

**PENGARUH CURRENT RATIO DAN DEBT TO EQUITY
RATIO TERHADAP RETURN ON EQUITY PADA
PERUSAHAAN OTOMOTIF YANG
TERDAFTAR DI BURSA EFEK
INDONESIA (BEI)**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Manajemen
Program Studi Manajemen*



Oleh:

Nama : Refiyandi
NPM : 1505160931P
Program Studi : Manajemen

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



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

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



PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Strata-1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Rabu, tanggal 17 Oktober 2018, Pukul 14.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan dan seterusnya:

MEMUTUSKAN

Nama : REFIYANDI
N P M : 1505160931-P
Program Studi : MANAJEMEN
Judul Skripsi : **PENGARUH CURRENT RATIO DAN DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP RETURN ON EQUITY PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BED)**

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

TIM PENGUJI

Penguji I

H. MUIS FAUZI RAMBE, S.E., M.M.

Penguji II

LINZZY PRATAMI PUTRI, S.E., M.M.

Pembimbing

IRMA CHRISTIANA, S.E., M.M.

PANITIA UJIAN

Ketua

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

Sekretaris

ADE GUNAWAN, S.E., M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

PENGESAHAN SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Skripsi ini disusun oleh:

Nama Mahasiswa : REFIYANDI
NPM : 1505160931P
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Skripsi : PENGARUH CURRENT RATIO DAN DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP RETURN ON EQUITY PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam Ujian Mempertahankan Skripsi

Medan, 12 Oktober 2018

Pembimbing

IRMA CHRISTIANA, SE, MM

Diketahui/Disetujui

Oleh :

Ketua Program Studi Manajemen
Fakultas ekonomi Dan Bisnis UMSU

Dekan

Fakultas ekonomi Dan Bisnis UMSU

JASMAN SYARIFUDDIN.H, SE, M.Si

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

SURAT PERNYATAAN PENELITIAN/SKRIPSI

Nama : REFIZYANDI
NPM : 1505160831P
Konsentrasi : Man. Keuangan
Fakultas : Ekonomi (Akuntansi/Perpajakan/Manajemen/IESP/
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Menyatakan Bahwa,

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

Demikianlah Pernyataan ini saat perbuat dengan kesadaran sendiri

Medan...16-11-2017
Pembuat Pernyataan



Refizyandi
Refizyandi

NB :

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



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Universitas/PTS : UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
Fakultas : EKONOMI DAN BISNIS
Jenjang : Strata Satu (S-1)

Ketua Program Studi : JASMAN SYARIPUDDIN HASIBUAN, S.E, M.Si.
Dosen Pembimbing : IRMA CHRISTIANA, SE, MM

Nama Mahasiswa : REFIYANDI
NPM : 1505160931P
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Skripsi : PENGARUH CURRENT RATIO DAN DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP RETURN ON EQUITY PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	PARAF	KETERANGAN
28/09/2018	• Perhatikan sistematika penulisan • Bab IV, perbaiki distribusi data pelastikan data yg berkaitan dg variabel yg diteliti • Pengujian & perbaikan		
02/10/2018	• Perbaiki analisis data, pengujian hipotesis • Perbaiki pembahasan sesuai dg hasil penelitian		
09/10/2018	• Perbaiki kesimpulan, abstrak lengkapi lampiran		
17/10/2018	Ace selesai bimbingan Lanjut sidang		

Dosen Pembimbing

IRMA CHRISTIANA, SE, MM

Medan, Oktober 2018
Diketahui /Disetujui
Ketua Program Studi Manajemen,

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

ABSTRAK

REFIYANDI, Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* Terhadap *Return On Equity* Pada Perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia Periode 2012 - 2016, Skripsi, Program Sarjana, Jurusan Manajemen, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Tujuan penelitian ini adalah untuk membuktikan dan menguji ada tidaknya pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* secara positif dan signifikan terhadap *Return On Equity* perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia. penelitian ini menggunakan pendekatan asosiatif. Sampel penelitian adalah perusahaan Otomotif yang berjumlah 7 perusahaan. Jenis data yang digunakan adalah data kuantitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu teknik studi pustaka

Pengujian yang digunakan adalah dengan melakukan Uji asumsi klasik terlebih dahulu. Kemudian di lanjutkan dengan uji regresi linier berganda dan dilanjutkan dengan Uji t (secara parsial) dan uji f (secara simultan) dengan tingkat signifikannya (α) 5%. Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan program SPSS (*Statistic Package for the Sosial Sciens*) 18,0 for windows.

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial, dapat dibuktikan bahwa *Current Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012 – 2016 dan *Debt to Assets Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012 – 2016. Serta berdasarkan pengujian secara simultan dibuktikan bahwa *Current Ratio* dan *Debt to Assets Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity* periode 2012 – 2016.

Kata Kunci : *Current Ratio*, *Debt to Assets Ratio*, dan *Return On Assets*

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas berkat rahmat dan karunia-Nya penulis masih diberikan kesehatan sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan proposal skripsi ini dengan judul **“Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* Terhadap *Return On Equity* Pada Perusahaan Otomotif Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”**. Shalawat dan salam senantiasa kepada Rasulullah Muhammad SAW yang menjadi sosok teladan bagi penulis dalam menjalankan kegiatan sehari-hari di kehidupan ini.

Penulisan proposal skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Manajemen Program Studi Manajemen di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Dalam menyelesaikan proposal skripsi ini, penulis telah banyak mendapatkan dukungan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Yang tersayang Ayahanda Aryan dan Ibunda Risna Deli yang telah berjuang dengan pengorbanan yang mereka berikan dalam membesarkan, mendidik, memberi semangat serta doanya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan ini dengan baik. Terima kasih kepada adik-adik saya Sigit Hendriyanto, Didik Yanriko, dan adik tersayang Nafisa Indriyani

yang selalu menyayangi, menyemangati dan telah memberi dukungan serta doanya kepada penulis.

2. Bapak Dr. Agussani, MAP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak H. Januri SE, M.M, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Ade Gunawan, SE, M.Si selaku WD I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Dr. Hasrudy Tanjung, SE, M.Si selaku WD III dan Ketua Program Studi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Jasman Sarifuddin SE., M.Si selaku Sekretaris Program Studi Manajemen Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Ibu Irma Christiana SE. MM selaku Dosen Pembimbing yang telah membimbing penulis dalam menyusun proposal skripsi ini dengan sabar sehingga terwujudnya penulisan skripsi ini.
8. Bapak dan ibu dosen yang telah berjasa memberikan ilmu dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
9. Seluruh pegawai biro di Manajemen Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang selalu membantu selama dalam masa perkuliahan.
10. Teman-teman seperjuangan Muhammad Husen SP.d, Khairul Alam SP.d, Agusriadi Nasution, Roy Pria Abadi Siregar, Fahmi, Eiliza Fadhila, Wawan, Bowo, Jaka, Dek Alif, Dek Fajar, Dek Renol, dan para teman-teman kost alfalah no.24 yang telah memberikan semangat kepada penulis

terima kasih atas kerja samanya selama ini, semoga Allah selalu meridhoi dan memberkahi kerja keras dan perjuangan kita selama ini.

11. Teman sekelas Manajemen H Pagi, terima kasih atas waktu dan pengalamannya ketika duduk di bangku perkuliahan, semoga Allah selalu meridhoi dan memberkahi pencapaian kita.

Penulis menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari sempurna, tentunya hal ini tidak terlepas dari keterbatasan ilmu pengetahuan, pengalaman, dan referensi. Penulis memohon kepada Allah SWT dan berharap semoga laporan ini bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatu

Medan, Februari 2018

Penulis

REFIYANDI

DAFTAR ISI

ABSTRAK

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	15
C. Batasan dan Rumusan Masalah.....	15
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	16

BAB II LANDASAN TEORITIS

A. Uraian Teoritis.....	18
1. <i>Return on Equity</i>	18
a. Pengertian <i>Return on Equity</i>	18
b. Tujuan dan Manfaat <i>Return on Equity</i>	20
c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Return on Equity</i>	21
d. Pengukuran <i>Return on Equity</i>	22
2. <i>Current Ratio</i>	23
a. Pengertian <i>Current Ratio</i>	23
b. Tujuan dan Manfaat <i>Current Ratio</i>	24
c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Current Ratio</i>	25
d. Pengukuran <i>Current Ratio</i>	27
3. <i>Debt to Equity Ratio</i>	28
a. Pengertian <i>Debt to Equity Ratio</i>	28
b. Tujuan dan Manfaat <i>Debt to Equity Ratio</i>	30
c. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi <i>Debt to Equity Ratio</i>	32
d. Pengukuran <i>Debt to Equity Ratio</i>	33
B. Kerangka Konseptual.....	33
C. Hipotesis.....	38

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian	39
B. Definisi Operasional Variabel.....	39
C. Tempat dan Waktu Penelitian.....	40
D. Populasi dan Sampel.....	41
E. Teknik Pengumpulan Data.....	43
F. Teknik Analisis Data	44

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	50
B. Analisis Data	63
1. Uji Asumsi Klasik	63
a. Uji Normalitas	63
b. Uji Multikolinieritas.....	64
c. Uji Heterokedastisitas	65
d. Uji Autokorelasi.....	66
2. Analisis Linier Berganda	67
3. Uji Hipotesis.....	69
a. Uji Signifikan Parsial (Uji T)	69
b. Uji signifikan Simultan (Uji F).....	71
4. Koefisiensi Determinansi.....	72
C. Pembahasan.....	73
1. Pengaruh <i>Current Ratio</i> Terhadap <i>Return On Equity</i>	73
2. Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> Terhadap <i>Return On Equity</i>	75
3. Pengaruh <i>Current Ratio</i> dan <i>Debt to Equity Ratio</i> Terhadap <i>Return On Equity</i>	76

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	78
B. Saran	78

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Data Total Laba Bersih Setelah Pajak.....	4
Tabel I.2	Data Total Ekuitas.....	7
Tabel I.3	Data Aktiva Lancar	9
Tabel I.4	Data Hutang Lancar	11
Tabel I.5	Data Total Kewajiban.....	13
Tabel III.1	Waktu Penelitian	41
Tabel III.2	Sampel Perusahaan.....	42
Tabel IV.1	Sampel Penelitian.....	50
Tabel IV.2	<i>Return On Equity</i>	51
Tabel IV.3	Data Total Laba Bersih.....	53
Tabel IV.4	Data total Ekuitas	54
Tabel IV.5	<i>Current Ratio</i>	55
Tabel IV.6	Data Aktiva Lancar	57
Tabel IV.7	Data Hutang Lancar	58
Tabel IV.8	<i>Debt to Equity Ratio</i>	60
Tabel IV.9	Data Total Hutang	61
Tabel IV.10	Data Total Ekuitas	62
Tabel IV.11	Hasil Uji Multikolinieritas.....	64
Tabel IV.12	Hasil Uji Autokorelasi.....	67
Tabel IV.13	Hasil Uji Regresi Linier Berganda.....	68
Tabel IV.14	Hasil Uji Signifikan T	69
Tabel IV.15	Hasil Uji Signifikan F	71
Tabel IV.16	Koefisiensi Determinansi	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1	Kerangka Konseptual.....	38
Gambar IV.1	Grafik Normal P-Plot.....	64
Gambar IV.2	Uji Heteroskedestasis.....	66

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kinerja keuangan suatu perusahaan dapat diartikan sebagai prospek atau masa depan, pertumbuhan potensi perkembangan yang baik bagi perusahaan. Informasi kinerja keuangan diperlukan untuk menilai perubahan potensial sumber daya ekonomi, yang mungkin dikendalikan di masa depan dan untuk memprediksi kapasitas produksi dari sumber daya yang ada.

Analisa keuangan yang baik mampu menghasilkan pondasi yang baik bagi manajemen keuangan. Keputusan-keputusan yang diambil perusahaan tidak dapat hanya didasarkan pada hubungan keterkaitan antar konsep-konsep manajemen keuangan tanpa adanya data yang tajam. Analisa keuangan memberikan kriteria untuk mengukur hasil-hasil operasi perusahaan. Dimana hasil-hasil tersebut dapat memberikan pandangan seberapa besar efisiensi dan efektivitas suatu bisnis dalam menggunakan dan mengelola dananya.

Laporan keuangan merupakan sebuah media informasi yang mencatat, merangkum segala aktivitas perusahaan dan digunakan untuk melaporkan keadaan dan posisi perusahaan pada pihak yang berkepentingan, terutama pada pihak kreditur, investor, dan manajemen perusahaan itu sendiri. Laporan keuangan disusun dan disajikan sekurang-kurangnya setahun sekali untuk memenuhi kebutuhan sejumlah besar pemakai.

Evaluasi kinerja keuangan dapat dilakukan menggunakan analisis laporan keuangan. Untuk menilai prestasi dan kondisi keuangan suatu perusahaan, seorang analisis keuangan memerlukan ukuran-ukuran tertentu. Ukuran yang seringkali

dipergunakan adalah ratio yang menunjukkan hubungan antara dua data keuangan. Analisa dan penafsiran berbagai ratio akan memberikan pemahaman yang lebih baik terhadap prestasi dan kondisi keuangan daripada analisa hanya terhadap data keuangan saja.

Analisis ratio keuangan dapat diklasifikasikan ke dalam lima aspek ratio keuangan perusahaan yaitu ratio likuiditas, ratio aktivitas, rasio profitabilitas, rasio *solvabilitas* (rasio *leverage*), dan rasio nilai perusahaan. (Harmono, 2011 hal 76)

Salah satu pengukuran yang dapat digunakan dalam mengukur laba yang diperoleh perusahaan yaitu melalui *Return On Equity*. *Return On Equity* merupakan salah satu rasio profitabilitas. *Return On Equity* merupakan rasio antara laba setelah pajak dengan total ekuitas.

Analisis profitabilitas menggambarkan kinerja fundamental perusahaan ditinjau dari tingkat efisiensi dan efektivitas operasi perusahaan dalam memperoleh laba. (Harmono, 2011 hal 110)

Return On Equity digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan didalam menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan ekuitas yang dimilikinya. (Kasmir, 2012 hal 204) “

Alat ukur kinerja suatu perusahaan yang paling populer antara penanam modal dan manajer senior adalah hasil atas hak pemegang saham adalah *return on equity*. Perhitungan *Return On Equity* akan mengalami perubahan apabila laba perusahaan mengalami kenaikan maupun penurunan. Semakin tinggi laba yang dihasilkan, maka akan semakin tinggi hasil perhitungan yang akan diperoleh. Besarnya laba perusahaan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor rasio lainnya.

Rasio lainnya yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio*.

Likuiditas perusahaan menunjukkan kemampuan untuk membayar kewajiban financial jangka pendek tepat pada waktunya. Likuiditas perusahaan ditunjukkan oleh besar kecilnya aktiva lancar atau aktiva yang mudah diubah menjadi kas yang meliputi kas, surat berharga, piutang persediaan. (Sartono, 2010 hal 116)

Salah satu rasio untuk mengukur likuiditas yaitu dengan menggunakan *Current Ratio*. Pengukuran *Current Ratio* didasarkan pada perbandingan aktiva lancar dengan hutang jangka pendek yang harus dibayarkan oleh perusahaan.

Tingginya hasil *Current Ratio* yang didapat akan semakin baik bagi kreditur karena perusahaan dianggap mampu untuk dapat melunasi segala kewajibannya, namun *Current Ratio* yang tinggi bagi pemegang saham akan kurang menguntungkan. Begitupun sebaliknya *Current Ratio* yang rendah juga relatif lebih riskan, namun menunjukkan bahwa manajemen menggunakan aktiva lancarnya dengan efektif untuk meningkatkan keuntungan. Hal ini menunjukkan bahwa tinggi rendahnya *Current Ratio* akan mempengaruhi keuntungan yang akan diperoleh.

