditur kepada perusahaan dalam pengembalian barang, dan syarat kredit yang diberikan perusahaan kepada langganan dalam penjualan barang.
 - 4) Nilai sekarang atau nilai pasar atau nilai ganti dari barang dagangan dan tingkat pengumpulan piutang.
 - 5) Kemungkinan adanya perubahan nilai aktiva lancar.
 - 6) Perubahan persediaan dalam hubungannya dengan volume penjualan sekarang dan yang akan datang.
 - 7) Besar kecilnya kebutuhan modal kerja untuk tahun mendatang.
 - 8) Besar kecilnya jumlah kas dan surat-surat berharga dalam hubungannya dengan kebutuhan modal kerja.
 - 9) *Credit rating* perusahaan pada umumnya.
- Besar kecilnya piutang dalam hubungannya dengan volume penjualan

Sehingga nilai *Current Ratio* dapat berubah jika salah satu atau semua komponen diatas berubah, jika aktiva lancar lebih cepat meningkat dibandingkan kewajiban lancar maka nilai *Current Ratio* akan semakin besar, begitu juga sebaliknya.

d. Pengukuran *Current Ratio*

Likuiditas berkaitan dengan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Oleh karena itu, pengujian likuiditas difokuskan pada besaran dan hubungan antara utang lancar atau utang jangka pendek dengan aktiva lancar.

Menurut (Hani, 2015) rumus untuk mencari *current Ratio* (CR) dapat di gunakan sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Asset}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$$

Menurut (Sudana, 2011) rumus untuk mencari *Current Ratio* dirumuskan sebagai berikut :

$$\textbf{Current Ratio} = \frac{\textit{Current Asset}}{\textit{Current Liabilities}}$$

3. ***Total Asset Turnover***

a. **Pengertian Total Asset Turnover**

Rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki perusahaan dan mengukur beberapa jumlah penjualan yang di peroleh dari tiap rupiah aktiva. Rasio aktivitas juga di gunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Dari hasil pengukuran dengan rasio aktivitas akan terlihat apakah perusahaan lebih efisien dan efektif dalam mengelola asset yang dimilikinya atau justru sebaliknya.

Perputaran aset menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam mengelola aktiva yang dimiliki untuk menghasilkan laba atau meningkatkan laba. Ukuran yang digunakan untuk mengetahui rasio aktivitas perusahaan adalah dengan mengukur *Total Asset Turnover* (TATO).

Menurut (Murhadi, 2013) menyatakan bahwa “*Total Asset Turn Over* menunjukkan efektifitas perusahaan dalam menggunakan asetnya untuk menciptakan pendapatan.”. Menurut (Brigham & Houston, 2011) “*Total Asset Turnover* rasio manajemen yang mengukur perputaran seluruh asset perusahaan, dan dihitung dengan membagi penjualan dengan *total asset*”.

Dari uraian di atas, dapat di simpulkan bahwa *Total Asset Turnover* adalah perbandingan antara penjualan dengan total aktiva (aktiva tetap ditambah aktiva lancar). Aktiva tetap terdiri dari tanah, bangunan, mesin dan lain-lain. Sedangkan

aktiva lancar terdiri dari kas, piutang, dan lain-lain yang memiliki umur ekonomis lebih dari satu tahun.

b. Tujuan dan Manfaat *Total Assets Turnover*

Setiap perusahaan mempunyai tujuan tertentu di dalam menjalankan operasinya. Untuk itu dibutuhkan rasio aktivitas

Menurut (Kasmir, 2012) tujuan rasio aktivitas adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk mengukur berapa lama penagihan piutang selama satu periode atau berapa kali dana yang di tanamkan dalam piutang ini berputar dalam satu periode
- 2) Untuk menghitung berapa 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 di tanamkan dalam modal kerja berputar dalam suatu periode atau berapa penjualan yang dapat dicapai oleh setiap modal kerja yang digunakan (*working capital turn over*)
- 5) Untuk mengukur berapa kali dana yang di tanamkan dalam aktiva tetap berputar dalam satu periode.
- 6) Untuk mengukur semua pengguna aktiva perusahaan dibandingkan dengan penjualan.

Menurut (Herry, 2018) tujuan dan manfaat dari *Total Assets Turnover*

adalah :

- 1) Untuk mengukur berapa kali dana yang tertanam dalam piutang usaha berputar dalam satu periode
- 2) Untuk menghitung lamanya rata – rata penagihan piutang usaha
- 3) Untuk menilai efektif tidaknya aktivitas penagihan piutang usaha
- 4) Untuk mengukur berapa kali dana yang tertanam dalam persediaan
- 5) Untuk menghitung lamanya rata – rata persediaan tersimpan
- 6) Untuk menilai efektif tidaknya aktivitas penjualan persediaan.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa tujuan dari rasio aktivitas adalah untuk mengukur berapa kali dari setiap kekayaan perusahaan berputar jika dilihat dari jumlah penjualan perusahaan.

c. Faktor-faktor yang mempengaruhi *Total Asset Turnover*

Dalam melakukan aktivitas suatu perusahaan ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi *Total Asset Turnover* yang biasanya digunakan untuk mengukur seberapa efektifnya pemanfaatan aktiva dalam menghasilkan penjualan. *Total Asset Turnover* (TATO) yang rendah dapat diartikan bahwa penjualan bersih perusahaan lebih kecil.

Menurut (Jumingan, 2014), faktor-faktor yang mempengaruhi *Total Asset Turnover* sebagai berikut: “

- 1) *Sales* (Penjualan);
- 2) Total Aktiva yang terdiri dari:
 - a) Aktiva Lancar: kas, surat berharga, wesel tagih, piutang dagang, persediaan barang dagang, biaya yang dibayar di muka;
 - b) Aktiva tetap: tanah, bangunan, akumulasi penyusutan, dan mesin”

Sedangkan menurut (Munawir, 2012) faktor – faktor yang mempengaruhi *Total assets Turnover* yaitu aktiva dan penjualan (*sales*).

Dari penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor *Total Asset Turnover* adalah menunjukkan tingkat efisiensi penggunaan keseluruhan aktiva perusahaan dalam menghasilkan volume penjualan tertentu. Semakin tinggi rasio *Total Asset Turnover* (TATO) berarti semakin efisien penggunaan keseluruhan di dalam menghasilkan penjualan.

d. Standart Pengukuran *Total Asset Turnover*

Total Asset Turnover (TATO) merupakan salah satu indikator rasio aktivitas. Rasio ini menunjukkan tingkat efisiensi penggunaan keseluruhan aktiva perusahaan di dalam menghasilkan volume penjualan tertentu.

Ini menunjukkan perusahaan tidak menghasilkan volume usaha yang cukup untuk investasi sebesar total aktivanya. Jadi semakin besar rasio ini

semakin baik yang berarti bahwa aktiva dapat lebih cepat berputar dan meraih laba dan menunjukkan semakin efisien penggunaan keseluruhan aktiva dalam menghasilkan penjualan.

Menurut (Hanafi dan Halim, 2017) menyatakan *Total Asset Turnover* dapat di rumuskan sebagai berikut :

$$\mathbf{Total Asset Turnover} = \frac{\mathbf{Penjualan}}{\mathbf{Total Aktiva}}$$

Menurut (Muhardi, 2013) mengukur perputaran total asset perusahaan sebagai berikut :

$$\mathbf{Total Asset Turnover} = \frac{\mathbf{Net Sale}}{\mathbf{Total Assets}}$$

4. *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) menyatakan bahwa *Debt to Assets Ratio*, yaitu rasio yang menghitung berapa bagian dari keseluruhan kebutuhan dana yang dibiayai dengan hutang.

Menurut (Kasmir, 2012) 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) 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) 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) menyatakan terdapat beberapa tujuan perusahaan dengan menggunakan *ratio 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) 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, persuahaan 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 asset 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 mempu 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) bahwa:

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

Menurut (Hani, 2014) menyatakan bahwa:

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

B. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah suatu hubungan atau kaitan antara konsep satu terhadap konsep yang lainnya dari masalah yang ingin diteliti. Kerangka konseptual ini gunanya untuk menghubungkan atau menjelaskan secara panjang lebar tentang suatu topik yang akan dibahas. Kerangka ini didapat dari ilmu atau teori yang dipakai sebagai landasan teori yang dipakai sebagai landasan teori yang dihubungkan dengan variabel yang diteliti.

