

PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO* DAN *TOTAL ASSET TURNOVER* TERHADAP *RETURN ON EQUITY* PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2019

SKRIPSI

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



Oleh:

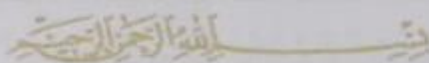
Nama : DEFI DESVITA HARAHAHAP
NPM : 1605160206
Program Studi : MANAJEMEN

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2020**



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-I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari rabu tanggal 11 November 2020, Pukul 09:00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan dan seterusnya:

MEMUTUSKAN

Nama : **DEFI DESVITA HARAHARAP**
N P M : **1605160206**
Program Studi : **MANAJEMEN**
Judul Skripsi : **PENGARUH CURRENT RATIO, DEBT TO EQUITY RATIO DAN TOTAL ASSET TURNOVER TERHADAP RETURN ON EQUITY PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERODE 2015-2019**

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

TIM PENGUJI

Penguji I

(Dr. JUFRIZEN, S.E., M.Si.)

Penguji II

(RINI ASTUTI, S.E., M.M.)

Pembimbing

(QAHFI ROMULA SIREGAR, S.E., M.M.)

Ketua

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

PANITIA UJIAN

Sekretaris

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



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI


Skripsi ini disusun oleh :

Nama : DEFI DESVITA HARAHAP
N.P.M : 1605160206
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Skripsi : PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO* DAN *TOTAL ASSETS TURNOVER* TERHADAP *RETURN ON EQUITY* PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2019

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian mempertahankan skripsi.

Medan, November 2020

Pembimbing Skripsi



QAHFI ROMULA SIREGAR, S.E., M.M


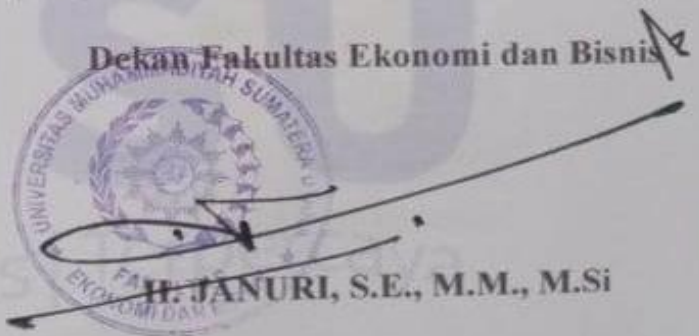
Disetujui Oleh :

Ketua Program Studi Manajemen

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis



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



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



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

Nama : DEFI DESVITA HARAHAP
N.P.M : 1605160206
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Skripsi : PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO* DAN *TOTAL ASSET TURNOVER* TERHADAP *RETURN ON EQUITY* PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSFORTASI YANG TERDAFTAR DI BURS EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2019

| Tanggal | Deskripsi Bimbingan Skripsi | Paraf | Keterangan |
|-----------|--|-------|------------|
| 26-Okt-20 | - DESKRIPSI DATA PERBAIKI - UJ SIMULTAN F NYA WOK TIDAK DIMASUKKAN - PEMBAHASANNYA SINGKAT KALI | | |
| 2-Nov-20 | - ABSTRAKNYA TIDAK ADA. | | |
| 4-Nov-20 | ACC SKRIPSI LANJUT SIDANG MEJA HIJAU | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Medan, November 2020
Diketahui /Disetujui
Ketua Program Studi Manajemen

Pembimbing Skripsi

QAHFI ROMULA SIREGAR, SE, MM

JASMAN SARIPUDDIN HSB, S.E., M.S

SURAT PERNYATAAN

Assalamu'alaikum Warahmatullah Wabarakatuh

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Defi Desvita Harahap
NPM : 1605160206
Jurusan : Manajemen
Semester : IX (Sembilan)
Judul : Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, dan Total Assets Turnover Terhadap Return On Equity Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019

Sehubungan dengan belum keluarnya surat selesai riset dari perusahaan karena pandemi Covid-19 maka saya serahkan menyusul setelah selesai sidang meja hijau, guna untuk melengkapi penyusunan skripsi yang merupakan salah satu persyaratan dalam menyelesaikan Program Studi Strata Satu (S1) di Program Studi Manajemen FEB- UMSU. Apabila surat surat selesai riset tidak saya serahkan, maka saya bersedia nilai sidang meja hijau saya dibatalkan.

Demikianlah surat pernyataan ini saya perbuat dalam keadaan sadar/tanpa paksaan, kepada Bapak/ Ibu saya ucapkan terima kasih

Wassalamu 'alaikum Wr. Wb

Medan, November 2020

Yang Membuat Pernyataan



Defi Desvita Harahap

ABSTRAK

Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, Dan *Total Assets Turnover* Terhadap *Return On Equity* Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019

DEFI DESVITA HARAHAHAP

Manajemen

defi.harahap98@gmail.com

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah ada pengaruh *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* Terhadap *Return On Equity* pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan asosiatif. Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan sektor Perdagangan Eceran yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019. Sampel diambil menggunakan metode *purposive sampling* sehingga diperoleh 7 perusahaan sebagai sampel. Dan menggunakan metode analisis regresi linier berganda, uji asumsi klasik, uji t (uji parsial), uji f (uji simultan) dan koefisien determinasi dengan bantuan software SPSS V.20 (*Statistical Product and Service Solutions*). Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa secara parsial *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity*, Sedangkan *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Return On Equity*. Dan secara simultan *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.

**Kata kunci : *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio*, *Total Assets Turnover*,
*Return On Equity***

ABSTRACT

The Influence Of Current Ratio, Debt To Equity Ratio, And Total Assets Turnover On Return On Equity In Transportation Sector Companies Listed On The Indonesia Stock Exchange 2015-2019 Period

DEFI DESVITA HARAHAHAP

Management

defi.harahap98@gmail.com

His study aims to determine whether there is an effect of Current Ratio, Debt To Equity Ratio, and Total Assets Turnover on Return On Equity in transportation sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The approach used is an associative approach. The population in this study are retail trade sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the 2015-2019 period. Samples were taken using purposive sampling method in order to obtain 7 companies as samples. And using multiple linear regression analysis methods, classical assumption test, t test (partial test), f test (simultaneous test) and coefficient of determination with the help of software SPSS V.20 (Statistical Product and Service Solutions). Based on the research results, it can be concluded that partially Total Assets Turnover has a significant effect on Return On Equity, while Current Ratio, Debt To Equity Ratio have no and insignificant effect on Return On Equity. And simultaneously Current Ratio, Debt To Equity Ratio, and Total Assets Turnover have a significant effect on Return On Equity in Transportation sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2015-2019.

Keyword : *Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Assets Turnover, Return On Equity*

KATA PENGANTAR



Assalamualaikum wr.wb

Puji dan syukur alhamdulillah, penulis mengucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi yang berjudul “ Pengaruh *Current Ratio* (CR) , *Debt To Equity Ratio* (DER) Dan *Total Asset Turnover* (TATO) Terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019.” Dan tak lupa pula shalawat beriring salam, penulis ucapkan kepada junjungan alam Rasulullah SAW yang telah menjadi suri tauladan bagi kita semua.

Penulisan Skripsi ini ditunjukkan untuk memenuhi syarat penyelesaian studi Pendidikan Strata Satu, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Jurusan Manajemen Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU). Penulis menyadari bahwa isi yang terkandung didalam skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Hal ini disebabkan oleh terbatasnya waktu, kemampuan dan pengalaman penulis miliki dalam penyajiannya. Untuk itu dengan kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari pihak-pihak yang berkepentingan dengan skripsi ini baik dengan dosen pembimbing maupun dari pihak yang berpengalaman. Penulis berharap apa yang dibuat dapat bermanfaat bagi yang membutuhkannya dan pengetahuan bagi pembacanya.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Teristimewa untuk Ibunda Laila Fithri dan Ayahanda Desmansyah Harahap yang tiada henti-hentinya memberikan dukungan dan dorongan moril maupun materil kepada penulis. Dengan doa restu yang sangat mempengaruhi dalam kehidupan penulis, kiranya Allah SWT membalasnya dengan segala berkah-Nya.
2. Teristimewa juga buat abang kandung saya Muhammad Irfansyah Harahap yang terus memberikan saya semangat untuk menjadi seorang adik yang hebat.
3. Bapak Dr. Agussani, M.Ap selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak H.Januri, S.E, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Ade Gunawan, S.E, M.Si selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Dr. Hasrudi Tanjung, S.E, M.Si selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak Jasman Saripuddin Hsb, S.E, M.Si selaku Ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
8. Bapak Dr. Jufrizen, M.Si selaku Sekretaris Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU.

9. Bapak Qahfi Romula Siregar, S.E, M.M selaku dosen pembimbing skripsi yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyusun proposal.
10. Seluruh dosen Ekonomi Manajemen atas ilmu dan pembekalan yang diberikan kepada penulis selama melaksanakan studi di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
11. Kepada sahabat – sahabat saya yang setia mendukung saya, yaitu Yurifka Iandia Bahar, Rifka Aulia Harahap, Juniarti Purba, Duma Yanti Pane ,Rinaldi Rambe, Muhammad Miftahul Khair, Khairul Aci, Atika Adzrah Dalimunte, Erica Diovany, Siska Annisa, Citra Rahmawaty, Cindy Rahmatullah Efendi dan teman-teman lain yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.
12. Kepada teman-teman kelas D manajemen pagi yang telah memberikan dukungan serta semangat kepada penulis untuk menyusun skripsi.
13. Kepada lelaki yang spesial yang telah membantu penulis tanpa kenal lelah untuk menyemangati, menasehati, memberi motivasi dan penulis sangat cintai Muhammad Ridwan Fadhila.