Debt To Equity Ratio merupakan rasio antara total hutang dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan beberapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang. Bagi perusahaan makin besar rasio ini makin besar pula resiko yang akan dihadapi tetapi kesempatan untuk memperoleh laba semakin besar. Begitu pula sebaliknya. (Jumingan, 2009 hal 227)

Hasil *Debt To Equity Ratio* yang rendah akan dapat menunjukkan tingginya tingkat pendanaan yang mampu diberikan pemegang saham bagi perusahaan. Rendahnya hasil *Debt To Equity Ratio* juga akan memberikan perlindungan yang semakin besar bagi kreditur apabila perusahaan mengalami kerugian besar maupun penurunan nilai aset, sehingga *Debt To Equity Ratio* yang rendah secara umum lebih disukai dan dianggap baik oleh kreditur.

Berikut ini tabel data Laba Bersih Setelah Pajak pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2016 sebagai berikut:

Tabel I.1
Data Laba Bersih Setelah Pajak pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	21.553.186	33.872.112	50.134.988	30.671.339	65.683.137	40.382.952
2	GJTL	1.132.247	120.330.000	269.868.000	313.326.000	626.561.000	266.243.449
3	ASII	22.742.000	22.297.000	22.125.000	15.613.000	18.302.000	20.215.800
4	AUTO	1.135.914	1.058.015	956.409.000	322.701.000	483.421.000	352.944.986
5	PRASS	15.565.386	13.196.638	11.340.527	6.437.333	2.690.964	9.846.170
6	INDS	134.068.283	147.608.449	127.657.349	1.933.819	49.556.367	92.164.853
7	BRAM	22.546.316	5.542.270	15.886.367	12.573.606	22.299.582	15.769.628
	RATA-RATA	31.249.047	49.129.212	207.631.604	100.465.157	181.216.293	113.938.263

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa rata-rata laba bersih pertahun selama 5 tahun adalah Rp 113.938.263. Setiap tahunnya laba bersih mengalami fruktuasi, dimana ada 2 tahun diatas rata-rata yaitu pada tahun 2014 sebesar Rp 207.631.604 dan tahun 2016 sebesar Rp 181.216.293. Sebaliknya ada tahun yang

berada dibawah rata-rata yaitu tahun 2012 sebesar Rp 31.249.047, tahun 2013 sebesar Rp 49.129.212 dan tahun 2015 sebesar Rp 100.465.157.

Hal ini menunjukkan bahwa yang diinginkan perusahaan tidak sesuai dengan harapan, sehingga dapat mengganggu kinerja perusahaan atau keberlangsungan kegiatan perusahaan dalam menjalankan bisnis perusahaan. Ketersediaan yang kurang ini mengakibatkan investornya akan berpikir ulang dalam berinvestasi di perusahaan yang bersangkutan. Jika hal ini terus menerus terjadi maka pada akhirnya akan mempengaruhi kegiatan operasional dan bisnis perusahaan hingga pada titik tertentu dan tidak menutup kemungkinan perusahaan akan mengalami *collaps*/bangkrut akibat perusahaan tidak bisa menghasilkan *profit* sesuai dengan yang diharapkan.

Jika dilihat dari rata-rata perusahaan hanya terdapat dua perusahaan yang selama 2 tahun labanya diatas rata-rata yaitu perusahaan dengan kode GJTL sebesar Rp 266.243.449 dan kode AUTO sebesar Rp 352.944.986. Sebaliknya ada 5 perusahaan yang berada dibawah rata-rata laba yaitu perusahaan dengan kode NIPS sebesar Rp 40.382.952, perusahaan dengan kode ASII sebesar Rp 20.215.800, kode PRASS sebesar Rp. 9.846.170, kode INDS sebesar Rp 92.164.853 dan perusahaan dengan kode BRAM yaitu sebesar Rp 15.769.628.

Kenaikan total laba bersih pada perusahaan menunjukkan bahwa perusahaan mampu mengelola investasi perusahaannya dan mampu untuk mengendalikan efektivitas dari keseluruhan operasi sehingga perusahaan mampu untuk mencapai tingkat laba yang diinginkan oleh perusahaan begitupun sebaliknya apabila laba bersihnya rendah perusahaan belum bisa mencapai tingkat profitabilitas yang diinginkan oleh perusahaan.

Sehingga untuk dapat mengatasi hal tersebut perusahaan dapat melakukannya dengan menekan serta mengendalikan biaya operasional perusahaan, menaikkan tingkat laba, mengatasi persaingan yang semakin tajam antara perusahaan sejenis, serta perlu adanya kebijaksanaan dari pimpinan perusahaan dalam menetapkan suatu standar *profit* yang harus dicapai pada periode mendatang.

Besarnya *Return On Equity* dipengaruhi oleh beberapa faktor, salah satunya tingkat persediaan modal yang dimiliki perusahaan yang digunakan untuk operasi perusahaan. Usaha meningkatkan *Return On Equity* merupakan suatu hal yang akan berpengaruh terhadap laba yang dihasilkan perusahaan pada masa sekarang dan masa akan datang. Meningkatnya laba perusahaan berarti menambah keyakinan dan kepercayaan kepada pihak investor untuk memberikan dana kepada perusahaan yang akan menaikkan jumlah modal yang dimiliki oleh perusahaan.

Berikut ini tabel data total Ekuitas pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2016 sebagai berikut:

Tabel I.2
Data Total Ekuitas pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	214.912.509	235.945.772	575.894.224	609.002.679	842.580.894	495.667.216
2	GJTL	5.478.384	5.724.343	5.983.292	5.394.142	5.848.177	5.685.668
3	ASII	89.814.000	106.188.000	120.324.000	126.533.000	139.906.000	91.271.707
4	AUTO	5.485.099	9.558.754	10.136.567	10.143.426	10.536.558	9.172.081
5	PRASS	280.293.729	406.448.113	685.821.589	720.564.133	693.001.882	557.225.889
6	INDS	1.136.572	1.752.865	1.828.318	1.919.038	2.068.063	1.740.971
7	BRAM	169.623.187	162.861.249	178.650.710	182.933.781	197.744.650	178.362.715
	RATA-RATA	109.534.783	132.639.871	225.519.814	218.583.390	270.240.889	191.303.749

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat data rata-rata total ekuitas 7 perusahaan otomotif selama 5 tahun adalah Rp 191.303.749. setiap tahunnya total ekuitas mengalami fruktuasi, dimana pada tahun 2012 dan tahun 2013 mengalami penurunan. Pada tahun 2012 sebesar Rp 109.534.783 dan pada tahun 2013 sebesar Rp 132.639.871. Sebaiknya ada 3 tahun yang berada diatas rata-rata yaitu tahun 2014 sebesar Rp 225.519.814, tahun 2015 Rp 218.583.390 dan tahun 2016 sebesar Rp 270.240.889.

Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan ekuitas menunjukkan bahwa perusahaan memiliki modal yang cukup untuk pengoperasian perusahaan tanpa harus dibiayai terlalu besar oleh hutang. Begitupun sebaliknya, modal yang berada dibawah rata-rata menunjukkan bahwa perusahaan sedang dalam kondisi tidak baik karena tidak mampu menjamin hutang-hutangnya.

Jika dilihat dari rata-rata secara perusahaan terdapat 3 perusahaan yang total ekuitasnya berada diatas rata-rata industry. Perusahaan dengan kode NIPS sebesar Rp 495.667.216, kemudian perusahaan dengan kode PRASS sebesar Rp 557.225.889 dan dengan kode BRAM sebesar Rp 178.362.715. Sebaliknya ada 4 perusahaan yang berada dibawah rata-rata industry yaitu perusahaan dengan kode GJTL sebesar Rp 5.685.668, kode ASII sebesar Rp 91.271.707, dengan kode AUTO sebesar Rp 9.172.081 dan dengan kode INDS sebesar Rp 1.740.971.

Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan ekuitas dapat meningkatkan hutang perusahaan dimasa yang akan datang karena perusahaan akan mampu menjamin hutang-hutangnya dengan modal yang dimiliki. Modal ini menunjukkan representasi kemungkinan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya dengan biaya yang seminimal mungkin. Oleh karena itu modal yang lebih besar dapat memuaskan kemauan para kreditor dengan biaya rendah. Posisi modal akan berpengaruh pada kesanggupan melakukan pendanaan melalui hutang. Terutama pada pengoptimalan dana dalam mendukung pencapaian laba yang .

Untuk mengendalikan modal yang ada dalam perusahaan manajer dapat mengambil kebijakan yang dianggap perlu guna menyeimbangkan penggunaan modal. Manajer harus mampu untuk menyeimbangkan penggunaan modal sendiri dengan penggunaan modal pinjaman sehingga perusahaan dapat mengendalikan hutangnya dimasa depan.

Berikut ini tabel data Aktiva Lancar pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2016 sebagai berikut:

Tabel I.3
Data Aktiva Lancar pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	308.238.585	534.840.333	671.452.283	701.282.705	825.372.776	608.237.336
2	GJTL	5.194.057	6.843.583	6.283.252	6.602.281	7.517.152	6.488.065
3	ASII	75.799.000	88.352.000	97.241.000	105.161.000	110.403.000	95.391.200
4	AUTO	3.205.631	5.029.517	5.138.080	4.796.770	4.903.902	4.614.780
5	PRASS	197.198.600	331.855.600	566.779.211	658.889.212	687.016.688	488.347.862
6	INDS	867.620.153	1.086.590	975.954.232	992.929.224	981.694.103	763.856.860
7	BRAM	86.356.415	91.543.617	109.402.632	102.097.679	122.618.311	102.403.731
	RATA-RATA	205.895.643	87.451.818	293.466.401	311.746.028	319.025.526	243.517.083

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa rata-rata aktiva lancar pertahun selama 5 tahun pada 7 perusahaan adalah Rp. 243.517.083. Setiap tahunnya aktiva lancar mengalami fluktuasi atau naik turun. Dimana ada 2 perusahaan yang berada dibawah rata-rata industry yaitu pada tahun 2012 dan tahun 2013. Dimana pada tahun 2012 sebesar Rp 205.895.643 dan tahun 2013 sebesar Rp 87.451.818. Sedangkan terdapat 3 tahun yang berada diatas rata-rata industry. Pada tahun 2014 sebesar Rp 293.466.401, tahun 2015 sebesar Rp 311.746.028 dan tahun 2016 sebesar Rp 319.025.526.

Hal ini menunjukkan setiap tahunnya perusahaan mampu menjamin kewajiban lancar yang dimiliki dengan aktiva lancar yang dimiliki apabila jumlah aktiva lancar perusahaan tinggi. Namun jumlah aktiva lancar yang terlalu tinggi juga tidak baik karena banyaknya aktiva lancar yang tidak didayagunakan dengan

efektif. Namun aktiva yang terlalu rendah juga berbahaya bagi pihak kreditur karena tingkat resiko yang dihadapi pihak kreditur lebih rendah.

Jika dilihat dari rata-rata secara perusahaan ada 3 perusahaan yang berada diatas rata-rata industry. Perusahaan dengan kode NIPS sebesar Rp 608.237.336, dengan kode PRASS sebesar Rp 488.347.862 dan dengan kode perusahaan INDS sebesar Rp 763.856.860. Sedangkan yang berada dibawah rata-rata industry meliputi kode perusahaan GJTL sebesar Rp 6.488.065, dengan kode ASII sebesar Rp 95.391.200, dengan kode perusahaan AUTO sebesar Rp 4.614.780 dan dengan kode BRAM sebesar Rp 102.403.731.

Dari penjelasan tersebut diketahui perusahaan dengan aktiva yang berada diatas rata-rata menunjukkan bahwa perusahaan tersebut mampu menjamin hutang lancar yang dimilikinya pada setiap periode atau pada saat telah jatuh tempo pembayaran sehingga perusahaan dikatakan likuid.

Penyebab utama dari penurunan aktiva lancar akibat kelalaian manajemen perusahaan dalam menjalankan usahanya yang tidak bisa mengontrol jumlah aktiva lancarnya yang sebenarnya kondisinya sudah dalam keadaan tidak mampu untuk memenuhi kewajibannya pada saat jatuh tempo. Oleh karena itu maka perusahaan harus menghitung kembali rasio keuangan, jumlah kas yang dimiliki, dan jumlah hutangnya sehingga dapat mengetahui kondisi perusahaan.

Berikut ini tabel data Hutang Lancar pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2016 sebagai berikut:

Tabel I.4
Data Hutang Lancar pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	279.356.285	508.836.644	518.954.798	669.595.797	667.524.406	528.853.586
2	GJTL	3.020.030	2.964.235	3.116.223	3.713.148	4.343.805	3.431.488
3	ASII	54.178.000	71.139.000	73.523.000	76.242.000	89.079.000	72.832.200
4	AUTO	2.751.766	2.661.312	3.857.809	3.625.907	3.258.146	3.230.988
5	PRASS	177.151.899	321.945.837	564.899.086	655.589.698	682.161.682	480.349.640
6	INDS	371.743.866	281.799.219	335.123.443	445.006.853	323.699.362	351.474.549
7	BRAM	40.589.171	58.275.851	77.282.258	56.517.831	59.559.808	58.444.984
	RATA-RATA	132.684.431	178.231.728	225.250.945	272.898.748	261.375.173	214.088.205

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat data rata-rata total hutang lancar 7 perusahaan otomotif selama 5 tahun adalah Rp 214.088.205. Setiap tahunnya hutang lancar mengalami fruktuasi, dimana pada tahun 2012 dan tahun 2013 mengalami penurunan. Pada tahun 2012 sebesar Rp 132.684.431 dan pada tahun 2013 sebesar Rp 178.231.728. Sebaliknya ada 3 tahun yang berada diatas rata-rata yaitu tahun 2014 sebesar Rp 225.250.945, tahun 2015 Rp 272.898.748 dan tahun 2016 sebesar Rp 261.375.173.

Hutang lancar yang tinggi menunjukkan bahwa setiap tahunnya perusahaan tidak mampu menjamin hutang lancarnya dengan sejumlah aktiva lancar yang dimiliki oleh perusahaan yang menyebabkan perusahaan tidak bisa menjamin hutang-hutangnya.

Jika dilihat dari rata-rata secara perusahaan terdapat 3 perusahaan yang hutang lancarnya berada diatas rata-rata industry. Perusahaan dengan kode NIPS sebesar Rp 528.853.586, kemudian perusahaan dengan kode PRASS sebesar Rp 480.349.640 dan dengan kode INDS sebesar Rp 351.474.549. Sebaliknya ada 4 perusahaan yang berada dibawah rata-rata industry yaitu perusahaana dengan kode GJTL sebesar Rp 3.431.488, kode ASII sebesar Rp 72.832.200, dengan kode AUTO sebesar Rp 3.230.988 dan dengan kode BRAM sebesar Rp 58.444.984.

Perusahaan yang memiliki hutang lancar yang rendah dikatakan dalam kondisi yang baik karena perusahaan mampu membayar kewajiban jangka pendeknya dengan sejumlah aktiva yang dimiliki sehingga mampu meningkatkan kepercayaan pihak kreditur dalam memberikan dananya kepada pihak perusahaan. Apabila hutang lancarnya tinggi maka manajemen perusahaan tersebut harus lebih memperkirakan jumlah hutang yang akan dipinjam dengan jumlah aktiva yang dimiliki agar tidak terjadi penumpukan hutang dimasa yang akan datang.

Sehingga untuk mengatasi hal ini pihak manajemen perlu memperhatikan distribusi penggunaan aktiva lancarnya, besar kecilnya jumlah kas, besar kecilnya piutang, dan data tren dari aktiva lancar dan hutang lancar untuk jangka waktu 5atau 10 tahun mendatang.