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan, rasio keuangan perusahaan yang sesuai sebagai proyeksi dari kinerja keuangan perusahaan adalah *Return On Assets*. Beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja perusahaan yaitu *Current Ratio*, *Total Assets Turn Over* dan *Debt to Assets Ratio* maka perlu di analisis masing-masing pengaruh variabel independen terhadap dependen.

1. Pengaruh *Current Ratio* Terhadap *Return On Assets*

Current Ratio adalah kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansial yang berjangka pendek tepat waktunya atau kemampuan perusahaan untuk menyediakan kas atau setara kas, yang ditunjukkan besar kecilnya aktiva

lancar, yaitu aktiva yang mudah diubah menjadi kas yang meliputi kas, surat berharga, piutang, persediaan.

Menurut (Munawir,2014) *Current Ratio* merupakan perbandingan antara aktiva lancar dengan hutang lancar. Rasio ini menunjukkan bahwa nilai kekayaan lancar (yang segera dapat dijadikan uang) ada sekian kalinya hutang jangka pendek. *Current Ratio* ini juga menunjukkan tingkat keamanan kreditor jangka pendek atau kemampuan perusahaan untuk membayar hutang-hutang tersebut, tetapi *Current ratio* yang tinggi belum tentu menjamin akan dibayarnya hutang perusahaan yang sudah jatuh tempo karena proporsi atau distribusi dari aktiva lancar yang tidak menguntungkan.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Krisdasusila, 2016) dan (Nursalyani, 2014) menyimpulkan bahwa variabel *current ratio* berpengaruh signifikan terhadap *return on assets*.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Alpi dan Gunawan, 2018) menyimpulkan bahwa variable *Current Ratio* berpengaruh singnifikan terhadap *Return On Asset*.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Angela dan Widayanti, 2015) *Current Ratio* memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap *Return On Assets*

2. Pengaruh *Total Assets Turn Over* Terhadap *Return On Assets*

Perputaran aktiva yang cepat maka menunjukkan efektivitas penggunaan seluruh harta dalam rangka menghasilkan penjualan atau menggambarkan berapa rupiah penjualan bersih yang dihasilkan oleh setiap rupiah yang diinvestasikan

dalam bentuk harta perusahaan. Dengan meningkatnya penjualan maka akan meningkatkan laba yang akan di peroleh oleh perusahaan.

Menurut (Brigham & Houston, 2010) “*Total Asset Turnover* rasio manajemen yang mengukur perputaran seluruh asset perusahaan, dan dihitung dengan membagi penjualan dengan *total asset*”.

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Supardi, 2016) menyimpulkan bahwa TATO tidak berpengaruh terhadap ROA.

3. Pengaruh *Debt to Assets Ratio* Terhadap *Return On Assets*

Debt To Assets Ratio adalah salah satu dari rasio leverage yang mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang. Penggunaan utang yang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam katagori *extreme leverage* (utang extrim) yaitu perusahaan terjebak dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang tersebut. Karena itu sebaiknya perusahaan harus menyimbangkan berapa utang yang layak diambil dan dari mana sumber-sumber yang dapat dipakai untuk membayar utang.

Menurut (Fahmi,2016) *Debt Total Assets* atau *Debt Ratio* dimana rasio ini juga sebagai rasio yang melihat perbandingan utang perusahaan, yaitu diperoleh dari perbandingan total utang dibagi dengan total asset.’

Menurut penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Kurnia, 2014) dan (Efendi, 2017) menyimpulkan bahwa variabel *debt to assets ratio* berpengaruh terhadap *return on assets*.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Supardi dan Suratno, 2016) menyimpulkan bahwa *Debt To Assetts Ratio* secara parsial berpengaruh terhadap *Return On Assets*.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Thoyib dan Firmansyah , 2018) menyimpulkan *Debt To Assets* secara parsial memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap *Return On Assets*.

4. Pengaruh *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio*

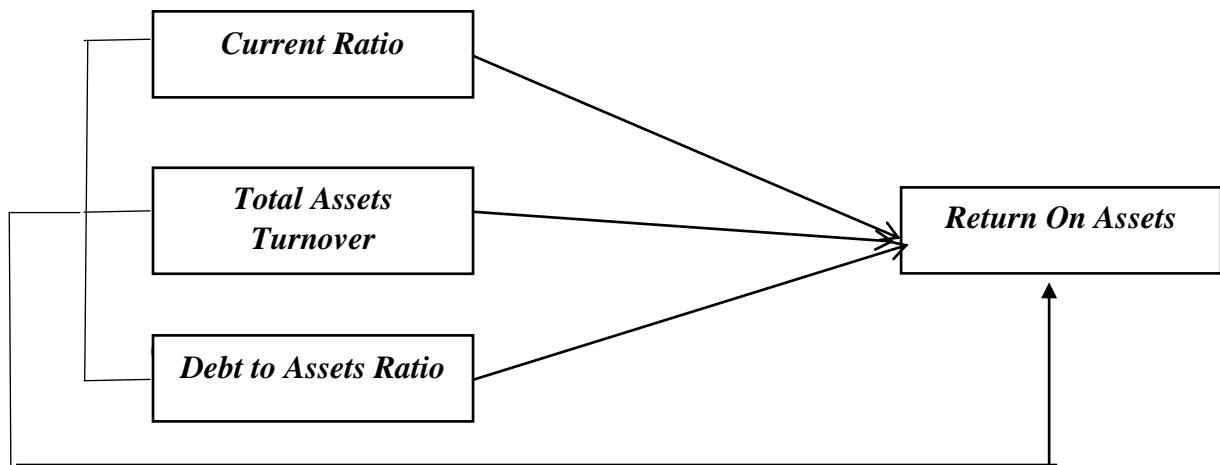
Secara Bersama-sama Terhadap *Return On Assets*

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

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

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

Berdasarkan uraian diatas dan hasil penelitian terdahulu, maka yang menjadi variabel didalam penelitian ini adalah *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt To Assets Ratio* variabel independen (bebas) dan *Return On Assets* sebagai variabel dependen (terikat). Sehingga kerangka konseptual tersebut dapat di gambarkan sebagai berikut :



Gambar II.1 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).

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

1. *Current Ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.
2. *Total Assets Turnover* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.
3. *Debt to Assets Ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

4. *Current Ratio, Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* secara bersama-sama berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan asosiatif. Menurut (Sugiyono,2016) Pendekatan asosiatif adalah pendekatan yang dilakukan untuk mengetahui hubungan atau pengaruh antara dua variabel atau lebih. Dalam penelitian ini peneliti ingin mengetahui pengaruh *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt To Asset Ratio* terhadap *Return On Assets*. Jenis data penelitian ini berupa laporan data kuantitatif, yaitu berbentuk angka dengan menggunakan instrument formal, standart, dan bersifat mengukur.

B. Definisi Operasional Variabel

Defenisi Operasional adalah suatu usaha yang dilakukan untuk mendeteksi variabel-variabel dengan konsep-konsep yang berkaitan dengan masalah penelitian dan untuk memudahkan pemahaman dalam penelitian. Defenisi operasional dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Variabel terikat adalah variabel yang di pengaruhi, terikat, tergantung oleh variabel lain yakni variabel bebas. Variabel terikat (Y) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *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) *Return On Assets* (ROA) diukur dengan menggunakan rumus :

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

2. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab pengaruhnya atau timbulnya variabel terikat. Variabel bebas (X) yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. *Current Ratio*

Current Ratio merupakan rasio yang umum digunakan dalam analisis laporan keuangan karena *Current Ratio* yang memberikan ukuran kasar tentang tingkat likuiditas perusahaan. *Current Ratio* diperoleh dengan jalan membagi aktiva lancar (*current liabilities*)

Menurut (Munawir,2010) *Current Ratio* dapat ukuran dengan menggunakan rumus sebagai berikut

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$$

b. *Total Assets Turn Over*

Total Assets Turn Over yaitu mengukur efektivitas penggunaan seluruh aktiva dalam menghasilkan penjualan. *Total Asset Turn Over* (TATO) merupakan rasio yang mengukur efisiensi penggunaan aktiva secara keseluruhan selama satu periode. Merupakan ukuran tentang sampai seberapa jauh aktiva telah digunakan didalam kegiatan oprasi berupa dalam satu periode tertentu.