Akhir kata penulis mengharapkan skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak terutama mahasiswa lain agar dapat dijadikan sebagai bahan perbandingan dan dapat digunakan sebagai sumber referensi dalam

pembuatan skripsi selanjutnya. Semoga Allah melimpahkan Taufik dan Hidayah-Nya kepada kita semua. *Aamiin Wassalamu'alaikum Wr. Wb*

Medan, September 2020

Penulis

DEFI DESVITA HARAHAP

NPM. 1605160206

DAFTAR ISI

| | |
|---|------------|
| ABSTRAK | i |
| ABSTRACT | i |
| KATA PENGANTAR | iii |
| DAFTAR ISI | vii |
| DAFTAR TABEL | x |
| DAFTAR GAMBAR | xi |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang Masalah | 1 |
| 1.2. Identifikasi Masalah | 17 |
| 1.3. Batasan dan Rumusan Masalah | 13 |
| 1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian..... | 18 |
| BAB 2 LANDASAN TEORI | 21 |
| 2.1. Uraian Teori..... | 21 |
| 2.1.1. <i>Return On Equity</i> | 21 |
| 2.1.1.1. Pengertian <i>Return On Equity</i> | 21 |
| 2.1.1.2. Tujuan dan Manfaat <i>Return On Equity</i> | 22 |
| 2.1.1.3. Faktor yang Mempengaruhi <i>Return On Equity</i> | 24 |
| 2.1.1.4. Pengukuran <i>Return On Equity</i> | 26 |
| 2.1.2. <i>Current Ratio</i> | 26 |
| 2.1.2.1. Pengertian <i>Current Ratio</i> | 26 |
| 2.1.2.2. Tujuan dan Manfaat <i>Current Ratio</i> | 28 |
| 2.1.2.3. Faktor yang Mempengaruhi <i>Current Ratio</i> | 30 |
| 2.1.2.4. Pengukuran <i>Current Ratio</i> | 32 |

| | |
|--|-----------|
| 2.1.3. <i>Debt to Equity Ratio</i> | 33 |
| 2.1.3.1. Pengertian <i>Debt to Equity Ratio</i> | 33 |
| 2.1.3.2. Tujuan dan Manfaat <i>Debt to Equity Ratio</i> | 34 |
| 2.1.3.3. Faktor yang Mempengaruhi <i>Debt to Equity Ratio</i> | 37 |
| 2.1.3.4. Pengukuran <i>Debt to Equity Ratio</i> | 39 |
| 2.1.4. <i>Total Asset Turnover</i> | 39 |
| 2.1.4.1. Pengertian <i>Total Asset Turnover</i> | 39 |
| 2.1.4.2. Tujuan dan Manfaat <i>Total Asset Turnover</i> | 40 |
| 2.1.4.3. Faktor yang Mempengaruhi <i>Total Asset Turnover</i> | 42 |
| 2.1.4.4. Pengukuran <i>Total Asset Turnover</i> | 44 |
| 2.2. Kerangka Konseptua | 44 |
| 2.2.1. Pengaruh <i>Current Ratio</i> Terhadap <i>Return On Equity</i> | 46 |
| 2.2.2. Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> Terhadap <i>Return On Equity</i> .. | 46 |
| 2.2.3. Pengaruh <i>Total Asset Turnover</i> Terhadap <i>Return On Equity</i> . | 46 |
| 2.2.4. Pengaruh <i>Current Ratio, Debt to Equity Ratio</i> dan <i>Total Asset Turnover</i> Terhadap <i>Return On Equity</i> | 47 |
| 2.3. Hipotesis | 48 |
| BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN | 50 |
| 3.1. Pendekatan Penelitian | 50 |
| 3.2. Definisi Operasional | 50 |
| 3.3. Tempat dan Waktu Penelitian..... | 52 |
| 3.4. Populasi dan Sampel | 53 |
| 3.5. Teknik Pengumpulan Data..... | 56 |
| 3.6. Uji Asumsi Klasik | 56 |

| | |
|--|-----------|
| 3.7 Analisis Data | 59 |
| BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | 65 |
| 4.1 Hasil Penelitian | 65 |
| 4.1.1 Deskripsi Data Penelitian..... | 65 |
| 4.1.2 Analisis Data | 72 |
| 4.2 Pembahasan..... | 87 |
| BAB 5 PENUTUP..... | 93 |
| 5.1 Kesimpulan | 93 |
| 5.2 Saran | 94 |
| 5.3 Keterbatasan Penelitian | 94 |

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

| | | |
|------------|--|----|
| Tabel 1.1 | Data laba bersih | 5 |
| Tabel 1.2 | Data total modal | 6 |
| Tabel 1.3 | Data aktiva lancar | 7 |
| Tabel 1.4 | Data hutang lancar | 9 |
| Tabel 1.5 | Data total hutang | 10 |
| Tabel 1.6 | Data Penjualan | 12 |
| Tabel 1.7 | total aktiva | 13 |
| Tabel 3.1 | Waktu Penelitian | 41 |
| Tabel 3.2 | Populasi Perusahaan | 42 |
| Tabel 3.3 | Sampel Perusahaan | 44 |
| Tabel 4.1 | Sampel Perusahaan | 65 |
| Tabel 4.2 | Data Return On Equity | 66 |
| Tabel 4.3 | Current Ratio | 67 |
| Tabel 4.4 | Debt to Equity Ratio | 69 |
| Tabel 4.5 | Total Asset Turnover | 70 |
| Tabel 4.6 | Uji Kolmogorov Smirnov | 72 |
| Tabel 4.7 | Uji Multikolineritas | 75 |
| Tabel 4.8 | Uji Autokorelasi | 78 |
| Tabel 4.9 | Regresi Berganda | 79 |
| Tabel 4.10 | Hasil Pengujian Parsial (Uji t) | 81 |
| Tabel 4.11 | Hasil Simultan (Uji f) | 85 |
| Tabel 4.12 | Hasil Uji Koefisien Determinasi R-Square | 86 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2.1 Kerangka Konseptual..... | 37 |
| Gambar 3.2 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t..... | 50 |
| Gambar 3.3 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji F..... | 51 |
| Gambar 4.1 Hasil Uji Grafik Histrogram | 73 |
| Gambar 4.2 Hasil Uji P-Plot | 74 |
| Gambar 4.3 Hasil Uji Heterokedasititas..... | 77 |
| Gambar 4.4 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t 1..... | 82 |
| Gambar 4.5 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t 2 | 83 |
| Gambar 4.6 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t 3 | 84 |
| Gambar 4.7 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji F | 85 |

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada zaman modern ini banyak sekali perusahaan didirikan dengan tujuan untuk meningkatkan nilai perusahaan sehingga dapat memberikan kemakmuran bagi para pemilik atau para pemegang saham dan perusahaan. Persaingan dalam bidang industri meminta setiap perusahaan untuk mengembangkan usahanya dengan cara meningkatkan kinerja manajemen, terutama kinerja keuangan perusahaan. Maka dari itu jika suatu perusahaan itu ingin selalu terlihat memiliki kemampuan manajemen yang baik, maka perusahaan harus dapat melakukan pengelolaan keuangan yang baik.

Setiap perusahaan memerlukan dana, baik untuk memulai awal atau pengembangan bisnis yang sudah di jalani. Dana adalah hal yang sangat penting dalam mendukung kelangsungan perusahaan. Oleh karena itu, kebutuhan suatu perusahaan akan dana tidak akan pernah ada habisnya sehingga pada beberapa kasus, berutang pun menjadi salah satu jalan yang harus ditempuh.

Sebetulnya berutang boleh-boleh saja dilakukan selama anda juga menerapkan profitabilitas. Dalam menjalankan bisnisnya, perusahaan pasti terlibat dengan yang namanya utang. Utang merupakan kewajiban yang harus dibayarkan oleh suatu perusahaan kepada pihak lainnya dalam jangka waktu yang sudah di janjikan akibat transaksi yang pernah terjadi di masa lalu. Jumlah utang perusahaan erat kaitannya dengan profitabilitas. profitabilitas adalah merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dengan mencari

keuntungan.

Sedangkan rasio solvabilitas adalah perbandingan antara besarnya aktiva yang dimiliki perusahaan dengan utang-utang yang harus ditanggung. Dari rasio solvabilitas ini, kita bisa mengetahui sejauh mana perusahaan mampu melunasi utangnya jika perusahaan tersebut dilikuidasi.

Return On Equity (ROE) digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menghasilkan keuntungan (laba) dengan memanfaatkan ekuitas yang dimilikinya. *Return On Equity* (ROE) merupakan rasio antara laba sesudah pajak terhadap total ekuitas yang berasal dari setoran modal pemilik, laba tak dibagi dan cadangan lain yang dikumpulkan oleh perusahaan.

Return On Equity (ROE) merupakan rasio antara laba setelah pajak (EAT) dengan total ekuitas. *Return On Equity* (ROE) adalah Alat ukur kinerja suatu perusahaan yang paling populer antara penanam modal dan manajer senior adalah hasil atas hak pemegang saham. Semakin tinggi laba perusahaan maka akan semakin tinggi *Return On Equity* (ROE), besarnya laba perusahaan karena *Return On Equity* (ROE) merupakan hal yang penting dan diperhatikan banyak pihak baik itu investor dan kreditor, yang mempengaruhi *Return On Equity* (ROE) dalam bentuk menginvestasikan modalnya.

“*Return On Equity* yaitu rasio antar laba setelah pajak terhadap total modal sendiri yang berasal dari setoran modal pemilik. Semakin tinggi *Return On Equity* menunjukkan semakin efisien perusahaan dalam mengelola modal sendiri untuk menghasilkan keuntungan/laba bersih” (Jufrizen & Sari, 2019).

Menurut (Prihadi, 2019, hal. 189) menyatakan perusahaan sangat memperhatikan *Return On Equity* (ROE) (laba atas modal sendiri, ekuitas). Yang

dimaksud dengan ekuitas adalah seluruh ekuitas. Ekuitas kadang-kadang disebut juga *Net Assets*. Perhitungan ROE bisa menggunakan basis setelah ataupun sebelum pajak. Basis setelah pajak sering digunakan menghitung roe.

Current Ratio Merupakan rasio likuiditas (liquidity ratio) menampakkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang telah jatuh tempo. Current ratio sendiri membentuk salah satu indikator dari rasio likuiditas. CR merupakan rasio / perbandingan antara aktiva lancar dengan hutang lancar yang dimiliki oleh perusahaan.

Current Ratio (rasio lancar) merupakan rasio yang sangat berguna untuk mengukur kemampuan perusahaan. Semakin tinggi rasio berarti akan terjamin utang-utang perusahaan kepada kreditur. Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aktiva dimiliki.

