

**PENGARUH CURRENT RATIO DAN RETURN ON ASSET
TERHADAP CAPITAL STRUCTURE PADA PERUSAHAAN
OTOMOTIF DAN KOMPONEN YANG TERDAFTAR DI
BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2010-2014**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (SE)
Program Studi Manajemen*

Oleh:

MUHAMMAD IRFAN HERDIAN
NPM : 1205160387



**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2016**

ABSTRAK

IRFAN HERDIAN. NPM: 1205160387. Pengaruh Current Ratio dan Return on Asset Terhadap Capital Strucutre (Debt to Equity Ration) pada Perusahaan Otomotif dan Komponen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2010-2014. Skripsi.2016

Debt to Equity Ration (DER) merupakan rasio yang membandingkan hutang perusahaan dengan total ekuitas. Digunakan untuk mengukur bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk keseluruhan hutang.

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan asosiatif. Sample diambil dengan metode *purposive sampling*, sehingga diperoleh 10 perusahaan sebagai sampel. Data menggunakan metode analisis regresi linier berganda, uji asumsi klasik, uji t (uji parsial), uji F (Uji Simultan), dan koefisien determinasi dengan software SPSS 16 (*Statistical Product and Service Solution*)

Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa secara simultan *Current Ratio* dan *Return on Assets* berpengaruh terhadap *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan Otomotif dan Komponen Yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Secara parsial *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Debt to Equity* dan *Return on Assets* tidak berpengaruh terhadap *Debt to Equity Ratio* pada Perusahaan Otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Kata Kunci: *Current Ratio, Return on Asset, Debt to Equity Ratio*

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Alhamdulillahirabbil'alamin dengan segenap kerendahan hati memanjatkan puji dan syukur kehadiran ALLAH SWT yang telah memberikan ridho dan hidayah Nya kepada kita semua, sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal yang berjudul “ **Pengaruh *Current Ratio*, dan *Return On Asset* terhadap Asset Structure pada perusahaan Otomotif dan Komponen Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2010-2014** “

Penulis menyadari bahwa proposal ini masih jauh dari sempurna dan memuaskan. Penulis mengharapkan kritik dan saran para pembaca untuk penyempurnaan proposal ini agar lebih bermanfaat dimasa yang akan datang.

Proposal ini merupakan salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana Strata satu (S1) pada fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU). Proposal ini dapat tersusun dengan baik tentunya berkat bantuan dan dukungan berbagai pihak. Pada kesempatan ini, secara khusus penulis menyampaikan terimakasih kepada :

1. Allah SWT yang telah membantu hambanya dalam mengerjakan segala tugasnya.
2. Teristimewa ayahanda Budi Heru Utama dan ibunda Helvira tersayang serta adikku Nurul Dita Pratiwi ,dan keluarga yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu yang senantiasa memberikan perhatian dan kasih sayang serta dukungannya. Do'a dan dorongan moril maupun materil kepada penulis

dengan doa restu yang sangat mempengaruhi dalam kehidupan penulis, kiranya Allah Swt membalas dengan segala berkah-Nya.

3. Bapak Dr. Agussani, MAP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Zulaspan Tupti, SE, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Dr. Hasrudy Tanjung, SE, M.Si selaku ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Dr. Jufrizen, SE, M.Si selaku Sekretaris Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak H. Muis Rambe , SE, MM Selaku Dosen Pembimbing yang dengan tulus ikhlas dan kebaikan hatinya telah berkenan meluangkan waktu untuk memberikan pengarahan, saran ,dan bimbingan dalam penyusunan proposal ini.
8. Segenap Dosen Fakultas Ekonomi yang telah memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis.
9. Sahabat-sahabat terbaik Nico Wardhana, Rizki Indrawan, Sastro, Riga yang dengan luar biasa menemani dan membantu dalam penulisan proposal ini.
10. Orang terdekat Iga Fidela yang tak pernah bosan memberikan semangat dan perhatiannya kepada penulis.
11. Teman-teman Manajemen G pagi konsentrasi Keuangan stambuk 2012 telah membantu penulis serta seluruh pihak yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu.

Dalam penyusunan proposal ini, penulis menyadari bahwa masih banyak keterbatasan dan kekurangan dalam penyajian. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun demi penyempurnaan Proposal ini. Penulis mengharapkan semoga proposal ini memberikan manfaat bagi pembaca secara umum dan secara khusus bagi penulis dan semoga Allah SWT selalu melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua. Akhir kata penulis ucapkan terimakasih.

Wassalamu 'alaikum Wr.Wb

Medan, Desember 2015

Penulis

MUHAMMAD IRFAN HERDIAN
1205160387

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	10
C. Batasan dan Rumusan Masalah	10
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian	11
BAB II LANDASAN TEORI	13
A. Uraian Teori	13
1. Capital Structure	13
a. Pengertian Capital Structure	13
b. Jenis- jenis Capital Structure	14
c. Tujuan dan Manfaat Capital Structure.....	18
d. Faktor-faktor yang mempengaruhi Capital Structure....	19
e. Pengukuran Capital Structure	24
2. <i>Current Ratio</i>	25
a. Pengertian <i>Current Ratio</i>	25
b. Jenis-Jenis <i>Current Ratio</i>	27
c. Tujuan dan Manfaat <i>Current Ratio</i>	31
d. Faktor-faktor yang mempengaruhi <i>Current Ratio</i>	32

e. Pengukuran <i>Current Ratio</i>	34
3. <i>Return On Asset</i>	35
a. Pengertian <i>Return On Asset</i>	35
b. Jenis-jenis <i>Return On Asset</i>	36
c. Tujuan dan Manfaat <i>Return On Asset</i>	40
d. Faktor-faktor yang mempengaruhi <i>Return On Asset</i>	41
e. Pengukuran <i>Return On Asset</i>	42
B. Kerangka Konseptual	42
1. Pengaruh <i>Current Ratio</i> terhadap Capital Structure.....	43
2. Pengaruh <i>Return On Asset</i> terhadap Capital Structure.....	43
3. Pengaruh <i>Current Ratio</i> dan <i>Return On Asset</i> terhadap Capital Structure	45
C. Hipotesis	46
BAB III METODE PENELITIAN	47
A. Pendekatan Penelitian	47
B. Defenisi Operasional	47
C. Tempat dan Waktu Penelitian	49
D. Populasi dan Sampel	50
E. Teknik Pengumpulan Data	52
F. Teknik Analisis Data	53
1. Uji Asumsi Klasik	53
2. Regresi Linier Berganda.....	55
3. Uji Hipotesis	56
4. Koefisien Determinasi R-Square	59

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	60
A. Hasil Penelitian.....	60
1. <i>Debt to Equity Ratio</i>	61
2. <i>Current Ratio</i>	63
3. <i>Return On Asset</i>	65
B. Analisis Data	67
1. Uji Asumsi Klasik.....	67
a. Uji Normalitas	67
b. Uji Multikolinearitas.....	68
c. Uji Heterokedastisitas.....	69
2. Regresi Linear Berganda	69
3. Uji Hipotesis	72
a. Uji Signifikan Parsial (Uji-t)	72
b. Uji Signifikan Simultan (Uji-f)	76
4. Koefisien Determinasi	77
C. Pembahasan	79
 BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	 84
A. Kesimpulan	84
B. Saran.....	85

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 <i>Debt to Equity Ratio</i>	4
Tabel 1.2 <i>Current Ratio</i>	6
Tabel 1.3 <i>Return On Asset</i>	8
Tabel 3.1 <i>Jadwal Kegiatan Penelitian</i>	50
Tabel 3.2 <i>Populasi</i>	51
Tabel 3.3 <i>Sampe...</i>	52
Tabel 4.1 Sampel penelitian.....	60
Tabel 4.2 <i>Debt to Equity Ratio</i>	61
Tabel 4.3 <i>Current Ratio</i>	63
Tabel 4.4 <i>Return On Asset</i>	65
Tabel 4.5 Uji Kolmogorov Smirnov	68
Tabel 4.6 Uji Multikolinearitas	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Konseptual	46
Gambar 3.1 Kriteria Pengujian Hipotesis	57
Gambar 3.2 Kriteria Pengujian Hipotesis	58

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam perkembangan era globalisasi modern saat ini, keberadaan sebuah perusahaan dalam peta persaingan perekonomian tengah mengalami persaingan yang sangat tinggi. Baik menghadapi pesaing perusahaan yang berasal dari dalam negeri maupun perusahaan-perusahaan asing yang memiliki modal yang melimpah. Perusahaan selalu membutuhkan dana atau modal untuk memenuhi kebutuhan operasionalnya. Salah satu keputusan penting yang dihadapi manajer keuangan untuk kelangsungan operasi perusahaan adalah keputusan pendanaan atau keputusan struktur modal yaitu suatu keputusan keuangan yang harus digunakan oleh perusahaan. Manajer harus mampu menghimpun dana baik yang bersumber dari pihak *intern* maupun pihak *ekstren* perusahaan secara efisien agar perusahaan mampu melakukan pengembangan dan perluasan pasar mereka serta dapat meminimalkan biaya modal yang harus ditanggung perusahaan. Karena biaya modal yang timbul dari keputusan pendanaan tersebut merupakan konsekuensi yang secara langsung timbul dari keputusan yang dilakukan manajer.

Perusahaan Otomotif dan Komponen adalah perusahaan yang menyediakan berbagai keperluan konsumen berupa keperluan berupa ban, alat-alat otomotif dan komponen otomotif lainnya. Perusahaan ini membantu konsumen yang membutuhkan perlengkapan-perengkapan yang berkaitan dengan otomotif.

Menurut Saprida Hani capital structure adalah menunjukkan berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk keseluruhan

utanganya. Semakin tinggi rasio ini berarti semakin tinggi jumlah dana dari luar yang harus dijamin dengan jumlah modal sendiri.

Dalam *capital structure* disimpulkan bahwa bauran pendanaan mempengaruhi nilai perusahaan secara langsung. Struktur modal yang optimal adalah struktur modal yang mengoptimalkan keseimbangan antara resiko dan pengambilan keputusan sehingga memaksimalkan nilai perusahaan. Hal ini memotivasi manajemen perusahaan untuk mencari suatu struktur modal yang optimal untuk perusahaannya. Kemungkinan tersedianya dana di masa mendatang dan konsekuensinya akibat kurangnya dana sangat berpengaruh terhadap struktur modal yang ditargetkan.

Menurut Sjahrial *capital structure* merupakan perimbangan antara penggunaan modal pinjaman yang terdiri dari utang jangka pendek yang bersifat permanen, utang jangka panjang dengan modal sendiri yang terdiri dari saham preferen dan saham biasa.

Sedangkan menurut Sawir “*capital structure*” adalah pendanaan permanen yang terdiri dari utang jangka panjang, saham preferen, dan modal pemegang saham.“

Nilai buku dari pemegang saham terdiri dari saham biasa, modal disetor atau surplus, modal dan akumulasi laba ditahan. *capital structure* merupakan bagian dari struktur keuangan. Struktur keuangan adalah bagaimana cara perusahaan mendanai aktivitya. Aktiva perusahaan didanai dengan utang jangka pendek, utang jangka panjang, dan modal pemegang saham.

Menurut beberapa teori tersebut, *capital structure* adalah penggunaan modal pinjaman yang terdiri dari utang jangka pendek dan utang jangka panjang.

Capital Structure merupakan masalah yang penting bagi perusahaan, karena baik buruknya *Capital Structure* akan mempunyai efek langsung terhadap posisi keuangan perusahaan yang pada akhirnya akan mempengaruhi nilai perusahaan.

Kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba akan dapat menarik para investor untuk menanamkan dananya guna memperluas usahanya, sehingga laba suatu perusahaan akan sangat mempengaruhi kebijakan para investor untuk menanamkan modalnya di perusahaan.

Capital Structure dapat diukur dengan perbandingan antara *total debt* terhadap *total equity* yang disebut *Debt to Equity Ratio* (DER). Ini menunjukkan apabila rasio tinggi, maka pendanaan dengan utang semakin banyak dan semakin sulit bagi perusahaan untuk memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utangnya dengan aktiva yang dimilikinya. Demikian pula apabila rasionya semakin rendah, maka semakin kecil perusahaan dibiayai dengan utang.

Sumber dana perusahaan terdapat pada utang dan modal sehingga total utang yang meningkat akan menambah modal perusahaan akan tetapi penggunaan utang tidak boleh lebih banyak dibandingkan dengan penggunaan modal sendiri dan akan berpengaruh terhadap resiko kebangkrutan, karena semakin banyak utang semakin tinggi resiko. Sehingga sangat penting bagi perusahaan memiliki *total asset* yang baik agar dapat menutupi utang perusahaan.

Dalam menjalankan operasional perusahaan, setiap perusahaan memerlukan investasi besar dengan kebutuhan dana yang besar pula agar mampu menghasilkan produk-produk yang berkualitas tinggi sehingga tetap unggul dan dapat bertahan dalam persaingan bisnis. Di satu sisi seringkali perusahaan

memiliki keterbatasan dana sehingga menjadi salah satu faktor yang menghambat pertumbuhan perusahaan menjadi perusahaan besar dan memiliki keunggulan bersaing atas produk-produk yang dihasilkannya. Dalam mengatasi keterbatasan dana itu, perusahaan harus mencari sumber-sumber pendanaan yang dapat menyediakan dana dalam jumlah besar untuk membiayai investasi baru.

Suatu perusahaan membutuhkan manajer keuangan untuk menciptakan struktur modal yang optimal, dimana struktur modal yang optimal dapat memaksimalkan harga saham bukan hanya perusahaan yang memperoleh keuntungan tetapi para pemegang saham pun ikut memperoleh keuntungan. Perolehan struktur modal diperoleh dengan membandingkan antara total utang dengan total aktiva.

Berikut ini tabel DER (*Debt to Equity Ratio*) pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010 – 2014 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.1
DER (*Debt to Equity Ratio*)
Periode 2010-2014
(dalam desimal)

No	Emiten	DER (<i>Debt to Equity Ratio</i>)					Rata-Rata
		2010	2011	2012	2013	2014	
1	AUTO	0.45	0.47	0.62	0.32	0.42	0.46
2	BRAM	0.39	0.36	0.36	0.47	0.73	0.46
3	GDYR	1.76	1.77	1.35	0.98	1.17	1.41
4	GJTL	1.94	1.59	1.35	1.68	1.68	1.65
5	INDS	2.39	0.80	0.46	0.25	0.25	0.83
6	LPIN	0.41	0.33	0.28	0.37	0.33	0.34
7	MASA	0.87	1.56	0.68	0.68	0.67	0.89
8	NIPS	1.28	1.69	1.45	2.38	1.10	1.58
9	PRAS	2.42	1.43	1.06	0.96	0.88	1.35
10	SMSM	0.96	0.70	0.76	0.68	0.53	0.72
Rata-Rata		1.29	1.07	0.84	0.88	0.77	0.97

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa periode 2010-2014 dilihat dari rata-rata *Debt to Equity Ratio* perusahaan sebesar 40% atau 4 dari 10 perusahaan berada di atas rata-rata perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 60% atau 6 dari 10 berada dibawah rata-rata perusahaan. Sedangkan jika dilihat dari rata-rata pertahun dimana pada tahun 2010 berada diatas rata – rata pertahun sebesar 1,29 dan 2011 juga mengalami peningkatan sebesar 1,07 peningkatan ini di karenakan total modal yang dimiliki perusahaan menurun sedangkan utang perusahaan mengalami peningkatan. Sementara pada tahun 2012 berada dibawah rata – rata pertahun yaitu sebesar 0,84 dan pada tahun 2013 juga mengalami penurunan dibawah rata – rata sebesar 0,88 dan pada pada tahun 2014 juga berada dibawah rata – rata sebesar 0,77 penurunan ini disebabkan karena total modal perusahaan mengalami peningkatan dibandingkan utang perusahaan.

Hal ini menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* cenderung mengalami penurunan yang berarti cukup baik karena semakin kecil rasio *Debt to Equity Ratio* maka semakin rendah resiko yang di tanggung dan semakin tinggi pendanaan yang disediakan pemilik serta semakin besar batas pengamanan bagi peminjam jika terjadi kerugian atau penyusutan terhadap nilai aktiva yang mungkin terjadi pada perusahaan. Dan begitu sebaliknya jika *Debt to Equity Ratio* semakin tinggi maka resiko yang ditanggung pun semakin tinggi.

Jika *Debt to Equity Ratio* mengalami peningkatan terus menerus secara signifikan, maka manajer keuangan dituntut untuk mampu menciptakan struktur modal yang optimal dengan cara menghimpun dana sendiri yang lebih besar. Hal ini dilakukan dengan keputusan manajer yang mampu meminimalisir utang-utang

yang ditanggung perusahaan atau dapat memaksimalkan nilai perusahaan. Pentingnya peran seorang manajer keuangan dalam menentukan kebijakan sangatlah penting, karena utang yang semakin meningkat juga akan berpengaruh pada investor yang akan menanamkan modal pada perusahaan. Perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* yang relatif tinggi akan memiliki tingkat pengembalian yang tinggi dan memiliki resiko yang tinggi, begitu pula sebaliknya perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* yang rendah akan memiliki tingkat pengembalian yang rendah dan memiliki resiko yang rendah. Sehingga perusahaan harus mampu mengelola modalnya dengan baik agar tidak mengalami resiko kebangkrutan pada perusahaan dan untuk menjaga kinerja perusahaan.

Berikut ini tabel *Curent Ratio* pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010-2014 adalah sebagai berikut :

Tabel 1.2
Curent Ratio
Periode 2010-2014
(dalamdesimal)

No	Emiten	Current Ratio					Rata-Rata
		2010	2011	2012	2013	2014	
1	AUTO	1.76	1.33	1.16	1.84	1.33	1.48
2	BRAM	4.02	2.79	2.13	1.57	1.42	2.38
3	GDYR	0.87	0.85	0.89	0.94	0.94	0.90
4	GJTL	1.76	1.75	1.72	2.31	2.02	1.91
5	INDS	1.29	2.40	2.33	3.86	2.91	2.56
6	LPIN	2.52	2.89	2.90	2.48	2.16	2.59
7	MASA	0.67	0.48	1.39	1.55	1.75	1.17
8	NIPS	1.02	1.08	1.10	1.05	1.29	1.11
9	PRAS	1.45	1.14	1.11	1.03	1.00	1.15
10	SMSM	2.17	2.40	1.94	2.11	2.11	2.15
Rata-Rata		1.75	1.71	1.67	1.87	1.69	1.74

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa periode 2010-2014 dilihat dari rata-rata *Current Ratio* perusahaan sebesar 50% atau 5 dari 10 perusahaan berada

di atas rata-rata perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 50% atau 5 dari 10 berada dibawah rata-rata perusahaan. Sedangkan jika dilihat dari rata-rata pertahun pada tahun 2010 berada diatas rata – rata sebesar 1,75 dan pada tahun 2013 juga mengalami peningkatan diatas rata – rata pertahun sebesar 1,87 peningkatan ini dikarenakan oleh *current asset* mengalami kenaikan sementara *current liabilities* mengalami penurunan. Sementara pada tahun 2011 dilihat dari rata – rata pertahun berada dibawah rata – rata yaitu sebesar 1,71 dan pada tahun 2012 juga mengalami penurunan sebesar 1,67 serta pada tahun 2014 juga dibawah rata – rata sebesar 1,69 penurunan ini terjadi dikarenakan oleh *current asset* yang mengalami penurunan dibandingkan dengan *current liabilities* yang mengalami peningkatan.

Hal ini menunjukkan bahwa *Current Ratio* cenderung mengalami penurunan yang berarti tidak baik untuk perusahaan karena semakin rendah *Current Ratio* maka semakin kecil kemampuan perusahaan untuk membayar utang jangka pendeknya sebaliknya semakin tinggi *Current Ratio* maka semakin besar kemampuan perusahaan untuk membayar utang jangka pendeknya atau utang yang segera jatuh tempo pada saat di tagih secara keseluruhan.

Current Ratio merupakan ukuran yang paling umum digunakan untuk mengetahui kesanggupan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya. *Current Asset* pada umumnya terdiri atas kas, surat-surat berharga, piutang dan persediaan. Setiap perusahaan dapat menentukan angka *current ratio* yang paling efektif agar dapat memiliki posisi *current ratio* yang baik untuk perusahaan.

Tidak ada suatu ketentuan mutlak tentang berapa tingkat *current ratio* yang dianggap baik atau yang harus dipertahankan oleh suatu perusahaan, karena biasanya tingkat *current ratio* ini juga sangat bergantung pada jenis usaha masing-masing perusahaan. Akan tetapi sebagai pedoman umum tingkat *current ratio* 2,00 sudah dianggap baik, dengan rasio seperti itu perusahaan sudah merasa berada dititik aman dalam jangka pendek.

Berikut ini tabel ROA (*Return On Asset*) pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010-2014 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.3
ROA (*Return On Asset*)
Periode 2010-2014
(dalamdesimal)

No	Emiten	ROA (<i>Return On Asset</i>)					Rata-Rata
		2010	2011	2012	2013	2014	
1	AUTO	0.20	0.15	0.13	0.08	0.07	0.12
2	BRAM	0.09	0.01	0.10	0.02	0.05	0.06
3	GDYR	0.06	0.02	0.05	0.04	0.02	0.04
4	GJTL	0.08	0.06	0.09	0.01	0.02	0.05
5	INDS	0.09	0.11	0.08	0.07	0.06	0.08
6	LPIN	0.09	0.07	0.10	0.04	-0.02	0.06
7	MASA	0.06	0.01	0.00	0.01	0.01	0.02
8	NIPS	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
9	PRAS	0.00	0.00	0.03	0.02	0.01	0.01
10	SMSM	0.14	0.18	0.19	0.21	0.24	0.19
Rata-Rata		0.09	0.07	0.08	0.05	0.05	0.07

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2015)

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa periode 2010-2014 dilihat dari rata-rata *Return On Asset* perusahaan sebesar 30% atau 3 dari 10 perusahaan berada di atas rata-rata perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 70% atau 7 dari 10 berada dibawah rata-rata perusahaan. Sedangkan jika dilihat dari rata-rata pertahun dimana pada tahun 2010 berada diatas rata – rata yaitu sebesar 0.09 dan pada tahun 2011 juga

mengalami peningkatan sebesar 0,07 serta pada tahun 2012 juga mengalami peningkatan diatas rata – rata sebesar 0,08 peningkatan ini dikarenakan oleh laba bersih perusahaan lebih besar dibandingkan oleh total aktiva yang dimiliki perusahaan. Sementara pada tahun 2013 jika dilihat dari rata – rata pertahun berada dibawah rata – rata sebesar 0,05 dan pada tahun 2014 juga berada dibawah rata – rata sebesar 0,05 penurunan ini dikarenakan oleh total aktiva perusahaan lebih besar dibandingkan dengan laba bersih.