Berikut ini tabel data Total Hutang pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2016 sebagai berikut:

Tabel I.5
Data Total Hutang pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	310.716.227	562.461.835	630.960.175	938.717.411	935.375.496	675.646.229
2	GJTL	7.391.409	9.626.411	10.059.605	12.115.363	12.849.602	10.408.478
3	ASII	9.260.000	107.806.000	115.705.000	118.902.000	121.949.000	94.724.400
4	AUTO	3.396.543	3.058.924	4.244.396	4.195.684	4.075.716	3.794.253
5	PRASS	297.056.156	389.182.140	601.006.310	811.177.918	903.464.665	600.377.438
6	INDS	528.206.496	443.652.749	454.347.526	634.889.428	409.208.624	494.060.965
7	BRAM	60.310.051	76.185.147	129.647.357	108.900.841	98.315.845	94.671.848
	RATA-RATA	173.762.412	227.424.744	277.995.767	375.556.949	355.034.135	281.954.801

Sumber : www.idx.co.id (data diolah)

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa rata-rata total hutang pertahun selama 5 tahun pada 7 perusahaan adalah Rp. 281.954.801. Setiap tahunnya total hutang mengalami fluktuasi atau naik turun. Dimana ada 3 perusahaan yang berada dibawah rata-rata industry yaitu pada tahun 2012, 2013 dan 2014. Dimana pada tahun 2012 sebesar Rp 173.762.412, tahun 2013 sebesar Rp 227.424.744 dan pada tahun 2014 sebesar Rp 277.995.767. Sedangkan terdapat 2 tahun yang berada diatas rata-rata industry. Pada tahun 2015 sebesar Rp 35.556.949 dan tahun 2016 sebesar Rp 355.034.135.

Hal ini menunjukkan setiap tahun perusahaan yang memiliki total hutang diatas rata-rata dibiayai oleh hutang yang menimbulkan resiko yang tinggi pada perusahaan apabila terjadi kegagalan suatu waktu pada masa mendatang.

Jika dilihat dari rata-rata secara perusahaan ada 3 perusahaan yang berada diatas rata-rata industry. Perusahaan dengan kode NIPS sebesar Rp 675.646.229, dengan kode PRASS sebesar Rp 600.377.438 dan dengan kode perusahaan INDS sebesar Rp 494.060.965. Sedangkan yang berada dibawah rata-rata industry meliputi kode perusahaan GJTL sebesar Rp 6.488.065, dengan kode ASII sebesar Rp 95.391.200, dengan kode perusahaan AUTO sebesar Rp 4.614.780 dan dengan kode BRAM sebesar Rp 102.403.731.

Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan yang memiliki total hutang yang berada diatas rata-rata industry sedang dalam kondisi tidak baik karena menunjukkan sebagian besar kegiatan perusahaan dibiayai oleh hutang. Dengan ini perusahaan akan mengalami kesulitan dalam meningkatkan laba perusahaan karena perusahaan berkewajiban untuk membayar hutang yang dimiliki dengan total modal yang ada diperusahaan.

Oleh karena itu perusahaan harus dapat memaksimalkan penggunaan hutang agar modal yang diperoleh dari hutang tersebut dapat menjadi sumber pendanaan yang tepat bagi perusahaan dan perusahaan dapat meningkatkan perolehan laba yang diinginkan.

Berdasarkan latar belakang dan fenomena diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut dengan judul “**Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* Pada Perusahaan Otomotif yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia**”

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis mengidentifikasi masalah yang ada yaitu:

1. Total modal meningkat tiap tahunnya diduga disebabkan oleh banyaknya jumlah modal yang tidak digunakan dengan baik oleh perusahaan.
2. Total aktiva lancar meningkat tetapi tidak diiringi dengan total modal yang menurun pada tahun 2015.
3. Total hutang perusahaan meningkat tiap tahunnya.

C. Batasan dan Rumusan Masalah

1. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka peneliti membatasi penelitian ini hanya pada ruang lingkup "*Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2016.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagaiberikut :

1. Apakah *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Return OnEquity* pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
2. Apakah *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia?
3. Apakah *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka tujuan penelitian ini dilakukan adalah :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.
- c. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio, Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini, dapat ditinjau dari segi teoritik maupun praktik dengan uraian sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dijadikan media pembelajaran dan mengembangkan diri dalam memecahkan masalah dan persoalan nyata yang terjadi didalam suatu perusahaan khususnya tentang pengaruh rasio *Return On Equity*. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai sumber referensi untuk penelitian selanjutnya dan bagi peneliti lain dapat dijadikan bahan perbandingan.

b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian proposal ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pembaca dan para investor. Manfaat bagi pembaca dapat memberikan gambaran tentang kinerja keuangan dari segi rasio likuiditas (*Current Ratio*), rasio profitabilitas (*Debt to Equity Ratio*) pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Selain itu, dapat memberikan informasi tentang kinerja keuangan perusahaan yang dapat digunakan pihak-pihak lain yang membutuhkan analisis atas kinerja perusahaan tersebut. Bagi para investor, berguna untuk mengambil keputusan sebelum melakukan investasi pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

BAB II

LANDASAN TEORITIS

A. Uraian Teoritis

1. Return On Equity

a. Pengertian *Return On Equity*

Return On Equity merupakan salah satu skala pengukuran pada rasio profitabilitas yang di pertimbangkan dalam menentukan struktur modal perusahaan. Hal ini di karenakan perusahaan yang memiliki profitabilitas yang tinggi cenderung menggunakan utang yang relatif kecil karena laba ditahan yang tinggi sudah memadai untuk membiayai sebagian besar pendanaan.

Menurut Kasmir (2012, hal 196) “rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio profitabilitas yang menggambarkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dapat disebut juga *Operating Ratio*.”

Keuntungan yang akan diraih dari investasi yang akan ditanamkan merupakan pertimbangan utama bagi sebuah perusahaan dalam rangka pengembangan bisnisnya. Disamping itu sehubungan dengan masalah dari ketidakpastian dari kondisi yang akan dihadapi maka besarnya investasi yang ditanamkan harus diperhitungkan dalam pengambilan kebutuhan dana. *Return On Equity* menyatakan hasil pengembalian dari total ekuitas.

Menurut Kasmir (2010, hal 298) “*Return on Equity* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan manajemen bank dalam mengelola capital yang ada untuk

mendapatkan *net income*. *Return on Equity* sering disebut sebagai rentabilitas modal sendiri (*Return on Common Equity*).”

Munawir (2010, hal 23) mengemukakan *Return on Equity* adalah rasio yang menunjukkan tingkat keuntungan dari investasi yang ditanamkan pemegang saham. *Return on Equity* merupakan suatu pengukuran dari penghasilan (*income*) yang tersedia bagi para pemilik perusahaan atas modal yang mereka investasikan dalam perusahaan *Return on Equity* mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba berdasarkan modal saham tertentu.

Menurut Jumingan (2009, hal 299) “*Return on Equity* yaitu rasio antara laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini dipergunakan untuk mengetahui kemampuan bank dalam menghasilkan laba bersih melalui penggunaan modal sendiri.”

Dapat disimpulkan bahwa *Return on Equity* merupakan rasio profitabilitas untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba berdasarkan modal saham yang dimiliki perusahaan.

b. Tujuan dan Manfaat *Return on Equity*

Rasio profitabilitas bertujuan untuk mengukur efektivitas manajemen yang dapat tercermin pada imbalan hasil investasi melalui kegiatan perusahaan ataudengan kata lain mengukur kinerja perusahaan secara keseluruhan dan efisiensi dan pengelolaan kewajiban dan modal.

Tujuan penggunaan rasio profitabilitas bagi perusahaan maupun bagi pihak luar perusahaan menurut Kasmir (2012, hal 197) yaitu :

- 1) Untuk mengukur atau menghitung laba yang di peroleh perusahaan dalam satu periode tertentu.
- 2) Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang
- 3) Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu
- 4) Untuk menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri

- 5) Untuk mengukur produktivitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri
- 6) Untuk mengukur produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal sendiri.

Sementara manfaat penggunaan rasio profitabilitas bagi perusahaan maupun bagi pihak luar perusahaan menurut Kasmir (2012, hal 197) yaitu:

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

Menurut Sartono (2010, hal 7) manfaat yang diperoleh dari profitabilitas adalah untuk :

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

Kesimpulannya adalah tujuan dan manfaat *return on asset* yaitu sebagai acuan untuk mengevaluasi kinerja manajemen yang selama ini dilakukan. Apakah karyawan sudah menyelesaikan tugasnya dengan baik atau belum. Jika karyawan telah mencapai target kerja untuk periode ini atau periode sebelumnya, ini menjadikan pembelajaran bagi karyawan dan perusahaan untuk menjalankan operasi perusahaan supaya tercapai tujuan perusahaan.

Apabila perusahaan mengalami kegagalan pada periode lalu, maka harus di selidiki untuk mengetahui kegagalan-kegagalan yang telah di alami oleh

perusahaan. Sedangkan keberhasilan dapat dijadikan acuan untuk kinerja perusahaan yang akan datang. Rasio profitabilitas ini sering disebut juga sebagai salah satu alat ukur kinerja manajemen.

c. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi *Return On Equity*

Beberapa faktor yang mempengaruhi ketepatan prediksi profitabilitas menurut Harianto dan Sudomo (2001, hal 29) sebagai berikut:

- 1) Likuiditas, adalah kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek yang tercermin dari rasio aset lancar dengan kewajiban lancar (*Current Ratio*). Semakin likuid suatu perusahaan, akan semakin besar kemungkinan perusahaan memperoleh profitabilitas.
- 2) Besaran perusahaan, hal ini disebabkan besaran perusahaan karena skala ekonomi yang berbeda-beda. Skala ekonomi yang tinggi menyebabkan perusahaan dapat menghasilkan produk dengan tingkat biaya rendah. Tingkat biaya rendah merupakan unsur untuk mencapai laba yang diinginkan sesuai standar yang dituangkan dalam bentuk ramalan. Sehubungan dengan itu, skala ekonomi yang tinggi menyebabkan biaya informasi untuk membuat ramalan menjadi turun. Sehingga perusahaan yang mempunyai skala ekonomi yang tinggi bisa membuat ramalan yang tepat karena dimungkinkan mempunyai data dan informasi yang lengkap. Perusahaan yang besar mempunyai kemampuan tinggi untuk menjamin prospek bisnis dimasa yang akan datang, jumlah aset (sumber daya) yang besar bisa membuat manajemen dan semua komponen dalam perusahaan percaya diri dan bekerja lebih giat untuk mencapai laba yang diprediksikan. Kemudian besarnya modal yang dimiliki perusahaan juga dapat menentukan kelengkapan dan ketepatan informasi yang diperlukan untuk peramalan.
- 3) Umur perusahaan, manajemen perusahaan yang relatif muda diperkirakan kurang berpengalaman sehingga tidak cukup mampu menentukan ketepatan ramalan profitabilitas.
- 4) Kredibilitas penjamin emisi, penjamin emisi mempunyai peranan kunci dalam setiap emisi efek melalui pasar modal. Dengan demikian integritas penjamin emisi mempunyai hubungan positif dengan ketepatan informasi ramalan laba di dalam protestus. Penjamin emisi akan berhati-hati untuk menjaga kredibilitasnya karena penjamin emisi ingin memberikan hasil yang maksimal kepada para pemakai.
- 5) Integritas auditor, faktor ini mempunyai dampak signifikan terhadap laporan keuangan, termasuk ramalan profitabilitas. Oleh karena itu auditor harus menjamin bahwa informasi keuangan

yang disajikan telah sesuai dengan pedoman penyajian laporan keuangan.

- 6) Tingkat leverage, salah satu kewajiban manajer adalah mengatur risiko. Jadi manajer melakukan apa saja untuk mengurangi risiko. Tingkat leverage merupakan salah satu hal yang mencerminkan risiko. Rasio-rasio hutang terhadap terhadap aktiva (*Debt to Assets Ratio*), hutang terhadap ekuitas (*Debt to Equity Ratio*) untuk mengukur risiko pemberi pinjaman dalam hubungannya dengan tingkat aktiva yang menjadi jaminan. Risiko tingkat leverage dapat tercermin dari likuiditas yang dimiliki. Jadi manajer memperhatikan aspek ini dalam melakukan peramalan laba.

d. Pengukuran *Return On Equity*

Besarnya *Return On Equity* sangat dipengaruhi oleh besarnya laba yang diperoleh perusahaan, semakin tinggi laba yang diperoleh maka akan semakin meningkatkan *Return On Equity*. *Return On Equity* merupakan rasio antara laba sesudah pajak terhadap total modal sendiri (*ekuitas*) yang berasal dari serorang pemilik, laba tidak dibagi dan cadangan lain yang dimiliki oleh perusahaan.

Menurut Kasmir (2012, hal 204) *Return on Equity* dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Return on Equity} = \frac{\text{Earnings After Interest and Tax}}{\text{Equity}}$$

Apabila kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba meningkat, maka harga saham akan meningkat. Kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba/keuntungan menunjukkan kinerja keuangan perusahaan. Jika kinerja perusahaan dalam menghasilkan laba semakin meningkat maka akan berdampak pada meningkatnya pendapatan yang akan diterima pemegang saham perusahaan. Dengan meningkatnya *return* harga saham di pasar modal, akan menyebabkan daya tarik bagi investor untuk ikut menanamkan modalnya pada perusahaan

tersebut. Hal ini menjadikan harga saham akan naik dan permintaan akan kepemilikan sahampun bertambah.

2. *Current Ratio*

a. *Pengertian Current Ratio*

Current ratio merupakan rasio likuiditas yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang telah jatuh tempo. Perusahaan yang baik adalah perusahaan yang memiliki tingkat likuiditas yang tinggi agar mampu membayar tingkat hutang jangka pendek perusahaan sehingga perputaran operasional perusahaan tidak tergantung dan berjalan dengan lancar.

Menurut Jumingan (2009, hal 243) rasio likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan bank dalam menyelesaikan kewajiban jangka pendeknya, umumnya kurang dari satu tahun. Rasio ini mencerminkan ukuran kinerja manajemen ditinjau dari sejauh mana manajemen mampu mengelola modal kerja yang didanai dari utang lancar dan saldo kas perusahaan.

Munawir (2007, hal 72) menyatakan “Rasio lancar (*Current ratio*) yaitu perbandingan antara jumlah aktiva lancar dengan hutang lancar, rasio ini menunjukkan bahwa nilai kekayaan lancar (yang segera dapat dijadikan uang) ada sekian kali hutang jangka pendek”

Menurut Kasmir (2012, hal 134) rasio lancar atau *current ratio* merupakan kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. *Current Ratio* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Dengan kata lain, seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Semakin besar rasio ini semakin likuid suatu perusahaan. Namun demikian rasio ini mempunyai

kelemahan karena tidak semua komponen aktiva lancar memiliki tingkat likuiditas yang sama.

Perusahaan dalam keadaan likuid berarti mampu memnuhi kewajiban keuangan tepat pada waktunya dan perusahaan dikatakan mampu memnuhi kewajiban keuangan tepat waktu apabila perusahaan memiliki alat pembayaran ataupun aktiva lancar yang lebih dari hutang lancar. Sedangkan perusahaan dalam keadaan tidak likuid berarti perusahaan tersebut tidak dapat segera memenuhi kewajiban keuangan pada saat ditagih.

Semakin besar perbandingan aktiva lancar dan kewajiban lancar semakin tinggi kemampuan perusahaan menutupi kewajiba 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) maupun mengorbankan profitabilitas (rasio terlalu tinggi).

Berdasarkan definisi di atas maka dapat disimpulkan *Current Ratio* (merupakan rasio yang membandingkan uang tunai (kas) dan harta lancar lainnya terhadap kewajiban lancar dapat memberikan ukuran likuiditas yang cepat dan mudah digunakan.

b. Tujuan dan Manfaat *Current Ratio*

Perhitungan *Current Ratio* tidak hanya berguna bagi perusahaan, namun juga bagi pihak luar perusahaan. Dalam praktiknya terdapat banyak manfaat dan tujuan *Current Ratio* bagi perusahaan, baik bagi pihak pemilik perusahaan dan manajemen perusahaan.

Kasmir (2012, hal 132) mendefinisikan tujuan yang di dapat dari hasil rasio likuiditas yaitu :

- 1) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih. Artinya kemampuan untuk membayar kewajiban yang sudah waktunya dibayar sesuai jadwal batas waktu yang telah ditetapkan (tanggal dan bulan tertentu)
- 2) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan. Artinya jumlah kewajiban yang berumur dibawah 1 tahun atau sama dengan 1 tahun, dibandingkan dengan total aktiva lancar.
- 3) Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
- 4) Sebagai alat perencanaan ke depan, terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang.
- 5) Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya untuk beberapa periode.