Menurut (Prihadi, 2019, hal. 209) *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur seberapa jauh aset lancar perusahaan mampu melunasi kewajiban jangka pendeknya. Aset mempunyai potensi penggunaan setahun kedepan dari tanggal laporan keuangan. Utang lancar juga menentukan pembayaran yang maksimum setahun kedepan dari tanggal neraca

Menurut (Ekananda, 2019, hal. 456) menyatakan rasio lancar (*Current Ratio*) adalah perbandingan seluruh aktiva atau aset lancar dengan utang lancar, dapat memberikan indikasi besaran kemampuan dalam membayar atau menyelesaikan seluruh liabilitas lancarnya dengan menggunakan asset lancar yang dimiliki oleh perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2018, hal. 134) menyatakan bahwa *Current Ratio* adalah

rasio untuk mengukur sampai seberapa jauh aset lancar perusahaan mampu melunasi jangka pendeknya. Aset lancar mempunyai potensi penggunaan setahun kedepan dari tanggal neraca. Penghitungan rasio lancar dilakukan dengan cara membandingkan antara total aktiva lancar dengan total utang lancar.

Debt To Equity Ratio atau rasio hutang modal merupakan perbandingan antara jangka panjang dengan modal sendiri. Rasio ini digambarkan sampai sejauh mana modal pemilik perusahaan menutupi utang-utang kepada pihak luar. Semakin kecil rasio ini semakin baik.

Menurut (Kasmir, 2018 , hal. 157) menyatakan bahwa *Debt To Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang di gunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas.

Total Asset Turnover merupakan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan penjualan dari total assetnya dengan membandingkan penjualan bersih dengan total asset. *Total Assets Turn Over* Merupakan kemampuan dana yang tertanam dalam keseluruhan aktiva berputar dalam suatu periode atau kemampuan modal yang diinvestasikan untuk menghasilkan revenue.

Menurut (Kasmir, 2018, hal. 185) *Total Asset Turn Over* merupakan rasio yang di gunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang di miliki perusahaan dan mengukur berapa jumlah penjualan yang di peroleh dari tiap rupiah aktiva. Tanpa melihat jenis usaha, rasio ini dapat menggambarkan sampai seberapa bagus dukungan seluruh aset untuk memperoleh penjualan perusahaan.

Menurut (Fahmi, 2017, hal. 135) menyatakan *Total Assets Turnover* disebut juga dengan perputaran total asset. Rasio ini melihat sejauh mana keseluruhan asset

yang dimiliki oleh perusahaan terjadi perputaran secara efektif.

Tabel 1. 1
Laba Bersih
Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI
Periode 2015-2019 (dalam Jutaan Rupiah)

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 34.176 | 62.151 | 103.308 | 142.242 | 91.615 | 86.698 |
| 2 | BIRD | 828.948 | 510.203 | 427.495 | 460.273 | 315.622 | 508.508 |
| 3 | BPTR | 58.817 | 68.460 | 3.301 | 14.431 | 8.108 | 30.623 |
| 4 | CASS | 293.572 | 296.377 | 323.072 | 196.633 | 6.171 | 223.165 |
| 5 | IPCM | 208.609 | 117.064 | 120.417 | 72.807 | 90.047 | 121.789 |
| 6 | NELY | 28.456 | 12.724 | 22.304 | 52.753 | 52.344 | 29.260 |
| 7 | TMAS | 317.174 | 231.521 | 53.358 | 34.819 | 100.615 | 147.497 |
| RATA-RATA | | 252.822 | 185.500 | 147.282 | 139.137 | 94.932 | 163.934 |

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2020)

Tabel 1. 1 diatas dapat dilihat rata-rata total aktiva pada 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, secara umum periode 2015 sampai dengan 2019 mengalami penurunan yang dapat dilihat dari nilai rata-rata ialah Rp. 163.934. Yakni pada tahun 2015 senilai Rp. 252.822 kemudian mengalami penurunan pada tahun 2016 menjadi Rp. 185.500 serta terus mengalami penurunan ditahun 2017 menjadi Rp. 147.282 serta terus mengalami penurunan pada tahun 2018 menjadi Rp. 139.137 berikut tahun selanjutnya mengalami penurunan mencapai Rp 94.932. Dari 7 perusahaan sektor Transportasi hanya terdapat 2 perusahaan yang laba bersih diatas rata-rata yaitu pada perusahaan BIRD dan CASS. Terdapat 5 perusahaan yang total laba bersihnya dibawah rata-rata, diantaranya ASSA, BPTR, IPCM, NELY dan TMAS .

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa data laba bersih perusahaan mengalami penurunan. Dan ini berarti perusahaan tidak dapat meningkatkan laba

perusahaan. Pernyataan diatas menunjukkan bahwa pihak perusahaan tidak efektif dan efisien perusahaan dalam mengelola modal dalam menghasilkan keuntungan.

Berikut ini tabel total modal pada beberapa perusahaan sektor Transportasi periode 2015 – 2019 adalah sebagai berikut.

Tabel 1. 2
Total Modal
Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI
Periode 2015-2019 (dalam Jutaan Rupiah)

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 854.544 | 903.628 | 985.810 | 1.138.412 | 1.338.152 | 1.044.109 |
| 2 | BIRD | 4.328.119 | 4.662.680 | 4.930.925 | 5.265.161 | 5.408.102 | 4.918.997 |
| 3 | BPTR | 365.957 | 427.472 | 130.095 | 206.091 | 218.493 | 269.622 |
| 4 | CASS | 558.417 | 795.021 | 798.832 | 836.031 | 589.042 | 715.469 |
| 5 | IPCM | 286.280 | 336.734 | 1.004.021 | 1.041.156 | 1.079.412 | 749.521 |
| 6 | NELY | 361.142 | 356.493 | 371.647 | 423.385 | 462.031 | 394.940 |
| 7 | TMAS | 814.666 | 994.676 | 1.022.944 | 1.069.415 | 1.183.157 | 1.016.972 |
| RATA-RATA | | 1.081.304 | 1.210.958 | 1.320.611 | 1.425.664 | 1.468.341 | 1.301.376 |

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2020)

Tabel 1.2 diatas dapat dilihat rata-rata Penjualan pada 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015 sampai dengan 2019 mengalami peningkatan dengan rata rata total modal sebesar Rp 1.301.376. Yakni pada tahun 2015 rata-rata total modal ialah Rp 1.081.304 kemudian meningkat ditahun 2016 menjadi Rp 1.210.958, serta meningkat di tahun 2017 Rp. 1.320.611, kemudian mengalami penigkatan kembali di tahun 2018 Rp. 1.425.664 serta peningkatan ditahun 2019 menjadi Rp. 1.468.341. Dari 7 perusahaan sektor Transportasi hanya terdapat 1 perusahaan yang total aktivitya di atas rata-rata yaitu pada perusahaan BIRD. Serta dari beberapa perusahaan tersebut terdapat 6 perusahaan yang mengalami penurunan total modal dibawah rata-rata diantaranya ASSA, BPTR, CASS, IPCM, NELY dan TMAS.

Berdasarkan tabel diatas dapat diambil kesimpulan bahwa data total modal mengalami cenderung meningkat. Karena biasanya laba ditentukan dengan adanya kekuatan permintaan dan penawaran pada saat permintaan meningkat maka laba yang dimiliki cenderung meningkat. Dan ini berarti menandakan perusahaan mampu memaksimalkan total modal yang dimiliki perusahaan.

Hasil dari *Return On Equity* perusahaan Transportasi mengalami penurunan yang signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat *Return On Equity* tidak mampu mengelola pendanaan perusahaan dengan baik, terutama pada tahun 2015-2019. Dapat dilihat dari laba bersih perusahaan pada tahun 2015-2019 yang mengalami penurunan terus-menerus secara signifikan, sebaliknya total modalnya yang setiap tahunnya mengalami peningkatan secara signifikan, maka manajer keuangan dituntut untuk mampu menciptakan pencapaian laba secara maksimal.

Berikut ini tabel aktiva lancar pada beberapa perusahaan sektor transportasi periode 2015 – 2019 adalah sebagai berikut :

Tabel 1. 3
Aktiva Lancar
Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI
Periode 2015-2019 (dalam Jutaan Rupiah)

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 265.669 | 292.211 | 343.677 | 536.761 | 652.506 | 418.165 |
| 2 | BIRD | 566.159 | 882.304 | 771.222 | 1.071.773 | 938.785 | 846.049 |
| 3 | BPTR | 9.492 | 23.879 | 28.247 | 47.317 | 40.278 | 29.843 |
| 4 | CASS | 932.839 | 1.086.484 | 834.130 | 928.742 | 676.788 | 891.797 |
| 5 | IPCM | 466.656 | 527.232 | 927.846 | 741.564 | 762.154 | 685.090 |
| 6 | NELY | 92.437 | 100.567 | 108.072 | 142.044 | 134.013 | 115.427 |
| 7 | TMAS | 271.152 | 275.648 | 414.746 | 411.249 | 518.941 | 378.347 |
| RATA-RATA | | 372.058 | 455.475 | 489.706 | 554.207 | 531.924 | 480.674 |

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2020)

Aktiva lancar adalah seluruh aset perusahaan yang akan dijual, dikonsumsi,

digunakan atau dihabiskan sesuai dengan ketentuan perusahaan yang berarti nilainya akan berubah menjadi nilai uang selama satu tahun ke depan dan perhitungannya harus ada di *balance sheet*.

Menghitung aktiva tetap itu penting karena dapat digunakan untuk membiayai operasi bisnis dan pengeluaran rutin perusahaan. Karena aktiva lancar dilaporkan dalam bentuk nilai rupiah dari semua aset dan sumber yang juga diubah dalam bentuk uang jangka pendek, aktiva tetap juga merupakan likuid perusahaan.

Tabel 1.3 diatas dapat dilihat rata-rata Aktiva Lancar pada 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar Rp. 480.674, secara umum periode 2015 sampai dengan 2018 Aktiva Lancar pada perusahaan sektor Industri Transportasi mengalami peningkatan yang dapat dilihat dari rata-rata. Yakni pada tahun 2015 rata-rata aktiva lancar ialah Rp. 372.058 kemudian meningkat ditahun 2016 menjadi Rp. 455.475 serta meningkat kembali ditahun 2017 menjadi Rp. 489.706 kemudian meningkat ditahun 2018 menjadi Rp. 554.207 berikutnya tahun 2019 mengalami penurunan menjadi Rp. 531.924.