Menurut (Muhardi, 2013) mengukur perputaran total asset perusahaan sebagai berikut :

$$\text{Total Asset Turnover} = \frac{\text{Net Sale}}{\text{Total Assets}}$$

c. *Debt to Assets Ratio*

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) *Debt To Assets Ratio* dapat diukur dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

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

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 Juli 2019 sampai Oktober 2019. Rencana kegiatan penelitian sebagai berikut :

Tabel III. 1
Skedul Rencana Penelitian Proposal

No	Kegiatan Penelitian	Waktu Penelitian															
		Juli 2019				Agustus 2019				September 2019				Oktober 2019			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pengajuan judul	■															
2	Riset awal		■														
3	Pembuatan proposal			■■■■													
4	Bimbingan Proposal					■■■■											
5	Seminar Proposal									■■							
6	Riset										■	■					
7	Penyusunan Skripsi										■	■					
8	Bimbingan Sekripsi											■	■				
9	Sidang Meja Hijau												■■				

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) 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.

2. Sampel

Menurut (Sugiyono,2012) 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 penelitian 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.

Berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan maka diperoleh sampel sebagai berikut :

Tabel III.2
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	TAXI	Express Transindo Utama Tbk
6	TMAS	Pelayaran Tempura Emas Tbk

Sumber : Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan pada kriteria pengambilan sampel seperti yang telah disebutkan diatas, maka jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 6 perusahaan.

E. 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.

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kuantitatif, menurut (Juliandi,2015) “analisis data kuantitatif adalah analisis data terhadap data-data yang mengandung angka-angka atau numerik tertentu”. Adapun teknik analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda

Regresi adalah metode untuk menentukan hubungan sebab akibat antara satu variabel dengan variabel-variabel yang lain. Dalam penelitian ini menggunakan regresi berganda untuk menentukan hubungan sebab akibat antar variabel bebas (X1- CR) terhadap variabel terikat (Y- ROA), variabel bebas (X2- TATO) terhadap variabel terikat (Y- ROA) dan variabel bebas (X3- DAR) terhadap variabel terikat (Y- ROA). Secara umum model regresi ini dapat dituliskan sebagai berikut :

$$Y = \beta + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \varepsilon$$

(Juliandi dkk, 2014)

Keterangan :

Y = *Return On Assets*

β = Angka arah koefisien regresi

X_1 = *Current Ratio*

X_2 = *Total Assets Turnover*

X_3 = *Debt To Assets Ratio*

ε = *Standart error*

Sebelum melakukan analisis regresi berganda terlebih dahulu dilakukan uji lolos kendala linier atau uji asumsi klasik.

1. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik digunakan untuk mengetahui apakah hasil analisis regresi linier berganda yang digunakan untuk menganalisis dalam penelitian ini terbebas dari penyimpangan asumsi klasik yang meliputi uji *normalitas*, uji *multikolinearitas*, uji *heterokedastisitas*, dan uji *autokorelasi*. Adapun masing-masing pengujian tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut

a Uji Normalitas

Pengujian normalitas data dilakukan untuk melihat apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independennya memiliki distribusi normal atau tidak. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal maka model regresi memenuhi asumsi normalitas. (Juliandi dkk, 2014).

Menurut Juliandi dkk, 2014), cara lain menguji normalitas data adalah dengan menggunakan Kolmogrov Smirnov. Kriteria untuk menentukan normal atau tidaknya data, maka dapat dilihat pada nilai probabilitasnya. Data adalah

normal, jika nilai Kolmogrov Smirnov adalah tidak signifikan (Asymp. Sig (2-tailed) $>\alpha 0,05$).

b Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi mempunyai korelasi antara variabel bebas. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen.

Menurut (Juliandi dkk,2014), Multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi yang kuat antar variabel independen (bebas). Cara yang digunakan untuk menilainya adalah dengan melihat nilai faktor inflasi varian (*Variance Inflasi Factor/VIF*), yang tidak melebihi 4 atau 5. Pendekripsi terhadap Multikolinieritas dapat dilakukan dengan melihat *Variance Inflating Factor/VIF* dengan ketentuan sebagai berikut :

- 1) Bila $VIF > 5$ maka terdapat masalah Multikolinieritas yang serius.
- 2) Bila $VIF < 5$ maka tidak terdapat masalah Multikolinieritas yang serius.

c Uji Heterokedastisitas;

Menurut (Juliandi dkk,2014), Heterokedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi, terjadi ketidaksamaan varians dari residual dari suatu pengamatan yang lain. Jika variasi residual dari suatu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut *homokedastisitas*, dan jika varians berbeda disebut *heterokedastisitas*. Model yang baik adalah tidak terjadi heterokedastisitas.

Dasar pengambilan keputusannya adalah :

- 1) Jika pola tertentu, seperti titik-titik (poin-poin) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur, maka terjadi heterokedastisitas.

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

Menurut (Juliandi dkk,2014), cara lain untuk menguji adalah dengan menggunakan uji *Glejser*, dilakukan dengan meregresikan variabel-variabel bebas terhadap nilai absolute resibualnya. Kriteria penarikan kesimpulan : tidak terjadi heterokedastisitas jika nilai t dengan probabilitas $sig > 0,05$ (lihat pada output yakni pada tabel *Coefficients*).

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis berguna untuk mengetahui apakah secara persial atau simultan memiliki hubungan antara X1,X2,X3 berpengaruh terhadap Y. Ada dua jenis koefisien regresi yang dapat dilakukan yaitu uji t dan uji F.

a. Uji secara Parsial (Uji – t)

Uji statistik t pada dasarnya bertujuan untuk menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variabel dependen. Dengan bantuan komputer program *Statistical Package For Social Sciences*. Pengujian dilakukan dengan menggunakan signficane level tarafnya nyata 0,05 ($\alpha = 5\%$).

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

Sumber: (Sugiyono,2016)

Dimana:

r = Korelasi xy

n = Jumlah sampel

t = t hitung

1) Bentuk pengujian

$H_0 : rs = 0$, artinya tidak terdapat hubungan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y).

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

2) Kriteria pengambilan keputusan

H_0 iditerima : jika $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$, $df = n-k$

H_0 ditolak : jika $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ atau $-t_{hitung}$

b. Uji secara Simultan (Uji – F)

Uji statistik F (simultan) dilakukan untuk mengetahui apakah variabel bebas (independen) secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan atau tidak terhadap variabel terikat (dependen) dan sekaligus juga untuk menguji hipotesis ke dua. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan *significane level* taraf nyata. 0,05 ($\alpha = 5\%$)

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

Sumber : (Sugiyono, 2016)

Keterangan:

R = koefisien korelasi berganda

K = jumlah variabel independen (bebas)

n = jumlah sampel

R^2 = koefisien korelasi ganda yang telah ditentukan

$F = F_{\text{hitung}}$ yang selanjutnya dibandingkan dengan F tabel

- 1) Bentuk psengujian :

$H_0 : rs = 0$, artinya tidak ada pengaruh antara *Current Ratio*, *Total Assets*

Turnover dan *Debt To Assets Ratio* terhadap *Return On Asset*.

$H_a : rs \neq 0$, artinya terdapat pengaruh antara *Current Ratio*, *Total Assets*

Turnover dan *Debt To Assets Ratio* terhadap *Return On Asset*.

- 2) Kriteria pengambilan keputusan

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

H_0 ditolak jika $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$ untuk $\alpha = 5\%$

c. Koefisien Determinasi (R-Square)

Nilai R-Square adalah digunakan untuk melihat bagaimana variasi nilai variabel terikat dipengaruhi oleh variasi nilai variabel bebas. Nilai R-Square adalah antara 0 (nol) dan 1 (satu). Apabila nilai R-Square semakin mendekati besar pengaruh varibael bebas terhadap variabel terikat.

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

Sumber : (Sarwono,2017)

Dimana :

KD	: Koefisien Determinasi
R^2	: Nilai R-Square
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 : varibale bebas (*independent variable*) dan variable terikat (*dependent variable*). Variable bebas dalam penelitian ini adalah *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio*. Sedangkan variable 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 *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* 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 6 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	TAXI	Express Transindo Utama Tbk
6	TMAS	Pelayaran Tempura Emas 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*

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.