Sedangkan manfaat rasio likuiditas menurut Kasmir (2012, hal 133) adalah “Rasio Likuiditas bermanfaat untuk menilai kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban kepada pihak ketiga.”

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa *Current ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk membayar hutang atau kewajiban perusahaan dengan aktiva lancar atau yang dapat segera dijadikan uang dan untuk mengukur seberapa likuidnya perusahaan.

c. Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Current Ratio*

Rasio Lancar merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui kesanggupan memenuhi kewajiban jangka pendek, oleh karena itu rasio ini menunjukkan seberapa jauh tuntutan dari kreditor jangka pendek dipenuhi oleh aktiva yang diperkirakan menjadi uang tunai dalam periode yang sama dengan jatuh tempo hutang.

Apabila perusahaan menjual surat-surat berharga yang diklasifikasikan sebagai aktiva lancar dan menggunakan kas yang diperolehnya untuk membiayai akuisisi perusahaan tersebut terhadap beberapa perusahaan lain atau aktivitas lain, rasio lancar bisa mengalami penurunan.

Menurut Brigham & Houston (2010, hal 96) faktor-faktor yang mempengaruhi *current ratio* adalah :

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

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

- 1) Distribusi atau proporsi dari aktiva lancar.
- 2) Data tren dari pada aktiva lancar dan hutang lancar, untuk jangka waktu 5 tahun atau lebih dari waktu yang lalu.
- 3) Syarat yang diberikan oleh kreditor kepada perusahaan dalam mengadakan pembelian maupun syarat yang kredit yang diberikan oleh perusahaan dalam menjual barangnya.
- 4) *Present value* (nilai sesungguhnya) dari aktiva lancar, sebab ada kemungkinan perusahaan mempunyai saldo piutang yang cukup besar tetapi piutang tersebut sudah lama terjadi dan sulit ditagih sehingga nilai realisasinya mungkin lebih kecil dibandingkan dengan yang dilaporkan.
- 5) Kemungkinan perubahan nilai aktiva lancar, kalau nilai persediaan semakin turun (*deflasi*) maka aktiva lancar yang besar terutama ditunjukkan dalam persediaan maka 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 dimasa mendatang, makin besar kebutuhan modal kerja dimasa yang akan datang dibutuhkan adanya rasio yang besar pula.

- 8) *Type* atau jenis perusahaan (perusahaan yang di produksi sendiri barang yang dijual perusahaan perdagangan atau perusahaan jasa). Apabila penjualan naik sementara kebijakan piutang tetap, piutang akan naik dan memperbaiki rasio lancar. Apabila *supplier* melonggarkan kebijakan kredit mereka, misal dengan memperpanjang jangka waktu hutang, hutang akan naik dan ini akan mengurangi rasio lancar.

d. Pengukuran *Current Ratio*

Pengukuran likuiditas berguna untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Dalam penelitian ini pengukuran likuiditas menggunakan *current ratio* yang bertujuan untuk mengetahui kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aset lancar yang dimilikinya pada saat jatuh tempo.

Current Ratio merupakan salah satu rasio yang banyak digunakan, yang membagi total aset lancar dengan kewajiban lancar, yang diambil dari neraca. Menurut Harmono (2011, hal 108) rumus yang digunakan untuk mengukur *current ratio* yaitu :

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

Aktiva lancar (*current assets*) pada umumnya terdiri dari kas, surat-surat berharga, piutang dan persediaan. Hutang lancar (*current liabilities*) terdiri dari hutang dagang, hutang wesel jangka pendek, hutang jangka panjang yang akan jatuh tempo pada tahun ini, hutang pajak dan hutang-hutang lain (terutama hutang gaji/upah).

Current ratio merupakan ukuran yang paling umum dari kelancaran (*solvency*) jangka pendek, karena ratio tersebut menunjukkan seberapa jauh tagihan para kreditor jangka pendek bisa ditutup oleh aktiva yang secara kasar bisa berubah menjadi kas dalam jangka waktu yang sama dengan tagihan tersebut.

3. *Debt to Equity Ratio*

a. Pengertian *Debt to Equity Ratio*

Debt to Equity Ratio adalah salah satu alat ukur rasio solvabilitas yang dipergunakan untuk mengukur struktur modal. Untuk mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai dengan hutang salah satunya dapat dilihat melalui *debt to equity ratio*. Dalam suatu neraca perusahaan struktur modal merupakan sisi kanan dari neraca, dimana merupakan kombinasi antara utang dan modal sendiri.

Harahap (2013, hal 306) menjelaskan bahwa rasio leverage menggambarkan hubungan antara utang perusahaan terhadap modal maupun asset. Rasio ini dapat melihat seberapa jauh perusahaan dibiayai oleh hutang atau pihak luar dengan kemampuan perusahaan digambarkan oleh modal. Perusahaan yang baik mestinya memiliki komposisi modal yang lebih besar dari utang.

Fahmi (2012, hal 73) menyatakan “*Debt To Equity Ratio* adalah ukuran yang dipakai dalam menganalisis laporan keuangan untuk memperlihatkan besarnya jaminan yang tersedia untuk kreditor.”

Menurut Kasmir (2012, hal 157) *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh hutang, termasuk hutang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan pinjaman (kreditor) dengan pemilik perusahaan.

Debt to Equity Ratio mencerminkan besarnya proporsi antara *total debt* (total hutang) dengan *total shareholder's equity* (total modal sendiri). Total debt merupakan *total liabilities* (baik utang jangka pendek maupun jangka panjang); sedangkan *total equity* merupakan total modal sendiri (total modal saham yang disetor dan laba yang ditahan) yang dimiliki perusahaan.

Untuk mengembangkan perusahaan dalam menghadapi persaingan, maka diperlukan adanya suatu pendanaan yang bisa digunakan untuk memenuhi

kebutuhan tersebut. Sumber-sumber pendanaan perusahaan dapat diperoleh daridalam perusahaan (internal) dan dari luar perusahaan (eksternal). Pada prakteknya dana-dana yang dikelola perusahaan harus dikelola dengan baik, karena masing-masing sumber dana tersebut mengandung kewajiban pertanggung jawaban kepada pemilik dana.

Proporsi antara modal sendiri (internal) dengan modal pinjaman (eksternal) harus diperhatikan, sehingga dapat diketahui beban perusahaan terhadap para pemilik modal tersebut. Dalam manajemen keuangan proporsi antara jumlah dana dari luar lazim disebut sebagai struktur pendanaan atau struktur modal (*capital structure*). Sumber dana dari pihak luar diperoleh dari pinjaman atau utang (baik hutang jangka pendek maupun hutang jangka panjang). Sedangkan sumber dana dari pihak internal diperoleh dari modal saham (*equity*) dan laba tak dibagi (*retained earning*).

Rasio ini menunjukkan hubungan antara jumlah pinjaman jangka panjang yang diberikan oleh para kreditur dengan jumlah modal sendiri yang diberikan oleh pemilik perusahaan. Hal ini biasanya digunakan untuk mengukur *financial leverage* dari suatu perusahaan.

Nilai *Debt to Equity Ratio* yang semakin tinggi menunjukkan bahwa komposisi hutang semakin besar dibandingkan dengan total modal sendiri sehingga akan berdampak semakin besar beban perusahaan terhadap pihak luar (kreditur) disebabkan karena akan terjadi beban bunga atas manfaat yang diperoleh dari kreditur.

Dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* yang merupakan rasio untuk mengukur struktur modal adalah perimbangan atas jumlah hutang baik itu

hutang jangka pendek atau hutang jangka panjang dengan total modal sendiri, saham preferen ataupun saham biasa yang digunakan sebagai sumber pendanaan dalam memenuhi kebutuhan belanja perusahaan.

b. Tujuan dan Manfaat *Debt to Equity Ratio*

Struktur modal memiliki peranan yang sangat berpengaruh terhadap aktivitas operasional perusahaan. Struktur modal dalam hal ini diukur dengan rasio solvabilitas atau *leverage ratio* yaitu dengan menggunakan *Debt to Equity Ratio*.

Sartono (2010, hal 231) menyatakan “struktur modal juga mempunyai manfaat besar dari suatu pembiayaan dengan pinjaman yaitu melalui pengurangan pajak yang diperoleh dari pemerintah yang mengizinkan bahwa bunga atas pinjamandapat mengurangi dalam menghitung pendapatan kena pajak.”

Menurut Kasmir (2012, hal 153) beberapa tujuan perusahaan dengan menggunakan rasio solvabilitas, yakni :

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

Sedangkan tujuan perusahaan dengan menggunakan rasio solvabilitas yang dikemukakan oleh Kasmir (2012, hal 153) yakni :

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

Dapat disimpulkan bahwa modal yang dimanfaatkan dengan hubungan antar pihak yang berkepentingan ini dapat dibangun melalui hubungan fungsi struktur modal dengan pengaruhnya terhadap nilai perusahaan.

Dalam hal ini, mengindikasikan sejauh mana manajemen menentukan struktur modalnya melalui memupukkan laba berupa laba ditahan atau membagikan laba sebagai deviden dengan harapan para investor mau memberi saham perusahaan. Besarnya komposisi struktur modal juga mengindikasikan sejauh mana manajemen mampu mengolah struktur modal yang optimal dengan mempertimbangkan rata-rata biaya modal yang efisien.

c. Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Debt to Equity Ratio*

Perusahaan perlu memperhitungkan berbagai faktor yang mempengaruhi struktur modal perusahaan. Hal ini diperlukan dalam menentukan pertimbangan antara besarnya hutang dan jumlah modal sendiri yang tercermin pada struktur modal perusahaan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* menurut Brigham & Houston (2011, hal 188) adalah sebagai berikut :

- 1) *Operating leverage*
Operating leverage atau leverage operasi adalah penggunaan aktiva atau operasi perusahaan yang disertai dengan biaya tetap.
- 2) Likuiditas
Rasio likuiditas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendek telah jatuh tempo.
- 3) Struktur Aktiva
Struktur aktiva menggambarkan sebagian jumlah aset yang dapat dijadikan jaminan (*Collateral Value of Asset*).
- 4) Pertumbuhan Perusahaan
Suatu perusahaan yang berada dalam industri yang mempunyai laju pertumbuhan yang tinggi harus menyediakan modal yang cukup untuk membelanjai perusahaan. Perusahaan yang bertumbuh pesat cenderung lebih banyak menggunakan hutang daripada perusahaan yang pertumbuhan secara lambat.
- 5) *Price Earning Ratio*
Price Earning Ratio (PER) merupakan perbandingan harga suatu saham (*Market Price*) dengan *Earning Per Share (EPS)* dari saham yang bersangkutan.
- 6) Profitabilitas
Perusahaan dengan tingkat pengembalian yang tinggi atas investasi akan menggunakan hutang relatif kecil. Tingkat pengembalian yang tinggi memungkinkan untuk membiayai sebagian besar kebutuhan pendanaan perusahaan yang besar dimana sahamnya tersebar sangat luas, setiap perluasan modal saham akan hanya mempunyai pengaruh yang kecil terhadap kemungkinan hilangnya kontrol pihak dominan terhadap perusahaan.

d. Pengukuran *Debt to Equity Ratio*

Informasi struktur modal dalam teori keagenan mewakili hubungan antarpihak manajemen dengan kegiatan dan investor. Oleh karena itu, model penelitian memanfaatkan hubungan antara pihak yang berkepentingan ini dibangun melalui hubungan fungsi struktur modal pengaruhnya terhadap nilai perusahaan.

Debt to equity Ratio merupakan rasio antara sumber dana dari pihak eksternal (hutang) terhadap sumber dana pihak internal (ekuitas). Menurut Kasmir (2012, hal 158) rumus *Debt to Equity Ratio* sebagai berikut :

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

Dari rasio ini dapat diketahui bahwa semakin tinggi rasio ini maka semakin besar jumlah pinjaman yang digunakan untuk membiayai aktiva perusahaan. Sebaliknya semakin rendah rasio ini maka semakin kecil jumlah pinjaman yang digunakan untuk membiayai aktiva perusahaan. Bagi bank (kreditor), makin besar rasio ini akan makin tidak menguntungkan karena makin besar resiko yang ditanggung atas kegagalan, namun bagi perusahaan sangat menguntungkan dan sebaliknya.

B. Kerangka Konseptual

1. Pengaruh *Current Ratio* Terhadap *Return on Equity*

Secara teori terdapat pandangan mengenai pengaruh likuiditas terhadap profitabilitas. Pengaruh antara likuiditas terhadap profitabilitas yaitu menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya yang harus segera

dipenuhi atau kemampuan perusahaan untuk keuangan saat ditagih. *Current Ratio* merupakan suatu perbandingan antara aset lancar dengan kewajiban lancar.

Current Ratio adalah kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansial yang berjangka pendek tepat waktunya atau kemampuan perusahaan untuk menyediakan kas atau setara kas, yang ditunjukkan besar kecilnya aktiva lancar, yaitu aktiva yang mudah diubah menjadi kas yang meliputi kas, surat berharga, piutang, persediaan.

Syamsuddin (2013, hal 209) menyatakan “bila mana rasio aktiva lancar atas total aktiva meningkat baik profitabilitas maupun resiko yang dihadapi akan menurun. Menurunnya profitabilitas disebabkan karena aktiva lancar menghasilkan lebih sedikit dibandingkan aktiva tetap.”

Harmono (2011, hal 106) menjelaskan bahwa rasio likuiditas menjelaskan mengenai kesanggupan perusahaan untuk melunasi hutang jangka pendeknya. Tingkat likuiditas yang tinggi menunjukkan kemampuan perusahaan untuk melunasi hutang jangka pendeknya semakin tinggi pula sehingga perusahaan dikatakan baik atau likuid. Begitu pun sebaliknya jika tingkat likuiditas perusahaan rendah perusahaan tidak mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Dari hasil pengukuran rasio, apabila rasio lancar rendah, dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar utang. Namun, apabila hasil pengukuran rasio tinggi belum tentu kondisi perusahaan sedang baik. Hal ini dapat saja terjadi karena kas tidak digunakan sebaik mungkin. Apabila perusahaan mampu memenuhi kewajibannya maka perusahaan dikatakan dalam keadaan likuid. Begitupun sebaliknya. Jika suatu perusahaan dinyatakan likuid maka pihak kreditur akan percaya untuk memberikan pinjaman. Selanjutnya dengan didapatkannya pinjaman maka perusahaan dapat meningkatkan

produksi/operasional atau melakukan ekspansi guna meningkatkan laba perusahaan.

Hasil Penelitian yang dilakukan oleh Hartono (2015) tentang pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap profitabilitas perusahaan (*return on assets*) pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap perubahan profitabilitas (*Return On Equity*).

2. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* Terhadap *Return on Equity*

Tinggi rendah *Debt to Equity Ratio* akan mempengaruhi tingkat pencapaian *Return on Equity* yang dicapai oleh perusahaan. Jika biaya yang ditimbulkan oleh pinjaman (*cost of debt*) lebih kecil daripada biaya modal sendiri (*cost of equity*) maka sumber dana yang berasal dari pinjaman atau hutang akan lebih efektif dalam menghasilkan laba (meningkatkan *return on equity*) demikian sebaliknya.

Kasmir (2012, hal 158) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* memberikan petunjuk umum tentang kelayakan dan resiko keuangan perusahaan. Bagi pihak kreditur semakin besar rasio ini akan semakin tidak menguntungkan karena akan semakin besar resiko yang ditanggung atas kegagalan yang mungkin terjadi di perusahaan. Namun, bagi perusahaan justru semakin besar rasio ini akan semakin baik. Sebaliknya dengan rasio rendah, semakin tinggi tingkat pendanaan yang disediakan pemilik dan semakin besar batas pengamanan bagi peminjam jika terjadi kerugian atau penyusutan terhadap nilai aktiva.