Hal ini menunjukkan bahwa *Return On Asset* cenderung mengalami peningkatan yang berarti baik untuk perusahaan semakin tinggi *Return on asset* membuktikan semakin efektif manajemen dalam mengelola investasinya sebalikinya *Return On Asset* maka semakin buruk efektifitas kinerja perusahaan dalam memanfaatkan assetnya.

Return on asset yang rendah akan membuat perusahaan kesulitan dalam mengoperasikan usahanya, karena dalam operasional perusahaan sehari-hari efektivitas perusahaan harus tinggi. Tanpa adanya kenaikan laba bersih yang mendukung kinerja perusahaan secara penuh, akan menjadi kesulitan tersendiri untuk perusahaan untuk mengembalikan asetnya, mengingat tujuan utama perusahaan meningkatkan laba yang digunakan dalam pengembalian dan penambahan aset perusahaan.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* terhadap *Capital Structure* pada Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2010 - 2014.”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah :

1. *Debt to Equity Ratio* cenderung mengalami penurunan yaitu pada tahun 2012 dengan angka 0,84 dibawah rata – rata pertahun, tahun 2013 dengan angka 0,88 dan pada tahun 2014 dengan angka 0,77 pada perusahaan Otomotif dan Komponen.
2. *Current Ratio* cenderung mengalami penurunan pada tahun 2011 dengan angka 1,71 dibawah rata – rata pertahun, tahun 2012 dengan angka 1,67 dan pada tahun 2014 dengan angka 1,69.
3. *Return On Asset* cenderung mengalami peningkatan pada tahun 2010 dengan angka 0,09 dibawah rata – rata pertahun, tahun 2011 dengan angka 0,07, dan pada tahun 2012 dengan angka 0,08.

C. Batasan dan Rumusan Masalah

1. Batasan Masalah

Penelitian ini hanya dibatasi pada *Debt to Equity Ratio* (DER) sebagai rasio dari Struktur Modal, *Current Ratio* (CR) sebagai rasio lancar atau termasuk dalam rasio Likuiditas, dan pengukuran *Return On Asset* sebagai rasio dari *Profitabilitas* yang menggunakan perbandingan antara Laba Bersih dengan Total Aktiva, dan pengukuran dengan periode pengamatan yang digunakan dari tahun 2010-2014 pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di uraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

- a. Apakah ada pengaruh *Current Ratio* terhadap *Capital Structure* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
- b. Apakah ada pengaruh *Return On Asset* terhadap *Capital Structure* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
- c. Apakah ada pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* secara bersama-sama terhadap *Capital Structure* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk membuktikan secara empiris pengaruh *Current Ratio* terhadap *Capital Structure* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- b. Untuk membuktikan secara empiris pengaruh *Return On Asset* terhadap *Capital Structure* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- c. Untuk membuktikan secara empiris pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* terhadap *Capital Structure* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Manfaat teoritis; hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan yang berkaitan dengan ekonomi khususnya tentang Pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* terhadap *Capital Structure* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai sumber referensi untuk penelitian selanjutnya dan dijadikan bahan perbandingan untuk para peneliti lainnya.
- b. Manfaat praktis; hasil penelitian ini bermanfaat memberikan gambaran tentang kinerja keuangan bagi para pembaca. Selain itu, dapat memberikan informasi tentang kinerja keuangan perusahaan untuk membantu semua pihak serta sebagai alat analisis atas kinerja keuangan perusahaan. Sedangkan bagi para investor adalah sebagai bahan pertimbangan.
- c. Manfaat bagi penulis; hasil penelitian bermanfaat bagi penulis sebagai kajian untuk menambah wawasan yang lebih luas sebelum memasuki dunia kerja.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Uraian Teori

1. Struktur Modal

a. Pengertian *Capital Structure*

Capital Structure adalah masalah penting dalam pengambilan keputusan mengenai pembelanjaan perusahaan. Struktur modal tersebut tercermin pada utang jangka panjang dan unsure-unsur modal sendiri.

Menurut Sjahrial (2008, hal 179) *Capital Structure* merupakan perimbangan antara penggunaan modal pinjaman yang terdiri dari utang jangka pendek yang bersifat permanen, utang jangka panjang dengan modal sendiri yang terdiri dari saham preferen dan saham biasa. Sementara itu struktur keuangan adalah perimbangan antara total utang dengan modal sendiri. Dengan kata lain Struktur modal merupakan dari struktur keuangan.

Menurut Riyanto (2010, hal 22) “*Capital Structure* adalah pembelanjaan permanen dimana mencerminkan perimbangan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri”.

Sedangkan menurut Harmono (2011, hal 137) menyatakan bahwa “*Capital Structure* adalah variasi perubahan komposisi Struktur modal yang dapat mengubah besarnya rata-rata dibandingkan biaya modal yang berpengaruh terhadap penilaian perusahaan”.

Dalam menghadapi masalah keuangan atau pendanaan, pimpinan perusahaan atau manajer keuangan harus dapat mencari bauran pendanaan yang tepat agar tercapai struktur modal yang optimal dan secara langsung akan mempengaruhi nilai perusahaan.

Menurut Husnan (2006, hal 263) Teori "*Capital Structure* menjelaskan adanya pengaruh struktur modal terhadap nilai perusahaan, apabila keputusan investasi dan kebijakan deviden yang di pegang konstan. Dengan kata lain, jika perubahan Struktur modal tidak mengubah nilai perusahaan maka tidak ada Struktur modal yang terbaik".

Semua Struktur modal adalah baik, tetapi jika mengubah Struktur modal ternyata membuat nilai perusahaan berubah, maka akan diperoleh Struktur modal yang baik. Struktur modal yang dapat memaksimalkan nilai perusahaan adalah Struktur modal yang terbaik.

Menurut Sutrisno (2009, hal 255) "*Capital Structure* merupakan imbalan anatara modal asing atau hutang dengan modal sendiri. Perubahan Struktur modal bisa menyebabkan perubahan nilai perusahaan, sehingga muncul beberapa teori Struktur modal yang menjelaskan apakah ada pengaruh perubahan Struktur modal terhadap nilai perusahaan. "

Dari beberapa teori diatas dapat diambil kesimpulan bahwa Struktur modal yang optimal merupakan keputusan keuangan yang penting karena mempengaruhi kinerja dan nilai perusahaan. Struktur modal menunjukkan proporsi atas penggunaan utang untuk membiayai investasinya, sehingga dengan mengetahui Struktur modal, investor dapat mengetahui keseimbangan antara resiko dan tingkat pengembalian investasinya. Selain itu bila perusahaan mengalami kesulitan keuangan sehingga laba operasi tidak mencukupi untuk menutupi beban bunga maka pemegang sahamnya yang harus menutupi kekurang itu.

b. Jenis- jenis *Capital Structure*

Struktur modal perusahaan biasa dirumuskan dalam rasio leverage ataupun rasio solvabilitas tergantung pada jenis perusahaan yang menggunakannya. jenis rasio yang biasa digunakan oleh perusahaan seperti : *Debt*

To Asset, Long-term Debt to Equity dan *Debt to equity ratio*. Dimana *Debt to asset* merupakan pembagian antara hutang dengan total aktiva. *Long-Term debt equity* merupakan pembagian antara utang jangka panjang dengan total ekuitas. Sedangkan *debt to equity ratio* merupakan perbandingan antara total utang dengan total ekuitas.

Menurut Herry (2012. Hal 23) menyatakan bahwa rasio *Capital Structure* adalah sebagai berikut :

- 1) Rasio hutang terhadap ekuitas
- 2) Rasio hutang jangka panjang terhadap ekuitas
- 3) *Times interest earned Ratio*

Dari ketiga jenis rasio tersebut dapat dijelaskan bahwa:

- 1) Rasio hutang terhadap ekuitas

Rasio hutang terhadap ekuitas atau sering disebut dengan *Debt to equity ratio (DER)* merupakan perbandingan antara total utang dengan total *ekuitas*. Secara matematis rasio ini dapat dirumuskan seperti dibawah ini

$$DER = \frac{\text{Total kewajiban}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Total kewajiban yang dimaksud dalam rumus diatas adalah total *liabilities*, sedangkan total ekuitas yang dimaksud total equity.

- 2) Rasio Hutang jangka panjang terhadap *ekuitas*

Rasio jangka panjang terhadap ekuitas atau biasa disebut dengan *Long-Term Debt to equity (LTDER)* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$LTDER = \frac{\text{Kewajiban Jangka Panjang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Kewajiban jangka panjang yang dimaksud dalam rumus diatas *Long term liabilities* sedangkan untuk total ekuitas yang dimaksud adalah total *equity*.

3) *Times Interest Earned Ratio*

Rasio ini merupakan rasio yang membandingkan earning before *interest* and *tax* (EBIT) terhadap beban bunga

$$\text{Time Interest Earned Ratio} = \frac{\text{Ebit}}{\text{Beban bunga}}$$

Beban bunga yang dimaksud dalam rumus tersebut adalah *interest expense*. Sedangkan menurut Hani (2015, hal 123) menyatakan bahwa rasio *leverage* atau struktur modal dapat diukur dengan:

- 1) *Debt To Total Asset Ratio*
- 2) *Debt To Equity Ratio*
- 3) *Times Interest Earned Ratio*
- 4) *Capital Adequacy Ratio*
- 5) *Capital Information*

Dari rasio-rasio diatas dapat maka dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) *Debt To Total Asset Ratio (DAR)*

DAR yaitu rasio yang menghitung berapa bagian dari keseluruhan dana yang dibiayai dengan hutang.

$$DAR = \frac{\text{total liabilities}}{\text{total asset}}$$

2) *Debt to equity ratio (DER)*

DER menunjukkan berapa bagian dari setiap perusahaan dari setiap modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk keseluruhan hutangnya.

$$DER = \frac{\text{Debt to total asset ratio}}{\text{total equity}}$$

3) *Times Interest Earned Ratio*

Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar keuntungan dapat berkurang tanpa adanya kesulitan keuangan perusahaan tidak mampu membayar bunga.

$$\text{Times Interest Earned Ratio} = \frac{\text{Ebit}}{\text{Interest expense}}$$

4) *Capital Adequacy Ratio (CAR)*

CAR dikenal juga sebagai rasio kecukupan modal. Rasio ini menunjukkan kecukupan modal yang ditetapkan lembaga pengatur yang khusus berlaku bagi industry yang dibawah pengawasan pemerintah seperti Bank dan Asuransi

$$CAR = \frac{\text{stockholder equity}}{\text{total risk weighted asset}}$$

5) *Capital Information*

Rasio ini mengukur tingkat pertumbuhan suatu perusahaan (khusus bank) sehingga dapat bertahan tanpa merusak capital Adequacy ratio

$$\text{Capital information} = \frac{\text{Laba bersih deviden yang dibayar}}{\text{rata-rata Modal pemilik}}$$

Dari penjelasan teori diatas maka dapat disimpulkan jenis-jenis struktur modal sebagai berikut:

- 1) *Debt To Total Asset Ratio*
- 2) *Debt To Equity Ratio*
- 3) *Times Interest Earned Ratio*

Namun dalam penelitian ini hanya menggunakan *Debt To Equity Ratio* untuk mengukur struktur modal dalam perusahaan.

c. Tujuan dan Manfaat *Capital Structure*

1) Tujuan *Capital Structure*

Berikut adalah beberapa tujuan perusahaan dengan menggunakan *Capital Structure (Debt to Equity Ratio)* menurut Kasmir (2012, hal 153) menyatakan:

- a) Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya (kreditor).
- b) Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap.
- c) Untuk menilai keseimbangan antara utang dengan modal pribadi perusahaan.
- d) Untuk menialai seberapa besar modal perusahaan mampu menjamin utang.
- e) Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan modal.
- f) Untuk menilai berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih, terdapat sekian kalinya modal sendiri yang dimiliki.

2) Manfaat *Capital Structure*

Berikut adalah manfaat *Capital Structure (Debt to Equity Ratio)* menurut Kasmir (2012, hal 154) yaitu:

- 1) Untuk menganalisis posisiperusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lain (kreditor).
- 2) Untuk menganalisis kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap.
- 3) Untuk menganalisis keseimbangan antar nilai utang dengan modal perusahaan.
- 4) Untuk menganalisis seberapa besar modal mampu menjamin utang.
- 5) Untuk menganalisis seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.

- 6) Untuk menganalisis berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih, terdapat sekian kalinya modal sendiri yang dimiliki.

Jadi dapat disimpulkan bahwa tujuan dan manfaat *Capital Structure (Debt to Equity Ratio)* untuk perusahaan yaitu guna mengetahui seberapa besar modal yang berasal dari *intern* atau modal sendiri dari perusahaan mampu menjamin seluruh utang perusahaan guna membiayai operasional perusahaan.

d. Faktor-Faktor yang mempengaruhi *Capital Structure*

Sebagaimana diuraikan diatas, Struktur modal adalah perimbangan antara modal jangka panjang atau utang dengan modal sendiri. Masalah Struktur modal merupakan masalah yang sangat penting bagi perusahaan, karena baik buruknya Struktur modal akan mempengaruhi efek langsung terhadap posisi finansial perusahaan. Suatu perusahaan yang mempunyai Struktur modal yang tidak baik, dimana mempunyai hutang yang sangat besar akan memberikan beban yang berat kepada perusahaan yang bersangkutan.

Capital Structure merupakan cerminan dari kebijakan perusahaan dalam menentukan jenis *securities* yang dikeluarkan sebagaimana yang telah diuraikan diatas, masalah Struktur modal sangat erat hubungannya dengan masalah kapitalisasi, dimana dimana susunan dari jenis-jenis fungsi yang membentuk kapitalisasi adalah merupakan Struktur modal.

Menurut Sjahrial (2007, hal 236) terlepas dari pendekatan mana yang akan diambil untuk menentukan *Capital Structure* yang optimal. Struktur modal dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu :

- 1) Tingkat penjualan
- 2) Struktur aktiva
- 3) Tingkat pertumbuhan perusahaan
- 4) Kemampuan menghasilkan laba
- 5) Variabilitas laba

- 6) Skala perusahaan
- 7) Kondisi intern perusahaan dan ekonomi makro

Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi struktur modal tersebut, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Tingkat penjualan

Perusahaan dengan penjualan yang relatif stabil berarti memiliki aliran kas yang relatif stabil pula, maka dapat menggunakan utang lebih besar dari pada perusahaan dengan penjualan yang tidak stabil. Sebagai contoh yaitu perusahaan yang bergerak di bidang agribisnis, dimana harga produknya sangat berfluktuasi, maka aliran kasnya tidak stabil. Oleh sebab itu, sebaiknya tidak dibiayai dengan utang dalam jumlah yang besar.

2) Struktur aktiva

Perusahaan yang memiliki aktiva tetap dalam jumlah besar dapat menggunakan utang dalam jumlah besar dan hal ini disebabkan karena dari skalanya, perusahaan besar akan lebih mudah mendapatkan akses ke sumber dana dibandingkan dengan perusahaan yang kecil, sebab perusahaan besar aktiva tetapnya dapat digunakan sebagai penjamin atau koleteral utang perusahaan.

3) Tingkat pertumbuhan perusahaan

Semakin cepat pertumbuhan perusahaan maka semakin besar kebutuhan dana untuk pembiayaan ekspansi. Semakin besar kebutuhan untuk pembiayaan mendatang maka semakin besar keinginan perusahaan untuk menahan laba. Jadi perusahaan yang sedang tumbuh sebaiknya tidak membagikan laba sebagai deviden tetapi lebih baik digunakan untuk pembiayaan investasi. Potensi pertumbuhan ini dapat diukur dari besarnya biaya penelitian dan

pengembangan. Semakin besar biaya penelitian dan pengembangannya berarti semakin menjamin prospek pertumbuhan perusahaan dimasa yang akan datang.

4) Kemampuan menghasilkan laba

Dengan laba ditahan yang besar, perusahaan akan lebih senang menggunakan laba ditahan sebelumnya menggunakan utang atau menerbitkan saham baru. Meskipun secara teoritis sumber modal yang biayanya paling murah adalah utang kemudian saham preferen, sedangkan yang paling mahal adalah saham biasa dan laba ditahan.

5) Variabilitas laba dan perlindungan pajak

Perusahaan dengan variabilitas laba yang kecil akan memiliki kemampuan yang lebih besar untuk menanggung beban tetap yang berasal dari utang. Ada kecenderungan bahwa penggunaan utang akan memberikan manfaat berupa perlindungan pajak.

6) Skala perusahaan

Perusahaan besar yang sudah mapan akan lebih mudah memperoleh modal di pasar modal dibanding dengan perusahaan kecil. Karena kemudahan akses tersebut berarti perusahaan besar memiliki fleksibilitas yang lebih besar pula dibandingkan perusahaan kecil.

7) Kondisi intern perusahaan dan ekonomi makro

Perusahaan perlu melihat saat yang tepat untuk menjual saham dan obligasi. Secara umum kondisi yang paling tepat untuk menjual obligasi adalah pada saat tingkat bunga pasar sedang rendah.

Suatu perusahaan dengan penjualan yang relatif stabil berarti akan memiliki aliran kas yang relatif stabil pula. Dengan begitu maka perusahaan dapat menggunakan utang lebih besar dari pada perusahaan dengan penjualan yang tidak stabil.

Sedangkan menurut Sundjaja (2002, hal 264) *Capital structure* dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu :

- 1) Kestabilan pendapatan
- 2) Aliran kas
- 3) Kewajiban tetap
- 4) Preferensi manajemen
- 5) Pengendalian
- 6) Penilaian resiko ekstern
- 7) Waktu

Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi *Capital Structure* diatas, dapat dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Kestabilan pendapatan

Perusahaan dengan pendapatan yang stabil dan dapat diprediksi dapat lebih aman menggunakan modal pinjaman dibandingkan dengan perusahaan yang pendapatannya berubah-ubah karena perusahaan mendapat keuntungan dari penggunaan pengaruh, yang cenderung dapat memperbesar dampak dari peningkatan.

- 2) Aliran kas

Perusahaan yang mempertimbangkan Struktur modal yang baru terutama perlu memperhatikan kemampuan untuk menghasilkan aliran kas agar dapat memenuhi kewajibannya.

- 3) Kewajiban tetap

Perusahaan mungkin terikat perjanjian karena dana yang ditariknya. Sebagai contoh perjanjian dalam pinjaman obligasi melarang perusahaan melakukan tambahan pinjaman kecuali jika tuntutan atas pinjaman tambahan berada setelah pinjaman yang ada.

4) Preferensi manajemen

Perusahaan mungkin mempunyai kendala intern dalam menggunakan pinjaman yaitu batas risiko yang dapat diterima oleh manajemen. Dengan perkataan lain karena menghindari risiko, manajemen perusahaan membatasi Struktur modal pada suatu tingkat tertentu yang belum tentu merupakan Struktur modal optimum yang sebenarnya.

5) Pengendalian

Manajemen yang mementingkan pengendalian perusahaan cenderung menarik modal pinjaman dibandingkan dengan modal sendiri (saham biasa). Jika kondisi pasar memungkinkan perusahaan yang ingin menjual saham dapat menerbitkan saham tanpa hak suara atau membuat penawaran hak memiliki lebih dahulu.

6) Penilaian risiko ekstern

Kemampuan perusahaan untuk menarik dana dengan cepat dan pada tingkat yang menguntungkan tergantung pada penilaian risiko eksternal dari pemberi pinjaman. Manajer keuangan karenanya tidak saja harus mempertimbangkan dampak keputusan Struktur modal terhadap nilai saham tetapi pada laporan keuangan yang dipublikasi karena melalui laporan keuangan yang dipublikasi pemberi pinjaman akan menilai risiko perusahaan.

7) Waktu

Untuk suatu waktu tertentu dimana tingkat bunga sedang rendah, penggunaan modal pinjaman lebih menarik dibandingkan dengan penggunaan modal sendiri. Sebaliknya jika tingkat bunga tinggi perusahaan cenderung menggunakan modal sendiri. Kondisi ekonomi umum, khususnya pasar modal dapat berdampak pada keputusan struktur modal perusahaan.

Faktor-faktor diatas sangat perlu bagi perusahaan dalam mempertimbangkan Struktur modal yang optimal dan struktur aktiva perusahaan. Perusahaan yang memiliki aktiva tetap dalam jumlah besar dapat menggunakan utang dalam jumlah besar. Hal ini disebabkan karena dilihat dari skalanya dibandingkan dengan perusahaan kecil. Kemudian besarnya aktiva tetap juga dapat digunakan sebagai jaminan atau kolateral utang perusahaan.

e. Pengukuran *Capital Structure*

Perusahaan yang memanfaatkan hubungan antar pihak yang berkepentingan ini dapat dibangun melalui hubungan fungsi Struktur modal yang berpengaruh terhadap nilai perusahaan, untuk mengetahui tentang ukuran Struktur modal perusahaan.

Rasio keuangan yang digunakan dalam pengukuran *Capital Structure* adalah *Debt to Equity Ratio (DER)* yaitu salah satu rasio *leverage* yang bertujuan untuk mengukur sejauh mana modal sendiri mampu menjamin seluruh utang perusahaan.

Menurut Hani (2014, hal 76) *Debt to Equity Ratio* merupakan bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk keseluruhan hutangnya. Semakin tinggi rasio ini berarti semakin tinggipula jumlah dana dari luar yang harus dijamin dengan jumlah modal sendiri.