Dari 7 perusahaan sektor Transportasi hanya terdapat 3 perusahaan yang Aktiva Lancarnya diatas rata-rata yaitu pada perusahaan BIRD, CASS, dan IPCM. kemudian antara 7 perusahaan terdapat 4 perusahaan yang mengalami penurunan aktiva lancar dibawah rata-rata yakni ASSA, BPTR, NELLY dan TMAS.

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa perhitungan aktiva lancar akan digunakan untuk menganalisis rasio solvabilitas perusahaan dan kemampuannya menghadapi liabilitas yang akan datang. Selain itu, aktiva lancar akan sangat dipertimbangkan saat memverifikasi sekuritas jaminan yang dapat diberikan

ketika perusahaan mengajukan pinjaman atau segala fasilitas kredit lainnya. Aktiva lancar yang dimiliki dapat membantu perusahaan dalam pembayaran dari kewajiban yang segera di penuhi oleh perusahaan. Aktiva lancar yang tinggi akan berpengaruh terhadap meningkatnya laba perusahaan apabila perusahaan dapat memanfaatkan aktiva lancar dengan baik.

Berikut ini tabel hutang lancar pada beberapa perusahaan sektor transportasi periode 2015 – 2019 adalah sebagai berikut:

Tabel 1. 4
Hutang Lancar
Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI
Periode 2015-2019 (dalam Jutaan Rupiah)

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 625.123 | 596.789 | 802.406 | 1.150.241 | 1.240.238 | 882.959 |
| 2 | BIRD | 964.508 | 814.103 | 435.947 | 614.987 | 753.515 | 716.612 |
| 3 | BPTR | 9.831 | 34.069 | 70.695 | 155.865 | 165.748 | 87.242 |
| 4 | CASS | 417.406 | 487.043 | 626.321 | 744.343 | 832.960 | 621.615 |
| 5 | IPCM | 215.320 | 261.636 | 352.326 | 118.038 | 199.892 | 229.442 |
| 6 | NELY | 29.218 | 13.715 | 6.019 | 23.526 | 23.180 | 19.132 |
| 7 | TMAS | 463.426 | 652.010 | 818.827 | 956.341 | 982.055 | 774.532 |
| RATA-RATA | | 389.262 | 408.481 | 444.649 | 537.620 | 599.655 | 475.933 |

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2020)

Hutang lancar adalah hutang yang di harapkan akan untuk membayar dalam jangka waktu satu tahun atau satu siklus operasi normal perusahaan dan dengan menggunakan aktiva lancar yang ada atau hasil dari pembentukan hutang lancar yang lain. Jenis- jenis hutang lancar antara lain: Hutang usaha atau hutang dagang, Wesel bayar, Jatuh tempo berjalan hutang jangka panjang, Hutang jangka pendek yang diharapkan akan didanai, Hutang dividen, Deposito yang dapat dikembalikan, Pendapatan diterima dimuka, Hutang pajak penjualan, Hutang

pajak properti, Hutang pajak penghasilan dan Kewajiban yang berhubungan dengan karyawan.

Tabel 1.4 diatas dapat dilihat rata-rata Hutang Lancar pada 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia secara umum periode 2015 sampai dengan 2019 mengalami peningkatan dengan rata-rata total Hutang Lancar sebesar Rp 475.933, dimana setiap tahunnya mengalami peningkatan yang dapat dilihat dari nilai rata-rata. Yakni pada tahun 2015 rata-rata hutang lancar ialah Rp. 389.262 kemudian meningkat ditahun 2016 menjadi Rp. 408.481 kemudian meningkat ditahun 2017 menjadi Rp. 444.649 kemudian meningkat ditahun 2018 menjadi Rp. 537.620 serta meningkat kembali ditahun 2019 menjadi Rp. 599.655. Dari 7 perusahaan sektor Transportasi ada 4 perusahaan yang Hutang Lancarnya diatas rata-rata yaitu pada perusahaa ASSA, BIRD, CASS dan TMAS. Dan diantara 7 perusahaan tersebut terdapat 3 perusahaan yang mengalami penurunan hutang lancar yakni BPTR, IPCM dan NELLY.

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa hutang dalam bidang akuntansi dianggap sebagai pengorbanan ekonomis yang bertujuan untuk kepentingan masa depan, dengan berbentuk penyerahan aset (terutama dana atau uang) atau produk yang dibuat perusahaan. Penyerahan aset ini merupakan bagian dari transaksi yang dibuat di masa lalu, antara satu perusahaan dengan pihak lain, yang menyebabkan adanya tanggungan kewajiban berupa hutang atau kewajiban jangka panjang. Pihak lain yang terkait berupa klien perusahaan, bank, dan pihak-pihak lain. Hutang perusahaan sub Transportasi mengalami kenaikan. Maka keuangan perusahaan bisa konsisten dalam membayar jangka pendeknya.

Hasil dari *Current Ratio* perusahaan Transportasi yang mengalami fluktuasi.

Hal ini menunjukkan bahwa tingkat *Current Ratio* belum maksimal dalam pencapaian aktiva lancar. Dapat dilihat dari aktiva perusahaan pada tahun 2015-2019 yang cenderung meningkat secara signifikan, sebaliknya hutang lancar yang setiap tahunnya mengalami peningkatan secara signifikan, maka pihak keuangan perusahaan bisa konsisten dalam membayar jangka pendek yang dimiliki.

Berikut ini tabel hutang lancar pada beberapa perusahaan sektor transportasi periode 2015 – 2019 adalah sebagai berikut:

Tabel 1. 5
Total Hutang
Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI
Periode 2015-2019 (dalam Jutaan Rupiah)

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 2.038.423 | 2.126.179 | 2.321.587 | 2.924.124 | 3.551.071 | 2.592.277 |
| 2 | BIRD | 2.824.936 | 2.637.932 | 1.585.562 | 1.689.996 | 2.016.202 | 2.150.926 |
| 3 | BPTR | 32.301 | 87.374 | 200.367 | 342.787 | 317.641 | 196.094 |
| 4 | CASS | 721.090 | 852.433 | 1.108.203 | 1.174.852 | 1.023.399 | 975.995 |
| 5 | IPCM | 215.320 | 261.636 | 352.326 | 118.038 | 199.892 | 229.442 |
| 6 | NELY | 61.089 | 21.174 | 16.018 | 50.961 | 65.436 | 42.936 |
| 7 | TMAS | 967.395 | 1.530.987 | 1.895.434 | 1.768.011 | 2.082.994 | 1.648.964 |
| RATA-RATA | | 980.079 | 1.073.959 | 1.068.500 | 1.152.681 | 1.322.376 | 1.119.519 |

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2020)

Tabel 1. 5 diatas dapat dilihat rata-rata total utang pada 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ialah sebesar Rp. 1.119.519, secara umum periode 2015 sampai dengan 2016 mengalami peningkatan, sedangkan priode 2016-2017 mengalami penurunan, sedangkan 2017-2019 mengalami peningkatan yang dapat dilihat dari nilai rata-rata. Yakni pada tahun 2015 senilai Rp. 980.079 kemudian mengalami peningkatan, pada tahun 2016 menjadi Rp. 1.073.959 kemudian mengalami penurunan ditahun 2017 menjadi Rp 1.068.500 kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2018 menjadi Rp.

1.152.681 berikutnya tahun selanjutnya mengalami peningkatan mencapai Rp. 1.322.376 Dari 7 perusahaan sektor Transportasi hanya terdapat 3 perusahaan yang total aktivitya di atas rata-rata yaitu pada perusahaan ASSA, BIRD dan TMAS. serta dari beberapa perusahaan tersebut hanya terdapat 4 perusahaan yang mengalami penurunan total aktiva dibawah rata-rata, diantaranya BPTR, CASS, IPCM dan NELLY.

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa data total hutang perusahaan mengalami peningkatan. Hal ini di karenakan pendanaan perusahaan masih didominasi oleh hutang yang semakin banyak, maka dari itu jika semakin sulit bagi perusahaan untuk memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utang atau kewajiban jangka pendek dan jangka panjang yang dimiliki oleh perusahaan.

Hasil dari nilai *Debt to Equity Ratio* perusahaan Transportasi mengalami kenaikan yang signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa semakin rendah nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* maka kemampuan perusahaan untuk mendapatkan laba akan semakin tinggi. begitu pula sebaliknya, jika nilai *Debt to Equity Ratio* perusahaan semakin tinggi maka kemampuan perusahaan untuk mendapatkan laba akan semakin rendah. Dapat dilihat dari total hutang perusahaan pada tahun 2015-2019 yang hasilnya cenderung meningkat, sebaliknya total modal pada tahun 2015-2019 yang setiap tahunnya mengalami peningkatan secara signifikan, maka perusahaan dituntut mampu untuk memenuhi kewajiban jangka pendek maupun jangka panjang.

Berikut ini tabel penjualan pada beberapa perusahaan sektor Transportasi periode 2015 – 2019 adalah sebagai berikut :

Tabel 1. 6
Penjualan
Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI
Periode 2015-2019 (dalam Jutaan Rupiah)

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 1.392.597 | 1.570.388 | 1.689.846 | 1.862.946 | 2.329.566 | 1.769.069 |
| 2 | BIRD | 5.472.328 | 4.796.096 | 4.203.846 | 4.218.702 | 4.047.691 | 4.547.733 |
| 3 | BPTR | 6.232 | 27.927 | 60.629 | 132.167 | 162.596 | 77.910 |
| 4 | CASS | 1.631.765 | 1.778.034 | 2.057.649 | 2.200.342 | 2.194.306 | 1.972.419 |
| 5 | IPCM | 873.952 | 827.607 | 746.653 | 727.051 | 681.677 | 771.388 |
| 6 | NELY | 192.722 | 124.130 | 138.665 | 236.021 | 250.171 | 188.342 |
| 7 | TMAS | 1.720.965 | 1.755.284 | 2.127.596 | 2.320.005 | 2.512.269 | 2.087.224 |
| RATA-RATA | | 1.612.937 | 1.554.209 | 1.574.983 | 1.671.033 | 1.739.754 | 1.630.583 |

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2020)

Penjualan adalah aktivitas atau bisnis menjual produk atau jasa. Dalam proses penjualan, penjual atau penyedia barang maupun jasa yang memberikan kepemilikan suatu komoditas perusahaan kepada pembeli untuk suatu harga tertentu. Jika penjualan dapat dilakukan melalui berbagai metode, seperti penjualan langsung, dan melalui agen penjualan. Maka pendapatan dan permintaan yang akan dihasilkan perusahaan akan menjadi lebih maksimal, dan mampu memenuhi kewajibannya.