Syamsuddin (2009, hal. 63) menyatakan *Return On Assets (ROA)* merupakan pengukuran kemampuan perusahaan secara keseluruhan didalam menghasilkan keuntungan dengan jumlah keseluruhan aktiva yang tersedia didalam perusahaan, maka semakin tinggi ratio ini, semakin baik keadaan perusahaan.

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
MIRA	-0.35	-8.68	-2.91	-9.61	-5.37	-5,38
NELY	6.78	5.29	6.74	3.40	5.83	5,61
TAXI	6.20	3.95	1.12	-7.22	-24.48	-4,09

TMAS	4.24	12.52	17.80	9.17	1.83	9,11
Rata-rata	8.06	6.64	7.81	2.39	-0.35	4,91

Sumber : Hasil Penelitian, 2019, (data diolah)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar 4.91%. 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 8.06%, pada tahun 2014 sebesar 6.64% pada tahun 2015 sebesar 7.81% dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2016 sebesar 2.39% dan pada tahun 2017 sebesar -0.35%

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

Berikut data yang berkaitan dengan *Return On Assets*

1) Laba bersih

Laba bersih adalah kelebihan seluruh pendapatan atas seluruhnya biaya untuk suatu periode tertentu setelah dikuranginya pajak penghasilan yang disajikan dalam bentuk laporan laba rugi.

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

Tabel IV.3
Laba Bersih Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	92.042.801	42.990.997	34.176.340	62.150.985	103.308.395	66.933.904
CASS	250.017.096	271.614.483	293.571.512	296.498.093	323.071.667	286.954.570
MIRA	-1.717.174	-44.764.280	-14.009.192	-38.436.600	-20.051.494	-23.795.748
NELY	29.488.500	23.431.486	28.456.235	13.922.094	24.270.494	23.913.762

TAXI	132.611.150	118.898.774	32.322.265	-184.740.372	-492.102.310	-78.602.099
TMAS	70.819.529	203.630.814	317.174.135	231.521.149	53.358.287	175.300.783
Rata-rata	66.698.752	102.633.712	115.281.883	63.485.892	-1.357.494	75.117.529

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 75.117.529. 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 1.020.633.712, pada tahun 2015 sebesar Rp 115.281.883 dan 3 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 66.698.752, pada tahun 2016 sebesar Rp 63.485.892 dan pada tahun 2017 sebesar Rp - 1.357.494.

2) Total Assets

Total assets adalah semua sumber ekonomi atau kekayaan yang dimiliki oleh suatu entitas yang diharapkan dapat memberikan manfaat usaha dimasa depan.

Tabel IV.4
Total Aset Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	2.172.247.370	2.507.277.315	2.892.967.197	3.029.807.463	3.307.396.919	2.781.939.253
CASS	916.752.133	1.085.103.430	1.279.507.012	1.791.336.526	1.907.034.830	1.395.946.786
MIRA	491.929.847	515.625.149	480.589.846	400.014.978	373.572.552	452.346.474
NELY	435.096.091	442.833.999	422.231.227	409.484.780	416.286.582	425.186.536
TAXI	2.137.286.205	3.011.555.034	2.883.807.269	2.557.262.840	2.010.013.010	2.519.984.872
TMAS	1.670.665.693	1.626.838.491	1.782.060.875	2.525.662.340	2.918.378.214	2.104.721.123
Rata-rata	1.303.996.223	1.531.538.903	1.623.527.238	1.785.594.821	1.822.113.685	1.613.354.174

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total aset pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp

1.613.354.174. 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 1.623.527.238, pada tahun 2016 sebesar Rp 1.785.594.821, tahun 2017 sebesar Rp 1.822.113.685 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 1.303.996.223, dan pada tahun 2014 sebesar Rp 1.531.538.903.

b. *Current Ratio*

Kegiatan masalah utang yang akan jatuh tempo, berarti berhubungan dengan yang namanya tingkat likuiditas. Rasio likuiditas yang umum digunakan adalah *Current Ratio*. “ *Current Ratio* (CR) adalah rasio yang menunjukkan kemampuan untuk membayar kewajiban finansial jangka pendek tepat pada waktunya likuiditas oleh besar kecilnya aktiva lancar”. Semakin tinggi rasio ini semakin baik dimata kreditor, karena besar kemungkinan perusahaan akan mampu membayar utang yang akan segera jatuh tempo, (Sartono, 2012).

Menurut (Munawir, 2014) “*Current Ratio* yaitu perbandingan antara jumlah aktiva lancar dengan utang lancar, rasio ini menunjukkan bahwa nilai kekayaan lancar (yang segera dapat dijadikan uang) ada sekian kalinya utang jangka pendek”.

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

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

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	48.94	40.11	42.50	48.97	42.83	44,67
CASS	155.95	168.51	223.48	218.98	133.18	180,02

MIRA	100.57	232.34	266.81	267.74	242.35	221,96
NELY	230.67	181.69	316.37	453.28	603.82	357,17
TAXI	103.78	131.07	145.22	407.69	84.63	174,48
TMAS	51.84	49.49	58.51	42.28	50.65	50,55
Rata-rata	115.29	133.87	175.48	239.83	192.91	171,48

Sumber : Hasil Penelitian, 2019, (data diolah)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *Current Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar 171.48%. 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 175.48%, pada tahun 2016 sebesar 239.83% pada tahun 2017 sebesar 192.92% dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar 115.29% dan pada tahun 2014 sebesar 133.87%.

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa jika dilihat dari rata-rata setiap tahunnya *Current Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan.

Berikut data yang berkaitan dengan *Current Ratio*

1) Aset Lancar

Total assets adalah semua sumber ekonomi atau kekayaan yang dimiliki oleh suatu entitas yang diharapkan dapat memberikan manfaat usaha dimasa depan.

Tabel IV.6
Total Aset Lancar Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	200.696.683	215.694.874	265.669.162	292.211.050	343.676.980	263.589.750
CASS	491885698	594.926.497	932838567	1091443945	834129958	789.044.933
MIRA	67.167.156	183.485.025	188.393.545	172.062.336	151.236.800	152.468.972
NELY	132.467.481	96.238.566	92.436.909	103.632.804	111.105.582	107.176.268
TAXI	596.729.838	672.476.985	618.300.190	712.446.735	452.880.577	610.566.865

TMAS	294.108.712	304.669.277	271.152.262	275.648.327	414.746.141	312.064.944
Rata-rata	297.175.928	344.581.871	394.798.439	441.240.866	384.629.340	372.485.289

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total aset lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 372.485.289. 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 394.798.439, pada tahun 2016 sebesar Rp 441.240.866, tahun 2017 sebesar Rp 384.629.340 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 297.175.928, dan pada tahun 2014 sebesar Rp 344.581.871.

2) Utang Lancar

Utang Lancar adalah utang diharapkan perusahaan akan dibayarkan dalam jangka waktu satu tahun.

Tabel IV.7
Total Utang Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	1.348.124.599	1.669.020.372	2.038.423.272	2.126.179.427	2.321.587.256	1.900.666.985
CASS	508.481.430	595.514.415	721.089.781	980.355.267	1.108.203.297	782.728.838
MIRA	136.433.869	181.411.542	161.377.212	153.570.601	145.032.608	155.565.167
NELY	110.558.903	105.267.002	61.089.238	41.516.060	31.209.419	69.928.124
TAXI	1.345.514.944	2.124.957.998	1.962.823.365	1.820.550.026	1.763.500.314	1.803.469.329
TMAS	1.336.176.972	1.092.953.798	967.395.114	1.530.986.624	1.895.433.894	1.364.589.280
Rata-rata	797.548.453	961.520.855	985.366.330	1.108.859.668	1.210.827.798	1.012.824.621

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 1.012.824.621. 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 1.108.859.668, pada tahun 2017 sebesar Rp 1.210.827.798 dan 3 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 797.548.453, pada tahun 2014 sebesar Rp 961.520.855 dan pada tahun 2017 sebesar Rp 1.210.827.798.

c. *Total Assets Turnover*

Rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki perusahaan dan mengukur beberapa jumlah penjualan yang di peroleh dari tiap rupiah aktiva. Rasio aktivitas juga di gunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Dari hasil pengukuran dengan rasio aktivitas akan terlihat apakah perusahaan lebih efisien dan efektif dalam mengelola asset yang dimilikinya atau justru sebaliknya.