Jadi dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* menggambarkan pengukuran perbandingan seluruh utang terhadap modal sendiri yang digunakan oleh perusahaan dalam kegiatan operasional usahanya. Menurut Kasmir (2010, hal 122) rumus untuk mencari *Debt to Equity Ratio* adalah sebagai berikut

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Equity}}$$

2. *Current Ratio*

a. *Pengertian Current Ratio*

Current Ratio merupakan pengukuran kemampuan perusahaan yang harus mampu dibayar atau memenuhi kewajiban finansialnya yang telah jatuh tempo. *Current Ratio* dengan menggunakan *current ratio* merupakan ukuran yang paling umum digunakan untuk mengetahui kesanggupan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya dari perbandingan *current asset* dengan *current liabilities*. *Current asset* pada umumnya terdiri dari kas, surat-surat berharga, piutang dan persediaan. Semakin besar perbandingan *current asset* dan *current liabilities*, maka semakin tinggi kemampuan perusahaan untuk menutupi kewajiban jangka pendeknya. Setiap perusahaan dapat menentukan angka *Current Ratio* yang paling efektif agar dapat memiliki posisi *Current Ratio* yang tidak akan menimbulkan masalah *Current Ratio* (rasio terlalu rendah) maupun mengorbankan *profitability* (rasio terlalu tinggi).

Current Ratio menunjukkan sejauh mana *current asset* menutupi kewajiban-kewajiban *current liabilities*.

Menurut Hani (2014, hal 73) *Current Ratio* adalah alat ukur bagi kemampuan *Current Ratio* perusahaan (*solvabilitas* jangka pendek) yaitu kemampuan untuk membayar hutang yang segera

harus dipenuhi dengan *current asset*. *Liquidity* dapat dikatakan juga sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan suatu perusahaan.

Menurut Riyanto (2001, hal 28) “menyatakan apabila mengukur tingkat *Likuiditas* dengan menggunakan *current ratio* sebagai alat pengukurnya, maka tingkat *liquidity* atau *current ratio* suatu perusahaan dapat dipertinggi dengan cara sebagai berikut: “

- 1) Dengan *current liabilities* tertentu, diusahakan untuk menambah *current asset*.
- 2) Dengan *current asset* tertentu, diusahakan untuk mengurangi jumlah *current liabilities*.
- 3) Dengan mengurangi jumlah *current liabilities* sam-sama dengan mengurangi *current asset*.

Apabila angka rasio terlalu tinggi, itu berarti terlalu banyak dana yang tertanam pada modal kerja yang tidak menghasilkan keuntungan.

Menurut Kasmir (2013, hal 134) *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak *current asset* yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo.

Tingkat *Current Ratio* dapat ditentukan dengan membandingkan antara *current assets* dengan *current liabilities*.

Aktiva lancar (*current asset*) merupakan harta perusahaan yang dapat dijadikan uang dalam waktu singkat (maksimal satu tahun). Komponen *current asset* meliputi kas, bank, surat-surat berharga, piutang, sediaan, biaya dibayar dimuka, pendapatan yang masih harus diterima, pinjaman yang diberikan, dan aktiva lancar lainnya. Sedangkan utang lancar (*current liabilities*) merupakan kewajiban perusahaan jangka pendek (maksimal satu tahun). Artinya utang ini segera dilunasi dalam waktu paling lama satu tahun. Komponen *current liabilities*

terdiri dari utang dagang, utang bank satu tahun, utang wesel, utang gaji, utang pajak, utang dividen, biaya diterima dimuka, utang jangka panjang yang sudah hampir jatuh tempo, serta utang jangka pendek lainnya.

Dari hasil pengukuran rasio, apabila *Current Ratio* rendah, dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar utang. Namun apabila hasil pengukuran rasio tinggi, belum tentu kondisi perusahaan sedang baik sebab untuk mengatakan suatu kondisi perusahaan baik atau tidaknya ada suatu standar rasio yang digunakan tergantung dengan standar yang ditetapkan perusahaan atau tergantung jenis usahanya.

Menurut Husnan (2006, hal 72) "*Current Ratio* mengukur seberapa jauh aktiva lancar perusahaan yang dapat digunakan untuk memenuhi kewajiban lancarnya. *Current Ratio* merupakan ukuran yang paling umum digunakan untuk mengetahui kesanggupan memenuhi kewajiban jangka pendek, oleh karena itu rasio tersebut menunjukkan seberapa jauh tuntutan dari kreditor jangka pendek dipenuhi oleh aktiva yang diperkirakan menjadi uang tunai dalam periode yang sama dengan jatuh tempo hutang".

Tidak ada suatu ketentuan mutlak tentang berapa tingkat *Current Ratio* yang dianggap baik atau yang harus dipertahankan oleh suatu perusahaan karena biasanya tingkat *Current Ratio* ini juga sangat bergantung pada jenis usaha masing-masing perusahaan. Akan tetapi sebagai pedoman umum, tingkat *Current Ratio* 2,00 sudah dianggap baik atau sudah dianggap memuaskan bagi suatu perusahaan. Artinya dengan hasil rasio seperti itu, perusahaan sudah merasa berada dititik aman dalam jangka pendek.

b. Jenis-jenis Likuiditas

Likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat pengembalian kewajiban lancar pada perusahaan. Likuiditas umumnya diukur

dengan perbandingan antara aktiva lancar dengan hutang lancar yang disebut rasio lancar *Current ratio*, namun tidak semua perusahaan yang menggunakan rasio tersebut sebab rasio likuiditas memiliki beberapa alat ukur, seperti *quick ratio*, *cash ratio*, ataupun rasio *likuiditas* lainnya.

Menurut Syafri Harahap (2013, hal 301) menyatakan bahwa rasio-rasio untuk mengukur likuiditas adalah:

- 1) Rasio lancar
- 2) Rasio cepat
- 3) Rasio kas atas aktiva
- 4) Rasio kas atas utang lancar
- 5) Rasio aktiva lancar dan total aktiva
- 6) Rasio aktiva lancar dan total utang

Dari jenis jenis rasio diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Rasio lancar

Rasio lancar merupakan rasio yang menunjukkan sejauh mana aktiva lancar menutupi kewajiban-kewajiban lancar. Rasio ini juga sering disebut dengan Current Ratio

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Utang Lancar}}$$

Aktiva lancar dalam rumus tersebut dapat juga disebut dengan Current asset. Sedangkan utang lancar pada rumus diatas dapat juga disebut Current Liabilities.

- 2) Rasio Cepat

Rasio ini menunjukkan kemampuan aktiva lancar yang paling likuid mampu menutupi utang lancar, rasio ini dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio cepat} = \frac{\text{Aktiva lancar} - (\text{Persediaan} + \text{prepaid expense})}{\text{utang lancar}}$$

Rasio cepat biasa dikenal istilah quick ratio untuk aktiva lancar pada rumus tersebut dapat juga disebut current asset. Persediaan sendiri dapat juga disebut *inventory*, sedangkan utang lancar disebut dengan *Current Liabilities*.

3) Rasio Kas atau Aktiva

Rasio ini menunjukkan porsi jumlah kas atau dapat juga disebut Cash dalam aktiva lancar. Istilah lain daripada rasio ini adalah *Cash To Current Asset* .

$$\text{Rasio kas atas aktiva} = \frac{\text{kas}}{\text{aktiva lancar}}$$

4) Rasio Kas atas utang lancar

Rasio ini menunjukkan porsi kedalam menutupi utang lancarnya , berikut rumus atas rasio ini

$$\text{Rasio kas atas utang lancar} = \frac{\text{kas}}{\text{utang lancar}}$$

5) Rasio Aktiva Lancar dan Total Aktiva

Rasio ini menunjukkan porsi aktiva lancar dalam total aktiva, rasio ini juga disebut dengan cash ratio

$$\text{Rasio aktiva lancar dan total aktiva} = \frac{\text{aktiva lancar}}{\text{total aktiva}}$$

Aktiva lancar dalam rumus diatas dapat disebut dengan *current asset*, sedangkan untuk total aktiva dapat juga disebut dengan *Total asset*.

6) Rasio Aktiva Lancar dan Total Utang

Rasio ini menunjukkan porsi aktiva lancar dan utang. Rasio ini juga dapat disebut juga dengan *Current Asset To Total Liabilities*.

$$\text{Rasio aktiva lancar dan total utang} = \frac{\text{aktiva lancar}}{\text{total utang}}$$

Aktiva lancar dapat diartikan dengan current asset, sedangkan total utang dapat juga disebut current liabilities.

Sedangkan menurut Hani (2015, hal 122) menyatakan bahwa *likuiditas* dapat diukur dengan menggunakan rasio-rasio yaitu :

- 1) *Current ratio*
- 2) *Quick ratio*
- 3) *Cash ratio*

Dari tiga rasio likuiditas diatas penjelasannya sebagai berikut:

- 1) *Current ratio*

Current ratio merupakan alata ukur bagi kemampuan *likuiditas* yaitu kemampuan untuk membayar utang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar.

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{current asset}}{\text{current liabilities}}$$

- 2) *Quick Ratio*

Quick ratio merupakan alat ukur untuk menilai perusahaan dalam membayar utang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar yang likuid.

$$\text{Quick ratio} = \frac{\text{current asset} - \text{inventory}}{\text{current liabilities}}$$

- 3) *Cash Ratio*

Cash ratio merupakan alat ukur untuk menilai kemampuan perusahaan dalam membayar utang dengan sejumlah kas yang dimiliki oleh perusahaan.

$$\text{Cash ratio} = \frac{\text{cash} + \text{cash equivalent} + \text{securities}}{\text{current Liabilities}}$$

Dari teori diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jenis-jenis rasio likuiditas yaitu : *Current Ratio*, *Cash Ratio* dan *Quick Ratio*, namun dalam penelitian ini peneliti hanya menggunakan *Current Ratio* sebagai alat ukur dalam menilai likuiditas perusahaan.

c. Tujuan dan Manfaat *Current Ratio*

Aktiva merupakan salah satu faktor terpenting bagi setiap perusahaan, oleh karena itu setiap perusahaan harus mengetahui tujuan dari *current ratio* agar perusahaan dapat memanfaatkan perimbangan antara *current asset* dan *current liabilities* dengan maksimal.

1) Tujuan *Current Ratio*

Menurut Kasmir (2013, hal 132) tujuan *current ratio* yaitu sebagai

berikut:

- a) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan *current asset* secara keseluruhan. Artinya, jumlah kewajiban yang berumur dibawah satu tahun atau sama dengan satu tahun, dibandingkan dengan total *current asset*.
- b) Untuk melihat kelemahan yang dimiliki perusahaan, dari masing-masing komponen yang ada di *current asset* dan *current liabilities*.

2) Manfaat *Current Ratio*

menurut Wild, Subramanyam dan Hasley (2007, hal 188) menyatakan

bahwa manfaat *Current ratio* adalah sebagai berikut:

- a) Untuk mengukur kemampuan memenuhi kewajiban lancar. Semakin tinggi perkalian *current liabilities* terhadap *current asset*, maka semakin besar keyakinan bahwa *current liabilities* akan dibayar.
- b) Sebagai penyangga kerugian. Semakin besar penyangga, semakin kecil risikonya. *Current ratio* menunjukkan tingkat keamanan yang tersedia untuk menutup penurunan nilai *current asset* nonkas pada saat aktiva tersebut dilepas atau dilikuidasi.

Jadi kesimpulannya yaitu bahwa tujuan dan manfaat *current ratio* yaitu untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar *current liabilities* dengan menggunakan *current asset*. Semakin besar *liquidity* maka mengindikasikan bahwa perusahaan akan mampu menutupi semua *current liabilities*nya.

d. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi *Current Ratio*

Current Ratio dapat mempengaruhi beberapa hal apabila perusahaan menjual surat-surat berharga yang diklasifikasikan sebagai *current asset* dan menggunakan kas yang diperolehnya untuk membiayai akuisisi perusahaan tersebut terhadap beberapa perusahaan lain atau untuk aktiva lain, *Current Ratio* bisa mengalami penurunan.

Menurut Munawir (2010, hal 73) Faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah :

1. Distribusi atau proporsi dari pada aktiva lancar.
2. Data trend dari pada *current asset* dan *current liabilities*, untuk jangka waktu 5 tahun atau lebih dari waktu yang lain.
3. Syarat yang diberikan oleh kreditor kepada perusahaan dalam mengadakan pembelian maupun syarat kredit yang diberikan oleh perusahaan dalam menjual barangnya.
4. Nilai sesungguhnya (*present value*) dari *current asset*, sebab ada kemungkinan perusahaan mempunyai saldo piutang yang cukup besar tetapi piutang tersebut sudah lama terjadi dan sulit ditagih sehingga nilai relisasinya mungkin lebih kecil dibandingkan dengan yang dilaporkan.
5. Kemungkinan perubahan nilai *current asset*, jika nilai persediaan semakin turun (deflasi) maka *current asset* yang besar tidak menjamin likuiditas perusahaan.
6. Perubahan persediaan dalam hubungannya dengan volume penjualan sekarang atau dimasa yang akan datang, yang mungkin adanya *over investment* dalam persediaan.
7. Kebutuhan jumlah modal kerja di masa mendatang, semakin besar kebutuhan modal kerja di masa yang akan datang maka dibutuhkan adanya rasio yang besar pula.
8. Tipe atau jenis perusahaan (perusahaan yang memproduksi sendiri barang yang dijual, perusahaan perdagangan atau perusahaan jasa).

9. Besar kecilnya piutang dalam hubungannya dengan volume penjualan.
10. Besar kecilnya jumlah kas dan surat-surat berharga dalam hubungannya dengan kebutuhan modal kerja.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* adalah perbandingan antara kelebihan uang kas atau *current asset* lainnya dengan *current liabilities* yaitu utang yang harus dibayar segera mungkin (tidak lebih dari satu tahun). *Current Ratio* yang terlalu tinggi menunjukkan kelebihan uang kas atau *current asset* lainnya dibandingkan dengan yang dibutuhkan sekarang atau tingkat *Current Ratio* yang rendah dari pada *current asset* dan sebaliknya atau *current asset* lebih besar dari *current liabilities*.

Menurut Kasmir (2013, hal 134) Faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah :

1. *Current asset* meliputi :
 - a) Kas
 - b) Bank
 - c) Surat-surat berharga
 - d) Piutang
 - e) Persediaan
 - f) Biaya yang dibayar dimuka
 - g) Pendapatan yang masih harus dibayar
 - h) Pinjaman yang diberikan
2. *Current liabilities* meliputi :
 - a) Utang dagang
 - b) Utang bank satu tahun
 - c) Utang wesel
 - d) Utang gaji
 - e) Utang pajak
 - f) Utang deviden
 - g) Biaya diterima dimuka
 - h) Utang jangka panjang yang sudah hampir jatuh tempo
 - i) Utang jangka pendek lainnya

Semua *current asset* yang yang bisa digunakan untuk membayar *current liabilities* merupakan alat yang paling efisien untuk memayar utang perusahaan. Semakin baiknya *current asset* perusahaan maka semakin baik pula rasionya.

Sedangkan *current liabilities* yang kurang dari satu tahun merupakan utang yang harus segera dibayar, semakin tinggi *current liabilities* dari suatu perusahaan maka semakin besar pula beban perusahaan untuk membayar utang tersebut dengan menggunakan *current assetnya*. *Current Ratio* yang tinggi akan berpengaruh baik terhadap pembayaran *current liabilities*, begitu sebaliknya jika *Current Ratio* rendah maka akan berpengaruh buruk pada *current liabilities*. Tetapi suatu perusahaan dengan *Current Ratio* yang tinggi belum tentu menjamin akan dapat dibayarnya hutang perusahaan yang sudah jatuh tempo karena proporsi atau distribusi dari *current asset* yang tidak menguntungkan, misalnya jumlah persediaan yang relative tinggi dibandingkan taksiran tingkat penjualan yang akan datang sehingga tingkat perputaran persediaan rendah dan menunjukkan adanya *over investment* dalam persediaan tersebut atau adanya saldo piutang yang besar yang mungkin sulit untuk ditagih

e. Pengukuran *Current Ratio*

Current Ratio menggambarkan seberapa besar kesanggupan perusahaan dalam memenuhi *current liabilitiesnya* dengan menggunakan *current asset*. Semakin tinggi *Current Ratio* maka semakin baik pula untuk perusahaan, sehingga dapat diindikasikan bahwa perusahaan masih mampu membayar utang jangka pendeknya.

Menurut Kasmir (2013, hal 134) untuk menghitung *Current Ratio* yaitu sebagai berikut :

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Asset}}{\text{Current Liabilities}}$$

Dalam penelitian ini rasio *liquidity* diproksikan dengan *current ratio* karena digunakan untuk mengukur resiko *liquidity* jangka pendek. Hal ini

disebabkan *current ratio* mudah dihitung. Disamping itu *current ratio* mempunyai kemampuan prediksi kebangkrutan yang baik.

Menurut Hani (2014, hal 73) untuk menghitung *current ratio* yaitu dengan membandingkan antara *current asset* dengan *current liabilities*.

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Asset}}{\text{Current Liabilities}}$$

Apabila *current ratio* rendah, dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar utang. Namun apabila hasil pengukuran rasio tinggi, belum tentu kondisi perusahaan sedang baik, sebab untuk mengatakan *current ratio* baik atau tidak ada suatu standar rasio yang digunakan yaitu dengan menggunakan rata-rata industri untuk usaha yang sejenis atau dapat pula digunakan target yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Tetapi biasanya *current ratio* dengan standar 2,00 sudah dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan.

Tidak ada suatu ketentuan mutlak tentang berapa tingkat *current ratio* yang dianggap baik atau yang harus dipertahankan oleh suatu perusahaan, karena biasanya tingkat *current ratio* ini juga sangat tergantung pada jenis usahanya.

3. Return on Asset (Return On Asset)

a. Pengertian Return on asset (ROA)

Return On Asset merupakan suatu alat yang bisa digunakan untuk menilai kesuksesan atau prestasi perusahaan secara keseluruhan, yang secara umum didefinisikan sebagai net income (setelah disesuaikan dengan biaya bunga) dibagi dengan total aktiva.

Menurut Darmadji dan Fakhruddin (2012, hal 158) *Return On Asset* adalah mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba atas *asset* yang dimiliki perusahaan.

Menurut Syamsuddin (2009, hal. 63) “ *Return On Investment (ROI)* atau *Return On Total Asset (ROA)* merupakan pengukuran kemampuan perusahaan secara keseluruhan di dalam menghasilkan keuntungan dengan jumlah keseluruhan aktiva yang tersedia di dalam perusahaan”. Dimana profitabilitas dapat menjelaskan kinerja manajemen perusahaan terhadap nilai perusahaan.

Sedangkan menurut Hani (2014, hal.75) “ merupakan kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan neto”. *Return On Asset (ROA)* merupakan ukuran efisiensi penggunaan modal di dalam suatu perusahaan.

Menurut Munawir (2007, hal 89) *Return On Asset* adalah salah satu bentuk dari ratio *profitabilitas* yang dimaksudkan untuk dapat mengukur kemampuan perusahaan dengan keseluruhan dana yang ditanamkan dalam aktiva yang digunakan untuk operasinya dalam menghasilkan keuntungan.

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa *Return On Asset (ROA)* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui aktiva atau *asset*. *Return On Asset* menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengelola seluruh aktiva untuk memperoleh laba.

b. Jenis-jenis *Return On Asset (ROA)*

Sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai perusahaan dalam mengukur tingkat keuntungan atau laba, terdapat beberapa rasio *profitabilitas* atau rasio

rentabilitas. Yaitu seperti *Return On Equity (ROE)* , *Return On Investment (ROI)*, *Net Profit Margin (NPM)* , dan lain-lain.

Menurut Sartono (2011, hal 122) menyatakan bahwa rasio-rasio *Profitabilitas* adalah sebagai berikut:

- 1) Gross profit margin
- 2) Net profit margin
- 3) Return on investment
- 4) Return on equity
- 5) Profit margin
- 6) Rentabilitas ekonomis
- 7) Earning power

Dari rasio-rasio diatas maka dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) *Gross Profit Margin (GPM)*

$$GPM = \frac{\text{Penjualan} - \text{Harga pokok penjualan}}{\text{Penjualan}}$$

GPM digunakan untuk mengukur kemampuan tingkat keuntungan faktor yang diperoleh setiap penjualan-penjualan. Dalam rumus diatas dapat diartikan dengan *sales*, sedangkan untuk harga pokok penjualan dapat diartikan dengan *cost of sales*

2) *Net Profit Margin (NPM)*

$$NPM = \frac{\text{laba setelah pajak}}{\text{penjualan}}$$

Apabila GPM selama satu periode tidak berubah sedangkan NPM mengalami penurunan maka berarti bahwa biaya meningkat relative lebih besar daripada peningkatan penjualan. Laba setelah pajak yang dimaksud dalam rumus tersebut adalah *Net income* , sedangkan penjualan dapat diartikan dengan *sales*.

3) *Return On Investmen (ROI)*

$$ROI = \frac{\text{laba setelah pajak}}{\text{total aktiva}}$$

ROI atau *Return On Asset (ROA)* menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktiva yang digunakan. Laba setelah pajak yang dimaksud dalam rumus diatas adalah *Net income*, sedangkan untuk total aktiva dapat disebut dengan total asset.

4) *Return On Equity (ROE)*

$$ROE = \frac{\text{Laba setelah pajak}}{\text{modal sendiri}}$$

ROE atau *Return On Worth* mengukur kemampuan perusahaan memperoleh laba yang tersedia bagi pemegang saham perusahaan, laba setelah pajak dalam rumus diatas dapat diartikan dengan *Net income*, sedangkan untuk modal sendiri dapat diartikan dengan *Total Equity capital*.

5) *Profit Margin (PM)*

$$PM = \frac{EBIT}{\text{Penjualan}}$$

Rasio ini menunjukkan seberapa besar persentase pendapatan laba sebelum pajak, dari setiap penjualan. Ebit yang dimaksud diatas *Adalah Earning Before Interest And Tax (EBIT)* ,sedangkan penjualan dapat diartikan dengan *sales*.