Tabel 1. 6 diatas dapat dilihat rata-rata Penjualan pada 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebesar secara umum periode 2015 sampai dengan 2016 penurunan, sedangkan 2016 sampai dengan 2019 mengalami peningkatan, dengan rata-rata total Penjualan perusahaan sebesar Rp 1.630.583 atau disebut juga mengalami fluktuasi. Yakni pada tahun 2015 rata-rata penjualan sebesar Rp. 1.612.937 kemudian menurun ditahun 2016 menjadi Rp1.554.209, serta meningkat di tahun 2017 Rp.1.574.983, kemudian meningkat kembali di tahun 2018 Rp. 1.671.033 serta peningkatan ditahun 2019 yaitu

menjadi Rp. 1.739.754.

Dari 7 perusahaan sektor Transportasi ada 4 perusahaan yang jumlah penjualannya diatas rata-rata yaitu pada perusahaan ASSA, BIRD, CASS dan TMAS. kemudian diantara 7 perusahaan tersebut terdapat 3 perusahaan yang mengalami penurunan atau jumlahnya dibawah rata-rata yakni BPTR, IPCM dan NELLY.

Berdasarkan dari data yang diperoleh diketahui bahwa Penjualan dari 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan, begitu juga dengan Total Aktiva, Aktiva Lancar dan Hutang Lancar. Sedangkan pada tabel Penjualan periode 2015 sampai 2016 mengalami penurunan, sedangkan pada periode 2016 sampai 2017 mengalami peningkatan, sedangkan 2017 sampai 2018 mengalami peningkatan, sedangkan 2018 sampai 2019 mengalami peningkatan.

Maka dapat disimpulkan penjualan bersih cenderung mengalami kenaikan. Namun, peningkatan penjualan tersebut yang terjadi belum mampu memberikan kontribusi sumber pendanaan bagi perusahaan. hal ini dikarenakan perusahaan masih menggunakan hutang sebagai sumber pendanaan perusahaan. jika ditinjau lebih lanjut, ketidakmampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang maksimal dikarenakan tingginya tingkat atau jumlah beban bunga yang akan dibayarkan perusahaan.

Berikut ini tabel total aktiva pada beberapa perusahaan sektor Transportasi periode 2015– 2019 adalah sebagai berikut.

Tabel 1. 7
Total Aktiva
Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di BEI
Periode 2015-2019 (dalam Jutaan Rupiah)

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 2.892.967 | 3.029.807 | 3.307.397 | 4.062.536 | 4.849.224 | 3.628.386 |
| 2 | BIRD | 7.153.055 | 7.300.612 | 6.516.487 | 6.955.157 | 7.424.304 | 7.069.923 |
| 3 | BPTR | 50.257 | 156.723 | 330.462 | 548.878 | 536.134 | 324.491 |
| 4 | CASS | 1.279.507 | 1.647.455 | 798.832 | 1.942.366 | 1.612.441 | 1.456.120 |
| 5 | IPCM | 501.600 | 598.370 | 1.356.348 | 1.159.194 | 1.279.305 | 978.963 |
| 6 | NELY | 422.231 | 377.667 | 387.665 | 474.345 | 527.467 | 437.875 |
| 7 | TMAS | 1.782.061 | 2.525.662 | 2.918.378 | 2.837.426 | 3.266.151 | 2.665.936 |
| RATA-RATA | | 2.011.668 | 2.233.757 | 2.230.796 | 2.568.557 | 2.785.004 | 2.365.956 |

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2020)

Total aktiva adalah total keseluruhan dari aktiva yang dimiliki perusahaan yang dihasilkan dari aktiva lancar dan aktiva tidak lancar. Dengan jumlah asset yang besar maka kegiatan operasional perusahaan untuk menghasilkan nilai perputaran aset akan menurun.

Tabel 1. 7 diatas dapat dilihat rata-rata total aktiva pada 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, secara umum periode 2015 sampai dengan 2016 mengalami peningkatan yang dapat dilihat dari nilai rata-rata. Dan 2016 sampai dengan 2017 mengalami penurunan, Secara umum periode 2017 sampai dengan 2019 mengalami peningkatan. Yakni pada tahun 2015 senilai Rp. 2.011.668 kemudian mengalami penurunan pada tahun 2016 menjadi Rp. 2.233.757 serta terus mengalami peningkatan ditahun 2017 menjadi Rp. 2.230.796 kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2018 menjadi Rp. 2.568.557 berikutnya tahun selanjutnya mengalami peningkatan mencapai Rp 2.785.004. Dari 7 perusahaan sektor Transportasi hanya terdapat 3 perusahaan yang total aktiva di atas rata-rata yaitu pada perusahaan ASSA, BIRD dan TMAS. serta

dari beberapa perusahaan tersebut hanya terdapat 4 perusahaan yang mengalami penurunan atau dibawah rata-rata total aktiva, diantaranya BPTR, CASS, IPCM, dan NELLY.

Hal tersebut berarti bahwa jika jumlah total aktiva semakin besar maka nilai perputaran total asset akan semakin kecil. Semakin kecil nilai perputaran total aset maka semakin kecil pula persentase nilainya dan semakin kecil pula resiko keuangan bagi kreditur ataupun para investor. Oleh karena itu, apabila nilai perputaran total aktiva suatu perusahaan semakin kecil dapat menjadi magnet yang kuat untuk menarik para investor serta kreditur untuk menanamkan atau member pinjaman kepada perusahaan tersebut.

Pengelolaan Aktiva yang maksimal akan berpengaruh terhadap laba bersih yang akan dihasilkan oleh perusahaan, sebaliknya jika perusahaan tidak mampu memaksimalkan pengelolaan aktiva maka akan mengakibatkan penurunan jumlah laba yang dihasilkan, sehingga perusahaan tidak mampu melunasi hutang-hutangnya dengan menggunakan laba yang dia dapat dari pengelolaan aktiva yang tidak maksimal tersebut.

Berdasarkan tabel diatas maka dapat disimpulkan bahwa total aktiva perusahaan sub sektor Transportasi mengalami peningkatan. Dengan menggunakan setiap aktiva yang dimiliki perusahaan secara efisien, maka perusahaan dapat meningkatkan operasional perusahaan guna memperoleh laba maksimal. Aktiva yang dimiliki menjadi modal perusahaan untuk perolehan laba.

Hasil dari nilai *Total Asset Turnover* perusahaan Transportasi cenderung mengalami fluktuasi yang signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa nilai *Total Asset Turnover* berapa lama waktu yang diperlukan sejak perusahaan melakukan

penjualan, sampai dengan menerima pembayaran tunai. Dapat dilihat dari total penjualan perusahaan pada tahun 2015-2019 yang hasilnya cenderung meningkat, sebaliknya total modal pada tahun 2015-2019 yang setiap tahunnya mengalami peningkatan secara signifikan, maka perusahaan dituntut mampu untuk memenuhi kewajiban jangka pendek maupun jangka panjang.

Berdasarkan uraian data diatas akan dilakukan penelitian terkait pengaruh empat variabel penelitian yaitu “*Current Ratio (CR)* , *Debt To Equity Ratio (DER)* dan *Total Asset Turnover (TATO)* terhadap *Return On Equity (ROE)* pada Perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2015-2019”.

1.2 Identifikasi Masalah

- a. Pada periode 2015-2019 nilai *Return On Equity (ROE)* pada perusahaan Transportasi cenderung mengalami menurun.
- b. Pada periode 2015-2019 nilai *Current Ratio (CR)* pada perusahaan Transportasi mengalami fluktuasi.
- c. Pada periode 2015-2019 nilai *Debt to Equity Ratio (DER)* pada perusahaan Transportasi mengalami kenaikan
- d. Pada periode 2015-2019 nilai *Total Asset Turnover (TATO)* pada perusahaan Transportasi cenderung mengalami fluktuasi.

1.3 Batasan dan Rumusan Masalah

1.3.1 Batasan Masalah

Untuk mempermudah dan memfokuskan pembahasan dalam penelitian ini penulis dibatasi pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015- 2019 pada variabel bebas *Current Ratio*

(CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* (TATO) sedangkan variabel terikatnya dengan *Return On Equity* (ROE).

1.3.2 Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang penelitian diatas, maka dapat dirumuskan pokok-pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, yaitu:

- a. Apakah *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap *return on equity* (ROE) pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019?
- b. Apakah *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019?
- c. Apakah *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019?
- d. Apakah *Current Ratio* (CR) , *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019?

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan diatas maka tujuan penelitian yang hendak dicapai pada penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan sektor

Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019.

- b. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019.
- c. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019.
- d. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019.

1.4.2 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan keilmuan dan pengetahuan serta masukan berupa perkembangan ilmu yang berkaitan dengan ekonomi khususnya tentang pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dan diharapkan dapat mempertajam daya fikir ilmiah dalam disiplin ilmu yang digeluti dengan prektek yang ada didunia lapangan usaha. Memberikan

masuk dalam mengambil keputusan untuk berinvestasi di Bursa Efek Indonesia (BEI), baik investor / calon investor.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat memberikan pemikiran terhadap pemecahan masalah yang berkaitan dengan masalah keuangan pada perusahaan. Selanjutnya hasil penelitian ini di harapkan menjadi acuan bagi penyusunan program pemecahan masalah pada perusahaan yang telah diteliti oleh penulis. Sehingga seluruh masalah yang telah di teliti penulis pada perusahaan tersebut segera selesai dan dapat melakukan antisipasi untuk kedepannya apabila kesalahan yang sama akan terulang kembali. Dengan adanya penelitan ini perusahaan tidak perlu untuk menganalisa secara keseluruhan masalah yang terjadi pada perusahaan tersebut, karena sudah di teliti sesuai judul penelitian ini.

- a. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi evaluasi dan masukan untuk mengambil keputusan perusahaan yang diharapkan dapat memberikan pemikiran dalam pemecahan masalah yang berkaitan dengan keuangan perusahaan. Dimana hasil penelitian ini diharapkan menjadi acuan bagi perusahaan untuk penyusunan program pemecahan masalah pada perusahaan.