Menurut (Fahmi, 2016) “Rasio aktivitas adalah rasio yang menggambarkan sejauh mana suatu perusahaan mempergunakan sumber daya yang dimilikinya guna menunjang aktifitas perusahaan, dimana pengguna aktivitas ini di lakukan secara sangat maksimal dengan maksud memperoleh hasil yang maksimal”. Harta kecil yang mampu menghasilkan pendapatan yang besar, menandakan bahwa manajemen professional.

Perputaran aset menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam mengelola aktiva yang dimiliki untuk menghasilkan laba atau meningkatkan laba. Ukuran yang digunakan untuk mengetahui rasio aktivitas perusahaan adalah dengan mengukur *Total Asset Turnover* (TATO).

Menurut (Murhadi, 2013) menyatakan bahwa “*Total Asset Turn Over* menunjukkan efektifitas perusahaan dalam menggunakan asetnya untuk menciptakan pendapatan.

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

Tabel IV.8
Total Asset Turnover Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	0.47	0.45	0.48	0.52	0.51	0,49
CASS	1.44	1.40	1.28	1.01	1.08	1,24
MIRA	0.35	0.27	0.31	0.29	0.33	0,31
NELY	0.47	0.50	0.46	0.39	0.42	0,45
TAXI	0.32	0.30	0.34	0.24	0.15	0,27
TMAS	0.83	1.04	0.97	0.70	0.73	0,85
Rata-rata	0.65	0.66	0.64	0.52	0.54	0,60

Sumber : Hasil Penelitian, 2019, (data diolah)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *Total Asset Turnover* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar 0.60. 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 0.65, pada tahun 2014 sebesar 0.66 pada tahun 2015 sebesar 0.64 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2016 sebesar 0.52 dan pada tahun 2017 sebesar 0.54

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

Berikut data yang berkaitan dengan *Total Assets Turnover*

1) Penjualan

Penjualan adalah aktivitas atau bisnis menjual produk atau jasa.

Tabel IV.9
Penjualan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	1.018.883.265	1.140.260.479	1.392.596.846	1.570.388.328	1.689.846.194	1.362.395.022
CASS	1.319.303.842	1520443629	1.631.764.589	1.815.773.466	2.057.649.583	1.668.987.022
MIRA	170.309.748	141.408.786	146.900.087	114.571.590	121.473.498	138.932.742
NELY	206.024.941	219.324.820	192.721.688	160.609.019	176.879.872	191.112.068
TAXI	686.916.910	889.722.966	970.093.414	618.207.037	304.711.723	693.930.410
TMAS	1.383.575.095	1.687.392.838	1.720.965.422	1.755.284.162	2.127.595.870	173.4962.677
Rata-rata	797.502.300	933.092.253	1.009.173.674	1.005.805.600	1.079.692.790	965.053.324

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata penjualan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 965.053.324. 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 1.009.173.674, pada tahun 2016 sebesar Rp 1.005.805.600, pada tahun 2017 sebesar Rp 1.079.692.790 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 797.502.300, dan pada tahun 2014 sebesar Rp 933.092.253.

2) Total Aset

Total assets adalah semua sumber ekonomi atau kekayaan yang dimiliki oleh suatu entitas yang diharapkan dapat memberikan manfaat usaha dimasa depan.

Tabel IV.10
Total Aset Lancar Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	200.696.683	215.694.874	265.669.162	292.211.050	343.676.980	263.589.750
CASS	491885698	594.926.497	932838567	1091443945	834129958	789.044.933
MIRA	67.167.156	183.485.025	188.393.545	172.062.336	151.236.800	152.468.972
NELY	132.467.481	96.238.566	92.436.909	103.632.804	111.105.582	107.176.268
TAXI	596.729.838	672.476.985	618.300.190	712.446.735	452.880.577	610.566.865
TMAS	294.108.712	304.669.277	271.152.262	275.648.327	414.746.141	312.064.944
Rata-rata	297.175.928	344.581.871	394.798.439	441.240.866	384.629.340	372.485.289

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total aset lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 372.485.289. 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 394.798.439, pada tahun 2016 sebesar Rp 441.240.866, tahun 2017 sebesar Rp 384.629.340 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 297.175.928, dan pada tahun 2014 sebesar Rp 344.581.871.

d. *Debt to Assets Ratio*

Untuk dapat menciptakan kesejahteraan perusahaan dituntut mampu memanfaatkan sumber daya yang terbatas dan beroperasi pada tingkat produktifitas yang optimal, oleh karena itu perusahaan perlu mengetahui

perkembangan usaha dari waktu ke waktu terhadap apa yang telah dicapai perusahaan pada masa lalu, sekarang dan masa yang akan datang.

Struktur modal adalah proporsi dalam menentukan pemenuhan kebutuhan belanja perusahaan, dimana dana yang diperoleh menggunakan kombinasi atau panduan sumber yang berasal dari dana jangka panjang yang terdiri dari dua sumber utama, yakni yang berasal dari dalam dan luar perusahaan. (Rodoni,2010) Menurut (Kasmir, 2012) 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.11
***Debt to Assets Ratio* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar**
Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2013-2017

Kode Perusahaan	Tahun dar					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
MIRA	27.73	35.18	33.58	38.39	38.82	34,74
NELY	25.41	23.77	14.47	10.14	7.50	16,26
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
Rata-rata	52.27	53.02	49.54	50.87	54.55	52,05

Sumber : Hasil Penelitian, 2019, (data diolah)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar 52.05%. 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 52.27%, pada tahun 2014 sebesar 53.02% pada tahun 2017 sebesar 54.55% dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2015 sebesar 49.54% dan pada tahun 2016 sebesar 50.87

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

Berikut data yang berkaitan dengan *Debt to Assets Ratio*

1) Utang Lancar

Utang Lancar adalah utang diharapkan perusahaan akan dibayarkan dalam jangka waktu satu tahun.

Tabel IV.12
Total Utang Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	1.348.124.599	1.669.020.372	2.038.423.272	2.126.179.427	2.321.587.256	1.900.666.985
CASS	508.481.430	595.514.415	721.089.781	980.355.267	1.108.203.297	782.728.838
MIRA	136.433.869	181.411.542	161.377.212	153.570.601	145.032.608	155.565.167
NELY	110.558.903	105.267.002	61.089.238	41.516.060	31.209.419	69.928.124
TAXI	1.345.514.944	2.124.957.998	1.962.823.365	1.820.550.026	1.763.500.314	1.803.469.329
TMAS	1.336.176.972	1.092.953.798	967.395.114	1.530.986.624	1.895.433.894	1.364.589.280
Rata-rata	797.548.453	961.520.855	985.366.330	1.108.859.668	1.210.827.798	1.012.824.621

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 1.012.824.621. 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 1.108.859.668, pada tahun 2017 sebesar Rp 1.210.827.798 dan 3 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar

Rp 797.548.453, pada tahun 2014 sebesar Rp 961.520.855 dan pada tahun 2017 sebesar Rp 1.210.827.798.

2) Total Aset

Total assets adalah semua sumber ekonomi atau kekayaan yang dimiliki oleh suatu entitas yang diharapkan dapat memberikan manfaat usaha dimasa depan.

Tabel IV.13
Total Aset Lancar Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar
Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
(Dalam Ribuan Rupiah)

Kode Perusahaan	Tahun					Rata-rata
	2013	2014	2015	2016	2017	
ASSA	200.696.683	215.694.874	265.669.162	292.211.050	343.676.980	263.589.750
CASS	491885698	594.926.497	932838567	1091443945	834129958	789.044.933
MIRA	67.167.156	183.485.025	188.393.545	172.062.336	151.236.800	152.468.972
NELY	132.467.481	96.238.566	92.436.909	103.632.804	111.105.582	107.176.268
TAXI	596.729.838	672.476.985	618.300.190	712.446.735	452.880.577	610.566.865
TMAS	294.108.712	304.669.277	271.152.262	275.648.327	414.746.141	312.064.944
Rata-rata	297.175.928	344.581.871	394.798.439	441.240.866	384.629.340	372.485.289

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa rata-rata total aset lancar pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebesar Rp 372.485.289. 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 394.798.439, pada tahun 2016 sebesar Rp 441.240.866, tahun 2017 sebesar Rp 384.629.340 dan 2 tahun di bawah rata-rata terdapat pada tahun 2013 sebesar Rp 297.175.928, dan pada tahun 2014 sebesar Rp 344.581.871

2. Analisis Data

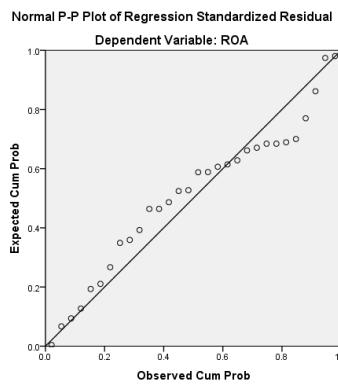
Sebelum melakukan analisis regresi berganda terlebih dahulu dilakukan uji lolos kendala liner atau uji asumsi klasik. Tujuan dilakukannya uji asumsi

klasik adalah untuk mengetahui Apakah suatu variabel bormal atau tidak. Normal disini dalam arti mempunyai distribusi data yang normal. Normal atau tidaknya data berdasarkan patokan distribusi normal data dengan *mean* dan standar deviasi yang sama. Jadi asumsi klasik pada dasarnya memiliki kriteria-kriteria sebagai berikut.

a. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui Apakah variabel dalam sebuah model regresi, yaitu variabel terikat dan variabel bebas berdistribusi secara normal atau tidak.