6. *Retabilitas Economy Atau Basic Earning Power*

$$\text{Retabilitas Economy} = \frac{\text{EBIT}}{\text{Total Aktiva}}$$

Rasio ini merupakan kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba diukur dari jumlah laba sebelum bunga dan pajak dibandingkan dengan total aktiva. EBIT yang dimaksud dalam rumus diatas *Earning Before Interest And Tax*, sedangkan total aktiva dapat disebut dengan *total asset*

6) *Earning power*

$$\text{Earning power} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total aktiva}} \times \frac{\text{laba setelah pajak}}{\text{penjualan}}$$

Earning power merupakan tolak ukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan aktiva yang digunakan. Rasio ini juga menunjukkan tingkat efisiensi investasi pada perputaran aktiva. Penjualan yang dimaksud dalam rumus tersebut adalah *sales*, dan laba setelah pajak adalah *net income*, sedangkan total aktiva yang dimaksud adalah *total asset*.

Sedangkan menurut Rambe dkk (2015, hal 54) menyatakan rasio profitabilitas sebagai berikut :

- 1) *Profit margin on sales*
- 2) *Return on total asset*
- 3) *Retabilitas economy*
- 4) *Profit margin*
- 5) *Return on networth*

c. Tujuan dan Manfaat *Return On Asset (ROA)*

1) Tujuan *Return On Asset*

- a) Kegunaan principal adalah sifatnya menyeluruh, hal ini dikarenakan *Return on asset* dapat mengukur efisiensi penggunaan modal yang bekerja, efisiensi produksi dan efisiensi bagian penjualan.
- b) Mendorong manajer memberikan perhatian pada hubungan antar penjualan, biaya dan investasi.
- c) *Return on asset* digunakan untuk mengukur efisiensi tindakan-tindakan yang dilakukan divisi atau bagian dengan mengalokasikan semua biaya dan modal kedalam bagian yang bersangkutan.
- d) *Return on asset* digunakan untuk mengukur profitabilitas dari masing-masing produk yang dihasilkan perusahaan.
- e) *Return on asset* dapat digunakan untuk membandingkan efisiensi penggunaan modal perusahaan yang sejenis sehingga dapat diketahui apakah perusahaan berada dibawah, sama, atau diatas rata-rata
- f) *Return on asset* mendorong efisiensi biaya.
- g) *Return on asset* mengurangi investasi pada operating asset yang berlebihan.

2) manfaat *Return On Asset (ROA)*

menurut Kasmir (2013, hal 198) menyatakan :

- a) Mengetahui besarnya tingkat laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode.
- b) Mengetahui posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- c) Mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
- d) Mengetahui perkembangan laba dari waktu ke waktu
- e) Mengetahui produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal sendiri maupun pinjaman

Manfaat lainnya.

Dengan diketahui tujuan dan manfaat *Return on asset* diatas maka nantinya akan memudahkan setiap penggunaannya untuk menerapkan setiap penggunaannya dalam lingkungan perusahaan, sehingga akan diketahui bagaimana kinerja perusahaan pada saat ini dan nantinya.

d. Faktor-faktor yang mempengaruhi *Return On Asset (ROA)*

Besarnya *Return On Asset* akan berubah kalau ada perubahan *profit margin* atau *asset turnover*, baik masing-masing atau keduanya. Dengan demikian pimpinan perusahaan dapat menggunakan salah satu atau keduanya dalam rangka usaha untuk memperbesar *Return on asset*.

Menurut Munawir (2007, hal 89) besarnya *Return On Asset* 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 presentase dan jumlah penjualan bersih. *Profit margin* ini mengukur tingkat keuntungan yang dapat dicapai oleh perusahaan dihubungkan dengan penjualannya.

Besarnya *Return on asset* akan berubah kalau ada perubahan *Profit margin* atau *asset turnover*, baik masing-masing atau keduanya. Usaha untuk mempertinggi *Return on asset* dengan *Turnover* adalah kebijaksanaan investasi dana dalam berbagai aktiva, baik aktiva lancar maupun aktiva tetap.

e. Pengukuran *Return On Asset (ROA)*

Untuk menghitung laba masing – masing, kita dapat menentukan rumus perhitungan laba bersih itu sendiri. Dengan demikian pentingnya laba ini dalam dunia bisnis juga dikenal pengukuran laba yang dilakukan oleh profesi lain, seperti perpajakan, pemegang saham, analis keuangan, dll. Ukuran dari *Profitabilitas* dapat dilihat dari laporan kinerja, adapun rasio yang akan digunakan untuk mengukur *Profitabilitas* dalam penelitian ini adalah *Return On Asset (ROA)*

Menurut Kasmir (2013, hal. 202) *Return On Asset (ROA)* “ merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan atau suatu pengukuran tentang aktivitas manajemen”. Adapun rumus yang digunakan dalam pengukuran *Return On Asset (ROA)* yaitu:

$$\text{Return On Asset (ROA)} = \frac{\text{laba bersih setelah pajak}}{\text{total aktiva}}$$

Semakin kecil (rendah) rasio ini , semakin kurang baik (buruk). Demikian pula sebaliknya. Artinya rasio ini digunakan untuk mengukur efektivitas dari keseluruhan operasi perusahaan.

B. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan modal konseptual tentang bagaimana teori yang digunakan berhubungan dengan berbagai faktor yang telah penulis identifikasikan sebagai masalah penting.

Dalam penelitian ini yang menjadi variabel independen adalah *Current asset* dan *Return on asset* . Sedangkan variabel dependen dalam penelitian ini adalah *Capital Structure (Debt to equity Ratio)*.

1. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Capital Structure*

Current Ratio merupakan perbandingan antara *current asset* dengan *current liabilities*. *Current Ratio* menunjukkan sampai sejauh mana tagihan-tagihan jangka pendek dari para kreditor dapat dipenuhi dengan aktiva yang diharapkan akan dikonversi menjadi uang tunai dalam waktu dekat.

Perusahaan yang mempunyai likuiditas yang tinggi akan cenderung tidak menggunakan pembiayaan dari hutang, hal ini disebabkan perusahaan dengan tingkat likuiditas tinggi mempunyai dana internal yang besar, hal tersebut juga dipilih karena kecilnya resiko yang ditanggung perusahaan apabila menggunakan pendanaan internal. Dengan besarnya kemampuan memenuhi hutangnya hendaknya mengurangi resiko hutang perusahaan tersebut.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana pengaruh *Current Ratio* (*CR*) terhadap *Debt to asset ratio* (*DER*), dimana penelitian ini didukung dari penelitan Natijah (2015) dengan judul “Pengaruh Struktur aktiva, Pertumbuhan Penjualan, Pertumbuhan aktiva, *Net Profit Margin*, dan *Current Ratio* terhadap *Capital Structure*”, dan hasil penelitannya menyatakan *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Capital Structure*.

2. Pengaruh *Return On Asset* terhadap *Capital Structure*

Aktiva merupakan segala sesuatu yang dimiliki oleh perusahaan dan dapat dijadikan jaminan oleh perusahaan. Aktiva juga dapat digunakan sebagai pendanaan kegiatan operasional perusahaan dan sebagai sumber-sumber pembelanjaan perusahaan. *Return on asset* menggambarkan tingkat efektivitas perusahaan didalam menghasilkan keuntungan dengan pemanfaatan aktiva yang dimilikinya.

Return on asset salah satu ukuran efektivitas perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan aktiva tetap yang digunakan untuk operasi perusahaan. Semakin besar *Return On Asset (ROA)* menunjukkan kinerja perusahaan semakin baik, karena tingkat pengembalian investasi (*return*) semakin besar.

Menurut Hani (2014, hal.75) “merupakan kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan neto”. *Return On Asset (ROA)* merupakan ukuran efisiensi penggunaan modal di dalam suatu perusahaan. Semakin rendah rasio ini akan semakin kurang baik, demikian juga dengan sebaliknya jika rasio ini semakin tinggi maka akan semakin baik dalam mengelola investasinya didalam perusahaan. Artinya rasio ini digunakan untuk mengukur efektivitas dari keseluruhan operasi perusahaan.

Perusahaan yang memiliki *return on asset* yang tinggi mengindikasikan bahwa tingkat efektivitas perusahaan dikatakan baik Rasio ini juga menghubungkan keuntungan yang diperoleh dari operasional perusahaan dengan jumlah investasi atau aktiva yang digunakan untuk menghasilkan keuntungan operasi tersebut.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana pengaruh *Return On Asset (ROA)* terhadap *Debt to asset ratio (DER)*, dimana penelitian ini didukung dari penelitain Nadiya Rafiqoh (2014) dengan judul “Pengaruh Struktur aktiva, *Likuiditas*, dan *Profitabilitas* terhadap *Capital Structure* Perusahaan”, menyatakan bahwa *Return on asset* merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi *Capital Structure* dalam perusahaan. Semakin tinggi *Return On Asset* maka akan semakin

tinggi pula Struktur Modalnya, itu dikarenakan adanya asset yang dijadikan modal.

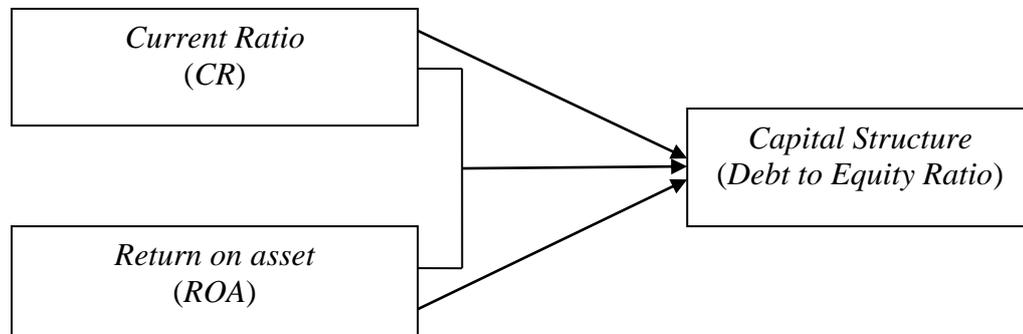
3. Pengaruh *Current Ratio*, dan *Return On Asset* terhadap *Capital Structure (DER)*

Semakin besar perusahaan maka semakin besar dana yang dibutuhkan perusahaan untuk memenuhi kegiatan operasional perusahaan. Dalam memenuhi kebutuhan operasional, perusahaan dapat menggunakan dana internal (modal) dan dana eksternal (utang). Apabila ukuran perusahaan semakin tinggi, maka kemungkinan perusahaan dalam menggunakan dana eksternal (utang) akan semakin besar, namun apabila ukuran perusahaan kecil maka kemungkinan perusahaan dalam menggunakan dana internal atau modal akan semakin besar.

Return on asset salah satu ukuran efektivitas perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan aktiva tetap yang digunakan untuk operasi perusahaan. Semakin besar *Return On Asset (ROA)* menunjukkan kinerja perusahaan semakin baik, karena tingkat pengembalian investasi (*return*) semakin besar, *Return On Asset (ROA)* merupakan ukuran efisiensi penggunaan modal di dalam suatu perusahaan.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana pengaruh *Current Ratio (CR)* *Return On Asset (ROA)* terhadap *Debt to Equity Ratio (DER)*, dimana penelitian ini didukung dari penelitan Penelititan Nadiya Rafiqoh (2014), dengan judul “Pengaruh Struktur aktiva, Pertumbuhan Penjualan, Pertumbuhan aktiva, Net Profit Margin, dan Current Ratio terhadap Struktur Modal” menyatakan ada pengaruh *Current Ratio* dan *Return on asset* secara bersama-sama terhadap

Struktur modal. Pengaruh *Current Ratio* dan, *Return on asset* terhadap Struktur modal dapat digambarkan dalam kerangka konseptual berikut:



C. HIPOTESIS

Berdasarkan batasan dan rumusan masalah, maka dapat dibuat hipotesis penelitian sebagai berikut :

1. Ada pengaruh *Current Ratio (CR)* terhadap *Capital Structure (DER)* pada perusahaan Otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2014.
2. Ada pengaruh *Return On Asset (ROA)* terhadap *Capital Structure (DER)* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2014.
3. Ada pengaruh *Current Ratio (CR)* ,dan *Return On Asset (ROA)* secara simultan terhadap *Capital Structure (DER)* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2014.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan asosiatif. Menurut Rochaety, Tresnati dan Latief (2007, hal 17) Pendekatan asosiatif merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih untuk mengetahui hubungan atau pengaruh antar variabel yang satu dengan yang lainnya.

Dalam penelitian ini, penulis ingin mengetahui pengaruh *Current Ratio (CR)*, dan *Return On Asset (ROA)* terhadap *Capital Structure (DER)*. Pendekatan penelitian menggunakan jenis data kuantitatif yang didasari oleh pengujian teori yang disusun dari berbagai variabel, pengukuran yang melibatkan angka-angka dan dianalisa dengan menggunakan prosedur statistik.

B. Defenisi Operasional

Definisi operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Variabel Dependen (Variabel / Y)

Variabel dependen sering disebut sebagai variabel terikat. Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Variabel terikat (Y) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Capital Structure (DER)* Struktur modal yang optimal merupakan keputusan keuangan yang penting karena mempengaruhi kinerja dan nilai perusahaan. *Debt to Equity Ratio* adalah membandingkan seluruh total utang atau kewajiban yang

dimiliki perusahaan, baik jangka pendek maupun jangka panjang, dengan modal sebagai sumber dana yang berasal dari modal sendiri. Menurut Kasmir (2013, hal 156) rumus yang digunakan untuk menghitung *Debt to Equity Ratio* adalah sebagai berikut :

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Equity}}$$

Apabila rasio tinggi artinya pendanaan dengan utang semakin banyak, maka semakin sulit bagi perusahaan untuk memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utangnya dengan modal yang dimilikinya. Demikian pula apabila rasionya rendah pendanaan dengan utang semakin sedikit, maka semakin kecil perusahaan dibiayai oleh utang. Standar pengukuran untuk nilai baik tidaknya rasio perusahaan, digunakan rasio rata-rata industri yang sejenis.

2. Variabel Independen (Variabel Bebas)

Variabel independen sering disebut sebagai variabel bebas. Variabel bebas merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel terikat. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. *Current Ratio (CR)*

Variabel bebas (X_1) yang digunakan dalam penelitian ini adalah likuiditas. *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan.

Menurut Hani (2014, hal 73) rumus yang digunakan untuk menghitung *Current Ratio* adalah sebagai berikut :

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

Semakin besar perbandingan aktiva lancar dan kewajiban lancar semakin tinggi kemampuan perusahaan menutupi kewajiban jangka pendeknya. Setiap perusahaan dapat menentukan angka *current ratio* yang paling efektif agar dapat memiliki posisi *current ratio* yang tidak akan menimbulkan masalah likuiditas (rasio terlalu rendah).

b. Return On Asset (ROA)

Variabel bebas (X_2) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Return On Asset (ROA)* merupakan rasio yang digunakan dalam perusahaan untuk menilai tingkat efisiensi dan efektivitas manajemen perusahaan terhadap nilai perusahaan dalam mencari keuntungan.

$$\text{Return On Asset (ROA)} = \frac{\text{laba bersih setelah pajak}}{\text{total aktiva}}$$

Semakin kecil (rendah) rasio ini , semakin kurang baik (buruk). Demikian pula sebaliknya. Artinya rasio ini digunakan untuk mengukur efektivitas dari keseluruhan operasi perusahaan.

C. Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Penelitian ini menggunakan data empiris yang diperoleh dari Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id) yang berupa data laporan keuangan perusahaan Otomotif dan Komponen pada periode 2010 – 2014.

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilakukan pada bulan Mei 2016 sampai dengan September 2016.

Tabel 3.1
Jadwal Kegiatan Penelitian

No	Kegiatan	Bulan																			
		Mei				Juni				Juli				Agustus				September			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pencarian Data Awal	■	■	■	■																
2	Pengajuan Judul				■																
3	Bimbingan dan Perbaikan Proposal					■	■	■	■	■	■	■	■								
4	Seminar Proposal																				
5	Pengumpulan Data																				
6	Pengolahan Data																				
7	Sidang Skripsi																				

D. Populasi dan Sampel

1) Populasi Penelitian

Menurut Sugiyono (2007, hal 61) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia dan mempublikasikan laporan keuangan secara lengkap selama Desember 2010 sampai dengan Desember 2014 yang berjumlah 13 perusahaan.

Tabel 3.2
Populasi Perusahaan Otomotif dan Komponen yang
Terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2014

No.	Kode Emiten	Nama Perusahaan
1	AUTO	PT Astra Otoparts Tbk.
2	BRAM	PT Indo Kordsa Tbk.
3	GDYR	PT Goodyear Indonesia Tbk.
4	GJTL	PT Gajah Tunggal Tbk.
5	INDS	PT Indo Spring Tbk.
6	LPIN	PT Multi Prima Sejahtera Tbk.
7	MASA	PT Multistrada Arah Sarana Tbk.
8	NIPS	PT Nipress Tbk
9	PRAS	PT Prima Alloy Steel Universal Tbk
10	SMSM	PT Selamat Sempurna Tbk.
11	ASII	PT Astra Internasional Tbk.
12	BOLT	PT Garuda Otoparts Tbk.
13	IMAS	PT Indomobil Sukses Internasional Tbk.

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

2) Sampel Penelitian

Menurut Sugiyono (2007, hal 62) Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan kriteria-kriteria tertentu.

Kriteria dalam pengambilan sampel yang ditetapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Perusahaan tersebut bergerak dalam sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2010 – 2014.
- 2) Mengeluarkan laporan keuangan lengkap setelah diaudit setiap tahun pada periode Desember 2010 – 2014.

3) Perusahaan tersebut masih listing di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada periode 2010 – 2014.

Sehingga dapat diperoleh perusahaan yang termasuk dalam sampel penelitian ini adalah terdiri atas 10 perusahaan Otomotif dan Komponen. Berikut ini adalah 10 nama perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2010 – 2014 yang dipilih menjadi objek dalam penelitian ini yaitu :

Tabel 3.3
Sampel Perusahaan Otomotif dan Komponen yang
Terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2014

No	Kode Emiten	Nama Perusahaan
1	AUTO	PT Astra Otoparts Tbk.
2	BRAM	PT Indo Kordsa Tbk.
3	GDYR	PT Goodyear Indonesia Tbk.
4	GJTL	PT Gajah Tunggal Tbk.
5	INDS	PT Indospring Tbk.
6	LPIN	PT Multi Prima Sejahtera Tbk.
7	MASA	PT Multistrada Arah Sarana Tbk.
8	NIPS	PT Nipress Tbk.
9	PRAS	PT Prima Alloy Steel Universal Tbk.
10	SMSM	PT Selamat Sempurna Tbk.

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

E. Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan adalah data eksternal. Data eksternal adalah data yang dicari secara simultan dengan cara mendapatkannya dari luar perusahaan. Pada penelitian ini pengumpulan data dilakukan dengan teknik studi dokumentasi,

dimana pengumpulan data diperoleh dari media internet dengan cara mendownload melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia untuk memperoleh data mengenai laporan keuangan yang telah dipublikasikan.

F. Teknik Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode analisis data kuantitatif. Metode analisis data kuantitatif adalah metode analisis data yang menggunakan perhitungan angka-angka yang akan dipegunakan untuk mengambil suatu keputusan di dalam memecahkan masalah dan data-data yang diperoleh, dianalisa dengan menggunakan teori-teori yang telah berlaku secara umum sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan serta menguji apakah hipotesis yang dirumuskan dapat diterima atau di tolak. Untuk menghasilkan suatu model yang baik, analisis regresi memerlukan pengujian asumsi klasik sebelum melakukan pengujian hipotesis.

Berikut ini adalah teknik analisis data yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Uji Asumsi Klasik

Sebelum melakukan pengujian hipotesis yang diajukan dalam penelitian perlu dilakukan pengujian asumsi klasik yang meliputi: uji normalitas, uji multikolinieritas, dan uji heteroskedastisitas.

a. Uji Normalitas

Penngujian ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel dependen (terikat) dan variabel independen (bebas) keduanya mempunyai distribusi normal ataukah tidak. Untuk mengetahui tidaka normal atau apakah di dalam model regresi, variabel X_1 , X_2 , dan Y atau ketiganya berdistribusi normal maka digunakan uji normalitas. Uji normalitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan :

1) Uji *Kolmogorov Smirnov*

Uji ini bertujuan agar dalam penelitian ini dapat mengetahui berdistribusi normal atau tidaknya antar variabel independen dengan variabel dependen ataupun keduanya.

H_0 : Data residual berdistribusi normal

H_a : Data residual tidak berdistribusi normal

Maka ketentuan untuk uji *Kolmogorov Smirnov* ini adalah sebagai berikut :

- a) Asymp. Sig (2-tailed) $> 0,05$ ($\alpha = 5\%$, tingkat signifikan) maka data berdistribusi normal.
- b) Asymp. Sig (2-tailed) $< 0,05$ ($\alpha = 5\%$, tingkat signifikan) maka data berdistribusi tidak normal.

b. Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas ini bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya bebas multikolinieritas atau tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Menurut Ghazali (2005, hal 91) Uji multikolinieritas dapat dilihat dari nilai *Tolerance* dan lawannya, dan *Variance Inflation Factor* (VIF).

Jika nilai *Tolerance* lebih besar dari 0,1 atau nilai VIF lebih kecil dari 10, maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas pada data yang akan diolah.

b. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varian dari residual satu pengamatan yang lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Cara mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik Plot antara nilai prediksi variabel terikat (dependen) yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID. Deteksi ada tidaknya heteroskedastisitasnya dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik scatter plot antara SRESID dan ZPRED dimana sumbu Y adalah yang telah diprediksi dan sumbu X residual (Y prediksi-Y sesungguhnya) yang telah di *Standardized*.

Menurut Ghozali (2005, hal 105) Dasar analisis heteroskedastisitas adalah sebagai berikut :

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

Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak heteroskedastisitas.

2. Regresi Linear Berganda

Regresi adalah satu 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 antara variabel bebas / X_1 *Curent Ratio (CR)* terhadap variabel terikat (Y), Struktur Modal (*DER*), variabel bebas / X_2 *Return On Asset (ROA)* terhadap variabel terikat / Y Struktur Modal (*DER*), Metode analisis data yang digunakan adalah model analisis regresi linier berganda dengan bantuan *Software SPSS Versi 16 for Windows*.