- b. Bagi Perusahaan

Sebagai bahan masukan perusahaan Transportasi serta evaluasi untuk merumuskan kebijaksanaan perusahaan dimasa yang akan datang terhadap *Return On Equity*.

BAB 2

LANDASAN TEORI

2.1 Uraian Teoritis

2.1.1 *Return On Equity* (ROE)

2.1.1.1 Pengertian *Return On Equity* (ROE)

Return On Equity (ROE) termasuk kedalam rasio profitabilitas. Profitabilitas adalah merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dengan mencari keuntungan. rasio ini memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan. Penggunaan rasio profitabilitas dapat dilakukan dengan menggunakan perbandingan antara berbagai komponen yang ada di laporan keuangan, terutama laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi.

Menurut (Kasmir, 2018, hal. 204) menyatakan bahwa *Return On Equity* (ROE) merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, maka akan semakin baik. Artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat, demikian pula sebaliknya.

Menurut (Fahmi, 2017, hal. 137) menyatakan bahwa *Return On Equity* (ROE) disebut juga dengan laba atas ekuitas. Dari beberapa referensi disebut juga dengan rasio total asset turnover atau perputaran total asset. Rasio ini mengkaji sejauh mana suatu perusahaan mempergunakan sumber daya yang dimiliki untuk mampu memberikan laba atas ekuitas.

“*Return On Equity* yaitu rasio antara laba setelah pajak terhadap modal sendiri yang berasal dari setoran modal pemilik usaha. Semakin tinggi *Return On Equity* menunjukkan semakin efisien perusahaan dalam mengelola modal sendiri untuk menghasilkan keuntungan atau laba bersih” (Jufrizen & Sari, 2019).

“Rasio profitabilitas dalam penelitian ini adalah *Return On Equity* (ROE). ROE mengukur kemampuan perusahaan memperoleh laba yang tersedia bagi pemegang saham. Rasio ini juga dipengaruhi oleh hutang perusahaan, apabila proporsi hutang semakin besar maka rasio ini juga akan semakin besar” (Salim, 2015).

Return on Equity (ROE) digunakan untuk mengukur efektifitas perusahaan di dalam menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan ekuitas (modal) yang dimilikinya” (Argananta & Hidayat, 2017).

Dari beberapa pendapat diatas bisa di simpulkan *Return on Equity* merupakan rasio untuk mengukur laba bersih atau bisa di sebut juga dengan rasio profitabilitas. Rasio ini yang dapat menunjukkan seberapa besar hasil ekuitas dalam menciptakan laba bersih. Rasio ini dapat mengukur efektifitas perusahaan yang di dapat menghasilkan keuntungan dengan ekuitas (modal) yang dimiliki.

2.1.1.2 Tujuan dan Manfaat *Return On Equity* (ROE)

Return On Equity yaitu rasio yang mempunyai tujuan dan arti penting dalam mempertahankan kualits perusahaan dalam jangka pendek dan jangka panjang. Maka, setiap perusahaan akan selalu meningkatkan labanya, karena semakin tinggi laba suatu perusahaan akan semakin banyak para investor yang tertarik. Menurut (Kasmir, 2018, hal. 197) tujuan dan manfaat rasio profitabilitas secara keseluruhan adalah sebagai berikut:

Berikut ini merupakan tujuan dari rasio profitabilitas, yaitu:

- a. Mengukur atau menghitung laba yang di hasilkan.
- b. Menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
- c. Menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.

- d. Mengukur produktivitas perusahaan dari seluruh dana perusahaan yang di gunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

Sementara itu, manfaat rasio profitabilitas adalah sebagai berikut:

- a. Mengetahui besarnya tingkat laba
- b. Mengetahui perkembangan laba dari waktu ke waktu.
- c. Mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
- d. Mengetahui produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

Menurut (Hery, 2015, hal. 555) menyatakan bahwa tujuan dan manfaat rasio profitabilitas adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu.
- 2) Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- 3) Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
- 4) Untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang dihasilkan dari setiap rupiah daa yang tertanam dalam total ekuitas.
- 5) Untuk mengukur margin laba kotor atas penjualan bersih.
- 6) Untuk mengukur margin laba operasional atas penjualan bersih.
- 7) Untuk mengukur margin laba bersih atas penjualan bersih.

Dari uraian-uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa *Return On Equity* memiliki tujuan dan manfaat sebagai alat ukur penilaian baik atau tidaknya pencapaian laba yang akan dihasilkan oleh perusahaan tersebut dari waktu ke waktu. Kemudian sangat bermanfaat sekali kepada para calon investor sebagai bahan pertimbangan dalam memutuskan untuk menanamkan modal atau tidak.

2.1.1.3 Faktor yang Mempengaruhi *Return On Equity* (ROE)

Keuntungan merupakan suatu arti penting untuk menunjukkan perusahaan yang sehat sampai masa yang akan datang. Kemudian sebagai dasar dalam penilaian persentase atau suatu kinerja perusahaan yang dipengaruhi beberapa faktor tertentu antara lain. Menurut (Sudana, 2015, hal. 65) faktor yang mempengaruhi rasio Profitabilitas yaitu:

- a. Profit Margin: ada empat factor yang meningkatkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan dana secara internal dan akan meningkatkan pertumbuhan berkelanjutan perusahaan.
- b. Dividen policy: Semakin rendah presentase laba bersih yang dibayarkan sebagai dividen, semakin tinggi rasio laba ditahan. Hal ini meningkatkan modal sendiri yang berasal dari dalam perusahaan dan akan meningkatkan pertumbuhan berkelanjutan perusahaan.
- c. Financial policy: Semakin tinggi rasio utang dengan modal akan meningkatkan financial Leverage perusahaan, karena perusahaan melakukan penambahan pendanaan dengan utang, maka akan menaikkan tingkat pertumbuhan berkelanjutan perusahaan.
- d. Total asset turnover: Semakin tinggi perputaran aktiva berarti semakin besar kemampuan perusahaan untuk menghasilkan penjualan dengan menggunakan setiap rupiah aktiva. Hal ini berarti semakin menurun kebutuhan perusahaan untuk menambah aktiva baru karena peningkatan penjualan, dan oleh kaena itu akan menaikkan tingkat pertumbuhan berkelanjutan. Perhatikan bahwa

peningkatan perputaran aktiva sama artinya dengan penurunan capital intensity.

Menurut (Sudana, 2011, hal. 65) ada empat faktor yang mempengaruhi Return On Equity (ROE) adalah sebagai berikut:

- 1) Profit Margin: ada empat faktor yang meningkatkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan dana secara internal dan akan meningkatkan pertumbuhan berkelanjutan perusahaan.
- 2) Dividen policy: Semakin rendah presentase laba bersih yang dibayarkan sebagai dividen, semakin tinggi rasio laba ditahan. Hal ini meningkatkan modal sendiri yang berasal dari perusahaan dan akan meningkatkan pertumbuhan berkelanjutan perusahaan.
- 3) Financial policy: Semakin tinggi rasio utang dengan modal akan meningkatkan financial Leverage perusahaan, karena perusahaan melakukan penambahan pendanaan dengan utang, maka akan menaikkan tingkat pertumbuhan berkelanjutan perusahaan.
- 4) Total asset turnover: Semakin tinggi perputaran aktiva berarti semakin besar kemampuan perusahaan untuk menghasilkan penjualan dengan menggunakan setiap rupiah aktiva. Hal ini berarti semakin menurun kebutuhan perusahaan untuk menambah aktiva baru karena peningkatan penjualan, dan oleh karena itu akan menaikkan tingkat pertumbuhan berkelanjutan.

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi *Return On Equity* diatas dapat disimpulkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi *Return On Equity* adalah rasio-rasio yang ada pada laba bersih dan dapat mengukur

perolehan jumlah laba bersih perusahaan. Faktor ini juga menyediakan informasi tentang kemampuan perusahaan dalam mengadaptasi kondisi pendapatan laba dan jumlah asset yang dimiliki oleh perusahaan.

2.1.1.4 Pengukuran *Return Equity* (ROE)

Dalam mengukur kinerja perusahaan dalam memperoleh laba yang telah tersedia bagi pemegang saham pada perusahaan atau untuk mengetahui besarnya besar maupun kecil perusahaan dipengaruhi dengan adanya utang perusahaan. Apabila utang perusahaan semakin besar maka pada rasio ini akan menjadi semakin besar.

Menurut (Kasmir, 2018, hal. 204) rumus untuk *Return On Equity* (ROE) dapat dihitung adalah:

$$\text{Return On Equity (ROE)} = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Menurut (Sudana, 2011, hal. 22) rumus untuk mencari *Return On Equity* (ROE) adalah :

$$\text{Return On Equity (ROE)} = \frac{\text{Earning After Interest and Tax}}{\text{Equity}}$$

2.1.2 *Current Ratio* (CR)

2.1.2.1 Pengertian *Current Ratio* (CR)

Current Ratio (CR) termasuk kedalam rasio likuiditas. Rasio likuiditas

adalah kemampuan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu. Likuiditas sering juga disebut dengan nama rasio modal kerja merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2018 , hal. 134) menyatakan bahwa: *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan .seberapabanyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban Jangka pendek yang segera jatuh tempo. Rasio lancar dapat pula dikatakan sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan suatu perusahaan.

Menurut (Fahmi, 2017 , hal. 121) menyatakan bahwa: "*Current Ratio* adalah ukuran yang umum digunakan atas solvensi jangka pendek, kemampuan suatu perusahaan memenuhi kebutuhan utang ketika jatuh tempo. Harus di pahami bahwa penggunaan *current ratio* dalam menganalisis laporan keuangan hanya mampu memberi analisa secara khasar, oleh karena itu perl adanya dukungan analisis secara kualitatif secara lebih komprehensif".

"Rasio lancar (*current ratio*) merupakan indikator terbaik sampai sejauh mana klaim dari kreditur jangka pendek telah ditutup oleh aktiva-aktiva yang diharapkan dapat diubah menjadi kas dengan cukup cepat, rasio ini merupakan suatu ukuran solvabilitas jangka pendek yang paling sering digunakan" (Argananta & Hidayat, 2017).