Perusahaan dengan laba bertumbuh akan memperkuat hubungan *Debt to Equity Ratio* dengan profitabilitas yaitu dimana profitabilitas meningkat seiring dengan *Debt to Equity Ratio* yang rendah. Perusahaan yang pertumbuhan labanya rendah akan berusaha menarik dana dari luar, untuk mendapatkan investasi

dengan mengorbankan sebagian besar labanya. Peningkatan utang akan mempengaruhi besar kecilnya laba perusahaan, yang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi semua kewajibannya, yang ditunjukkan oleh beberapa bagian modal sendiri yang digunakan untuk membayar seluruh kewajibannya, karena semakin besar penggunaan utang maka semakin besar kewajibannya.

Debt to Equity Ratio yang tinggi akan berdampak timbulnya resiko kerugian lebih besar, tetapi juga ada kesempatan mendapatkan laba juga besar. Sebaliknya apabila perusahaan memiliki rasio solvabilitas lebih kecil tentunya mempunyai resiko kerugian lebih kecil pula, terutama pada saat perekonomian menurun, dampaknya ini juga mengakibatkan rendahnya tingkat pengembalian (return) pada saat perekonomian tinggi. Bagi perusahaan sebaiknya hutang tidak boleh melebihi modal sendiri agar beban hutang tetapnya tidak terlalu tinggi. Dimana *Debt to Equity Ratio* yang tinggi menunjukkan struktur permodalan usaha lebih banyak memanfaatkan hutang terhadap ekuitas.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Jannati, dkk (2012) tentang pengaruh rasio leverage terhadap profitabilitas pada perusahaan makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia menyatakan bahwa ada pengaruh signifikan antara *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Equity Ratio* dimana semakin tinggi tingkat penggunaan resiko akan menghasilkan semakin tinggi pula *Return On Equity*.

3. Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* Terhadap *Return on Equity*

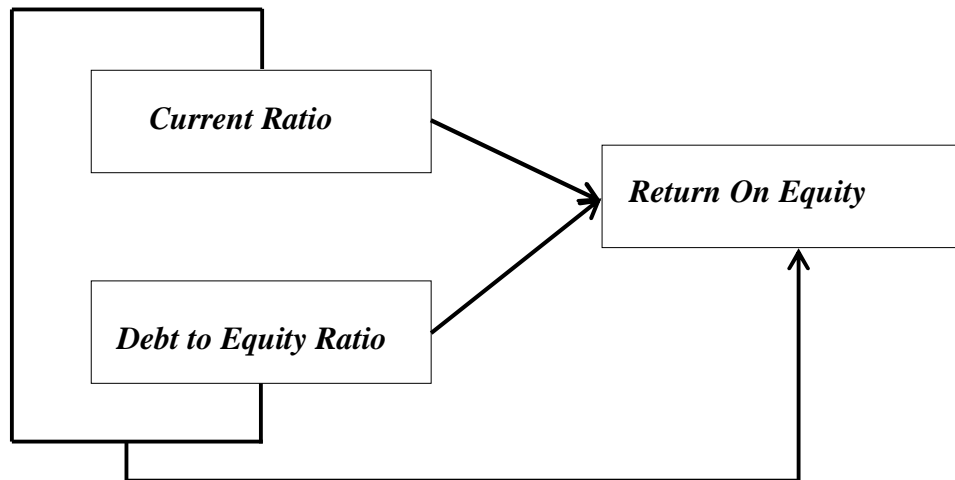
Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba. Salah satu alat yang digunakan adalah *return on asset*. Dalam usaha untuk meningkatkan profitabilitas berkaitan dengan masalah likuiditas dan solvabilitas. Dimana likuiditas dapat diukur dengan *Current Ratio* dan solvabilitas dapat diukur dengan *Debt to Equity Ratio*.

Menurut Agus Sartono (2010, hal 166) “likuiditas perusahaan menunjukkan kemampuan untuk membayar kewajiban financial jangka pendek tepat pada waktunya.”

Kasmir (2012, hal 204) menyatakan bahwa hasil pengembalian ekuitas atau *Return On Equity* merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik. Artinya, posisi pemilik perusahaan semakin kuat, demikian pulak sebaliknya.

Berdasarkan pada hasil landasan teori yang telah diuraikan diatas, maka variabel dependen dalam penelitian ini adalah *Return On Equity* dan variabel independen meliputi *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio*. Untuk memudahkan dalam melakukan penelitian dibuat suatu kerangka teoritis yang akan menjadi arahan dalam melakukan pengumpulan data serta analisisnya.

Hubungan *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* dapat digambarkan dalam kerangka konseptual sebagai berikut :



Gambar II.1 Kerangka Konseptual

C. Hipotesis

Azuar dan Irfan (2013, hal 45) menyatakan bahwa “hipotesis adalah dugaan atau jawaban sementara dari pertanyaan yang ada pada perumusan masalah penelitian.”

Berdasarkan masalah yang dikemukakan, dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

1. *Current Ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return on Equity* pada perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia.
2. *Debt to Equity Ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return on Equity* pada perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia.
3. *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return on Equity* pada perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan asosiatif. Pendekatan asosiatif merupakan suatu pendekatan dalam suatu penelitian untuk mengetahui pengaruh atau hubungan antara variable bebas dengan variable terikatnya.

B. Definisi Operasional Variabel

Dalam penelitian ini yang menjadi definisi operasional adalah:

1. Variabel Dependen (Terikat)

Variable terikat adalah variabel yang diprediksi terbentuk sebagai akibat dari pengaruh variable bebas, dengan kata lain variabel terikat adalah fungsi dari variabel bebasnya. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah *Return On Equity*.

Menurut Jumingan (2009, hal 229) “*Return On Equity* merupakan perbandingan antara laba bersih setelah bersih dengan total modal yang dimiliki oleh perusahaan.”

Return On Equity dapat dihitung menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Return On Equity} = \frac{\text{Earnings After Interest and Taxes}}{\text{Total Equity}}$$

2. Variabel Independen (Bebas)

Variabel bebas adalah variabel yang diprediksi mempunyai pengaruh terhadap terbentuknya variabel terikat. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio*. Berikut ini definisi operasional dari setiap variabel bebas yang digunakan:

a. *Current Ratio*

Menurut Jumingan (2009, hal 227) “*Current Ratio* yaitu rasio antara aktiva lancar dengan hutang lancar. Rasio ini merupakan alat ukur bagi kemampuan likuiditas yaitu kemampuan untuk membayar hutang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar.”

Adapun alat untuk mengukur *Current Ratio* adalah sebagai berikut:

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

b. *Debt to Equity Ratio*

Menurut Kasmir (2012, hal 157) “*Debt to Equity ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas.”

Debt to Equity ratio dapat dihitung dengan menggunakan rumus:

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

C. Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan melakukan penelitian mengenai fenomena pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* perusahaan Otomotif di Bursa Efek Indonesia dengan melakukan *browsing* pada situs web <http://www.bei.co.id>.

2. Waktu Penelitian

Adapun rencana waktu penelitian dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel III.1
Tabel Jadwal Penelitian

N O	JENIS PENELITIAN	BULAN																		
		Nov 2017				Des 2017				Jan 2018				Mar 2018				Okt 2018		
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
1.	Pengumpulan Data		■																	
2.	Pengajuan Judul			■																
3.	Pengumpulan Teori				■	■														
4.	Penyusunan Proposal					■	■	■	■											
5.	Bimbingan Proposal										■	■	■	■						
6.	Seminar Proposal																	■		
7.	Penyusunan dan Bimbingan Skripsi																		■	■
8.	Sidang Meja Hijau																			■

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi Penelitian

Sugiyono (2008, hal 115) menyatakan “Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.”

Adapun populasinya dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan-perusahaan manufaktur pada sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016 berjumlah 13 perusahaan.

2. Sampel Penelitian

Menurut Azuar dan Irfan (2013, hal 50) sampel adalah wakil dari populasi. Teknik pengambilan sample dalam penelitian ini menggunakan *porposive sampling*. *Porposive sampling* merupakan penetapan sampel dengan kriteria-kriteria tertentu yang bertujuan memberikan informasi yang maksimal". *Porposive sampling* disini menggunakan judgement sampling yaitu teknik pengambilan sampel dengan beberapa kriteria tertentu. Berdasarkan hal tersebut, maka sampel dalam penelitian ini dipilih sesuai dengan karakteristik sebagai berikut :

- a) Perusahaan manufaktur Otomotif yang terdaftar di BEI dan konsisten ada selama periode penelitian tahun 2012-2016.
- b) Perusahaan manufaktur Otomotif yang menyediakan data laporan keuangan selama kurun waktu penelitian tahun 2012-2016.
- c) Perusahaan yang memperoleh laba operasi selama periode 2012-2016.

Data yang dijadikan sampel dalam penelitian ini berjumlah 7 perusahaan dari 13 perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2012-2016.

Tabel III.2
Daftar Sampel Perusahaan

NO	KODE	NAMA EMITEN
1.	NIPS	PT. NIPRESS Tbk
2.	GJTL	PT. GAJAH TUNGGAL Tbk
3.	SMSM	PT. SELAMAT SEMPURNA Tbk
4.	ASII	ASTRA INTERNASIONAL Tbk
5.	AUTO	ASTRA AUTOPARTS Tbk
6.	INDS	PT INDOSPRING Tbk
7.	BRAM	PT. INDO KORDSA Tbk

Sumber : www.idx.co.id

E. Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan dengan menggunakan metode studi pustaka. Metode studi pustaka yaitu metode yang digunakan dengan memahami *literature-literature* yang membuat pembahasan yang berkaitan dengan melakukan klasifikasi dan kategori bahan-bahan tertulis yang berhubungan dengan masalah penelitian dengan mempelajari dokumen-dokumen atau data yang diperlukan, dilanjutkan dengan pencatatan dan perhitungan.

Sesuai dengan data yang diperlukan yaitu data sekunder, maka metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik dokumentasi yang berdasarkan pada laporan keuangan periode 2012, 2013, 2014, 2015, dan 2016 yang yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara internet diambil langsung dari situs Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id), mengambil dari artikel, jurnal, penelitian terdahulu, mempelajari buku-buku pustaka yang mendukung penelitian terdahulu dan proses penelitian. Data yang diperlukan yaitu *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Return On Equity*.

F. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2014, hal 67), Analisis data adalah cara-cara mengolah data yang telah terkumpul untuk kemudian dapat diinterpretasi. Tahapan-tahapan teknik analisis data yang diterapkan pada penelitian ini adalah, sebagai berikut :

1. Regresi Linier Berganda

Untuk mempermudah proses analisis yang akan dilakukan, penulis akan membuat model analisis yang akan dilakukan penulis dalam rangka menjawab permasalahan yang ada. Untuk membuktikan hipotesis yang diajukan dalam

penelitian ini menggunakan alat statistik regresi linier berganda. Alat analisis ini digunakan dengan suatu alasan untuk melihat ada tidaknya pengaruh beberapa variabel bebas terhadap variabel tidak bebas, baik secara simultan (bersama-sama) maupun secara parsial (masing-masing).

Berdasarkan hal tersebut, maka spesifikasi model yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$

(Sugiyono. 2012, hal 277)

Keterangan:

Y : *Return On Equity*

X1 : *Current Ratio*

X2 : *Debt to Equity Ratio*

β_1, β_2 : Parameter koefisien masing-masing variabel

a : konstanta

e : standart error

Metode regresi merupakan model regresi yang menghasilkan estimator linear yang tidak bias yang terbaik (*best linear unbiased estimate*). Kondisi ini akan terjadi jika di penuhi beberapa asumsi yang di sebut dengan uji asumsi klasik.

a. Uji Asumsi Klasik

Sebelum melakukan analisis regresi berganda, agar di dapat perkiraanyang efisien maka perlu dilakukan pengujian asumsi klasik. Uji asumsi klasik adala analisis yang dilakukan untuk menilai apakah di dalam sebuah model regresi linier *Ordinary Least Square* (OLS) terdapat masalah-maslaah klasik. Regresi linier *Ordinary Least Square* (OLS) terbagi atas dua macam yaitu regresi linier

seederhana dan regresi linier berganda. Uji asumsi klasik merupakan prasyarat analisis regresi linier berganda. Di dalam model regresi tersebut, ada beberapa syarat yang harus dipenuhi agar model peramalan yang dibuat menjadi valid sebagai alat peramalan. Syarat-syarat tersebut apabila dipenuhi semuanya maka model regresi linier tersebut dikatakan BLUE (*Best Linier Unbiased Estimation*) yang artinya pengambilan keputusan melalui uji t tidak boleh bias.

Ada beberapa kriteria persyaratan asumsi klasik yang harus dipenuhi untuk bisa menggunakan regresi berganda, yaitu :

1) Uji Normalitas

Uji normalitas adalah untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel independen dan dependennya memiliki distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal.

Pengujian ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel dependen (terikat) dan variabel independen (bebas) keduanya mempunyai distribusi normal atautakah tidak. Dasar pengambilan keputusan dalam deteksi normalitas yaitu jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas. Tetapi jika data menyebar jauh dari garis diagonal atau tidak mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

Untuk menguji apakah sampel penelitian merupakan jenis distribusi normal maka digunakan pengujian *Kolmogorov-Smirnov Goodness of Fit Test* terhadap masing-masing variabel. Uji 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_0 : data residual tidak berdistribusi normal

Ketentuan untuk Uji Kolmogorov-Smirnov ini adalah jika $\text{asympt. Sig (2 tailed)} < 0,05$ ($\alpha = 5\%$ tingkat signifikan) maka data berdistribusi tidak normal.

2) Uji Multikolinieritas

Multikolinieritas merupakan suatu keadaan tidak terdapat atau terjadi korelasi linier di antara dua atau lebih variabel independen. Dengan adanya multikolinieritas maka *standart error* untuk masing-masing variabel independen tidak dapat dideteksi. Untuk mengetahui ada tidaknya gejala multikolinieritas pada model regresi linear berganda yang diajukan, dapat digunakan dengan cara melihat pada nilai *Variance Inflation Factor* ($VIF = 1/(1-r^2)$). Nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) dapat dilihat dengan beberapa kriteria sebagai berikut:

- 1) Jika nilai *tolerance* $> 0,10$ dan $VIF < 10$, maka dapat diartikan bahwa tidak terdapat multikolinieritas pada penelitian tersebut
- 2) Jika nilai *tolerance* $< 0,10$ dan $VIF > 10$, maka dapat diartikan bahwa terjadi gangguan multikolinieritas pada penelitian tersebut.

3) Uji Heteroskedastisitas

Menurut Juliandi Azuar, dkk(2014, hal 101) Heterokedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi, terjadi ketidaksamaan varians dari residual dari suatu pengamatan yang lain. Jika variasi residual dari suatu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut homokedastisitas, dan jika varians berbeda disebut heterokedastisitas.

Model yang baik adalah tidak terjadi heterokedastisitas. Dasar pengambilan keputusannya adalah : Jika pola tertentu, seperti titik-titik (poin-

poin) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur, maka terjadi heterokedastisitas. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik (poin-poin) menyebar dibawah dan diatas angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heterokedastisitas.

4) Uji Autokorelasi

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2014, hal 161) “Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode ke t dengan kesalahan pada periode t-1 (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi.”