Secara umum model regresi ini dapat ditulis sebagai berikut :

$$Y = a + \beta_1x_1 + \beta_2x_2 + \epsilon$$

(Sugiyono, 2008 hal 277)

Dimana :

Y = Struktur Modal (*DER*)

a = Y bila x_1 dan $x_2 = 0$

β = Angka arah koefisien regresi

x_1 = Hasil perhitungan *Curent Ratio (CR)*

x_2 = Hasil perhitungan *Return On Asset (ROA)*

ϵ = Standar error

3. Uji Hipotesis

Uji hipotesis berguna untuk memeriksa atau menguji apakah koefisien regresi yang didapat signifikan. Ada dua jenis koefisien regresi yang dapat dilakukan yaitu :

a. Uji Secara Parsial (Uji-t)

Uji statistik t dilakukan untuk menguji apakah variabel bebas (X) secara individual mempunyai hubungan yang signifikan hubungan atau tidak terhadap

variabel terikat (Y). Untuk menguji signifikansi hubungan, digunakan rumus uji statistik t. Menurut Sugiyono (2007, hal 230) rumus uji statistic t adalah sebagai berikut :

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

Dimana :

t = Nilai hitung

r = Koefisien korelasi

n = Banyaknya pasangan rank

Tahap-tahapnya adalah :

1) Bentuk Pengujian

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

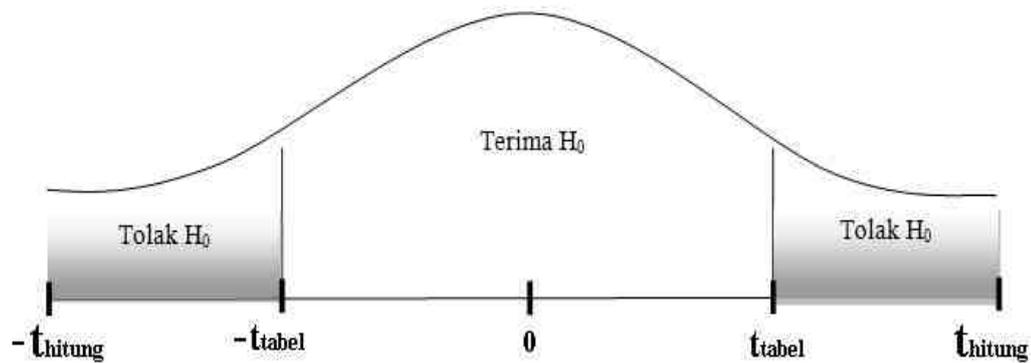
$H_0 : r_s \neq 0$, artinya terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dengan variabel (Y).

2) Kriteria Pengambilan Keputusan

H_0 diterima jika : $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$, $df = n-2$

H_0 ditolak jika : 1) $t_{hitung} > t_{tabel}$ 2) $-t_{hitung} < -t_{tabel}$

Pengujian Hipotesis :



Gambar 3.1 Kriteria Pengujian Hipotesis

b. Uji Simultan Signifikan (Uji F)

Uji F menunjukkan apakah semua variabel independen atau bebas dimasukkan dalam model, yang mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Untuk pengujiannya dilihat dari nilai Struktur Modal (p value) yang terdapat pada tabel Anova nilai F dari output. Program aplikasi SPSS, dimana jika Struktur Modal (p value) < 0,05 maka secara simultan keseluruhan variabel independen memiliki pengaruh secara bersama-sama pada tingkat signifikan 5%. Menurut Sugiyono (2007, hal 235) pengujiannya adalah sebagai berikut :

$H_0 : \beta = 0$, artinya variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

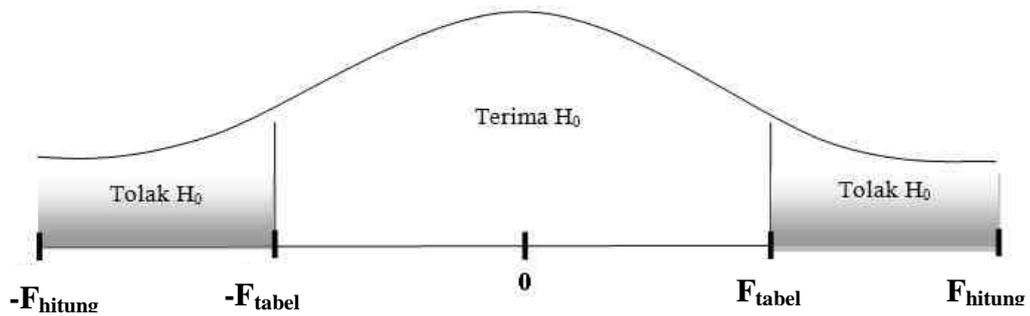
$H_0 : \beta \neq 0$, artinya variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

Keterangan : F_h = Nilai F hitung

R = Koefisien korelasi ganda

k = Jumlah variabel *independen*

n = Jumlah anggota sampel pengujian Hipotesis :



Gambar 3.2 Kriteria Pengujian Hipotesis

Keterangan :

F_{hitung} = Hasil perhitungan korelasi *Current Ratio* dan *Return On Asset* dengan Struktur Modal (*Debt to Equity Ratio*).

F_{tabel} = Nilai F dalam tabel F berdasarkan n.

Kriteria Pengujian :

- Tolak H_0 apabila $F_{hitung} > F_{tabel}$ atau $-F_{hitung} < -F_{tabel}$
- Terima H_0 apabila $F_{hitung} \leq F_{tabel}$ atau $-F_{hitung} \geq -F_{tabel}$

4. Koefisien Determinasi (R-Square)

Koefisien determinasi ini berfungsi untuk mengetahui persentase besarnya pengaruh variabel independen dan variabel dependen yaitu dengan mengkuadratkan koefisien yang ditemukan. Dalam penggunaannya, koefisien determinasi ini dinyatakan dalam persentase (%). Untuk mengetahui sejauh mana kontribusi atau presentase pengaruh *Current ratio (CR)* dan *Return On Asset (ROA)* terhadap Struktur Modal (*DER*) maka dapat diketahui melalui uji determinasi berikut ini :

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

Keterangan :

D = Determinasi

R = Nilai Korelasi Berganda

100% = Persentase Kontribusi

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Objek penelitian yang digunakan adalah Perusahaan Otomotif dan Komponen selama periode 2010-2014 (5 tahun). Penelitian ini melihat apakah *Current Ratio* dan *Return On Asset* berpengaruh signifikan terhadap Struktur Modal. Seluruh perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ada 13 perusahaan. Kemudian yang memenuhi kriteria sampel keseluruhan dari jumlah populasi yaitu 10 perusahaan.

Ada beberapa perusahaan Otomotif dan Komponen yang tidak memenuhi kriteria antara lain 1 perusahaan yang sudah tidak terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan 2 perusahaan yang tidak memiliki laporan keuangan secara lengkap pada periode 2010-2014. Maka ada 3 perusahaan yang tidak memenuhi kriteria dalam sampel.

Berikut adalah 10 nama perusahaan yang menjadi objek penelitian yaitu :

Tabel 4.1
Daftar Sampel Penelitian

No	Kode Emiten	Nama Perusahaan
1	AUTO	PT Astra Otoparts Tbk.
2	BRAM	PT Indo Kordsa Tbk.
3	GDYR	PT Goodyear Indonesia Tbk.
4	GJTL	PT Gajah Tunggal Tbk. PT Indospring Tbk.
5	INDS	PT Multi Prima Sejahtera Tbk.
6	LPIN	PT Multistrada Arah Sarana Tbk.
7	MASA	PT Nipress Tbk.
8	NIPS	PT Prima Alloy Steel Universal Tbk.
9	PRAS	PT Selamat Sempurna Tbk.
10	SMSM	

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

a. Debt to Equity Ratio

1) *Debt to Equity Ratio*

Variabel terikat (Y) yang digunakan dalam penelitian ini adalah Struktur Modal yang digunakan adalah *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu salah satu rasio *leverage* yang bertujuan untuk mengukur sejauh mana kemampuan dari *total equity* yang dimiliki perusahaan untuk dijadikan jaminan keseluruhan utang perusahaan.

Berikut ini adalah hasil perhitungan *Debt to Equity Ratio* pada masing-masing Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2010-2014 sebagai berikut:

Tabel 4.2
DER (*Debt to Equity Ratio*)
Periode 2010-2014

(dalam desimal)

NO.	PERUSAHAAN	DEBT TO EQUITY RATIO					RATA-RATA
		2010	2011	2012	2013	2014	
1	AUTO	0,38	0,47	0,62	0,32	0,42	0,44
2	BRAM	0,26	0,38	0,36	0,47	0,73	0,44
3	GDYR	1,76	1,77	1,35	0,98	1,17	1,41
4	GJTL	1,94	1,61	1,35	1,68	1,68	1,65
5	INDS	2,39	0,8	0,46	0,25	0,25	0,83
6	LPIN	0,41	0,33	0,28	0,37	0,33	0,34
7	MASA	0,87	1,68	0,68	0,68	0,67	0,92
8	NIPS	1,28	1,69	1,45	2,38	1,1	1,58
9	PRAS	2,33	2,45	1,06	0,96	0,88	1,54
10	SMSM	0,96	0,7	0,76	0,69	0,53	0,73
JUMLAH		12,58	11,88	8,37	8,78	7,76	9,87
RATA-RATA		1,26	1,19	0,84	0,88	0,78	0,99

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan Otomotif dan Komponen dilihat dari rata-rata pertahun cenderung mengalami penurunan. Dengan rata-rata *Debt to Equity Ratio* per tahun sebesar 0.99. Bila dilihat setiap tahunnya ada 3 tahun yang cenderung mengalami penurunan yaitu pada tahun 2012 sebesar 0,84, tahun 2013 sebesar 0,88 dan tahun 2014 sebesar 0,78. Dan ada dua tahun yang berada diatas rata-rata yaitu pada tahun 2010 sebesar 1,26 dan tahun 2011 sebesar 1,19. Sedangkan jika dilihat dari rata-rata perusahaan ada 4 perusahaan yang mengalami peningkatan yaitu GDYR sebesar 1,41, GJTL sebesar 1,65 , NIPS sebesar 1,58 dan PRAS sebesar 1,54.

Dapat dilihat dari rata-rata *Debt to Equity Ratio* cenderung mengalami penurunan dari rata- rata. per tahun.2010 *Debt to Equity Ratio* sebesar 1,29 kemudian mengalami penurunan pada tahun 2011 sebesar 1,19 penurunan ini sebesar 1,10. Hal ini dikarenakan oleh total modal mengalami kenaikan, sementara utang mengalami penurunan pada tahun tersebut. Kemudian pada tahun 2012 mengalami penurunan sebesar 0,84. *Debt to Equity Ratio* pada tahun 2013

mengalami peningkatan menjadi 0,88 kenaikan ini sebesar 0,04. Hal ini dikarenakan total modal yang dimiliki perusahaan menurun sedangkan utang perusahaan mengalami peningkatan. Kemudian pada tahun 2014 *Debt to Equity Ratio* mengalami penurunan kembali menjadi 0,77 penurunan ini sebesar 0,11. Hal ini dikarenakan oleh total utang yang mengalami penurunan dibandingkan dengan total modal yang mengalami peningkatan.

Penurunan yang terjadi menunjukkan bahwa total utang mengalami penurunan dibandingkan modal yang dimiliki. Meningkatnya total modal yang dimiliki akan membuat perusahaan lebih mudah untuk melakukan peminjaman ke pihak luar perusahaan.

Jika suatu perusahaan mempunyai *Debt to Equity Ratio* yang tinggi artinya pendanaan dengan utang semakin banyak, maka semakin sulit bagi perusahaan untuk memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utangnya dengan modal yang dimilikinya. Demikian pula sebaliknya apabila *Debt to Equity Ratio* rendah, semakin kecil perusahaan dibiayai dengan utang sehingga akan mempermudah perusahaan untuk memperoleh pinjaman dari pihak luar perusahaan karena perusahaan mampu untuk menutupi utang-utangnya dengan modal.

2) Total Hutang

Berikut ini tabel total utang pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010 – 2014 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.3
Total Utang
Periode 2010-2014
(dalam jutaan rupiah)

No	Emitten	Total Utang (<i>Total Liabilities</i>)
----	---------	--

		2010	2011	2012	2013	2014
1	AUTO	1.482.705	2.241.333	3.396.543	3.058.924	4.244.369
2	BRAM	283.851	458.394	583.198	934.571	1.612.295
3	GDYR	731.359	758.327	688.359	672.669	840.682
4	GJTL	6.844.970	7.123.318	7.391.409	9.626.411	10.059.605
5	INDS	543.189	507.466	528.206	443.653	454.348
6	LPIN	44.001	39.116	37.413	52.980	46.316
7	MASA	1.409.277	2.969.322	2.441.703	3.113.961	3.113.091
8	NIPS	189.439	280.691	310.716	562.462	630.960
9	PRAS	317.889	342.115	297.056	389.182	601.006
10	SMSM	499.425	466.246	620.876	694.304	602.558
Rata-Rata		1.234.611	1.518.633	1.629.548	1.954.912	2.220.523

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa periode 2010-2014 total utang mengalami peningkatan sebesar 70 % atau 7 dari 10 perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 30 % atau 3 dari 10 perusahaan mengalami penurunan. Sedangkan rata-rata total utang perusahaan terus mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Dimana pada tahun 2010-2011 rata-rata total utang perusahaan mengalami peningkatan sebesar 23% dari Rp. 1.234.611 menjadi Rp. 1.518.633, pada tahun 2011-2012 rata-rata total utang perusahaan juga mengalami peningkatan sebesar 7% dari Rp. 1.518.633 menjadi Rp. 1.629.548, pada tahun 2012-2013 rata-rata total utang perusahaan juga mengalami peningkatan sebesar 20% dari Rp. 1.629.548 menjadi Rp. 1.954.912, sementara pada tahun 2013-2014 rata-rata total utang perusahaan juga mengalami peningkatan sebesar 14% Rp. 1.954.912 menjadi Rp. 2.220.523.

3) Total Aktiva

Berikut ini tabel total utang pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010 – 2014 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.4
Total Aktiva

**Periode 2010-2014
(dalam jutaan rupiah)**

No	Emitten	Total Aktiva (<i>Total Assets</i>)				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	AUTO	5.585.852	6.964.227	8.881.642	12.617.678	14.380.926
2	BRAM	1.492.728	1.660.119	2.223.454	2.932.878	3.833.995
3	GDYR	1.146.357	1.186.115	1.198.261	1.362.561	1.560.696
4	GJTL	10.371.567	11.554.143	12.869.793	15.350.754	16.042.897
5	INDS	770.609	1.139.715	1.664.779	2.196.518	2.282.666
6	LPIN	150.937	157.371	172.269	196.391	185.596
7	MASA	3.038.412	4.736.349	6.038.779	7.718.638	7.775.033
8	NIPS	337.606	446.688	525.629	798.408	1.206.854
9	PRAS	454.598	481.912	577.350	795.630	1.286.828
10	SMSM	1.067.103	1.136.858	1.441.202	1.701.103	1.749.395
Rata-Rata		2.441.577	2.946.350	3.559.316	4.567.056	5.030.489

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa pada periode 2010-2014 total aktiva mengalami peningkatan sebesar 90 % atau 9 dari 10 perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 10 % atau 1 perusahaan mengalami penurunan. Sedangkan rata-rata total aktiva mengalami peningkatan setiap tahunnya, dimana pada tahun 2010-2011 rata-rata total aktiva mengalami peningkatan sebesar 21% dari Rp. 2.441.577 menjadi Rp. 2.946.350, pada tahun 2011-2012 rata-rata total aktiva juga mengalami peningkatan sebesar 21% dari Rp. 2.946.350 menjadi Rp. 3.559.316, sedangkan pada tahun 2012-2013 rata-rata total aktiva perusahaan juga mengalami peningkatan sebesar 28% dari Rp. 3.559.316 menjadi Rp. 4.567.056, dan pada tahun 2013-2014 rata-rata total aktiva juga mengalami peningkatan sebesar 10% dari Rp. 4.567.056 menjadi Rp. 5.030.489. Ini menunjukkan bahwa aktiva yang tersedia dapat menjamin utang perusahaan dengan 9 perusahaan mengalami peningkatan dan rata-rata total aktiva

setiap tahunnya meningkat, namun masih ada aktiva perusahaan yang mengalami penurunan sehingga belum sepenuhnya aktiva dapat menjamin utang.

b. *Current Ratio*

1) Current Ratio

Variabel bebas (X_1) dalam penelitian ini adalah *Current Ratio* digunakan untuk mengukur perbandingan *current asset* dengan *current liabilities* atau menilai keefektifan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jatuh tempo perusahaan. Rasio lancar merupakan ukuran yang paling umum digunakan untuk mengetahui kesanggupan memenuhi kewajiban jangka pendek, oleh karena itu rasio tersebut menunjukkan seberapa jauh tuntutan dari kreditor jangka pendek dipenuhi oleh aktiva yang diperkirakan menjadi uang tunai dalam periode yang sama dengan jatuh tempo utang. Semakin besar *liquidity* perusahaan maka struktur modal pun akan berkurang, karena perusahaan yang mempunyai total aktiva yang besar kemampuan untuk membayar hutangnya pun lebih besar.

Berikut ini adalah hasil perhitungan *Current Ratio* pada masing-masing Perusahaan Otomotif dan Komponen selama periode 2010-2014 sebagai berikut:

Tabel 4.5
Curent Ratio
Periode 2010-2014
(Dalam decimal)

No	Emitten	<i>Curent Ratio</i>					Rata-Rata
		2010	2011	2012	2013	2014	
1	AUTO	1.76	1.35	1.16	1.89	1.33	1.50
2	BRAM	4.02	2.79	2.13	1.57	1.41	2.38
3	GDYR	0.86	0.85	0.89	0.94	0.94	0.90
4	GJTL	1.76	1.75	1.72	2.31	2.02	1.91
5	INDS	1.29	2.40	2.33	3.85	2.91	2.56
6	LPIN	2.52	2.93	2.90	2.48	2.16	2.60

7	MASA	0.67	0.48	1.39	1.57	1.75	1.17
8	NIPS	1.02	1.08	1.10	1.05	1.29	1.11
9	PRAS	1.35	1.14	1.11	1.03	1.00	1.13
10	SMSM	2.17	2.71	1.94	2.10	2.11	2.21
Jumlah		17.42	17.48	16.67	18.79	16.92	17.46
Rata-Rata		1.74	1.75	1.67	1.88	1.69	1.75

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa *Current Ratio* pada perusahaan Otomotif dan Komponen dilihat dari rata-rata pertahun cenderung mengalami penurunan. Dengan rata-rata *Current Ratio* per tahun sebesar 1,75. Bila dilihat setiap tahunnya ada 3 tahun yang cenderung mengalami penurunan yaitu pada tahun 2010 sebesar 1,74, tahun 2012 sebesar 1,67 dan tahun 2014 sebesar 1,69. Dan ada dua tahun yang berada diatas rata-rata yaitu pada tahun 2011 sebesar 1,75 dan tahun 2013 sebesar 1,88. Sedangkan jika dilihat dari rata-rata perusahaan ada 5 perusahaan yang mengalami peningkatan diatas rata-rata yaitu BRAM sebesar 2,38, GDYR sebesar 1,91 , INDS sebesar 2,56 , LPIN sebesar 2,60 dan SMSM sebesar 2,21.

Dapat dilihat dari rata-rata *Current Ratio* mengalami kenaikan dan penurunan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2010 *Current Ratio* sebesar 1,74 kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2011 sebesar 1,75 peningkatan ini sebesar 0,01. Hal ini dikarenakan oleh Aset Lancar mengalami kenaikan, sementara Hutang lancar mengalami penurunan pada tahun tersebut. Kemudian pada tahun 2012 mengalami penurunan sebesar 1,67 yang berarti bahwa setiap Rp.1,- Hutang lancar dijamin oleh Rp.1,67 Aset Lancar. *Current Ratio* pada tahun 2013 mengalami peningkatan menjadi 1,88 kenaikan ini sebesar 0,21. Hal ini dikarenakan Hutang lancar yang dimiliki perusahaan menurun sedangkan Aset

Lancar perusahaan mengalami peningkatan. Kemudian pada tahun 2014 *Current Ratio* mengalami penurunan kembali menjadi 1,69 penurunan ini sebesar 0,19. Hal ini dikarenakan oleh Aset Lancar yang mengalami penurunan dibandingkan dengan Hutang lancar yang mengalami peningkatan, yang berarti bahwa setiap Rp.1,- Hutang lancar dijamin oleh Rp.1,69,- Aset Lancar.

Apabila *current ratio* mengalami kenaikan maka perusahaan mampu atau memiliki dana untuk memenuhi kewajibannya sedangkan apabila *current ratio* mengalami penurunan maka perusahaan tersebut akan sulit dalam memenuhi kewajiban perusahaan terutama untuk jangka pendek. *Current ratio* yang tinggi menunjukkan adanya kelebihan Aset Lancar yang berarti perusahaan likuiditas.