Gambar IV.1
Hasil Uji Normalitas



Sumber: Data diolah SPSS versi 24.0

Pada grafik normal p-plot terlihat pada gambar diatas bahwa pola grafik normal terlihat dari titik-titik yang menyebar disekitar garis diagonal dan penyebarannya mengikuti arah garis diagonal, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi telah memenuhi asumsi normalitas.

Salah satu uji statistik yang dapat digunakan untuk menguji normalitas residual adalah uji statistik *Kolmogrov Smirnov* (K-S). Pengujian ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen dan variabel dependen atau

keduanya berdistribusi normal atau tidak normal. uji *Kolmogrov Smirnov* yaitu Asymp, Sig. lebih kecil dari 0,05 (Asymp, Sig. < 0,05 adalah tidak normal).

b. Uji Multikolonieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi yang kuat antara variabel independen (bebas). Model regresi yang baik seharusnya bebas multikolinieritas atau tidak terjadi korelasi antara variabel independen (bebas). Uji multikolinieritas dapat dilihat dari nilai *Varians Inflation Factor* (VIF) yang tidak melebihi 4 atau 5.

Berikut ini merupakan hasil pengujian dengan menggunakan Uji Multikolinieritas pada data yang telah diolah berikut ini :

Tabel IV.14
Hasil Uji Multikolonieritas

		Coefficients ^a	
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	CR	.954	1.049
	TATO	.494	2.023
	DAR	.504	1.984

a. Dependent Variable: ROA

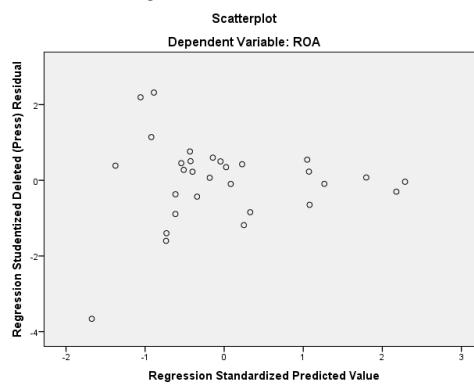
Sumber: Data diolah SPSS versi 24.00

Dari tabel VI.14 dapat dilihat bahwa variabel *Current Ratio* memiliki nilai tolerance sebesar $0.954 > 0.10$ dan nilai VIF sebesar $1.049 < 5$. Variabel *Total Assets Turnover* memiliki nilai tolerance sebesar $0.494 > 0.10$ dan nilai VIF sebesar $2.023 < 5$. Variabel *Debt to Assets Ratio* memiliki nilai tolerance sebesar $0.504 > 0.10$ dan nilai VIF sebesar $1.984 < 5$. Dari masing-masing variabel memiliki nilai tolerance > 0.1 dan nilai VIF < 5 , dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinearitas dalam penelitian ini.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heterokedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, terjadi ketidaksamaan *variance* dari *residual* satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika *variance* dari *residual* satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homokedastisitas dan jika berbeda disebut heterokedastisitas. Ada beberapa cara untuk menguji ada atau tidaknya situasi heteroskedastisitas dalam varian *error terms* untuk model regresi. Dalam penelitian ini akan digunakan metode *chart* (Diagram *Scatterplot*).

Gambar IV.2
Hasil Uji Heteroskedastisitas



Sumber: Data diolah SPSS versi 24.00

Berdasarkan gambar IV.3 diatas, dapat diketahui bahwa data (titik-titik) menyebar secara merata diatas dan dibawah garis nol, tidak berkumpul di satu tempat, serta tidak membentuk satu pola tertentu sehingga dapat disimpulkan bahwa pada uji regresi ini tidak terjadi heterokedastisitas.

3. Regresi Linier Berganda

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi linier berganda, penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh hubungan antara variabel-variabel independen terhadap variabel dependen dengan menggunakan

analisis regresi linier berganda. Penelitian ini memiliki dua variabel independen, yaitu *current ratio*, *total assets turnover*, *debt to assets ratio* dan satu variabel dependen yaitu *return on asset*.

Tabel IV.15
Hasil Regresi Linier Berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	T	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	-3.935	4.752		-.828	.415
	CR	27.301	2.552	.909	10.698	.000
	TATO	-.005	.009	-.065	-.547	.589
	DAR	-.129	.059	-.253	-2.168	.039

a. Dependent Variable: ROA

Sumber: Data diolah SPSS versi 24.00

Dari tabel IV.15 diatas diketahui nilai-nilai sebagai berikut :

- Konstanta = -3.935
- Current Ratio* = 27.301
- Total Assets Turnover* = -0.005
- Debt to Assets Ratio* = -0,129

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

$$Y = -3.935 + 27.301_1 - 0,005_2 - 0,129_3$$

Jadi persamaan diatas bermakna jika :

- Konstanta sebesar -3.935 menunjukkan bahwa apabila nilai variabel independen dianggap konstan maka ROA pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar 3.935.
- β_1 sebesar 27.301 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa apabila *Current Ratio* mengalami kenaikan 1% maka akan diikuti oleh peningkatan

1% *Return On Assets* sebesar 27.301 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.

- c. β_2 sebesar -0.05 dengan arah hubungan negatif menunjukkan bahwa apabila *Total Assets Turnover* mengalami kenaikan 1% maka akan diikuti oleh penurunan 1% *Return On Assets* sebesar -0.005 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.
- d. B_3 sebesar -0.129 dengan arah hubungan negatif menunjukkan bahwa apabila *Debt to Assets Ratio* mengalami kenaikan 1% maka akan diikuti oleh penurunan 1% *Return On Assets* sebesar -0.129 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.

4. Pengujian Hipotesis

a. Uji t (Uji Parsial)

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

Tabel IV.16
Hasil Uji t

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	-3.935	4.752		-.828	.415
	CR	27.301	2.552	.909	10.698	.000
	TATO	-.005	.009	-.065	-.547	.589
	DAR	-.129	.059	-.253	-2.168	.039

a. Dependent Variable: ROA

Sumber: Data diolah SPSS versi 17.0

Hasil pengujian statistic t pada tabel diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Asset*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Current 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 $n = 30 - 3 = 27$ adalah 2.052. $t_{hitung} = 10.698$ dan $t_{tabel} = 2.052$

H_0 diterima jika : $-2.052 \leq t_{hitung} \leq 2.052$ pada $\alpha = 5\%$

H_0 ditolak jika : $t_{hitung} > 2.052$, atau $-t_{hitung} < -2.052$

Nilai t_{hitung} untuk variabel *Current Ratio* adalah 10.698 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.052. dengan demikian t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} dan nilai signifikan *Current Ratio* sebesar $0.000 < 0.05$ artinya dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 ditolak (H_a diterima) menunjukkan bahwa ada pengaruh dan signifikan antara *Current Ratio* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2. Pengaruh *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Asset*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Total Assets Turnover* 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 $n = 30 - 3 = 27$ adalah 2.052. $t_{hitung} = -0.547$ dan $t_{tabel} = 2.052$