Model regresi yang baik adalah bebas dari autokorelasi. Salah satu cara mengidentifikasinya adalah dengan melihat nilai Durbin Watson (D-W) :

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

2. Pengujian Hipotesis

Untuk membuktikan hipotesis diterima atau ditolak digunakan pengujian regresi berganda secara parsial (uji T) dan secara simultan (Uji F).

a. Uji secara parsial (Uji T)

Uji t digunakan untuk melihat apakah ada pengaruh secara parsial antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Untuk menguji signifikansi hubungan antara variabel bebas terhadap variabel terikat digunakan rumusan uji statistic t, Sugiyono (2012) dengan rumus sebagai berikut :

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

Dimana :

t : Nilai t yang dihitung

r : Koefisien korelasi

n : jumlah sampel

b. Uji secara simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk melihat apakah ada pengaruh secara simultan antar variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Menurut Sugiyono (2012) untuk menguji signifikan hubungan antara variabel bebas terhadap variabel terikat digunakan dengan rumus berikut :

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

Dimana :

Fh : F hitung

R : Koefisien korelasi ganda

k : Jumlah variabel independen

n : jumlah anggota sampel

3. Uji Koefisien Determinasi (R²)

Nilai R-Square dari koefisien determinasi digunakan untuk melihat bagaimana variasi nilai variabel terikat di pengaruhi oleh variasi nilai variabel bebas. Nilai koefisien determinasi adalah antara 0 (nol) dan 1 (satu). Apabila nilai R-Square semakin mendekati satu maka semakin besar pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

Untuk mengetahui besar atau kecilnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat dipergunakan koefisiensi determinasi dengan menggunakan rumus:

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

(Sumber : Sugiyono. 2014)

Keterangan:

D : Koefisiensi Determinasi

R^2 : Kuadrat dari korelasi xy yang ditemukan

100% : Presentase Kontribusi

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

Objek penelitian yang digunakan adalah perusahaan Otomotif selama periode 2012-2016 (5 tahun). Penelitian ini melihat apakah *Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Equity Ratio*. Seluruh perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ada 13 perusahaan Otomotif. Namun, hanya 7 perusahaan yang memenuhi kriteria sampel. Berikut nama-nama perusahaan yang menjadi objek dalam penelitian ini sebagai berikut:

Tabel IV.1
Daftar Sampel Penelitian

NO	KODE	NAMA EMITEN
1.	NIPS	PT. NIPRESS Tbk
2.	GJTL	PT. GAJAH TUNGGAL Tbk
3.	SMSM	PT. SELAMAT SEMPURNA Tbk
4.	ASII	ASTRA INTERNASIONAL Tbk
5.	AUTO	ASTRA AUTOPARTS Tbk
6.	INDS	PT INDOSPRING Tbk
7.	BRAM	PT. INDO KORDSA Tbk

Sumber : www.idx.co.id

a. *Return On Equity Ratio*

Variabel terikat (Y) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Return On Equity Ratio* yang mana menunjukkan tingkat keuntungan dari investasi yang ditanamkan pemegang saham. Rasio ini juga menunjukkan produktivitas dari dana-dana pemilik perusahaan didalam perusahaannya sendiri.

Rasio ini juga menunjukkan rentabilitas dan efisiensi modal sendiri. Semakin tinggi kemampuan dalam meningkatkan laba semakin bagus pula nilai

dari perusahaan atau rentabilitas modal sendiri yang semakin baik. Adapun cara yang dilakukan untuk mendapatkan rasio ini adalah dengan membandingkan laba sebelum pajak dengan total asset yang dimiliki perusahaan.

Berikut adalah hasil perhitungan *Return On Equity Ratio* pada masing-masing perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Tabel IV.2
***Return On Equity Ratio* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI**
Periode 2012-2016

NO	Kode Perusahaan	Return On Equity					Rata-Rata
		2012	2013	2014	2015	2016	
1.	NIPS	10.03	14.36	8.71	5.04	7.80	9.18
2.	GJTL	20.67	2.10	4.51	5.81	10.71	8.76
3.	ASII	25.32	21.00	18.39	12.34	13.08	18.03
4.	AUTO	20.71	11.07	9.44	3.18	4.59	9.80
5.	PRASS	5.55	3.25	1.65	0.89	0.39	2.35
6.	INDS	11.80	8.42	6.98	0.10	2.40	5.94
7.	BRAM	13.29	3.40	8.89	6.87	11.28	8.86
	Rata-Rata	15.34	9.09	8.37	4.89	7.18	8.99

Sumber: www.idx.co.id (data diolah)

Berdasarkan tabel diatas bahwa tingkat keuntungan (*Return On Equity Ratio*) pada masing-masing perusahaan Otomotif mengalami fruktiasi. Tercatat nilai *Return On Equity Ratio* pada tahun 2012 sebesar 15,34 dan tahun 2013 sebesar 9,09 berada diatas rata-rata yaitu 8,99. Sedangkan pada tahun 2014, 2015 dan pada tahun 2016 berada dibawah rata-rata yaitu 8,37, 4,89 dan 7,18.

Sedangkan jika dilihat dari rata-rata perusahaan, terdapat tiga perusahaan yang berada di atas rata-rata yaitu NIPS sebesar 9,18. Kemudian ASII sebesar 18,03 dan AUTO sebesar 9,80. Sedangkan ada empat perusahaan yang berada

dibawah rata-rata perusahaan yaitu GJTL sebesar 8,76, PRASS sebesar 2,35, INDS sebesar 5,94 dan BRAM sebesar 8,86.

Semakin rendah nilai *Return On Equity* menunjukkan bahwa perputaran kekayaan perusahaan belum maksimal memberikan pengaruh positif pada perusahaan dan pemegang saham sehingga perusahaan masih membutuhkan sumber dana untuk dapat menunjang tingkat modal yang dimiliki oleh perusahaan untuk meningkatkan keuntungan perusahaan. Begitupun sebaliknya, semakin tinggi rasio ini maka kondisi perusahaan juga dikatakan semakin baik. Hal ini menunjukkan posisi pemilik perusahaan yang semakin kuat.

Data-data yang berkaitan nilai *Return On Equity* pada perusahaan otomotif adalah sebagai berikut:

1) Laba Bersih

Menurut Kasmir (2011, hal 303) “Laba bersih adalah yang telah dikurangi biaya-biaya yang merupakan beban perusahaan dalam suatu periode tertentu termasuk pajak. Laba bersih merupakan laba setelah pajak yang dikurangi dengan laba hasil penjualan dari aktiva tetap, aktiva non produktif dan aktiva.”

Berikut ini adalah tabulasi nilai laba bersih pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Tabel IV.3
Data Laba Bersih Setelah Pajak pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar
di BEI Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	21.553.186	33.872.112	50.134.988	30.671.339	65.683.137	40.382.952
2	GJTL	1.132.247	120.330.000	269.868.000	313.326.000	626.561.000	266.243.449
3	ASII	22.742.000	22.297.000	22.125.000	15.613.000	18.302.000	20.215.800
4	AUTO	1.135.914	1.058.015	956.409.000	322.701.000	483.421.000	352.944.986
5	PRASS	15.565.386	13.196.638	11.340.527	6.437.333	2.690.964	9.846.170
6	INDS	134.068.283	147.608.449	127.657.349	1.933.819	49.556.367	92.164.853
7	BRAM	22.546.316	5.542.270	15.886.367	12.573.606	22.299.582	15.769.628
	RATA-RATA	31.249.047	49.129.212	207.631.604	100.465.157	181.216.293	113.938.263

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan data diatas dapat dilihat bahwa laba bersih berfluktasi setiap tahunnya. Jika dilihat dari nilai rata-rata tahun perusahaan yaitu sebesar Rp 113.938.263. Ada 3 tahun dibawah rata-rata yaitu 2012, 2013 dan tahun 2015 sebesar Rp 31.249.047, Rp 49.129.212 dan Rp 100.456.157. Dan terdapat 2 tahun diatas nilai rata-rata yaitu tahun 2014 sebesar Rp 207.631.604 dan tahun 2016 sebesar Rp 181.216.293.

Sedangkan jika dilihat dari rata-rata perusahaan terdapat 5 perusahaan yang berada dibawah rata-rata perusahaan NIPS sebesar Rp 40.382.952, ASII sebesar Rp 20.215.800, PRASS sebesar Rp 9.846.170, INDS sebesar Rp 92.164.853 dan BRAM sebesar Rp 15.769.628.

2) Total Ekuitas

Menurut Kasmir (2010, hal 59) mendefinisikan “laporan perubahan modal (ekuitas) merupakan laporan yang menggambarkan jumlah modal yang dimiliki.”

Berikut adalah tabulasi nilai total ekuitas pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Tabel IV.4
Data Total Ekuitas pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	214.912.509	235.945.772	575.894.224	609.002.679	842.580.894	495.667.216
2	GJTL	5.478.384	5.724.343	5.983.292	5.394.142	5.848.177	5.685.668
3	ASII	89.814.000	106.188.000	120.324.000	126.533.000	139.906.000	91.271.707
4	AUTO	5.485.099	9.558.754	10.136.567	10.143.426	10.536.558	9.172.081
5	PRASS	280.293.729	406.448.113	685.821.589	720.564.133	693.001.882	557.225.889
6	INDS	1.136.572	1.752.865	1.828.318	1.919.038	2.068.063	1.740.971
7	BRAM	169.623.187	162.861.249	178.650.710	182.933.781	197.744.650	178.362.715
	RATA-RATA	109.534.783	132.639.871	225.519.814	218.583.390	270.240.889	191.303.749

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat data rata-rata total ekuitas 7 perusahaan otomotif selama 5 tahun adalah Rp 191.303.749. setiap tahunnya total ekuitas mengalami fruktuasi, dimana pada tahun 2012 dan tahun 2013 mengalami penurunan. Pada tahun 2012 sebesar Rp 109.534.783 dan pada tahun 2013 sebesar Rp 132.639.871. Sebaiknya ada 3 tahun yang berada diatas rata-rata yaitu tahun 2014 sebesar Rp 225.519.814, tahun 2015 Rp 218.583.390 dan tahun 2016 sebesar Rp 270.240.889.

Sedangkan jika dilihat dari rata-rata perusahaan, terdapat 2 perusahaan yang berada diatas rata-rata perusahaan yaitu NIPS sebesar Rp 495.667.216 dan PRASS sebesar Rp 557.225.889. Terdapat 5 perusahaan yang berada dibawah rata-rata perusahaan yaitu GJTL sebesar Rp 5.685.668, ASII sebesar Rp 91.271.707, AUTO sebesar Rp 9.172.081, INDS sebesar Rp 1.740.971 dan BRAM sebesar Rp 178.362.715.

b. *Current Ratio*

Variabel bebas (X1) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Current Ratio*. *Current Ratio* digunakan untuk menganalisa posisi modal kerja suatu perusahaan (likuiditas). Rasio ini menunjukkan perbandingan nilai kekayaan lancar (yang segera dapat dijadikan uang) dengan hutang jangka pendek.

Berikut adalah hasil perhitungan *Current Ratio* pada masing-masing perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Tabel IV.5
***Current Ratio* pada Perusahaan Otomotif yang Terdaftar di BEI**
Periode 2012-2016

NO	Kode Perusahaan	<i>Current Ratio</i>					Rata-Rata
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	110.34	105.11	129.39	104.73	123.65	114.64
2	GJTL	171.99	230.87	201.63	177.81	173.05	191.07
3	ASII	139.91	124.20	132.26	137.93	123.94	131.65
4	AUTO	116.49	188.99	133.19	132.29	150.51	144.29
5	PRASS	111.32	103.08	100.33	100.50	100.71	103.19
6	INDS	233.39	385.59	291.22	223.13	303.27	287.32
7	BRAM	212.76	157.09	141.56	180.65	205.87	179.59
	Rata-Rata	156.60	184.99	161.37	151.01	168.72	164.54

Sumber: www.idx.co.id (data diolah)

Berdasarkan tabel diatas dilihat bahwa nilai *Current Ratio* mengalami fluktuasi pada tahun tertentu. Dimana pada tahun 2012 nilai *Current Ratio* sebesar

156,60. Pada tahun 2014 sebesar 161,37 dan tahun 2015 sebesar 151,01. Artinya nilai tersebut berada dibawah rata-rata yaitu 164,54. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sedang mengalami kesulitan dalam membayar segala utang jangka pendeknya. Selanjutnya pada tahun 2013 dan tahun 2016 nilai *Current Ratio* berada diatas rata-rata yaitu 184,99 dan 168,72.

Sedangkan jika dilihat dari nilai rata-rata perusahaan terdapat empat perusahaan yang berada dibawah rata-rata perusahaan yaitu NIPS sebesar 114,64, ASII sebesar 131,65, AUTO sebesar 144,29 dan PRASS sebesar 103,19. Terdapat tiga perusahaan yang berada diatas rata-rata perusahaan yaitu GJTL sebesar 191,07, INDS sebesar 287,32 dan BRAM sebesar 179,59.

Semakin tinggi rasio ini belum tentu menunjukkan kondisi perusahaan yang semakin baik, karena untuk mengatakan baik tidaknya suatu perusahaan ada suatu standar rasio yang digunakan. Apabila rasio rendah menunjukkan perusahaan kekurangan modal untuk membayar utangnya.

Adapun data yang berkaitan dengan *Current Ratio* adalah sebagai berikut:

1) Aktiva lancar

Kasmir (2012, hal 134) menyatakan “Aktiva lancar (*Current Asset*) merupakan harta perusahaan yang dapat dijadikan uang dalam waktu singkat (minimal 1 tahun).”

Komponen aktiva lancar meliputi kas, bank, surat-surat berharga, piutang, persediaan, biaya dibayar dimuka, pendapat yang masi harus diterima, pinjaman yang diberikan, dan aktiva lancar lainnya.

Berikut adalah tabulasi nilai aktiva lancar pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Tabel IV.6
Data Aktiva Lancar pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	308.238.585	534.840.333	671.452.283	701.282.705	825.372.776	608.237.336
2	GJTL	5.194.057	6.843.583	6.283.252	6.602.281	7.517.152	6.488.065
3	ASII	75.799.000	88.352.000	97.241.000	105.161.000	110.403.000	95.391.200
4	AUTO	3.205.631	5.029.517	5.138.080	4.796.770	4.903.902	4.614.780
5	PRASS	197.198.600	331.855.600	566.779.211	658.889.212	687.016.688	488.347.862
6	INDS	867.620.153	1.086.590	975.954.232	992.929.224	981.694.103	763.856.860
7	BRAM	86.356.415	91.543.617	109.402.632	102.097.679	122.618.311	102.403.731
	RATA-RATA	205.895.643	87.451.818	293.466.401	311.746.028	319.025.526	243.517.083

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa nilai rata-rata tahun aktiva lancar pertahun selama 5 tahun pada 7 perusahaan adalah Rp 243.517.083. Setiap tahunnya aktiva lancar mengalami fruktuasi atau naik turun. Dimana ada 2 perusahaan yang berada dibawah rata-rata industry yaitu pada tahun 2012 dan tahun 2013. Dimana pada tahun 2012 sebesar Rp 205.895.643 dan tahun 2013 sebesar Rp 87.451.818. sedangkan terdapat 3 tahun yang berada diatas rata-rata industry. Pada tahun 2014 sebesar Rp 293.466.401, tahun 2015 sebesar Rp 311.746.028 dan tahun 2016 sebesar Rp 319.025.526.

Sedangkan jika dilihat dari nilai rata-rata perusahaan terdapat 3 perusahaan yang berada diatas rata-rata yaitu NIPS sebesar Rp 608.237.336, PRASS sebesar 488.347.862 dan INDS sebesar Rp 763.856.860. Serta terdapat 4 perusahaan yang

berada dibawah rata-rata yaitu GJTL sebesar Rp 6.488.065, ASII sebesar Rp 95.391.200, AUTO sebesar Rp 4.614.780 dan BRAM sebesar Rp 102.403.731.

2) Hutang Lancar

Menurut Kasmir (2012, hal 136) “Hutang Lancar (*Current Asset*) merupakan kewajiban perusahaan jangka pendek (maksimal 1 tahun). Artinya, hutang ini segera harus dilunasi dalam waktu paling lama satu tahun.”