2) Aset lancar

Berikut ini tabel aktiva lancar pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010-2014 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.6
Aset Lancar
Periode 2010-2014
(dalam jutaan rupiah)

No	Emitten	Aktiva Lancar (<i>Current Assets</i>)				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	AUTO	2.199.725	2.564.455	3.205.631	5.029.517	5.138.080
2	BRAM	725.930	845.267	835.067	1.123.241	1.360.531
3	GDYR	522.404	593.308	601.069	612.310	782.167
4	GJTL	4.489.184	5.073.477	5.194.057	6.843.853	6.283.252
5	INDS	530.487	793.907	867.620	1.086.591	975.954
6	LPIN	101.175	101.654	95.789	117.584	84.882
7	MASA	665.438	1.261.845	1.652.882	2.006.941	2.083.788
8	NIPS	178.510	266.367	308.239	534.840	671.452
9	PRAS	211.446	246.602	197.199	331.856	566.779
10	SMSM	661.698	718.941	899.279	1.097.152	1.133.730
Rata-Rata		1.028.600	1.246.582	1.385.683	1.878.389	1.908.062

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2015)

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa pada periode 2010-2014 aktiva lancar mengalami peningkatan sebesar 70 % atau 7 dari 10 perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 30 % atau 3 perusahaan mengalami penurunan. Sedangkan rata-rata aktiva lancar mengalami kenaikan dari tahun ke tahun dimana pada tahun 2010-2011 rata-rata aktiva lancar mengalami peningkatan sebesar 21% dari Rp. 1.028.600 menjadi Rp. 1.246.582, pada tahun 2011-2012 rata-rata aktiva lancar juga mengalami peningkatan sebesar 11% dari Rp. 1.246.582 menjadi Rp. 1.385.683, sedangkan pada tahun 2012-2013 rata-rata aktiva lancar mengalami peningkatan sebesar 36% dari Rp. 1.385.683 menjadi Rp. 1.878.389, dan pada tahun 2013-2014 rata-rata aktiva lancar juga mengalami peningkatan sebesar 2% dari Rp. 1.878.389 menjadi Rp. 1.908.062. Ini menunjukkan bahwa aktiva lancar masih belum mampu membiayai kegiatan operasional perusahaan walaupun rata-rata setiap tahunnya mengalami peningkatan. Ini terbukti dari 10 perusahaan masih ada 3 perusahaan yang mengalami penurunan pada aktiva lancarnya.

3) Hutang lancar

Berikut ini tabel Hutang lancar pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010-2014 adalah sebagai berikut :

Tabel 4.7
Utang Lancar
Periode 2010-2014
(dalam jutaan rupiah)

No	Emitten	Utang Lancar (<i>Current Liabilities</i>)				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	AUTO	1.251.731	1.892.818	2.751.766	2.661.312	3.857.809
2	BRAM	180.688	303.092	392.497	714.824	961.082
3	GDYR	604.505	695.224	671.723	652.499	828.319
4	GJTL	2.549.406	2.900.317	3.020.030	2.964.235	3.116.223
5	INDS	412.296	330.239	371.744	281.799	335.123

6	LPIN	40.203	34.628	32.995	47.334	39.239
7	MASA	992.648	2.619.116	1.186.301	1.280.969	1.192.252
8	NIPS	175.506	245.828	279.356	508.837	518.955
9	PRAS	156.342	216.728	177.152	321.946	564.899
10	SMSM	304.354	264.728	462.535	523.047	536.800
Rata-Rata		666.768	950.272	934.610	995.680	1.195.070

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2015)

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa pada periode 2010-2014 utang lancar mengalami peningkatan sebesar 90 % atau 9 dari 10 perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 10 % atau 1 perusahaan mengalami penurunan. Sedangkan rata-rata utang lancar mengalami kenaikan dan penurunan, dimana pada tahun 2010-2011 rata-rata utang lancar mengalami peningkatan sebesar 43% dari Rp. 666.768 menjadi Rp. 950.272, sdangkan pada tahun 2011-2012 rata-rata utang lancar mengalami penurunan sebesar 2% dari Rp. 950.272 menjadi Rp. 934.610, pad tahun 2012-2013 rata-rata utang lancar kembali mengalami peningkatan sebesar 7% dari Rp. 934.610 menjadi Rp. 995.680, dan pada tahun 2013-2014 rata-rata utang lancar mengalami kenaikan sebesar 20% dari Rp. 995.680 menjadi Rp. 1.195.070. Ini menunjukkan bahwa utang lancar perusahaan tidak dapat dijamin oleh aktiva lancar yang tersedia.

c. Return On Asset

1) Return On Asset

Variabel bebas (X_2) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Return On Asset (ROA)* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui aktiva atau *asset*. *Return On Asset*

menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengelola seluruh aktivitya untuk memperoleh laba.

Berikut adalah hasil perhitungan *Return On Asset* pada masing-masing perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2010-2014 sebagai berikut :

Tabel 4.8
Return On Asset
Periode 2010-2014
(Dalam decimal)

No	Emitten	ROA					Rata-Rata
		2010	2011	2012	2013	2014	
1	AUTO	0.22	0.15	0.13	0.08	0.07	0.13
2	BRAM	0.10	0.04	0.10	0.02	0.05	0.06
3	GDYR	0.06	0.03	0.05	0.04	0.02	0.04
4	GJTL	0.08	0.06	0.09	0.01	0.02	0.05
5	INDS	0.09	0.11	0.08	0.07	0.06	0.08
6	LPIN	0.09	0.07	0.10	0.04	-0.02	0.06
7	MASA	0.06	0.03	0.00	0.01	0.00	0.02
8	NIPS	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
9	PRAS	0.00	0.00	0.03	0.02	0.01	0.01
10	SMSM	0.15	0.19	0.19	0.20	0.24	0.19
Jumlah		0.89	0.72	0.80	0.53	0.48	0.69
Rata-rata		0.09	0.07	0.08	0.05	0.05	0.07

Sumber Bursa Efek Indonesia (2016)

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa *Return On Asset* pada perusahaan Otomotif dan Komponen dilihat dari rata-rata pertahun mengalami kenaikan dan penurunan. Kisaran *Debt to Equity Ratio* perusahaan Otomotif dan Komponen tersebut berada pada kisaran 0,05 sampai 0,09.

Dapat dilihat dari rata-rata *Return On Asset* mengalami kenaikan dan penurunan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2010 *Return On Asset* sebesar 0,09 kemudian mengalami penurunan pada tahun 2011 sebesar 0,07 penurunan ini sebesar 0,02. Hal ini dikarenakan oleh total aktiva mengalami kenaikan, sementara laba bersih mengalami penurunan pada tahun tersebut. Kemudian pada tahun 2012 mengalami peningkatan sebesar 0,08. Hal ini dikarenakan oleh laba bersi mengalami kenaikan, sementara total aktiva mengalami penurunan pada tahun tersebut. *Return On Asset* pada tahun 2013 mengalami penurunan menjadi 0,05 penurunan ini sebesar 0,03. Kemudian pada tahun 2014 *Return On Asset* tetap menjadi 0,05. Hal ini dikarenakan oleh laba bersih dan total aktiva tidak mengalami kenaikan dan penurunan, sehingga pada tahun tersebut tidak ada mengalami perubahan dari tahun sebelumnya.

Penurunan yang terjadi menunjukkan bahwa *Return On Asset* mengalami penurunan yang lebih tinggi maka akan semakin buruk untuk perusahaan dalam mengelola investasinya didalam perusahaan. Artinya rasio ini digunakan untuk mengukur efektivitas dari keseluruhan operasi perusahaan. Rasio ini menghubungkan keuntungan yang diperoleh dari operasinya, besarnya *Return On Asset* akan berubah jika ada perubahan *profit margin* atau *asset turnover*, baik dari masing-masing atau keduanya.

Perusahaan dengan profit yang tinggi cenderung menggunakan lebih banyak struktur aktiva didalam kegiatan produksi untuk memperoleh profitabilitas yang tinggi guna pengembalian asset sebagai penjamin.

2) Laba Bersih

Berikut ini tabel laba bersih pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010-2014 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.9
Laba Bersih
Periode 2010-2014
(dalam jutaan rupiah)

NO	Emitten	LABA BERSIH				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	AUTO	1.225.305	1.015.834	1.135.914	1.058.015	956.409
2	BRAM	144.775	71.040	218.023	68.004	197.563
3	GDYR	66.580	37.213	64.538	56.864	34.096
4	GJTL	830.624	683.629	1.132.247	120.330	269.868
5	INDS	71.109	120.415	134.068	147.608	127.657
6	LPIN	14.122	11.319	16.600	8.555	-4.131
7	MASA	176.082	142.739	3.092	44.191	5.882
8	NIPS	12.663	17.831	21.553	33.872	50.135
9	PRAS	306	1.354	15.565	13.197	11.341
10	SMSM	164.850	219.260	268.543	338.223	421.467
RATA-RATA		270.642	232.063	301.014	188.886	207.029

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa pada periode 2010-2014 laba bersih mengalami peningkatan sebesar 40 % atau 4 dari 10 perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 60 % atau 6 perusahaan mengalami penurunan. Sedangkan rata-rata laba bersih mengalami kenaikan dan penurunan dari tahun ke tahun dimana pada tahun 2010-2011 rata-rata aktiva lancar mengalami penurunan sebesar 14% dari Rp. 270.642 menjadi Rp. 232.063 , pada tahun 2011-2012 rata-rata laba bersih mengalami peningkatan sebesar 30% dari Rp. 232.063 menjadi Rp. 301.014 , sedangkan pada tahun 2012-2013 rata-rata laba bersih mengalami penurunan sebesar 37% dari Rp. 301.014 menjadi Rp. 188.886 , dan pada tahun 2013-2014 rata-rata laba bersih mengalami kenaikan sebesar 10% dari Rp. 188.886 menjadi Rp 207.029. Hal ini menunjukkan bahwa laba bersih masih tidak sesuai dengan total modal yang meningkat dimana 9 perusahaan mengalami peningkatan total aktiva dan peningkatan rata-rata total aktiva per tahun yang mengalami peningkatan setiap tahunnya.

3) Total Aktiva

Berikut ini tabel total aktiva pada perusahaan Otomotif dan Komponen periode 2010-2014 adalah sebagai berikut :

Tabel 4.10
Total Aktiva
Periode 2010-2014
(dalam jutaan rupiah)

No	Emitten	Total Aktiva (<i>Total Assets</i>)				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	AUTO	5.585.852	6.964.227	8.881.642	12.617.678	14.380.926
2	BRAM	1.492.728	1.660.119	2.223.454	2.932.878	3.833.995
3	GDYR	1.146.357	1.186.115	1.198.261	1.362.561	1.560.696

4	GJTL	10.371.567	11.554.143	12.869.793	15.350.754	16.042.897
5	INDS	770.609	1.139.715	1.664.779	2.196.518	2.282.666
6	LPIN	150.937	157.371	172.269	196.391	185.596
7	MASA	3.038.412	4.736.349	6.038.779	7.718.638	7.775.033
8	NIPS	337.606	446.688	525.629	798.408	1.206.854
9	PRAS	454.598	481.912	577.350	795.630	1.286.828
10	SMSM	1.067.103	1.136.858	1.441.202	1.701.103	1.749.395
Rata-Rata		2.441.577	2.946.350	3.559.316	4.567.056	5.030.489

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2016)

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa pada periode 2010-2014 total aktiva mengalami peningkatan sebesar 90 % atau 9 dari 10 perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan sisanya 10 % atau 1 perusahaan mengalami penurunan. Sedangkan rata-rata total aktiva mengalami peningkatan setiap tahunnya, dimana pada tahun 2010-2011 rata-rata total aktiva mengalami peningkatan sebesar 21% dari Rp. 2.441.577 menjadi Rp. 2.946.350, pada tahun 2011-2012 rata-rata total aktiva juga mengalami peningkatan sebesar 21% dari Rp. 2.946.350 menjadi Rp. 3.559.316, sedangkan pada tahun 2012-2013 rata-rata total aktiva perusahaan juga mengalami peningkatan sebesar 28% dari Rp. 3.559.316 menjadi Rp. 4.567.056, dan pada tahun 2013-2014 rata-rata total aktiva juga mengalami peningkatan sebesar 10% dari Rp. 4.567.056 menjadi Rp. 5.030.489.

B. Analisis Data

Untuk menghasilkan suatu model yang baik, analisis regresi memerlukan pengujian asumsi klasik sebelum melakukan pengujian hipotesis. Apabila terjadi penyimpangan dalam pengujian asumsi klasik perlu dilakukan perbaikan terlebih dahulu.

1. Uji Asumsi Klasik

Pengujian asumsi klasik tersebut meliputi uji normalitas, uji multikolinieritas dan uji heteroskedastisitas.

a. Uji Normalitas

Pengujian ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel dependen (terikat) dan variabel independen (bebas) keduanya mempunyai distribusi normal ataukah tidak. Menurut Ghazali (2005, hal 110) menyatakan bahwa untuk mengetahui tidak normal atau apakah di dalam model regresi, variabel X1, X2 dan variabel Y atau ketiganya berdistribusi normal maka dapat digunakan dengan 3 pengujian, yaitu sebagai berikut:

1) Uji *Kolmogorov-Smirnov* (K-S)

uji *Kolmogorov-Smirnov* (K-S) dengan membuat hipotesis:

H_0 : Data residual berdistribusi normal

H_a : Data residual tidak berdistribusi normal

Ketentuan untuk uji *Kolmogorov-Smirnov* adalah sebagai berikut:

- a) Asymp. Sig (2-tailed) > 0,05 ($\alpha = 5\%$, tingkat signifikan) maka data berdistribusi normal.
- b) Asymp. Sig (2-tailed) < 0,05 ($\alpha = 5\%$, tingkat signifikan) maka data berdistribusi tidak normal.

Apabila nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 maka H_0 diterima dan H_0 ditolak, sebaliknya jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

Tabel 4.11
Hasil Uji *Kolmogorov-Smirnov*

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test	
	Unstandardized Residual
N	50

Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.50490069
Most Extreme Differences	Absolute	.141
	Positive	.141
	Negative	-.083
Kolmogorov-Smirnov Z		.998
Asymp. Sig. (2-tailed)		.272

a. Test distribution is Normal.

Sumber : Hasil Pengolahan Data (2016)

Dari hasil pengolahan data pada tabel diatas, diperoleh besarnya nilai *Kolmogorov-Smirnov* adalah 998 dan signifikansi pada 0,272. Nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 maka H_0 diterima dan H_a ditolak yang berarti data residual tersebut berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah terdapat korelasi antar variabel independen dalam model regresi. Jika pada model regresi terjadi multikolinieritas, maka koefisien regresi tidak dapat ditaksir dan nilai standard error menjadi tidak terhingga. Untuk melihat ada atau tidaknya multikolinieritas dalam model regresi dapat dilihat dari:

1. Nilai *Tolerance* dan lawannya
2. *Variance Inflation Factor* (VIF)

Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel independen manakah yang dijelaskan oleh variabel independen lainnya. *Tolerance* mengukur variabilitas variabel independen yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Jadi, nilai *tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF yang tinggi (karena $VIF = 1 / tolerance$). Nilai cutoff yang umum dipakai untuk menunjukkan tidak adanya multikolinieritas adalah nilai *tolerance* > 0,1 atau sama dengan VIF < 10. Hasil dari uji multikolinieritas dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.12

Hasil Uji Multikolinieritas Coefficients^a

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
(Constant)		
Current Ratio	.918	1.089
Return On Asset	.918	1.089

a. Dependent Variable: Capital Structure
Sumber : Hasil Pengolahan Data (2016)

Dari data pada tabel diatas dapat diketahui bahwa nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) untuk variabel *Current Ratio* (X_1) sebesar 1.089, variabel *Return On Asset* (X_2) sebesar 1.089, dari masing-masing variabel yaitu variabel independen tidak memiliki nilai yang lebih dari nilai 10. Demikian juga nilai *Tolerance* pada *Current Ratio* sebesar 0.918, variabel *Return On Asset* sebesar 0.918, dari masing-masing variabel ini *tolerance* lebih besar dari 0,1 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinieritas antara variabel independen yang diindikasikan dari nilai *tolerance* setiap variabel independen lebih besar dari 0,1 dan nilai VIF lebih kecil dari 10, maka dapat disimpulkan bahwa analisis lebih lanjut dapat dilakukan dengan menggunakan model regresi berganda.

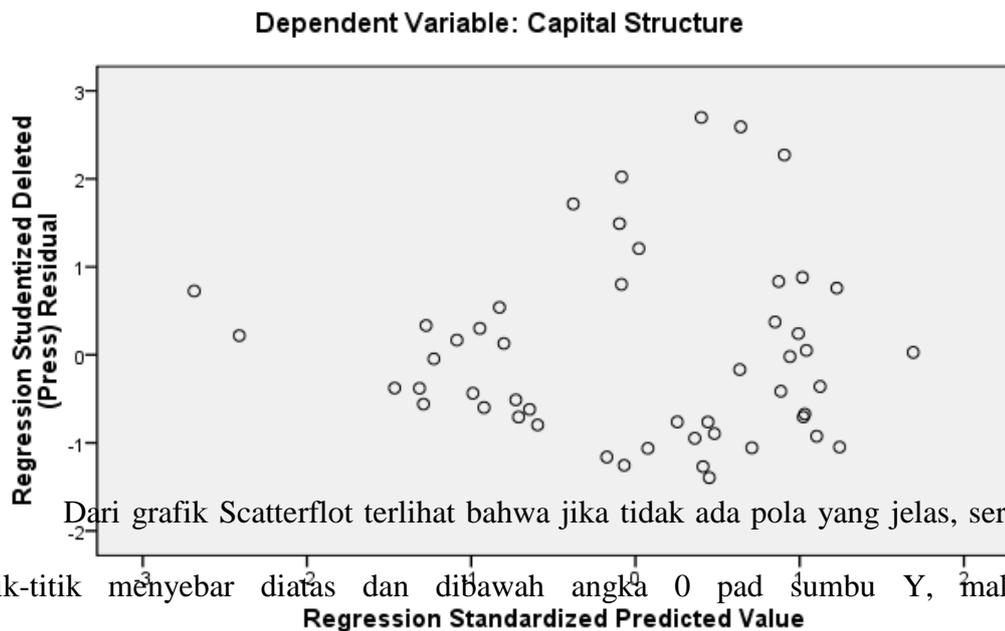
c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas. Cara mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik plot antara nilai prediksi variabel dependen. Dasar analisis untuk menentukan ada atau tidaknya heteroskedastisitas yaitu :

- 1) Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas.
- 2) Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

Gambar 4.3
Hasil Uji Heteroskedastisitas

Scatterplot



Dari grafik Scatterplot terlihat bahwa jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka mengindikasikan tidak terjadi heteroskedastisitas. Hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi sehingga model regresi layak dipakai untuk melihat Struktur Modal perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia berdasarkan masukan variabel independen *Current Ratio* dan *Return On Asset*.

2) Regresi Linier Berganda

Dalam menganalisis data digunakan analisis regresi linier berganda. Dimana analisis berganda berguna untuk mengetahui pengaruh dari

masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat. Berikut hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS versi 16.00.

Tabel 4.13
Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.747	.183		9.528	.000
	Current Ratio	-.386	.098	-.494	-3.914	.000
	Return On Asset	-1.593	1.276	-.157	-1.248	.218

a. Dependent Variable: Capital Structure
Sumber : Hasil Pengolahan Data (2016)

Dari tabel diatas maka diketahui nilai-nilai sebagai berikut:

$$a \text{ konstanta} = 1,747$$

$$Current \ Ratio = -0,386$$

$$Return \ On \ Asset = -1,593$$

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

$$Y = 1,747 - 0,386 X_1 - 1,593 X_2 + \epsilon$$

Keterangan :

- 1) Konstanta sebesar 1,747 dengan arah hubungannya positif menunjukkan bahwa apabila variabel independen dianggap konstan maka Struktur Modal telah mengalami peningkatan sebesar 1,747 atau sebesar 174,7%.
- 2) β_1 sebesar -0,386 dengan arah hubungannya negatif menunjukkan bahwa setiap penurunan *Current Ratio* maka akan diikuti oleh kenaikan

Struktur Modalsebesar 0,386 atau sebesar 38,6% dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.

- 3) β_2 sebesar -1,593 dengan arah hubungannya negatif menunjukkan bahwa setiap penurunan *Return On Asset* maka akan diikuti oleh kenaikan Struktur Modalsebesar 1,593 atau sebesar 159,3% dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.

3) Uji Hipotesis

a. Uji Signifikan Parsial (Uji Statistik t)

Uji t dipergunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui kemampuan dari masing-masing variabel independen dalam mempengaruhi variabel dependen. Alasan lain uji t dilakukan yaitu untuk menguji apakah variabel bebas secara individual terdapat hubungan yang signifikan atau tidak terhadap variabel terikat.

Rumus yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

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

Sumber : Sugiyono (2008, hal 184)

Keterangan :

t = Nilai hitung

r = Koefisien korelasi

n = Banyaknya pasangan rank

Bentuk Pengujian :

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

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

Dari hasil analisis bahwsanya kriteria Pengambilan Keputusan :

H_0 diterima jika : $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$, $df = n-2$

H_0 ditolak jika : 1) $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau 2) $-t_{hitung} < -t_{tabel}$

Untuk penyederhanaan uji statistik t diatas penulis menggunakan pengolahan data SPSS *for windows* versi 16.00 maka dapat diperoleh hasil uji t sebagai berikut :

Tabel 4.14

Hasil Uji Parsial (Uji-t)

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.747	.183		9.528	.000
	Current Ratio	-.386	.098	-.494	-3.914	.000
	Return On Asset	-1.593	1.276	-.157	-1.248	.218

a. Dependent Variable: Capital Structure
 Sumber : Hasil Pengolahan Data (2015)

Hasil pengujian statistik t pada tabel dapat dijelaskan sebagai berikut :

1) Pengaruh *Current Ratio* terhadap struktur Modal

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Current Ratio* berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap Struktur Modal Untuk kriteria Uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0.05$ dengan nilai t untuk $n = 50 - 3 = 47$ adalah 2.011. Untuk itu nilai t_{hitung} dan t_{tabel} yaitu sebagai berikut :

$$t_{hitung} = -3.914$$

$$t_{tabel} = 2.011$$

Kriteria pengambilan keputusan :

H_0 diterima jika : $-2.011 \leq t_{hitung} \leq 2.011$, pada $\alpha = 5\%$

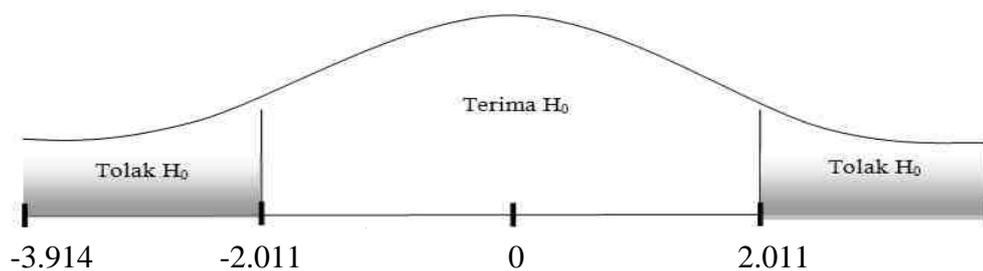
H_0 ditolak jika : 1) $t_{hitung} > 2.011$ atau 2) $-t_{hitung} < -2.011$

Kriteria Pengujian Hipotesis :

Gambar 4.4

Kriteria Pengujian Hipotesis

Current Ratio Terhadap Debt to Equity Ratio



Nilai t_{hitung} untuk variabel *Current Ratio* adalah -3.914 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.011. Dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih kecil dari $-t_{tabel}$ ($-3.914 < -2.011$) dan nilai signifikansi sebesar 0.000 (lebih kecil dari 0,05) artinya H_0 ditolak H_a diterima. Berdasarkan hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 ditolak H_a diterima, hal ini menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh negatif dan signifikan *Current Ratio* terhadap Struktur Modal.