H_0 diterima jika : $-2.052 \leq t_{hitung} \leq 2.052$ pada $\alpha = 5\%$

H_0 ditolak jika : $t_{hitung} > 2.052$, atau $-t_{hitung} < -2.052$

Nilai t_{hitung} untuk variabel *Total Assets Turnover* adalah -0.547 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.052. dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih besar dari $-t_{tabel}$ dan nilai signifikan *Total Assets Turnover* sebesar $0.589 > 0.05$ artinya

dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak) menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh dan tidak signifikan antara *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3. Pengaruh *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Asset*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Debt to Assets 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 $n = 30 - 3 = 27$ adalah 2.052. $t_{hitung} = -2.168$ dan $t_{tabel} = 2.052$

H_0 diterima jika : $-2.052 \leq t_{hitung} \leq 2.052$ pada $\alpha = 5\%$

H_0 ditolak jika : $t_{hitung} > 2.052$, atau $-t_{hitung} < -2.052$

Nilai t_{hitung} untuk variabel *Debt to Assets Ratio* adalah -2.168 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.052. dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih kecil dari $-t_{tabel}$ dan nilai signifikan *Debt to Assets Ratio* sebesar $0.039 < 0.05$ artinya dari hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 ditolak (H_a diterima) menunjukkan bahwa ada pengaruh dan signifikan antara *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

b. 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 maka diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel IV.17**Hasil Uji F****ANOVA^a**

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2812.526	3	937.509	39.720	.000 ^b
	Residual	613.675	26	23.603		
	Total	3426.200	29			
a. Dependent Variable: ROA						
b. Predictors: (Constant), DAR, CR, TATO						

Sumber : SPSS versi 24.00

$$f_{tabel} = 30 - 3 - 1 = 26$$

$$f_{hitung} = 39.720 \text{ dan } f_{tabel} = 3.37$$

Kriteria pengambilan keputusan :

H_0 diterima jika : $-3.37 \leq f_{hitung} \leq 3.37$, untuk $\alpha = 5\%$

H_0 ditolak jika : $f_{hitung} > 3.37$, atau $-f_{hitung} < -3.37$ untuk $\alpha = 5\%$

Dari hasil diatas dapat dilihat bahwa nilai f_{hitung} sebesar 39.720 dengan tingkat signifikan sebesar 0.000. Sedangkan nilai f_{tabel} diketahui sebesar 3.37 berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa $f_{hitung} > f_{tabel}$ ($39.720 > 3.37$) artinya H_0 ditolak dan H_a diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Asset* Pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4. 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.18
Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.906 ^a	.821	.800	4.85828
a. Predictors: (Constant), DAR, CR, TATO				
b. Dependent Variable: ROA				

Sumber: SPSS versi 24

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

$$D = 0.821 \times 100\%$$

$$= 82.1\%$$

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa nilai dari R square sebesar 0.821 yang berarti 82.1% dan hal ini menyatakan bahwa variabel current ratio, *total assets turnover* dan *debt to assets ratio* sebesar 82.1% untuk mempengaruhi variabel *return on asset*. Selanjutnya selisih 100% - 82.1% = 17.9%. hal ini menunjukkan 17.9% 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 *Current Ratio* Terhadap *Return On Asset*

Berdasarkan penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current 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 *Current Ratio* adalah 10.698 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.052. dengan demikian t_{hitung} lebih besar dari pada t_{tabel} $10.698 > 2.052$ dan nilai signifikan *Current Ratio* sebesar $0.000 < 0.05$ artinya H_0 ditolak H_a diterima menunjukkan bahwa ada pengaruh dan signifikan antara *Current Ratio* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hal ini menunjukkan bahwa *Current Ratio* mampu meningkatkan *Return On Asset* pada perusahaan, hal ini ikarenakan *Current Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan akan tetapi aset lancar yang dimiliki perusahaan dapat dikelola secara optimal pada setiap periode yang mengakibatkan meningkatnya jumlah produksi dan penjualan pun akan meningkat serta dapat meminimalisasi biaya operasional sehingga perusahaan mampu meningkatkan laba bersihnya yang pada akhirnya *Return On Asset* (ROA) perusahaan mengalami meningkat. Dan apabila aset lancar tidak dikelola secara optimal akan berdampak pada menumpuknya aset lancar perusahaan sehingga menurunnya jumlah produksi dan penjualan juga akan menurun serta tidak dapat meminimalisasi biaya operasional dan mengakibatkan laba bersih menurun dan *Return On asset* (ROA) perusahaan juga menurun.

Current Ratio adalah kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansial yang berjangka pendek tepat waktunya atau kemampuan perusahaan

untuk menyediakan kas atau setara kas, yang ditunjukkan besar kecilnya aktiva lancar, yaitu aktiva yang mudah diubah menjadi kas yang meliputi kas, surat berharga, piutang, persediaan.

Menurut (Munawir,2014) *Current Ratio* merupakan perbandingan antara aktiva lancar dengan hutang lancar. Rasio ini menunjukkan bahwa nilai kekayaan lancar (yang segera dapat dijadikan uang) ada sekian kalinya hutang jangka pendek. *Current Ratio* ini juga menunjukkan tingkat keamanan kreditor jangka pendek atau kemampuan perusahaan untuk membayar hutang-hutang tersebut, tetapi *Current ratio* yang tinggi belum tentu menjamin akan dibayarnya hutang perusahaan yang sudah jatuh tempo karena proporsi atau distribusi dari aktiva lancar yang tidak menguntungkan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Krisdasusila, 2016) dan (Nursalyani, 2014) menyimpulkan bahwa variabel *current ratio* berpengaruh signifikan terhadap *return on assets*.

Selanjutnya hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Alpi dan Gunawan, 2018) menyimpulkan bahwa variable *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Asset*.

2. Pengaruh *Total Assets Turnover* Terhadap *Return On Asset*

Berdasarkan penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Total Assets 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 *Total Assets Turnover* adalah -0.547 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.052 . dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih besar dari pada $-t_{tabel}$ $-0.547 > -2.052$ dan nilai signifikan *Total Assets Turnover* sebesar $0.589 >$

0.05 artinya H_0 diterima H_a ditolak menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh dan tidak signifikan antara *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hal ini menunjukkan bahwa *total assets turnover* tidak mampu meningkatkan *return on asset* pada perusahaan secara signifikan, hal ini ikarenakan *Total Assets Turnover* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami penurunan hal ini menunjukkan total aset yang dimiliki perusahaan tidak dapat dikelola secara optimal pada setiap periode, hal ini berdampak pada total aset yang dimiliki perusahaan menumpuk yang mengakibatkan menurunnya jumlah produksi dan penjualan pun 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 dikelola secara optimal akan berdampak pada produktifitas perusahaan meningkat sehingga meningkatnya penjualan serta dapat meminimalisasi biaya operasional dan mengakibatkan laba bersih meningkat dan *Return On asset* (ROA) perusahaan juga meningkat.

Perputaran aktiva yang cepat maka menunjukkan efektivitas penggunaan seluruh harta dalam rangka menghasilkan penjualan atau menggambarkan berapa rupiah penjualan bersih yang dihasilkan oleh setiap rupiah yang diinvestasikan dalam bentuk harta perusahaan. Dengan meningkatnya penjualan maka akan meningkatkan laba yang akan di peroleh oleh perusahaan.

Menurut (Brigham & Houston, 2010) “*Total Asset Turnover* rasio manajemen yang mengukur perputaran seluruh asset perusahaan, dan dihitung dengan membagi penjualan dengan *total asset*”.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Nadhi, 2013) dan (Sanjaya, 2015) menyimpulkan bahwa TATO berpengaruh terhadap ROA. Sedangkan berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Alpi & Gunawan, 2018) menyimpulkan bahwa TATO berpengaruh signifikan terhadap ROA.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Supardi, 2016) menimpulkan bahwa TATO tidak berpengaruh terhadap ROA.

3. 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 -2.168 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.052. dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih kecil dari pada $-t_{tabel}$ $-2.168 > -2.052$ dan nilai signifikan *Debt to Assets Ratio* sebesar $0.039 < 0.05$ artinya H_0 ditolak H_a diterima menunjukkan bahwa ada pengaruh dan signifikan antara *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Dimana *Debt to Assets Ratio* mampu meningkatkan *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia hal ini dikarenakan *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan dimana jumlah aset yang dimiliki oleh perusahaan yang bersumber dari utang perusahaan dapat di kelola dengan baik sehingga laba yang di hasilkan oleh perusahaan mengalami peningkatan sehingga

mengakibatkan ROA mengalami peningkatan dan sebaliknya dengan total aset yang dimiliki oleh perusahaan yang bersumber dari utang perusahaan tidak mampu mengelolanya dengan baik sehingga perusahaan tidak mampu menghasilkan laba dengan baik dan tidak dapat meningkatkan ROA.