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

Berikut adalah tabulasi nilai aktiva lancar pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Tabel IV.7
Data Hutang Lancar pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	279.356.285	508.836.644	518.954.798	669.595.797	667.524.406	528.853.586
2	GJTL	3.020.030	2.964.235	3.116.223	3.713.148	4.343.805	3.431.488
3	ASII	54.178.000	71.139.000	73.523.000	76.242.000	89.079.000	72.832.200
4	AUTO	2.751.766	2.661.312	3.857.809	3.625.907	3.258.146	3.230.988
5	PRASS	177.151.899	321.945.837	564.899.086	655.589.698	682.161.682	480.349.640
6	INDS	371.743.866	281.799.219	335.123.443	445.006.853	323.699.362	351.474.549
7	BRAM	40.589.171	58.275.851	77.282.258	56.517.831	59.559.808	58.444.984
	RATA-RATA	132.684.431	178.231.728	225.250.945	272.898.748	261.375.173	214.088.205

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan tabel diatas nilai rata-rata tahun total hutang lancar 7 perusahaan otomotif selama 5 tahun adalah Rp 214.088.205. Setiap tahunnya hutang lancar mengalami fluktuasi, dimana pada tahun 2012 dan tahun 2013 mengalami penurunan. Pada tahun 2012 sebesar Rp 132.684.431 dan pada tahun 2013 sebesar Rp 178.231.728. Sebaiknya ada 3 tahun yang berada diatas rata-rata yaitu tahun 2014 sebesar Rp 225.250.945, tahun 2015 Rp 272.898.748 dan tahun 2016 sebesar Rp 261.375.173.

Sedangkan dilihat dari nilai rata-rata perusahaan terdapat 3 perusahaan yang berada diatas rata-rata perusahaan yaitu NIPS sebesar Rp 528.853.586, PRASS sebesar Rp 480.349.640 dan INDS sebesar Rp 351.474.549. Terdapat 4 perusahaan yang berada dibawah rata-rata perusahaan yaitu GJTL sebesar Rp 3.431.488, ASII sebesar Rp 72.832.200, AUTO sebesar Rp 3.230.988 dan BRAM sebesar 58.444.984.

c. *Debt to Equity Ratio*

Variabel bebas (X2) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Debt to Equity Ratio*. *Debt to Equity Ratio* dihitung dengan cara membandingkan antara seluruh hutang, termasuk hutang lancar dengan seluruh ekuitas. Ratio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan pinjaman (kreditor) dengan pemilik perusahaan.

Semakin tinggi nilai *Debt to Equity Ratio* berarti semakin tinggi jumlah dana dari luar yang harus dijamin dengan jumlah modal sendiri dan semakin besar resiko yang ditanggung atas kegagalan yang mungkin terjadi di perusahaan.

Berikut adalah hasil perhitungan *Debt to Equity Ratio* pada masing-masing perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Tabel IV.8
***Debt to Equity Ratio* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI**
Periode 2012-2016

NO	Kode Perusahaan	<i>Debt to Equity Ratio</i>					Rata-Rata
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	1.45	2.38	1.10	1.54	1.11	1.52
2	GJTL	1.35	1.68	1.68	2.25	2.20	1.83
3	ASII	0.10	1.02	0.96	0.94	0.87	0.78
4	AUTO	0.62	0.32	0.42	0.41	0.39	0.43
5	PRASS	1.06	0.96	0.88	1.13	1.30	1.06
6	INDS	0.46	0.25	0.25	0.33	0.20	0.30
7	BRAM	0.36	0.47	0.73	0.60	0.50	0.53
	Rata-Rata	0.77	1.01	0.86	1.03	0.94	0.92

Sumber: www.idx.co.id (data diolah)

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa nilai *Debt to Equity Ratio* pada beberapa tahun mengalami fluktuasi. Nilai rata-rata untuk *Debt to Equity Ratio* yaitu 0,92. Pada tahun 2012 dan 2013 nilai *Debt to Equity Ratio* berada dibawah rata-rata yaitu sebesar 0,77 dan 0,86. Sedangkan pada tahun 2013 nilai *Debt to Equity Ratio* berada diatas rata-rata yaitu sebesar 1,01. Kemudian tahun 2015 dan 2016 juga berada diatas rata-rata *Debt to Equity Ratio* yaitu 1,03 dan 0,94.

Sedangkan jika dilihat dari nilai rata-rata perusahaan untuk *Debt to Equity Ratio*, terdapat 3 perusahaan yang berada diatas nilai rata-rata perusahaan, yaitu NIPS sebesar 9,18, ASII sebesar 18,03 dan AUTO sebesar 9,80. Serta terdapat 4 perusahaan yang berada dibawah angka rata-rata perusahaan yaitu GJTL sebesar 8,76, PRASS sebesar 2,35, INDS sebesar 5,94 dan BRAM sebesar 8,86. Nilai *Debt to Equity Ratio* yang rendah menunjukkan kinerja perusahaan yang semakin baik, karena menyebabkan tingkat pengembalian yang semakin tinggi.

Data yang berkaitan dengan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1) Total Hutang

Menurut Munawir (2004, hal 106) “hutang adalah semua kewajiban keuangan perusahaan kepada pihak lain yang belum terpenuhi, dimana hutang ini merupakan sumber dana atau modal perusahaan yang berasal dari kreditor.”

Berikut adalah tabulasi nilai total hutang pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Tabel IV.9
Data Total Hutang pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	310.716.227	562.461.835	630.960.175	938.717.411	935.375.496	675.646.229
2	GJTL	7.391.409	9.626.411	10.059.605	12.115.363	12.849.602	10.408.478
3	ASII	9.260.000	107.806.000	115.705.000	118.902.000	121.949.000	94.724.400
4	AUTO	3.396.543	3.058.924	4.244.396	4.195.684	4.075.716	3.794.253
5	PRASS	297.056.156	389.182.140	601.006.310	811.177.918	903.464.665	600.377.438
6	INDS	528.206.496	443.652.749	454.347.526	634.889.428	409.208.624	494.060.965
7	BRAM	60.310.051	76.185.147	129.647.357	108.900.841	98.315.845	94.671.848
	RATA-RATA	173.762.412	227.424.744	277.995.767	375.556.949	355.034.135	281.954.801

Sumber : www.idx.co.id (data diolah)

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa rata-rata total hutang pertahun selama 5 tahun pada 7 perusahaan adalah Rp. 281.954.801. Setiap tahunnya total hutang mengalami fluktuasi. Terdapat 3 tahun yang berada dibawah rata-rata industry yaitu tahun 2012 sebesar Rp 173.762.412, tahun 2013 sebesar Rp 227.424.744 dan pada tahun 2014 sebesar Rp 277.995.767. Sedangkan

terdapat 2 tahun yang berada diatas rata-rata industry. Pada tahun 2015 sebesar Rp 35.556.949 dan tahun 2016 sebesar Rp 355.034.135.

Sedangkan jika dilihat dari nilai rata-rata perusahaan terdapat 3 perusahaan yang berada diatas rata-rata perusahaan yaitu NIPS sebesar Rp 675.646.229, AUTO sebesar Rp 600.377.438 dan INDS sebesar 494.060.965. serta terdapat 4 perusahaan yang berada diatas rata-rata perusahaan yaitu GJTL sebesar Rp 10.408.478, ASII sebesar Rp 94.724.400, AUTO sebesar Rp 3.794.253 dan BRAM sebesar Rp 94.671.848.

2) Total Ekuitas

Menurut Kasmir (2010, hal 59) mendefinisikan “laporan perubahan modal (ekuitas) merupakan laporan yang menggambarkan jumlah modal yang dimiliki.”

Berikut adalah tabulasi nilai total ekuitas pada perusahaan otomotif :

Tabel IV.10
Data Total Ekuitas pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2012 – 2016
(dalam jutaan rupiah)

NO	Kode Perusahaan	TAHUN					RATA-RATA
		2012	2013	2014	2015	2016	
1	NIPS	214.912.509	235.945.772	575.894.224	609.002.679	842.580.894	495.667.216
2	GJTL	5.478.384	5.724.343	5.983.292	5.394.142	5.848.177	5.685.668
3	ASII	89.814.000	106.188.000	120.324.000	126.533.000	139.906.000	91.271.707
4	AUTO	5.485.099	9.558.754	10.136.567	10.143.426	10.536.558	9.172.081
5	PRASS	280.293.729	406.448.113	685.821.589	720.564.133	693.001.882	557.225.889
6	INDS	1.136.572	1.752.865	1.828.318	1.919.038	2.068.063	1.740.971
7	BRAM	169.623.187	162.861.249	178.650.710	182.933.781	197.744.650	178.362.715
	RATA-RATA	109.534.783	132.639.871	225.519.814	218.583.390	270.240.889	191.303.749

Sumber : www.idx.co.id

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat data rata-rata total ekuitas 7 perusahaan otomotif selama 5 tahun adalah Rp 191.303.749. Setiap tahunnya total ekuitas mengalami fluktuasi, dimana pada tahun 2012 dan tahun 2013 mengalami penurunan. Pada tahun 2012 sebesar Rp 109.534.783 dan pada tahun 2013 sebesar Rp 132.639.871. Sebaiknya ada 3 tahun yang berada diatas rata-rata yaitu tahun 2014 sebesar Rp 225.519.814, tahun 2015 Rp 218.583.390 dan tahun 2016 sebesar Rp 270.240.889.

Sedangkan jika dilihat dari rata-rata perusahaan, terdapat 2 perusahaan yang berada diatas rata-rata perusahaan yaitu NIPS sebesar Rp 495.667.216 dan PRASS sebesar Rp 557.225.889. Terdapat 5 perusahaan yang berada dibawah rata-rata perusahaan yaitu GJTL sebesar Rp 5.685.668, ASII sebesar Rp 91.271.707, AUTO sebesar Rp 9.172.081, INDS sebesar Rp 1.740.971 dan BRAM sebesar Rp 178.362.715.

B. Analisis Data

1. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan supaya untuk memperoleh analisis yang valid. Pengujian ini dimaksudkan untuk mendeteksi adanya penyimpang asumsi klasik pada regresi linier berganda. Ada beberapa kriteria persyaratan asumsi klasik yang harus dipenuhi untuk bisa menggunakan regresi linier berganda yaitu:

a. Uji Normalitas

Uji Normalitas adalah uji yang dilakukan untuk melihat apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independennya memiliki distribusi

normal atau tidak. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.

Berikut ini merupakan pengujian hasil normalitas data dalam bentuk kurva P-P Plots seperti yang terlihat pada gambar berikut :



Gambar IV.1 Grafik Normal P-Plot
Sumber: Hasil Pengolahan Data

Pada gambar IV. 1 diatas diketahui hasil dari pengujian normalitas bahwa data menyebar disekitar diagram dari hasil titik-titiknya mendekati garis diagonal, sehingga dapat disimpulkan bahwa data yang diolah merupakan data yang berdistribusi normal dari uji normalitas terpenuhi. Sehingga dapat dilakukan analisis data atau pengujian hipotesis dengan teknik statistic yang relevan.

b. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi yang kuat antar variabel independen, dengan ketentuan:

- 1) Jika $VIF < 10$, maka tidak terjadi multikolinearitas
- 2) Jika $VIF \geq 10$, maka terjadi multikolinearitas
- 3) Jika $tolerance \geq 10$, maka tidak terjadi multikolinearitas

4) Jika tolerance < 10, maka terjadi multikolinearitas

Berikut ini adalah hasil pengujian multikolinearitas yang dapat dilihat pada tabel IV.11:

Tabel IV.11
Hasil Uji Multikolinearitas

Model		Coefficients ^a	
		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	CURRENT RATIO	.871	1.148
	DEBT TO EQUITY RATIO	.871	1.148

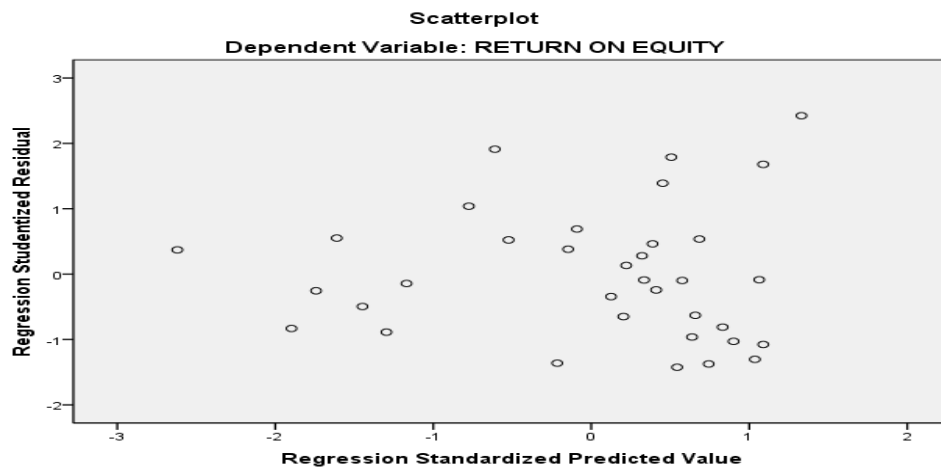
a. Dependent Variable: RETURN ON EQUITY

Sumber: Hasil Pengolahan Data SPSS 18

Dari hasil pengolahan data pada tabel IV.11 diatas, diketahui nilai VIF untuk variabel *Current ratio* adalah 1,148 dan variabel *Debt To Equity Ratio* adalah 1,148. Dari masing-masing variabel independen menunjukkan nilai *tolerance* lebih besar dari 0,01 (*tolerance* = 0,01) dan nilai VIF lebih kecil dari 10 (VIF = 10). Sehingga dapat disimpulkan tidak terjadi gejala multikolinieritas antara variabel independen yang diindikasikan dari nilai VIF dan *tolerance*.

c. Uji Heterokedastisitas

Uji Heterokedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah dalam model sebuah regresi terjadi ketidaksamaan varians dalam residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Dasar pengambilan keputusan adalah jika pola tertentu seperti titik-titik (poin-poin) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur, maka terjadi heterokedastisitas. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar dibawah dan diatas angka 0 pada sumbu Y maka tidak terjadi heterokedastisitas. Model yang baik adalah ketika tidak terjadi heterokedastisitas.



Gambar IV.2 Uji Heterokedastisitas
Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan gambar IV.2 diatas, dapat diketahui bahwa data (titik-titik) menyebar secara merata diatas dan dibawah garis nol, tidak berkumpul di satu tempat, serta tidak membentuk satu pola tertentu sehingga dapat disimpulkan bahwa pada uji regresi ini tidak terjadi heterokedastisitas yang menunjukkan bahwa model regresi ini layak dipakai untuk melihat nilai *Return On Equity* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia berdasarkan variabel independen *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio*.

d. Autokorelasi

Pengujian autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah terdapat korelasi antara kesalahan pengganggu pada suatu periode dengan kesalahan pengganggu periode sebelumnya dalam model regresi. Jika terjadi autokorelasi dalam model regresi berarti koefisien yang diperoleh menjadi akurat, sehingga model regresi yang baik adalah yang bebas dari autokorelasi. Cara yang dapat dilakukan untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi adalah dengan melakukan pengujian Durbin-Watson (D-W). Tabel dibawah ini menyajikan hasil uji D-W dengan menggunakan program SPSS versi 18,0.

Tabel IV.12
Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Adjusted R Square	Durbin-Watson
1	.148 ^a	.022	-.039	6.58533	1.368

a. Predictors: (Constant), DEBT TO EQUITY RATIO, CURRENT RATIO

b. Dependent Variable: RETURN ON EQUITY

Sumber: Hasil Pengolahan Data SPSS 18

Kriteria untuk penilaian terjadinya autokorelasi yaitu:

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

Dari hasil tabel IV.12 diketahui bahwa nilai Durbin-Watson yang didapat sebesar 1,404 yang berarti termasuk pada penilaian kedua yang disimpulkan bahwa model regresi bebas dari masalah autokorelasi.