2) Pengaruh *Return On Asset* terhadap Struktur Modal

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Return On Asset* berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap Struktur Modal. Untuk kriteria Uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0.05$ dengan nilai t untuk $n = 50 - 2 = 48$ adalah 2.011. Untuk itu nilai t_{hitung} dan t_{tabel} yaitu sebagai berikut :

$$t_{hitung} = -1.248$$

$$t_{tabel} = 2.011$$

Kriteria pengambilan keputusan :

H_0 diterima jika : $-2.011 \leq t_{hitung} \leq 2.011$, pada $\alpha = 5\%$

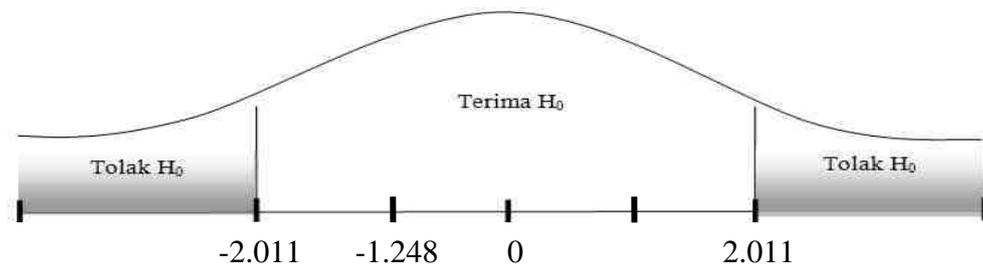
H_0 ditolak jika : 1) $t_{hitung} > 2.011$ atau 2) $-t_{hitung} < -2.011$

Kriteria Pengujian Hipotesis :

Gambar 4.5

Kriteria Pengujian Hipotesis

***Return On Asset* terhadap Struktur Modal (DER)**



Nilai t_{hitung} untuk variabel *Return On Asset* adalah -1.248 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.011. Dengan demikian $-t_{tabel}$ lebih kecil sama dengan dari $-t_{tabel}$ lebih kecil sama dengan dari t_{tabel} ($-2.011 \leq -1.248 \leq 2.011$) dan nilai signifikansi sebesar 0.218 (lebih besar dari 0,05) artinya H_0 diterima H_a ditolak. Berdasarkan hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima H_a ditolak, hal ini menunjukkan bahwa secara parsial tidak ada pengaruh yang signifikan *Return On Asset* terhadap Struktur Modal.

b. Uji Signifikansi Simultan (Uji-F)

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

Bentuk Pengujiannya adalah :

$H_0 = \beta = 0$ artinya Tidak ada pengaruh signifikan *Current Ratio* dan *Return On Asset* secara bersama-sama terhadap Struktur Modal.

$H_0 = \beta \neq 0$ artinya Ada pengaruh signifikan *Current Ratio* dan *Return On Asse t* secara bersama-sama terhadap Struktur Modal.

Dari analisis uji F bahwasanya $H_0 = \beta \neq 0$

Kriteria Pengujian :

c. Tolak H_0 apabila $F_{hitung} > F_{tabel}$ atau $-F_{hitung} < -F_{tabel}$

d. Terima H_0 apabila $F_{hitung} < F_{tabel}$ atau $-F_{hitung} > -F_{tabel}$

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan program SPSS Versi 16.00 maka diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 4.15
Hasil Uji Simultan (Uji-F)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5.694	2	2.847	10.712	.000 ^a
	Residual	12.491	47	.266		
	Total	18.185	49			

a. Predictors: (Constant), Return On Asset, Current Ratio

b. Dependent Variable: Capital Structure

Sumber : Hasil Pengolahan Data (2016)

Bertujuan untuk menguji hipotesis statistik diatas, maka dilakukan uji F pada tingkat $\alpha = 5\%$. Nilai F_{hitung} untuk $n = 50$ adalah sebagai berikut :

$$F_{tabel} = n-k-1 = 50-3-1 = 46$$

$$F_{hitung} = 10.712 \text{ dan } F_{tabel} = 3.20$$

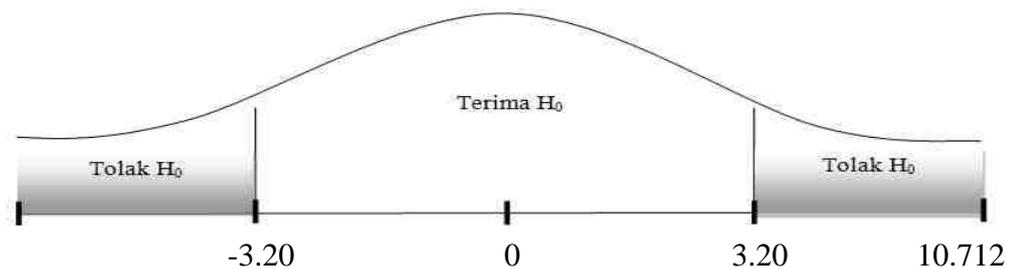
Kriteria Pengambilan Keputusan :

- a. Tolak H_0 apabila $F_{hitung} > 3.20$ atau $-F_{hitung} < -3.20$
- b. Terima H_0 apabila $F_{hitung} < 3.20$ atau $-F_{hitung} > -3.20$

Kriteria Pengujian Hipotesis :

Gambar 4.6

Kriteria Pengujian Hipotesis



Dari uji ANOVA (*Analysis Of Variance*) pada tabel di atas di dapat F_{hitung} 10.712 dengan tingkat signifikansi sebesar $0.000 < 0.05$, sedangkan F_{tabel} diketahui sebesar 3.20. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($10.712 > 3.20$) tolak H_0 dan H_a diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio* dan *Return On Asset* secara bersama-sama ada pengaruh signifikan terhadap Struktur Modal perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4) Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi ini berfungsi untuk mengetahui persentase besarnya pengaruh variabel independen dan variabel dependen yaitu dengan mengkuadratkan koefisien yang ditemukan. Dalam penggunaannya, koefisien determinasi ini dinyatakan dalam persentase (%). Untuk mengetahui sejauh mana kontribusi atau persentase pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* terhadap Struktur Modal maka dapat diketahui melalui uji determinasi.

Tabel 4.16
Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.560 ^a	.313	.284	.51553	1.639

a. Predictors: (Constant), Return On Asset, Current Ratio

b. Dependent Variable: Capital Structure

Sumber : Hasil Pengolahan Data (2016)

Pada tabel diatas, dapat dilihat hasil analisis regresi secara keseluruhan menunjukkan nilai R sebesar 0.560 menunjukkan bahwa korelasi atau hubungan Struktur Modal(variabel dependen) dengan *Current Ratio* dan *Return On Asset*(variabel independen) mempunyai tingkat hubungan yang rendah yaitu sebesar:

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

$$D = 0,284 \times 100\%$$

$$D = 28,4\%$$

C. Pembahasan

Analisis hasil penelitian ini adalah analisis mengenai hasil temuan penelitian 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 3 (tiga) bagian utama yang akan dibahas dalam analisis hasil temuan penelitian ini, yaitu:

1. Pengaruh *Current Ratio* Terhadap Struktur Modal

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current Ratio* terhadap Struktur Modal pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang

terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} untuk variabel *Current Ratio* adalah -3.914 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.011. Dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih kecil dari $-t_{tabel}$ ($-3.914 < -2.011$) dan nilai signifikansi sebesar 0.000 (lebih kecil dari 0,05) artinya H_0 ditolak H_a diterima. Berdasarkan hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 ditolak H_a diterima, hal ini menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh signifikan *Current Ratio* terhadap Struktur Modal.

Hasil analisis dari data Anuala Report ini dapat menyimpulkan bahwa pengaruh signifikan *Current Ratio* terhadap Struktur Modal karena modal kerja diperoleh dari hutang. Hal ini dapat dilihat dari data Anual Report bahwa kenaikan Aktiva lancar dalam rata-rata per tahun seiring dengan meningkatnya hutang lancar. *Current Ratio* memberikan indikasi jaminan yang baik bagi kreditur jangka pendek dalam arti setiap saat perusahaan memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban-kewajiban finansial jangka pendeknya, akan tetapi *Current Ratio* yang tinggi juga akan berpengaruh negatif terhadap Struktur Modal perusahaan. Hal ini dikarenakan sebagian modal kerja tidak berputar atau tidak dipergunakan secara efisien dan efektif. Perusahaan yang banyak menggunakan aktiva lancar mencerminkan perusahaan tersebut dapat menghasilkan aliran kas untuk membiayai aktivitas operasi dan investasinya. Ukuran rasio lancar yang semakin besar menunjukkan bahwa perusahaan telah berhasil melunasi hutang jangka pendeknya. Bagi perusahaan, rasio lancar yang tinggi menunjukkan *liquidity* yang baik, tetapi ia juga bisa dikatakan menunjukkan penggunaan kas dan asset jangka pendek secara tidak efisien. Dengan demikian arah hubungan antara *Current Ratio* dengan Struktur Modal adalah negatif.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Natijah (2015) dan Nadya Rofiqoh (2014), *Current Ratio* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Struktur Modal. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis serta teori, pendapat, maupun penelitian terdahulu yang telah dikemukakan diatas mengenai pengaruh *Current Ratio* terhadap Struktur Modal. Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa ada kesesuaian antara hasil penelitian dengan teori, pendapat dan penelitian terdahulu yakni ada pengaruh signifikan *Current Ratio* terhadap Struktur Modal pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2010 – 2014.

2. Pengaruh *Return On Asset* terhadap Struktur Modal

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Return On Asset* terhadap Struktur Modal pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} untuk variabel *Return On Asset* adalah -1.248 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2.011. Dengan demikian $-t_{tabel}$ lebih kecil sama dengan dari $-t_{tabel}$ lebih kecil sama dengan dari t_{tabel} ($-2.011 \leq -1.248 \leq 2.011$) dan nilai signifikansi sebesar 0.218 (lebih besar dari 0,05) artinya H_0 diterima H_a ditolak. Berdasarkan hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima H_a ditolak, hal ini menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh yang tidak signifikan *Return On Asset* terhadap Struktur Modal. Karena laba bersih yang diperoleh digunakan perusahaan untuk membayar hutang.

Berdasarkan data Anual Report hal ini berarti bahwa *Return On Asset* tidak dapat dijadikan penjamin agunan hutang oleh perusahaan, ini kemungkinan disebabkan oleh lebih banyaknya pengembalian asset perusahaan dalam bentuk

aktiva tetap jenis khusus seperti mesin-mesin ataupun kemungkinan asset yang kembali dalam bentuk piutang sehingga pemberi pinjaman (bank) sulit memberikan pinjaman dan kemungkinan perusahaan menggunakan modal sendiri dalam mendanai kebutuhannya.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya karena menurut penelitian Elyas Setiawan (2015) bahwa *Return On Asset* tidak memiliki pengaruh terhadap Struktur Modal. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis serta teori, pendapat, maupun penelitian terdahulu yang telah dikemukakan diatas mengenai pengaruh *Return On Asset* terhadap Struktur Modal. Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa ada kesesuaian antara hasil penelitian dengan teori, pendapat dan penelitian terdahulu yakni ada pengaruh signifikan *Return On Asset* terhadap Struktur Modal pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2010 – 2014.

3. Pengaruh *Current Ratio* dan *Total Return On Asset* terhadap Struktur Modal

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* terhadap Struktur Modal pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Dari uji ANOVA (*Analysis Of Variance*) pada tabel di atas di dapat F_{hitung} 10.712 dengan tingkat signifikansi sebesar $0.000 < 0.05$, sedangkan F_{tabel} diketahui sebesar 3.20. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($10.712 > 3.20$) tolak H_0 dan H_a diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio* dan *Return On Asset* secara bersama-sama ada pengaruh signifikan terhadap Struktur Modal perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Laba

bersih yang diperoleh digunakan untuk menambah modal dan penambahan modal tersebut digunakan untuk menambah modal kerja.

Ini memiliki makna semakin tinggi *Return On Asset* maka semakin tinggi Struktur Modal berarti semakin besar asset yang dapat dijadikan agunan utang oleh perusahaan tersebut. Sebaliknya, semakin rendah *Return On Asset* dari suatu perusahaan, semakin rendah kemampuan dari perusahaan untuk dapat menjamin agunan utang oleh perusahaan. Kemudian semakin besar *Current Ratio* perusahaan maka Struktur Modal akan semakin berkurang, karena perusahaan yang mempunyai total aktiva yang besar kemampuan untuk membayar hutangnya pun lebih besar. Begitu juga semakin tinggi keuntungan yang diperoleh, berarti semakin rendah kebutuhan dana eksternal (utang), sehingga semakin rendah pula Struktur Modal.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian dari Natijah (2015) menyatakan bahwa *Current Ratio* dan *Return On Asset* berpengaruh signifikan terhadap Struktur Modal.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis serta teori, pendapat, maupun penelitian terdahulu yang telah dikemukakan diatas mengenai pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* secara bersama-sama ada pengaruh signifikan terhadap Struktur Modal pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa ada kesesuaian antara hasil penelitian dengan teori, pendapat dan penelitian terdahulu yakni ada pengaruh signifikan *Current Ratio* dan *Return On Asset* secara bersama-sama terhadap Struktur Modal pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian mengenai pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* terhadap Struktur Modal pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2010 – 2014 dengan sampel 10 perusahaan adalah sebagai berikut :

1. Ada pengaruh signifikan *Current Ratio* terhadap Struktur Modal. *Current Ratio* yang tinggi juga akan berpengaruh negatif terhadap Struktur Modal perusahaan. Hal ini dikarenakan sebagian modal kerja tidak berputar atau tidak dipergunakan secara efisien dan efektif.

2. Tidak ada pengaruh signifikan *Return On Asset* terhadap Struktur Modal. Hal ini berarti bahwa *Return On Asset* tidak dapat dijadikan penjamin agunan hutang oleh perusahaan, ini kemungkinan disebabkan oleh lebih banyaknya pengembalian asset perusahaan dalam bentuk aktiva tetap jenis khusus seperti mesin-mesin ataupun kemungkinan asset yang kembali dalam bentuk piutang sehingga pemberi pinjaman (bank) sulit memberikan pinjaman dan kemungkinan perusahaan menggunakan modal sendiri dalam mendanai kebutuhan aktivasnya.
3. Ada pengaruh *Current Ratio* dan *Return On Asset* secara bersama-sama terhadap Struktur Modal. Ini memiliki makna semakin besar *Current Ratio* perusahaan maka Struktur Modal akan semakin berkurang, karena perusahaan yang mempunyai total aktiva yang besar kemampuan untuk membayar hutangnya pun lebih besar. Begitu juga semakin tinggi keuntungan yang diperoleh, berarti semakin rendah kebutuhan dana eksternal (utang), sehingga semakin rendah pula Struktur Modal. Kemudian semakin tinggi *Return On Asset* maka semakin tinggi Struktur Modal berarti semakin besar asset yang dapat dijadikan agunan utang oleh perusahaan tersebut. Sebaliknya, semakin rendah *Return On Asset* dari suatu perusahaan, semakin rendah kemampuan dari perusahaan untuk dapat menjamin agunan utang oleh perusahaan.

B. Saran

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

1. *Current Ratio* perusahaan belum dapat dikatakan baik, sebaiknya perusahaan lebih efektif dan efisien dalam penggunaan kas dan asset, sehingga utang jangka pendek bisa terpenuhi dan modal kerja bukannya bersumber dari hutang.
2. *Return On Asset* sangat mempengaruhi sumber-sumber pembiayaan dalam membiayai aktiva perusahaan, agar *Return On Asset* memiliki pengaruh positif terhadap kebijakan utang. Sebaiknya perusahaan meningkatkan nilai aktiva tetap yang berjenis umum agar dapat bermanfaat untuk memperoleh pinjaman dari pihak *eksternal*. Karena semakin meningkat nilai aktiva tetap semakin besar pinjaman yang dapat diperoleh perusahaan sehingga dapat mempengaruhi fleksibilitas perusahaan dalam menentukan alternatif pendanaan *eksternal*, karena dianggap memiliki tingkat resiko kebangkrutan yang relative lebih rendah dari pada perusahaan dengan rasio aktiva tetap yang rendah.
3. Sebaiknya perusahaan memperhatikan kinerja manajemen perusahaan dalam hal *Current Ratio* dan *Return On Asset* demi pencapaian tujuan perusahaan. Hal ini dapat dilakukan dengan cara merekrut tenaga keuangan yang ahli dan terampil serta memiliki dedikasi dan loyalitas yang tinggi terhadap perusahaan. Jika para investor ingin menanamkan modalnya kepada pihak yang ingin melakukan investasi sebaiknya para investor lebih memperhatikan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi Struktur Modal perusahaan. Namun bagi peneliti lainnya disarankan untuk meneruskan atau tindak lanjutkan kajian dari sektor lain.

4. Bagi peneliti selanjutnya Untuk peneliti yang tertarik dengan tema yang sama bisa dapat dikembangkan dengan jumlah data yang diteliti dan menambahkan variabel lain untuk penelitian yang akan datang.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Sartono (2010). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi* (Cetakan Keempat Edisi Keempat) Yogyakarta BPFE- Yogyakarta.
- Darmadji, Tjiptono dan Fakhruddin (2012) *Pasar Modal Indonesia* (Edisi 3). Jakarta : Salemba empat.
- Ghozali, Imam. (2005). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS* (Edisi 3). Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hani, Syafrida. (2014). *Teknik Analisa Laporan Keuangan*. Jakarta : In Media.

- Harahap, Sofyan Syafrî. (2013). *Analitis Kritis Atas Laporan Keuangan Jakarta PT Raja Grafindo Persada*.
- Harmono. (2011). *Manajemen Keuangan : Berbasis Balanced Scorecard Pendekatan Teori, Kasus, dan Riset Bisnis*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Herry (2014) *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Husnan, Suad. (2006). *Manajemen Keuangan : Teori dan Penerapan (Keputusan Jangka Panjang)*. Yogyakarta : Penerbit BPFE.
- Kasmir. (2013). *Analisis Laporan Keuangan*. (Edisi 6). Jakarta : Rajawali Pers.
- Munawir. (2010). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta : Liberty.
- Nadya Rofiqoh. 2014. *Pengaruh Struktur Aktiva, Likuiditas, dan Profitabilitas terhadap Struktur Modal Perusahaan Makanan dan Minuman yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia*.
- Natijah. 2015. *Pengaruh Struktur Aktiva, Pertumbuhan Penjualan, Pertumbuhan Aktiva, Net Profit Margin dan Current Ratio terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2011-2014*.
- Rambe. Dkk (2015) *Manajemen Keuangan*. Medan. Cita Pustaka Media
- Riyanto, Bambang. (2001). *Dasar-Dasar Pembelanjaan Perusahaan*. Yogyakarta : Penerbit BPFE.
- Rochaety, Tresnati dan Latief. (2007). *Metodologi Penelitian Bisnis*. Jakarta : Mitra Wacana Media.
- Sawir, Agnes. (2005). *Analisis Kinerja Keuangan dan Perencanaan Keuangan Perusahaan*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Sjahrial, Dermawan. (2008). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Jakarta : Mitra Wacana Media.
- Sugiyono. (2007). *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung : Alfabeta.
- Sundjaja, Ridwan. (2002). *Manajemen Keuangan*. (Edisi 3). Jakarta : Prenhallindo.
- Sutrisno. (2009). *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta : Ekonisia.

Syamsuddin, Lukman (2009). Manajemen Keuangan Perusahaaa. Jakarta :
www.idx.co.id. di akses pada tanggal 08 November 2015. Pukul 19.00
Wib.

PROFIL PERUSAHAAN

1. PT Astra Otoparts Tbk (AUTO)

Astra Otoparts Tbk (AUTO) didirikan tanggal 20 September 1991 dan memulai kegiatan komersialnya pada tahun 1991. Kantor pusat AUTO beralamat di Jalan Raya Pegangsaan Dua Km. 2,2, Kelapa Gading, Jakarta 14250 – Indonesia, dan pabrik berlokasi di Jakarta dan Bogor. Telp : (62-21) 460-3550, 460-7025 (Hunting), Fax : (62-21) 460-3549, 460-7009. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Astra Otoparts Tbk adalah Astra International Tbk (ASII) (80,00%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan AUTO terutama bergerak dalam perdagangan suku cadang kendaraan bermotor, baik lokal maupun ekspor, dan manufaktur dalam bidang industri logam, plastik dan suku cadang kendaraan bermotor.

Produk-produk suku cadang unggulan Astra Otoparts, antara lain: aki untuk kendaraan roda dua dan roda empat (merek GS, Incoe, dan Aspira), ban untuk kendaraan roda dua dan truk (Aspira), suku cadang kendaraan roda dua dan roda empat (Aspira, Federal, KYB, dan TDW) dan pelumas untuk kendaraan roda empat (Shell Helix Astra).

Selain itu, Astra Otoparts juga menjalin kerjasama dengan mendirikan anak perusahaan patungan bersama pemasok komponen terkemuka dari Jepang, Eropa, Amerika Serikat, China, dan Taiwan, antara lain: Aisin Seiki, Aisin Takaoka, Akashi Kikai Seisakusho, Akebono Brake, Aktiebolaget SKF, Asano Gear, Daido Steel, Denso, DIC Corporation, GS Yuasa, Juoku Technology, Kayaba, Keihin Seimitsu Kogyo, Mahle, MetalArt, NHK Precision, Nippon Gasket, Nittan Valve, Pirelli, SunFun Chain, Toyoda Gosei, Toyota Industries, dan Visteon.