"*Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan

perusahaan membayar kewajiban jangka pendek atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat di tagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, rasio lancar ini menggambarkan seberapa besar jumlah ketersediaan aset lancar yang dimiliki perusahaan dibandingkan dengan jumlah kewajiban lancar” (Jufrizen & Sari, 2019).

Dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* merupakan rasio yang bertujuan untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek atau total utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan sesuai dengan ketentuan dari perusahaan.

2.1.2.2 Tujuan dan Manfaat *Current Ratio* (CR)

Pada dasarnya *Current Ratio* yang digunakan oleh perusahaan memiliki beberapa tujuan yang akan dicapai. Rasio likuiditas yang mencakup *Current Ratio* memberikan banyak manfaat bagi kepentingan perusahaan maupun bagi pihak luar perusahaan. Menurut (Kasmir, 2018, hal. 132) menyatakan rasio likuiditas memiliki tujuan dan manfaat sebagai berikut:

- a. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih.
- b. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan.
- c. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa menghitung persediaan atau utang.
- d. Untuk mengukur atau membandingkan antara jumlah sediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan.

- e. Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
- f. Sebagai alat perencanaan ke depan, terutama yang berkaitan dengan perencanaan utang dan kas.
- g. Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya untuk beberapa periode.
- h. Untuk melihat kelemahan yang dimiliki perusahaan, dari masing-masing komponen yang ada di aktiva lancar dan utang lancar.
- i. Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen untuk memperbaiki kinerja, dengan melihat rasio likuiditas yang ada pada saat ini.

Menurut (Hanafi & Halim, 2016, hal. 75) tujuan dari rasio likuiditas adalah sebagai berikut:

- a. 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.
- b. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva secara keseluruhan. Artinya, jumlah kewajiban yang berumur satu tahun.
- c. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan sediaan atau piutang.
- d. Untuk mengukur atau membandingkan antara jumlah persediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan.

- e. Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
- f. Sedangkan alat perencanaan kedepan, terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang.
- g. Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkan untuk beberapa periode.
- h. Untuk melihat kelemahan yang dimiliki perusahaan, dari masing-masing komponen yang ada di aktiva lancar dan utang lancar.
- i. Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen untuk memperbaiki kinerja, dengan melihat rasio likuiditas yang ada pada saat ini.

Dari uraian-uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* memiliki tujuan dan manfaat sebagai alat pengukuran dalam penilaian efektifnya perusahaan dalam membayar dan menyelesaikan kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan sesuai kesepakatan perusahaan tersebut dari waktu ke waktu. Kemudian sangat bermanfaat sekali untuk keberlangsungan perusahaan supaya sistem yang ada di perusahaan berjalan dengan baik dan lancar.

2.1.2.3 Faktor yang Mempengaruhi *Current Ratio* (CR)

Rasio ini menggambarkan perbandingan aktiva lancar dan utang lancar dalam kemampuan perusahaan dan menunjukkan kemampuan utang lancar perusahaan tersebut dalam memenuhi kewajiban.

Menurut (Fahmi, 2017 , hal. 125) faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah sebagai berikut:

- b. Distribusi pos-pos dari aktiva lancar.

- c. Data tren dari aktiva lancar dan utang jangka pendek untuk jangka waktu 5 atau 10 tahun
- d. Syarat kredit yang di berikan oleh kreditor kepada perusahaan dalam pengembalaian barang ,dan syarat kredit yang diberikan perusahaan kepada langganan dalam penjualan barang.
- e. Nilai sekarang atau nilai pasar atau nilai ganti dari barang dagangan dan tingkat pengumpulan piutang.
- f. Kemungkinan adanya perubahan nilai aktiva lancar.
- g. Perubahan persediaan dalam hubungannya dengan volume penjualan sekarang dan yang akan datang.
- h. Besar kecilnya kebutuhan modal kerja untuk tahun mendatang.
- i. Besar kecilnya jumlah kas dan surat-surat berharga dalam hubungannya dengan kebutuhan modal kerja.
- j. Credit ranting perusahaan pada umumnya.
- k. Besar kecilnya piutang dalam hubungannya dengan volume penjualan.
- l. Jenis perusahaan,apakah merupakan perusahaan industri, perusahaan dagang, atau public utility.

Sedangkan menurut (Brigham & Houston, 2010) faktor yang mempengaruhi

Current Ratio adalah sebagai berikut:

1. Aktiva lancar, meliputi:
 - a. Kas
 - b. Sekuritas
 - c. Persediaan
 - d. Piutang usaha

2. Kewajiban lancar, meliputi:

- a. Utang usaha
- b. Wesel tagih jangka pendek
- c. Utang jatuh tempo yang kurang dari satu tahun
- d. AkruaI pajak.

Apabila penjualan naik sementara kebijakan piutang tetap, piutang akan naik dan memperbaiki aktiva lancar. Apabila para supplier melonggarkan kebijakan kredit mereka, misal dengan memperpanjang jangka waktu hutang, hutang akan naik dan ini akan mengurangi rasio lancar.

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* diatas dapat disimpulkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah rasio-rasio yang ada pada aktiva lancar dan dapat mengukur perolehan jumlah aktiva lancar terhadap utang lancar perusahaan. Faktor tersebut juga digunakan perusahaan untuk menilai tingkat efisien dan efektif manajemen perusahaan terhadap pencapaian total aktiva lancar.

2.1.2.4 Pengukuran *Current Ratio* (CR)

Rasio ini digunakan untuk menunjukkan hubungan antara aktiva lancar dengan utang lancar. Menurut (Kasmir, 2018 , hal. 135) rumus untuk mencari rasio lancar atau *Current Ratio* dapat yang digunakan sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Aktiva lancar}}{\text{Utang lancar}}$$

Menurut (Alpi, 2018) rumus untuk mencari *Current Ratio* yang dapat digunakan sebagai berikut:

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

2.1.3 *Debt To Equity Ratio* (DER)

2.1.3.1 Pengertian *Debt To Equity Ratio* (DER)

Debt To Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek. Artinya apabila perusahaan ditagih, perusahaan akan mampu untuk memenuhi utang tersebut terutama utang yang sudah jatuh tempo.

Menurut (Ekananda, 2019, hal. 460) menyatakan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara langsung akan mengukur derajat permodalan suatu perusahaan, sekaligus untuk menuntukan tingkat kemampuan perusahaan memenuhi kewajibannya untuk membayar utang, baik utang jangka panjang maupun utang jangka pendek.

Menurut (Kasmir, 2018, hal. 157) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas.

Menurut (Fahmi, 2017, hal. 127) menyatakan bahwa akan mengukur derajat rasio utang terhadap ekuitas (*Debt to Equity Ratio*) secara langsung akan

mengukur derajat permodalan suatu perusahaan, sekaligus untuk menentukan tingkat kemampuan perusahaan memenuhi kewajibannya untuk membayar utang, baik utang jangka panjang maupun utang jangka pendek.

“*Debt To Equity Ratio* (DER) digunakan untuk mengetahui setiap satuan modal sendiri yang digunakan untuk menjamin hutang. Bagi kreditor, semakin besar rasio ini semakin merugikan karena berarti risiko yang ditanggung semakin tinggi. Sebaliknya bagi perusahaan semakin besar rasio ini semakin baik karena DER yang rendah menandakan pendanaan yang disediakan pemilik sebagai jaminan semakin tinggi dan batas pengamanan bagi peminjam semakin besar” (Salim, 2015).

“*Debt to Equity Ratio* (DER) adalah Jenis rasio keuangan yang digunakan dalam menilai kinerja keuangan perusahaan (Pratomo, 2017). Sedangkan rasio *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal. Dengan kata lain Rasio ini berfungsi untuk mengetahui berapa bagian dari setiap rupiah modal yang dijadikan sebagai jaminan utang”(Jufrizen & Sari, 2019).

Dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang dapat digunakan untuk menghitung dan menilai utang dengan ekuitas dari setiap jumlah yang di jadikan jaminan keseluruhan total utang. Rasio ini dapat di gunakan untuk mengukur perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajiban jangka pendek maupun jangka panjang perusahaan.

2.1.3.2 Tujuan dan Manfaat *Debt To Equity Ratio* (DER)

Pada dasarnya *Debt to Equity Ratio* yang digunakan oleh perusahaan memiliki tujuan yang akan dicapai. Rasio leverage yang mencakup *Debt to*

Equity Ratio memberikan banyak manfaat bagi kepentingan perusahaan maupun bagi pihak luar perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2018, hal. 153) tujuan dan manfaat rasio solvabilitas adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.
2. Untuk melihat kemampuan perusahaan dalam memnuhi kewajiban yang bersifat tetap.
3. Untuk menilai keseimbangan antara lain aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
4. Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan di biayaiin 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 utang jangka panjang.
7. Untuk menilai berapa dana pinjaman yang segera akan di tagih terdapat sekian kalinya modal snediri yang dimiliki. tingkat penjualan yang dapat dicapai dari setiap rupiah asset tetap yang digunakan.
8. Untuk mengukur berapa kali dana yang tertanam dalam total asset berputar dalam satu periode atau berapa besar tingkat penjualan.

Menurut (Jumingan, 2014, hal. 227) rasio Debt to Equity memiliki manfaat seperti “Dapat menilai posisi perusahaan terhadap seluruh kewajibannya kepada pihak lain, kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat

tetap, dan mengetahui keseimbangan antara nilai aktiva tetap dengan modal”.

Sedangkan menurut (Harahap, 2018, hal. 306) tujuan digunakan rasio ini adalah sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui hubungan antara hutang perusahaan dengan modal maupun asset.
- 2) Untuk melihat seberapa jauh perusahaan dibiayai oleh hutang.
- 3) Untuk melihat seberapa jauh perusahaan dibiayai oleh pihak luar dengan kemampuan perusahaan yang digambarkan oleh model. Berdasarkan beberapa tujuan dan manfaat diatas dapat disimpulkan bahwa manfaat Debt to Equity Ratio yaitu perusahaan akan mengetahui terkait dengan penggunaan modal sendiri dan hutang serta mengetahui kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya. Sehingga dalam hal ini manajer keuangan dapat membuat kebijakan yang perlu menyeimbangkan modal.