2. Regresi Linier Berganda

Metode statistik yang digunakan untuk menguji hipotesis adalah regresi berganda (*multiple regression*). Uji regresi berganda digunakan untuk menguji pengaruh *Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Equity*. Hubungan antara variabel tersebut dapat digambarkan pada persamaan berikut:

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$

Dimana:

Y : *Return On Equity*

A : Konstanta

B : Angka Arah atau Koefisien regresi

X1 : *CurrentRatio*

X2 : *Debt to Equity Ratio*

e : Standar Error

Adapun hasil pengolahan data dengan analisis regresi berganda adalah sebagai berikut:

Tabel IV.13
Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	12.405	4.226		2.935	.006
	CURRENT RATIO	-.015	.018	-.149	-.794	.433
	DEBT TO EQUITY RATIO	-1.105	1.991	-.104	-.555	.583

a. Dependent Variable: RETURN ON EQUITY

Sumber: Hasil Pengolahan Data SPSS 18

Informasi yang ditampilkan pada tabel IV.13 adalah persamaan regresi berganda antara variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Dari tabel tersebut maka persamaan regresi linier berganda yang dapat diformulasikan adalah sebagai berikut:

$$Y = 12,405 - 0,015X_1 - 1,105X_2 + e$$

Keterangan:

- 1) Konstanta sebesar 12,405 menunjukkan bahwa apabila semua variabel kenaikan *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* diasumsikan bernilai nol, maka nilai *Return On Equity* adalah sebesar 12,405.
- 2) Koefisien *Current Ratio* sebesar -0,015 dengan arah hubungan negative menunjukkan apabila variabel *Current Ratio* meningkat sebesar 100%,

maka nilai *Return On Equity* menurun sebesar 1,5% dengan asumsi variabel independen lainnya menilai nol.

- 3) Koefisien *Debt To Equity Ratio* sebesar -1,105 dengan arah hubungan negative menunjukkan apabila variabel *Debt To Equity Ratio* meningkat sebesar 100%, maka nilai *Return On Equity* menurun sebesar 110,05% dengan asumsi variabel independen lainnya bernilai nol.

3. Pengujian Hipotesis

a. Uji Secara Parsial (Uji T)

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

Hasil pengujian statistic t pada variabel *Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* dapat dilihat pada tabel IV.14

Tabel IV.14
Hasil Uji Parsial (Uji t)

Model	Coefficients ^a					
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	12.405	4.226		2.935	.006
	CURRENT RATIO	-.015	.018	-.149	-.794	.433
	DEBT TO EQUITY RATIO	-1.105	1.991	-.104	-.555	.583

a. Dependent Variable: RETURN ON EQUITY

Sumber: Hasil Pengolahan Data SPSS 18

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

1) Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Equity*

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Current Ratio* berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Equity*. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0,05$ dengan nilai t untuk $n = 35 - 2 = 33$ adalah 2,035. Untuk itu $t_{hitung} = -0,794$ dan $t_{tabel} = 2,035$

Kriteria pengambilan keputusan:

Ho diterima jika: $-2,035 \leq t_{hitung} \leq 2,035$ pada $\alpha = 5\%$

Ho ditolak jika: $t_{hitung} \geq 2,035$ atau $t_{hitung} \leq -2,035$

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Equity* diperoleh t_{hitung} sebesar -0,794 sementara t_{tabel} sebesar 2,035 ($2,035 > -0,794$, $t_{tabel} > t_{hitung}$) dan mempunyai angka signifikan sebesar $0,433 > 0,05$. Artinya Ho diterima, hal ini menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity*.

2) Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity*

Uji t digunakan untuk mengukur apakah *Debt to Equity Ratio* berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Equity*. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0,05$ dengan nilai t untuk $n = 35 - 2 = 33$ adalah 2,035. Untuk itu $t_{hitung} = -0,555$ dan $t_{tabel} = 2,035$

Kriteria pengambilan keputusan:

Ho diterima jika: $-2,035 \leq t_{hitung} \leq 2,035$ pada $\alpha = 5\%$

Ho ditolak jika: $t_{hitung} \geq 2,035$ atau $t_{hitung} \leq -2,035$

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* diperoleh sebesar -0,555 sementara sebesar 2,035 ($2,035 > -0,555$, $t_{tabel} > t_{hitung}$) dan mempunyai angka signifikan sebesar $0,583 > 0,05$. artinya H_0 diterima, hal ini menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity*.

b. Uji Secara Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk melihat kemampuan menyeluruh dari *Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio* untuk menjelaskan keragaman variabel tidak terikat. Dengan kata lain untuk melihat pengaruh *Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio* secara bersama-sama terhadap *Return On Equity*.

Berdasarkan hasil pengelolaan data dengan menggunakan program SPSS versi 18 maka hasil statistic pengujiannya adalah sebagai berikut:

Tabel IV.15
Hasil Uji Signifikan F

ANOVA ^b						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	30.965	2	15.483	.357	.703 ^a
	Residual	1387.732	32	43.367		
	Total	1418.698	34			

a. Predictors: (Constant), DEBT TO EQUITY RATIO, CURRENT RATIO

b. Dependent Variable: RETURN ON EQUITY

Sumber: hasil Pengolahan Data SPSS 18

Untuk menguji hipotesis diatas maka dilakukan uji F pada tingkat $\alpha = 5\%$.

Nilai untuk $n = 35$ adalah sebagai berikut:

$$= n-k-1 = 35 - 2 - 1 = 32 \text{ adalah } 4,14$$

$$= 0,357 \text{ dan } = 4,14$$

Dari hasil pengolahan data secara parsial diperoleh sebesar 0,357 sementara sebesar 4,14(0,357 4,14 t_{hitung} t_{tabel}) dan terlihat nilai F dengan profitabilitas 0,703 > 0,05 artinya H_0 diterima. Kesimpulannya adalah *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity*.

4. Koefisiensi Determinasi

Koefisien determinasi ini berfungsi untuk mengetahui presentase 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 *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* maka dapat diketahui uji determinasi.

Tabel IV.16
Koefisiensi Determinasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Adjusted R Square	Durbin-Watson
1	.148 ^a	.022	-.039	6.58533	1.368

a. Predictors: (Constant), DEBT TO EQUITY RATIO, CURRENT RATIO

b. Dependent Variable: RETURN ON EQUITY

Sumber: Hasil Pengolahan Data SPSS 18

Dari data diatas menunjukkan nilai R-Square sebesar 0,022, hal ini menunjukkan bahwa 2,2% variasi nilai *Return On Equity* ditentukan oleh peran dari variasi nilai *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio*. Sementara 97,8% adalah kontribusi atau pengaruh variabel lain yang tidak diamati dalam penelitian.

C. Pembahasan

Analisis hasil temuan 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. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan maka berikut ini merupakan pembahasan tentang beberapa temuan masalah dalam penelitian:

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

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016 menyatakan bahwa uji hipotesis secara parsial menunjukkan nilai t_{hitung} untuk variabel *Current Ratio* adalah sebesar -0,794 dan t_{tabel} sebesar 2,035. Dengan demikian $t_{hitung} < t_{tabel}$ lebih kecil daripada t_{tabel} (-0,794 < 2,035) dan atau $t_{hitung} > t_{tabel}$ lebih besar daripada -2,035 ($-2,035 \leq t_{hitung} \leq 2,035$) dan signifikan sebesar 0.433, yang artinya nilai signifikan lebih besar dari pada 0,05 ($0,433 > 0,05$) artinya H_0 diterima dan H_a ditolak.

Berdasarkan hasil tersebut menandakan bahwa *Current Ratio* secara parsial berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Kemungkinan hal ini terjadi karena aktiva lancar menurun secara rata-rata dan hutang lancar meningkat secara rata-rata hal ini dapat dilihat pada tabel mengenai jumlah aktiva lancar dan hutang lancar pada perusahaan otomotif yang terdapat pada Bursa Efek Indonesia yang mengakibatkan nilai *Current Ratio* mengalami penurunan.

Menurut Fahmi (2016, hal 66) “*Current Ratio* adalah ukuran umum yang digunakan atas solvensi jangka pendek, kemampuan suatu perusahaan memenuhi kebutuhan utang ketika jatuh tempo. Dari hasil pengukuran rasio, apabila rasio lancar rendah, dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar utang.”

Tetapi suatu perusahaan dengan nilai *Current Ratio* yang tinggi belum tentu menjamin akan dapat dibayarnya hutang perusahaan yang sudah jatuh tempo karena proporsi atau distribusi dari aktiva lancar 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.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Nimatul Mukaramah (2017) dengan judul “Pengaruh *Debt To Equity Ratio*, *Current Ratio*, *NetProfit Margin*, dan *Total Asset Turn Over* Terhadap *Return On Equity*” yang menyimpulkan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Return On Equity*.

Tetapi tidak sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Hartono (2015) dengan judul “Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt To Equity Ratio* Terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Manufaktur Sektor Logam dan Sejenisnya yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2009–2013” yang menyimpulkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Equity*.

2. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity*

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016 menyatakan bahwa diperoleh sebesar -0,555 sementara sebesar 2,035 (-0,555 ≤ 2,035, $t_{hitung} < t_{tabel}$) dan atau lebih besar daripada - (-2,035 ≤ ≤ 2,035). Dan juga mempunyai angka signifikan sebesar 0.583 > 0.05, artinya H_0 diterima. Berdasarkan hasil tersebut secara parsial menunjukkan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

Menurut Kasmir (2012, hal 157) “*Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas. Semakin besar rasio ini semakin tidak menguntungkan karena akan semakin besar resiko yang ditanggung atas kegagalan yang mungkin terjadi di perusahaan, begitupun sebaliknya.”

Berdasarkan hasil laporan keuangan, nilai rata-rata ekuitas perusahaan sebesar Rp 191.303.749 lebih rendah dari pada nilai rata-rata total hutang yang dimilikinya yaitu sebesar Rp 281.954.801. Akibatnya *Debt to Equity Ratio* yang dimiliki perusahaan tinggi, ini menunjukkan bahwa peningkatan *Debt to Equity Ratio* akan berdampak terhadap munculnya beban bunga yang harus ditanggung oleh perusahaan.

Hutang mempunyai dampak yang buruk terhadap kinerja perusahaan, karena tingkat hutang yang semakin tinggi berarti beban bunga akan berpengaruh terhadap perusahaan untuk menghasilkan laba bersih yang maksimal sebab beban biaya yang ditanggung semakin tinggi.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Uswatul Karimah (2010) dengan judul “Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Total Assets Turnover*, *Net Profit Margin* terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2008-2010” yang menyimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Return On Equity*.

Tetapi tidak sejalan dengan hasil penelitian Nimatul Mukaramah (2017) dengan judul “Pengaruh *Debt to Equity Ratio*, *Current Ratio*, *Net Profit Margin*, dan *Total Asset Turn Over* Terhadap *Return On Equity*” yang menyimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Equity*.

3. Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity*

Berdasarkan hasil pengujian secara simultan pengaruh antara *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016 menyatakan bahwa t_{hitung} sebesar 0,357 dan t_{tabel} sebesar 4,14 yang artinya $t_{hitung} < t_{tabel}$ H_0 diterima, yang artinya *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity*.

Menurut Harmono (2009, hal 110) menyatakan bahwa *Return On Equity* merupakan perbandingan antara laba bersih setelah pajak dengan total modal. Hal ini menunjukkan apabila kinerja manajemen perusahaan yang diukur dengan menggunakan dimensi-dimensi profitabilitas dalam kondisi baik, maka akan memberikan dampak positif terhadap keputusan investor dipasar modal untuk menanamkan modalnya dalam bentuk penyertaan modal, demikian halnya juga akan berdampak pada keputusan kreditor dalam kaitannya dengan pendanaan perusahaan melalui hutang.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Aditya Joko Partomo (2015) dengan judul “Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* Studi Empiris pada Perusahaan Sub Sektor Kabel yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2013-2016” yang menyimpulkan bahwa *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Return On Equity*.

Tetapi tidak sejalan dengan penelitian Rizki Adriani Pongranga(2015) dengan judul “pengaruh *Current Ratio*, *Total Assets Turnover* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* Studi pada Perusahaan Sub Sektor Property dan Real Estate yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2011-2014”, yang menyimpulkan bahwa *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Equity*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan mengenai pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Secara parsial menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.
2. Secara parsial menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.
3. Secara simultan diperoleh *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dalam penelitian ini penulis mencoba memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Sebaiknya pihak perusahaan berupaya mempertahankan katingkat *Current Ratio* yang baik, karena dengan likuidnya perusahaan akan

mudah bagi perusahaan untuk mendapatkan pinjaman dari pihak investor maupun kreditur, dan pinjaman tersebut diharapkan dapat dikelola dengan baik yang bertujuan untuk meningkatkan keuntungan (*profitabilitas*) perusahaan.

2. Sebaiknya perusahaan mengendalikan tingkat *Debt to Equity Ratio* dengan baik, karena jika perusahaan menggunakan banyak hutang dibandingkan modal sendiri, mengakibatkan beban bunga yang harus di tanggung juga meningkat. Disamping itu apabila perusahaan tidak dapat mengelola dana yang diperoleh dari hutang dengan maksimal untuk memberdayakan aktivitasnya, hal ini akan berdampak terhadap *Return On Equity*.
3. Kinerja manajemen perusahaan sudah dikatakan baik namun sebaiknya kinerja manajemen perusahaan lebih ditingkatkan dalam hal *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* demi pencapaian tujuan perusahaan.
4. Bagi peneliti lain, diharapkan dapat menambah variabel independen yang ikut mempengaruhi variabel dependen yang diharapkan untuk menggunakan sampel yang lebih banyak lagi dengan karakteristik yang beragam dari berbagai sektor, sehingga mendapatkan hasil penelitian yang baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya Joko Partomo (2015) “*Pengaruh Current Ratio dan Debt to Equity Ratio terhadap Return On Equity Studi Empiris pada Perusahaan Sub Sektor Kabel yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2013-2016*”. Jurnal Keuangan.
- Adreani dan Leliani (2013). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas Perusahaan Manufaktur di BEI* .Jurnal Keuangan.
- Brigham and Houston. (2010). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Edisi Kesebelas. Jakarta : Salemba Empat
- Hani, Safrida. (2015). *Tekhnik Analisa Laporan Keuangan*. Medan : UMSU PRESS
- Harmono. (2009). *Manajemen Keuangan Cetakan Pertama*. Jakarta :Penerbit Bumi Aksara
- Harianto dan Sudomo (2001). *Perangkat dan Teknik Analisis Investasi di Pasar Modal Indonesia*. Jakarta : PT Bursa Efek Indonesia
- Hartono (2015), *Pengaruh Current Ratio dan Debt to Equity Ratio Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Logam dan Sejenisnya Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2009 –2013*. Jurnal Keuangan.
- Jannati, Saifi, dan Endang (2012) “*Pengaruh Rasio Leverage Terhadap Profitabilitas (Studi Pada Perusahaan Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di BEI Periode 2009-2011)*”. Jurnal Keuangan
- Juliandi, Azuar Dkk (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis Konsep dan Aplikasi*. Cetakan pertama. Medan: UMSU
- Jumingan. (2009). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. BumiAksara
- Kasmir, (2010). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Edisi Pertama, Penerbit Kencana Prenada Media Group, Jakarta
- Kasmir, (2012). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Edisi Pertama, Penerbit Kencana Prenada Media Group, Jakarta
- Munawir. (2010). *Analisa Laporan Keuangan*. Yogyakarta : Penerbit Liberty
- Munawir. (2004). *Analisa Laporan Keuangan*. Yogyakarta : Penerbit Liberty

Nimatul Mukaramah (2017) “*Pengaruh Debt To Equity Ratio, Current Ratio, Net Profit Margin, dan Total Asset Turn Over Terhadap Return On Equity*”.
Jurnal Keuangan

Rizki Adriani Pongranga (2015) “*Pengaruh Current Ratio, Total Assets Turnover dan Debt to Equity Ratio terhadap Return On Equity Studi pada Perusahaan Sub Sektor Property dan Real Estate yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2011-2014*”. Jurnal Keuangan

Sartono. A (2010). *Manajemen Keuangan*. Edisi Kedelapan. Jakarta : Penerbit Salemba Empat

Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung : CV. ALFABETA

Tim Penyusun. (2009). *Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Uswatul Karimah (2010) “*Pengaruh Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Assets Turnover, Net Profit Margin terhadap Return On Equity pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2008-2010*”. Jurnal Keuangan

www.idx.co.id

www.google.com

www.slideshare.net

<https://scholar.google.co.id/>