Pada tanggal 29 Mei 1998, AUTO memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham AUTO (IPO) kepada masyarakat sebanyak 75.000.000 saham dengan nilai nominal Rp500,- per saham dan harga perdana sebesar Rp575,- per saham. Pada tanggal 15 Juni 1998, saham tersebut telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp575,-	75.000.000	15-Jun-1998
Pencatatan Saham Pendiri	674.930.280	15-Jun-1998
Total Opsi Konversi II	9.792.000	17-Jun-2003
Opsi Konversi II & III	339.500	21-Jan-2004
Total Opsi Konversi III	11.095.500	08-Okt-2004
<u>Pemecahan Saham (Stock Split) 1 : 5</u>	3.084.629.120	24-Jun-2011
<u>Penambahan Saham (Right Issue I)</u>	963.946.600	14-Mei-2013

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Djony Bunarto Tjondro	Presiden Komisaris
Sudirman Maman Rusdi	Wakil Presiden Komisaris
Johannes Loman	Wakil Presiden Komisaris
Simon Collier Dixon	Komisaris
Chiew Sin Cheok	Komisaris
Johnny Darmawan Danusasma	Komisaris
Bambang Trisulo	Komisaris Independen
Agus Tjahajana Wirakusumah	Komisaris Independen
Angky Utarya Tisnadisastra	Komisaris Independen
Hamdani Dzulkarnaen Salim	Direktur Utama
Hugeng Gozali	Direktur

Djankep Budhi Santoso	Direktur
Kusharijono	Direktur
Yusak Kristian Solaeman	Direktur
Aurelius Kartika Hadi Tan	Direktur
Lay Agus	Direktur
Bambang Rustamadji Sugeng	Direktur Independen

2. PT Indo Kordsa Tbk (SMSM)

Indo Kordsa Tbk (BRAM) didirikan 08 Juli 1981 dan mulai berproduksi secara komersial pada tanggal 1 April 1987. Kantor pusat dan pabrik Indo Kordsa berlokasi di Jl. Pahlawan, Desa Karang Asem Timur, Citeureup, Bogor. BRAM tergabung dalam kelompok usaha Grup Kordsa Global Endustriyel Iplik ve Kord Bezi Sanayi ve Ticaret A.S. (Kordsa Global, Turki), suatu perusahaan yang berdomisili di Turki.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Indo Kordsa Tbk, antara lain: Kordsa Global AS (60,21%), Robby Sumampow (Komisaris) (23,92%) dan PT Risjadson Suryatama (5,61%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan BRAM meliputi bidang manufaktur dan pemasaran ban, filamen yarn (serai-serat nylon, polyester, rayon), benang nylon untuk ban dan bahan baku polyester (purified terephthalic acid). Hasil produksi BRAM dipasarkan di dalam dan di luar negeri, ke Asia dan Timur Tengah.

Pada tanggal 20 Juli 1990, BRAM memperoleh izin Menteri Keuangan untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham BRAM (IPO) kepada masyarakat sebanyak 12.500.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp9.250,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 05 September 1990.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp9.250,-	12.500.000	05-Sep-1990
Pencatatan Sebagian (Partial Listing)	25.000.000	11-Sep-1990
Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	87.500.000	18-Jul-1994
Saham Bonus (Bonus Shares)	100.000.000	18-Jul-1994
Pemecahan Saham (Stock Split)	225.000.000	27-Ags-1997

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Cenk Alper	Komisaris Utama
Ali Caliskan	Komisaris
Emine Duygu Kirca	Komisaris
Andreas Lesmana	Komisaris Independen
Adil Ilter Turan	Komisaris Independen
Mehmet Zeki Kanadikirik	Direktur Utama

Ufuk Uzel	Direktur
Volkan Ozkan	Direktur
R. Wahyu Yuniarto	Direktur
Tatang Darmawidjaja	Direktur
Mehmet Mesut Ada	Direktur
Mehmet Tanju Ula	Direktur Independen

3. PT Goodyear Indonesia Tbk (GDYR)

Goodyear Indonesia Tbk (GDYR) didirikan tanggal 26 Januari 1917 dengan nama *NV The Goodyear Tire & Rubber Company Limited* dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1917. Kantor pusat Goodyear berlokasi di Jln. Pemuda No. 27, Bogor 16161. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Goodyear Indonesia Tbk, antara lain: Goodyear Tire & Rubber Company (induk usaha) (85,00%) dan PT Kalibesar Asri (9,17%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan GDYR adalah bergerak di bidang industri ban untuk kendaraan bermotor, pesawat terbang serta komponen lainnya yang terkait, juga penyaluran dan ekspor ban.

Pada tahun 1980, GDYR memperoleh pernyataan efektif dari BAPEPAM-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham GDYR (IPO) kepada masyarakat sebanyak 6.150.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp1.250,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 22 Desember 1980.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp1.250,-	6.150.000	22-Des-1980
Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	34.850.000	02-Jan-2001
<u>Pemecahan Saham (Stock Split)</u>	369.000.000	14-Jul-2015

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Randeep Singh Kanwar	Presiden Komisaris
Gino Gazarella	Komisaris
Bhra Eka Gunapriya	Komisaris Independen
Marco Hermanus Vlasman	Presiden Direktur
Budiman Husin	Direktur
Devrina Yusella	Direktur Independen
Loi Siew Kee	Direktur Independen

4. PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL)

Gajah Tunggal Tbk (GJTL) didirikan tanggal 24 Agustus 1951 dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1953. Kantor pusat GJTL beralamat di Wisma Hayam Wuruk, Lantai 10 Jl. Hayam Wuruk 8, Jakarta dengan pabrik berlokasi di Tangerang dan Serang. Telp : (62-21) 345-9431, 345-9302, 380-5916 s/d 20 (Hunting), Fax : (62-21) 380-4908, 380-4878.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Gajah Tunggal Tbk, antara lain: Denham Pte. Ltd. (pengendali) (49,50%) dan Compagnie Financiere Michelin (5,36%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan GJTL terutama meliputi bidang pengembangan, pembuatan dan penjualan barang-barang dari karet, termasuk ban dalam dan luar segala jenis kendaraan, flap dan rim tape serta juga produsen kain ban dan karet sintesis. GJTL memproduksi dan memasarkan ban dengan merek, diantaranya merek sendiri (Zeneos dan GT Radial) dan lisensi (merek IRC Tire, Innoue Rubber Company (IRC) Japan merupakan pemegang merek dari IRC).

GJTL juga melakukan investasi saham pada perusahaan yang tercatat di Bursa Efek Indonesia, yakni Polychem Indonesia Tbk (ADMG) sebesar (25,56%). Pada tanggal 15 Maret 1990, GJTL memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham GJTL (IPO) kepada masyarakat sebanyak 20.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp5.500,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 08 Mei 1990.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp5.500,-	20.000.000	08-Mei-1990
Pencatatan Sebagian Saham Pendiri (Partial Listing)	5.000.000	25-Mei-1990
Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	75.000.000	27-Nop-1990
Saham Bonus (Bonus Shares)	10.000.000	29-Jul-1991
Saham Bonus (Bonus Shares)	88.000.000	02-Feb-1993
Penawaran Terbatas (Right Issue I) @ Rp3.250,-	198.000.000	02-Nop-1994

Saham Bonus (Bonus Shares)	396.000.000	11-Sep-1995
Penawaran Terbatas (Right Issue II) @ Rp1.000,-	792.000.000	14-Okt-1996
Pemecahan Saham (Stock Split)	1.584.000.000	20-Okt-1997
Penawaran Terbatas (Right Issue III)	316.800.000	02-Jan-2008

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Sutanto	Presiden Komisaris
Sean Gustav Standish Hughes	Wakil Presiden Komisaris
Gautama Hartarto	Komisaris
Benny Gozali	Komisaris
Sang Nyoman Suwisma	Komisaris Independen
Sunaria Tadjuddin	Komisaris Independen
Christopher Chan Siew Choong	Presiden Direktur
Budhi Santoso Tanasaleh	Wakil Presiden Direktur
Tan Enk Ee	Direktur
Lei Huai Chin	Direktur
Irene Chan	Direktur
Catharina Widjaja	Direktur
Hendra Soerijadi	Direktur
Kisyuwono	Direktur
Ferry Lawrentius Hollen	Direktur
Ma Li	Direktur

Tuan Pham Dang	Direktur
Hui Chee Teck	Direktur
Lin Jong Jeng	Direktur Independen

5. PT Indospring Tbk (INDS)

Indospring Tbk (INDS) didirikan tanggal 05 Mei 1978 dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1979. Kantor pusat INDS terletak di Jalan Mayjend Sungkono No. 10, Segoromadu, Gresik 61123, Jawa Timur – Indonesia. Telp : (62-31) 398-2483, 398-2524, 398-1135 (Hunting), Fax : (62-31) 398-1531.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Indospring Tbk adalah PT Indoprima Gemilang (induk usaha) (88,11%), yang didirikan di Surabaya – Indonesia dengan nama PT Indokalmo berlokasi pada Jl. Gardu Induk PLN No. 5, Tandes, Surabaya, Jawa Timur. Induk usaha utama Indospring adalah PT Indoprima Investama yang juga berlokasi sama dengan PT Indoprima Gemilang.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan INDS bergerak dalam bidang industri spare parts kendaraan bermotor khususnya pegas, yang berupa leaf spring (pegas daun), coil spring (pegas spiral) memiliki 2 produk turunan yaitu hot coil spring dan cold coil spring, valve spring (pegas katup) dan wire ring.

Pada tanggal 26 Juni 1990, INDS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham INDS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 3.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham

dengan harga penawaran Rp9.000,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 10 Agustus 1990.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp9.000,-	3.000.000	10-Ags-1990
Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	11.850.000	30-Des-1993
Koperasi	150.000	30-Des-1993
Saham Bonus (Bonus Shares)	22.275.000	30-Des-1993
Saham Bonus (Bonus Shares) Koperasi	225.000	30-Des-1993
<u>Penawaran Terbatas (Right Issue I)</u>	187.500.000	30-Mei-2011
<u>Saham Bonus (Bonus Shares)</u>	90.000.000	19-Jun-2012
<u>Penawaran Terbatas (Right Issue II)</u>	210.000.000	05-Jul-2013
<u>Saham Bonus (Bonus Shares)</u>	131.249.710	22-Jul-2014

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Wiranto Nurhadi	Komisaris Utama
Hening Laksmana	Komisaris
Achmad Safiun	Komisaris Independen
Ikawati Nurhadi	Direktur Utama
Bob Budiono	Direktur

David Setiawan	Direktur
----------------	----------

6. PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN)

Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) didirikan tanggal 07 Januari 1982 dengan nama PT Lippo Champion Glory dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1987. Kantor pusat LPIN berdomisili di Karawaci Office Park Blok M No. 39-50 Lippo Karawaci, Tangerang 15139, sedangkan pabriknya berlokasi di Jl. Kabupaten No. 454, Desa Tlajung Udik, Kecamatan Gunung Putri, Bogor Jawa Barat.

LPIN beberapa kali melakukan perubahan nama, antara lain:

1. PT Lippo Champion Glory, per 07-Jan-1982;
2. PT Champion Spark Plug Industries, per 21-Sep-1989;
3. PT Lippo Industries (Lippo Industries Tbk), per 21-Ags-1990 (1996);
4. Lippo Enterprises Tbk, per 1997;
5. Multi Prima Sejahtera Tbk, per tahun 2001.

Telp : (62-21) 558-9767, 558-9823, 552-0407 (Hunting), Fax : (62-21) 558-9810.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Multi Prima Sejahtera Tbk adalah Pacific Asia Holdings Limited, Cook Islands, dengan persentase kepemilikan sebesar 25,00%.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan LPIN meliputi, antara lain: manufaktur busi dan suku cadang kendaraan bermotor; perdagangan barang-barang hasil produksi sendiri dan/atau perusahaan yang mempunyai hubungan berelasi; dan penyertaan dalam perusahaan-perusahaan

dan/atau badan hukum lain. Pendapatan utama LPIN berasal dari manufaktur busi (dengan merek Champion).

Pada tahun 1990, LPIN memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham LPIN (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.250.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp3.000,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 17 Oktober 1994.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp3.000,-	1.250.000	05-Feb-1990
Penawaran Terbatas (Right Issue I)	6.375.000	22-Apr-1991
Pemecahaan Saham (Stock Split)	7.625.000	07-Okt-1996
Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	6.000.000	10-Ags-2000

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Ir. Rudy Nanggulangi	Presiden Komisaris
Marshall Martinus Tissadharma	Komisaris
Robinson Simbolon, SH	Komisaris Independen
Martinus Laihad	Komisaris Independen

Eddy Harsono Handoko	Presiden Direktur
Maria Ana Loreto Aguirre Regalado	Direktur
Hery Soegiarto	Direktur
Made Seputra Djaya	Direktur Independen

7. PT Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA)

Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA) didirikan tanggal 20 Juni 1988 dengan nama PT Orobah Perkasa dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1995. Kantor pusat Multistrada beralamat di Jl. Raya Lemahabang KM 58,3, Cikarang Timur, Jawa Barat, sedangkan Hutan Tanaman Industri (HTI) anak usaha berlokasi di Kalimantan Barat dan Timur.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Multistrada Arah Sarana Tbk (30/06/2015), antara lain: PT Central Sole Agency (pengendali) (16,67%), Pieter Tanuri (direksi) (pengendali) (15,32%), Lunar Crescent International Inc., British Virgin Islands (15,11%), Standard Chartered Bank SG PVB Clients AC (11,80%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan MASA adalah menjalankan usaha di bidang industri pembuatan ban untuk semua jenis kendaraan bermotor, dan pengusahaan dan pengelolaan Hutan Tanaman Industri (HTI). Saat ini, kegiatan utama MASA adalah pembuatan ban luar kendaraan bermotor roda dua (merek Corsa) dan roda empat (merek Achilles). Selain itu, MASA juga memproduksi dan memasarkan ban jenis Solid Tire (ST) dan Truck and Bus Radial (TBR).

Pada tanggal 18 Maret 2005, MASA memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham MASA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.000.000.000 dengan nilai nominal Rp140,- per saham dengan harga penawaran Rp170,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 09 Juni 2005.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp170,-	1.000.000.000	09-Jun-2005
Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	2.330.000.000	09-Jun-2005
Konversi MSOP/ESOP*	166.500.000	22-Feb-2007
Penawaran Terbatas (Right Issue I)	2.622.375.000	26-Jun-2007
Konversi Waran (2008 s/d 2010)	3.089.630	
<u>Penawaran Terbatas (Right Issue II)</u>	3.060.982.315	18-Jan-2012

* MSOP = Management Stock Option Plan dan ESOP = Employee Stock Option Plan

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Eugene Cho Park	Presiden Komisaris
Andi Solaiman	Komisaris
Glenn T. Sugita	Komisaris
Mulyo Sutrisno	Komisaris Independen

Paulus Ridwan Purawinata	Komisaris Independen
Pieter Tanuri	Presiden Direktur
Sukarman	Wakil Presiden Direktur
Henryanto Komala	Wakil Presiden Direktur
Yohanes Ade Bunian Moniaga	Direktur
Uthan M. Arief Sadikin	Direktur
Andreas Handoyo Utama	Direktur Independen

8. PT Nipress Tbk (NIPS)

Nipress Tbk (NIPS) didirikan 24 April 1975 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1975. Kantor pusat dan pabrik NIPS berlokasi di Jl. Narogong Raya Km. 26 Cileungsi, Bogor, Jawa Barat. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Nipress Tbk, antara lain: PT Trinitan International (pengendali) (26,43%), PT Tritan Adhitama Nugraha (pengendali) (17,97%) dan PT RDPT Nikko Indonesia (18,50%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan NIPS meliputi bidang usaha industri accu lengkap untuk segala keperluan dan usaha-usaha lainnya yang berhubungan dengan accu. Produk utama Nipress adalah aki motor, aki mobil dan aki industri (merek NS dan Maxlife).

Pada tanggal 31 Juni 1991, NIPS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham NIPS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 4.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per

saham dengan harga penawaran Rp5.000,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 24 Juli 1991.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tanggal Pencatatan
Saham Perdana @ Rp5.000,-	4.000.000	24-Jul-1991
Pencatatan Sebagian Saham Pendiri (Partial Listing)	4.000.000	24-Jul-1991
Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	11.840.000	26-Ags-1992
Koperasi	160.000	26-Ags-1992
Saham Bonus (Bonus Shares)	16.000.000	24-Okt-2013
Pemecahan Saham (Stock Split)	16.000.000	24-Okt-2013
Penawaran Umum Terbatas (Rights Issue I)	766.666.666	05-Feb-2014

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Ferry Joedianto Robertus Tandiono	Komisaris Utama
Feliawati Robertus Tandiono	Komisaris
Drs. Raja Sirait, MM	Komisaris Independen
Jackson Tandiono, Bsc	Direktur Utama
Drs. Herman Selamat, MM	Direktur
Richard Tandiono	Direktur

9. PT Prima Alloy Steel Universal Tbk (PRAS)

Prima Alloy Steel Universal Tbk (PRAS) didirikan tanggal 20 Februari 1984 dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1986. Kantor pusat dan pabrik PRAS terletak di Jalan Muncul No. 1, Gedangan, Sidoarjo, Jawa Timur. Telp : (62-31) 853-7088 (Hunting), Fax : (62-31) 853-1877, 853-4166.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Prima Alloy Steel Universal Tbk, antara lain: PT Enmaru Internasional (pengendali) (37,94%) Vinice Enterprises Holdings Limited, British Virgin Islands (16,12%)

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan PRAS meliputi industri rim, stabilizer, velg aluminium dan peralatan lain dari alloy aluminium dan baja, serta perdagangan umum untuk produk-produk tersebut. Saat ini, Prima Alloy Steel bergerak dalam bidang industri velg kendaraan bermotor roda empat (dengan merek dagang Panther, PCW, Devino, Akuza, Incubus, Ballistic, Menzari, dan Viscera) yang terbuat dari bahan aluminium alloy yang umumnya dikenal sebagai velg racing atau aluminium alloy wheels.

Pada tahun 1990, PRAS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham PRAS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 2.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp6.750,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 12 Juli 1990.

Sejarah Pencatatan Saham

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp6.750,-	2.000.000	12-Jul-1990

Pencatatan Sebagian Saham Pendiri (Partial Listing)	1.000.000	04-Okt-1990
Saham Bonus (Bonus Shared)	3.000.000	23-Mar-1994
Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	14.000.000	10-Jun-1994
Pemecahan Saham (Stock Split)	20.000.000	09-Jun-1997
Dividen Saham (Stock Dividend)	4.000.000	10-Jun-1997
Saham Bonus (Bonus Shared)	32.000.000	10-Jun-1997
Penambahan Saham Tanpa HMETD	41.600.000	16-Apr-2003
Pemecahan Saham (Stock Split)	470.400.000	20-Sep-2005
Konversi Hutang @ Rp345,-	113.043.478	26-Sep-2013

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Bing Hartono Poernomosidi	Komisaris Utama
Ratnawati Sasongko	Komisaris
Paulus Bondan S. Herman	Komisaris Independen
Djoko Sutrisno	Direktur Utama
Basuki Kurniawan	Direktur
Danny Kurnia	Direktur

10. PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM)

Selamat Sempurna Tbk (SMSM) didirikan di Indonesia pada tanggal 19 Januari 1976 dan memulai kegiatan operasi komersialnya sejak tahun 1980. Kantor pusat SMSM berlokasi di Wisma ADR, Jalan Pluit Raya I No. 1, Jakarta

Utara, sedangkan pabriknya berlokasi di Jakarta dan Tangerang. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Selamat Sempurna Tbk adalah PT Adrindo Inti Perkasa, dengan persentase kepemilikan sebesar 58,13%.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SMSM terutama adalah bergerak dalam bidang industri alat-alat perlengkapan (suku cadang) dari berbagai macam alat-alat mesin pabrik dan kendaraan, dan yang sejenisnya. Merek produk dari Selamat Sempurna Tbk, antara lain: merek Sakura untuk produk S/F dan Filtration; dan merek ADR untuk produk radiator, dump hoist, coolant dan brake parts.

Pada tanggal 13 Agustus 1996, SMSM memperoleh pernyataan efektif dari BAPEPAM-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham SMSM (IPO) kepada masyarakat sebanyak 34.400.000 saham dengan nilai nominal Rp500,- per saham dan harga penawaran Rp1.700,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 09 September 1996.

Sehubungan dengan transaksi penggabungan usaha (Merger) SMSM dengan Andhi Chandra Automotive Products Tbk (anak usaha), yang berlaku efektif pada tanggal 28 Desember 2006, SMSM menerbitkan saham baru sejumlah 141.000.060 saham dengan nilai nominal Rp100,- per saham. Saham-saham tersebut telah dicatatkan di BEI pada tanggal 2 Januari 2007.

Jenis Pencatatan	Saham	Tgl Pencatatan
Saham Perdana @ Rp1.700,-	34.400.000	09-Sep-1996

Pencatatan Saham Pendiri (Company Listing)	80.000.000	09-Sep-1996
Saham Bonus (Bonus Shares) 25 : 18	82.368.000	06-Jan-1998
Saham Bonus (Bonus Shares) 25 : 8	62.965.760	12-Okt-1999
Pemecahan Saham (Stock Split) 1 : 5	1.038.935.040	08-Jul-2003
Penambahan Saham (Merger)	141.000.060	02-Jan-2007

Sejarah Pencatatan Saham

Dewan Komisaris dan Direksi

Nama	Jabatan
Djojo Hartono	Komisaris Utama
Handi Hidajat Suwardi	Komisaris
Eddy Hartono	Komisaris Independen
Eddy Hartono	Direktur Utama
Surja Hartono	Direktur Teknik
Ang Andri Pribadi	Direktur Keuangan
Rusman Salem	Direktur Pemasaran
Lucas Aris Setyapranarka	Direktur Operasional (Independen)