Debt To Assets Ratio adalah salah satu dari rasio leverage yang mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang. Penggunaan utang yang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam katagori *extreme leverage* (utang extrim) yaitu perusahaan terjebak dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang tersebut. Karena itu sebaiknya perusahaan harus menyimbangkan berapa utang yang layak diambil dan dari mana sumber-sumber yang dapat dipakai untuk membayar utang.

Menurut (Fahmi,2016) *Debt Total Assets atau Debt Ratio* dimana rasio ini juga sebagai rasio yang melihat perbandingan utang perusahaan, yaitu diperoleh dari perbandingan total utang dibagi dengan total asset.'

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Kurnia, 2014) dan (Efendi, 2017) dan (Supardi dan Suratno, 2016) menyimpulkan bahwa variabel *debt to assets ratio* berpengaruh terhadap *return on assets*.

4. Pengaruh *Current Ratio*, *Tota Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio*

Terhadap *Return On Asset*

Berdasarkan penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current Ratio*, *Tota Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia hasil uji hipotesis secara simultan menunjukkan bahwa nilai F_{hitung} untuk variabel *Current Ratio*,

Tota Assets Turnover dan *Debt to Assets Ratio* adalah 39.720 dan F_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 3.37 dengan demikian F_{hitung} lebih besar dari pada F_{tabel} $39.720 > 3.37$ dan nilai signifikan sebesar $0.000 < 0.05$ artinya H_0 ditolak H_a diterima menunjukkan bahwa ada pengaruh dan signifikan antara *Current Ratio*, *Tota Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* terhadap *Return On Asset* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hal ini menunjukkan bahwa *Current Ratio*, *Tota Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* mampu meningkatkan *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Dimana dimana aset lanacar yang dimiliki perusahaan dapat dikelola secara optimal pada setiap periode yang mengakibatkan meningkatnya jumlah produksi dan penjualanpun akan menimngkat serta dapat meminimalisasi biaya operasional sehingga perusahaan mampu meningkatkan laba bersihnya yang pada akhirnya *Return On Asset* (ROA) perusahaan mengalami meningkat. aset dikelola secara optimal akan berdampak pada produktifitas perusahaan meningkat sehingga meningkatnya penjualan serta dapat meminimalisasi biaya operasional dan mengakibatkan laba bersih meningkat dan *Return On asset* (ROA) perusahaan juga meningkat.

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

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

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian mengenai Pengaruh *Current Ratio, Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* Terhadap *Return On Assets* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017 adalah sebagai berikut.

1. Secara parsial *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Secara parsial *Total Assets Turnover* tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Secara parsial *Debt to Assets Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Assets* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Secara simultan *Current Ratio, Total Assets Turnover* dan *Debt to Assets Ratio* secara bersama-sama berpengaruh terhadap *Return On Assets* 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. Hendaknya perusahaan agar lebih mampu mengelola jumlah aset lancar yang dimiliki perusahaan untuk melakukan produktivitas pereusahaan.
2. Perusahaan agar lebih mampu mengelola jumlah aset yang dimilikinya sehingga aset yang dimiliki tidak menumpuk.

3. Pihak manajemen diharapkan agar mengontrol total hutang setiap tahunnya,karena hutang yang tinggi akan berdampak kepada penurunan laba yang diperoleh. Pengendalian total hutang dapat dilakukan melalui penguatan danpemanfaatan asset perusahaa.
4. Untuk menghasilkan laba yang maksimal, perusahaan hendaknya agar lebih meningkatkan produktifitasnya dengan cara mengelola jumlah kekayaan yang dimiliki perusahaan dengan masimal.
5. Untuk peneliti selanjutnya sebaiknya menambah jumlah variabel independen yang masih berbasis pada data laporan keuangan selain yang digunakan dalam penelitian ini dengan tetap berlandaskan pada penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alpi, M. F., & Gunawan, A. (2018). Pengaruh Current Ratio dan Total Assets Turnover Terhadap Return On Assets Pada Perusahaan Plastik dan Kemasan. *Aksioma: Jurnal Riset Akuntansi*, 17(2), 1–36.
- Angel, & Widayaanti. (2015). Pengaruh Current Ratio, Total Assets Terhadap Return On Assets. *Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis*, 15(1), 15–25.
- Batubara, H. C. (2017). Pengaruh Return On Assets (ROA) dan Debt To Equity Ratio (DER) Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Makanan dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2011-2015. *Jurnal Ilmiah Kohesi*, 1(1), 63–75.
- Brigham, E. F., & Houtson, J. F. (2011). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan* (11th ed.). Jakarta: Salemba Empat.
- Cipta, W. (2014). Pengaruh Perputaran Piutang dan Periode pengumpulan piutang terhadap profitabilitas pada perusahaan pembiayaan. *E-Jurnal Bisma Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Manajemen*, 2(1), 56–78.
- Fahmi, I. (2016). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Bandung: Politeknik Negeri Batam.
- Harahap, S. S. (2010). *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan* (1st ed.). Jakarta: Rajawali Pers.
- Hasi, S. (2015). *Teknik Analisis Laporan Keuangan Keuangan*. Medan: UMSU PRESS.
- Indriyani, I., Ferry, P., & Yenfi. (2017). Analisis Pengaruh Current Ratio dan Total assets Turnover Terhadap Return On Assets Studi Kasus Pada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pangkalanbalm. *Jurnal Akutansi Bisnis Dan Keuangan (JILBAK)*, 2(1), 115–136.
- Jufrizien, J., Aghnia, M. P., Maya, S., & Radiman. (2019). Pengaruh Debt To Ratio, Long Term Debt Ratio, dan Kepemilikan Institusional Terhadap Return On Assets Pada Perusahaan Sub Sektor Makanan dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Manajemen Motivasi*, 15(1), 7–18.
- Juliandi, A., Irfan, & Manurung, S. (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis Konsep dan Aplikasi*. Medan: UMSU PRESS.
- Jumingan. (2014). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Kasmir. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Krisdasusila, A., & Windasari, R. (2016). Analisis Current Ratio, Inventory Turnover, Debt To Equity To Equity Ratio Terhadap Return On Assets Pada Perusahaan Otomotif dan Produk Komponennya Pada Bursa Efek Indonesia (2010-2013). *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 1(18), 7–22.
- Munawir, S. (2010). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: Liberty.

- Muslih, M., (2019). Pengaruh Perputaran Kas dan Likuiditas (Current Ratio) Terhadap Profitabilitas (Return On Assets). *Jurnal KRISNA: Kumpulan Riset Akutansi*, 11(1), 47–59.
- Nuryani, & Racma, Z. (2017). Pengaruh Perputaran Kas dan Penetapan Piutang Terhadap Profitabilitas Perusahaan Sub Sektor Food and Beverage Tahun 2012-2016. *Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis (JRMB)*, 3(2), 1–8.
- Pitoyo, M. M., & Henny, S. L. (2018). Pengaruh Likuiditas Terhadap Profitabilitas Perusahaan Manufaktur Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Manajemen Bisnis*, 1(13), 81–106.
- Riyanto, B. (2010). *Dasar - Dasar Pembelajaran Perusahaan*. Yogyakarta: BPEE-Yogyakarta.
- Sjahrial, D. (2018). *Manajemen Keuangan Lanjutan*. Jakarta: Mitra Wacana MEdia.
- Subarmayam, K. R., & John, J. W. (2014). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sudana, I. M. (2015). *Manajemen Keuangan Lanjutan* (2nd ed.). Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Afabeta.
- Supardi, & Sunarto. (2016). Pengaruh Current Ratio, Debt To Assets Ratio, Total Assets Turnover dan Inflasi Terhadap Return On Assets. *Jurnal Ilmiah Akutansi Fakultas Ekonomi*, 2(2), 16–27.
- Syamsuddin, L. (2009). *Manajemen Keuangan Perusahaan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Yuliani, R. (2013). Pengaruh Perputaran Piutang Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan PT. Unilever Indonesia TBK Tahun 2005-2012. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 1(1), 1–15.