Kemudian merupakan manfaat dari solvabilitas yaitu:

1. Untuk menganalisis kemampuan posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.
2. Untuk menganalisis kemampuan perusahaan menemui kewajiban yang bersifat tetap.
3. Untuk menganalisis keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
4. Untuk menganalisis seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai utang.
5. Untuk menganalisis seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.

6. Untuk menganalisis atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang.
7. Untuk menganalisis berapa dana pinjamana yang segera akan ditagih ada terdapat setiap kalinya modal sendiri.

Dengan demikian dari uraian-uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* memiliki tujuan dan manfaat sebagai alat ukur dalam penilaian efektifnya perusahaan dalam membayar dan menyelesaikan total hutang dengan total modal yang dimiliki. Rasio ini menunjukkan hubungan antara jumlah pinjaman jangka panjang yang diberikan kreditur dengan jumlah modal sendiri yang diberikan oleh pemilik perusahaan. Hal ini biasanya digunakan untuk mengukur *financial leverage* dari suatu perusahaan. Semakin besar rasio ini, maka akan semakin baik pula bagi perusahaan.

2.1.3.3 Faktor yang Mempengaruhi *Debt To Equity Ratio* (DER)

Rasio ini menggambarkan perbandingan total utang dan total ekuitas dalam biaya dan menunjukkan kemampuan modal perusahaan tersebut dalam memenuhi seluruh kewajibannya.

Menurut (Wahyuni, 2017) faktor yang mempengaruhi rasio Aktivitas adalah sebagai berikut:

- a. Leverage Operasi adalah tingkat kemampuan dari perusahaan dalam menggunakan fixed cost / biaya operasi tetap. Hal itu dilakukan untuk dapat meningkatkan pengaruh fixed cost atau biaya tetap pada penjualan.
- b. Leverage Keuangan adalah aktiva / sumber dana yang mempunyai beban tetap. Hal itu disertai asumsi supaya dapat memberi keuntungan

tambah dalam jumlah yang lebih besar dari biaya tetap.

Menurut (Sartono, 2010, hal. 248) faktor-faktor yang mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* adalah sebagai berikut :

- 1) Tingkat Penjualan Perusahaan dengan penjualan yang relatif stabil berarti memiliki aliran kas yang relatif stabil pula, maka dapat menggunakan hutang lebih besar daripada perusahaan dengan penjualan yang tidak stabil.
- 2) Tingkat Pertumbuhan Perusahaan Tingkat pertumbuhan perusahaan adalah kemampuan perusahaan dalam menghasilkan size.
- 3) Profitabilitas Kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dan suatu ukuran dalam persentase yang digunakan untuk menilai sejauh mana perusahaan mampu menghasilkan laba pada tingkat yang dapat diterima.

Sedangkan menurut (Hery, 2016, hal. 161) faktor yang mempengaruhi rasio solvabilitas adalah sebagai berikut:

- 1) Kemudahan dalam mendapatkan dana
- 2) Jumlah dana yang dibutuhkan
- 3) Jangka waktu pengembalian dana
- 4) Kemampuan perusahaan dalam membayar beban pinjaman
- 5) Pertimbangan pajak
- 6) Masalah kendali perusahaan
- 7) Pengaruhnya terhadap laba per lembar saham

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* diatas dapat disimpulkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* adalah tingkat penjualan, tingkat pertumbuhan dan profitabilitas. rasio-rasio yang ada pada *Debt to Equity Ratio* dapat mengukur perolehan total hutang terhadap

total modal perusahaan. Faktor tersebut juga digunakan perusahaan untuk menilai tingkat efisien dan efektif manajemen perusahaan terhadap pencapaian laba.

2.1.3.4 Pengukuran *Debt To Equity Ratio* (DER)

Rasio ini digunakan untuk menilai antara total pinjaman jangka panjang yang diberikan kepada seorang kreditur dengan total modal sendiri yang diberikan kepada pemilik perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2018, hal. 158) rumus yang digunakan untuk mengukur *Debt to Equity Ratio* adalah sebagai berikut:

$$\text{Debt To Equity Ratio (DER)} = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Menurut (Fahmi, 2017, hal. 128) adapun rumus untuk mencari *Debt To Equity Ratio* yaitu sebagai berikut:

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

2.1.4 Total Asset Turnover (TATO)

2.1.4.1 Pengertian *Total Asset Turnover* (TATO)

Rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aktivitas perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya. Penggunaan rasio aktivitas adalah dengan cara membandingkan antara tingkat penjualan dengan investasi dalam aktiva untuk satu periode.

Menurut (Sudana, 2015, hal. 25) menyatakan bahwa *Total Assets Turnover* merupakan rasio mengukur efektivitas penggunaan seluruh aktiva dalam menghasilkan penjualan, dan jika semakin besar rasio ini berarti semakin efektif pengelolaan seluruh aktiva yang telah dimiliki perusahaan. Sedangkan menurut (Kasmir, 2018, hal. 185) total asset turn over merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki perusahaan dan mengukur berapa jumlah penjualan yang diperoleh dari tiap rupiah aktiva.

“*Total Asset Turnover* adalah rasio keuangan yang mengukur efisiensi penggunaan perusahaan asetnya dalam menghasilkan pendapatan penjualan atau pendapatan penjualan kepada perusahaan, *Total Assets Turnover* adalah perbandingan antara penjualan bersih atau net sales dengan total aktiva yaitu akumulasi dari aktiva tetap dan aktiva lancar” (Wahyuni, 2017) .

Dapat disimpulkan *Total Asset Turnover* merupakan rasio yang mengukur efektivitas penggunaan seluruh aktiva dalam menghasilkan penjualan. Penggunaan rasio aktivitas adalah dengan cara membandingkan antara tingkat penjualan dengan investasi dalam aktiva untuk satu periode.

2.1.4.2 Tujuan dan Manfaat *Total Asset Turnover* (TATO)

Total Assets Turnover yang digunakan oleh perusahaan memiliki beberapa tujuan yang akan dicapai perusahaan. Rasio likuiditas yang mencakup *Total Assets Turnover* memberikan banyak manfaat bagi kepentingan perusahaan, untuk masa sekarang maupun masa akan datang.

Menurut (Wahyuni, 2017) tujuan dan manfaat rasio likuiditas adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengukur berapa lama penagihan piutang selama satu periode

atau berapa kali dana yang ditanam dalam piutang ini.

- b. Untuk menghitung dari rata-rata penangihan piutang.
- c. Untuk menghitung berapa hari rata-rata persediaan tersimpan dalam gudang.
- d. Untuk mengukur berapa kali dana yang ditambahkan dalam modal kerja berputar dalam suatu periode atau berapa penjualan yang dapat di capai oleh setiap modal yang digunakan
- e. Untuk mengukur penggunaan semua aktivitas perusahaan dibandingkan dengan penjualan.

Kemudian manfaat dari aktivitas adalah sebagai berikut:

- a. Dalam bidang piutang
- b. Dalam bidang sediaan
- c. Dalam bidang modal kerja dan penjualan
- d. Dalam bidang aktiva dan penjualan

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

- 1) Untuk menghitung hari rata-rata penagihan piutang, dimana hasil
- 2) Untuk menghitung beberapa hari rata-rata sediaan tersimpan dalam piutang
- 3) Untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan dalam modal kerja berputar dalam satu periode atau berapa 22 penjualan yang dapat dicapai oleh setiap modal kerja yang digunakan.
- 4) Untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan dalam aktiva tetap berputar selama satu periode

5) Untuk mengukur pengguna selama aktiva perusahaan dibandingkan dengan penjualan.

Dari uraian-uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* memiliki tujuan dan manfaat sebagai alat pengukuran dalam penilaian efektifnya perusahaan dalam membayar dan menyelesaikan kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan sesuai kesepakatan perusahaan tersebut dari waktu ke waktu. Kemudian sangat bermanfaat sekali untuk keberlangsungan perusahaan supaya sistem yang ada di perusahaan berjalan dengan baik dan lancar.

2.1.4.3 Faktor yang Mempengaruhi *Total Asset Turnover* (TATO)

Dalam menentukan *Total Assets Turnover* tentunya memiliki beberapa hal yang dapat mempengaruhi perusahaan dalam memperoleh keuntungan yang diinginkan.

Menurut (Wahyuni, 2017) faktor yang mempengaruhi rasio Aktivitas adalah sebagai berikut:

- a. Sales (penjualan)
- b. Total aktiva yang terdiri dari :
 - a) Current Asset (harta lancar)
 - b) Cash (kas)
 - c) Marketable securities (surat berharga)
 - d) Account Receivable (piutang)
 - e) Inventories (persediaan)
- c. Fixed Asset
 - a) Land & building (tanah dan bangunan)

b) Machine (mesin)

Menurut (Riyanto, 2013, hal. 40) menyatakan bahwa tinggi rendahnya *Total Assets Turnover* ditentukan oleh faktor berikut:

- 1) Dengan menambah modal usaha (*operating assets turnover*)
- 2) Sampai tingkat tertentu diusahakan tercapai, tambah sales sebesar-besarnya.
- 3) Dengan mengurangi sales sampai tingkat tertentu diusahakan penurunan atau pengurangan *operating assets* sebesar-besarnya.

Total Asset Turnover menunjukkan perputaran aktiva di ukur dari volume penjualan dengan kata lain seberapa jauh kemampuan semua aktiva menciptakan penjualan. Semakin tinggi rasio *Total Asset Turnover* berarti semakin baik, karena penggunaan aktiva yang efektif dalam menghasilkan penjualan, sehingga dapat dikatakan bahwa laba yang dihasilkan juga tinggi dan demikian kinerja keuangan semakin baik. *Total Asset Turnover* ini lebih penting bagi manajemen perusahaan, karena hal ini akan menunjukkan efisiensi tindakan pengguna seluruh aktiva didalam perusahaan.

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi *Total Assets Turnover* diatas dapat disimpulkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi *Total Assets Turnover* adalah penjualan, total aktiva dan aset tetap. Rasio-rasio yang ada pada *Total Assets Turnover* dan dapat mengukur perolehan total penjualan terhadap total aktiva perusahaan. Dengan diketahui faktor-faktor yang mempengaruhinya maka sebagai salah satu teknik yang dapat dipergunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan perusahaan memperoleh penjualan akan meningkat secara efektif. Hal tersebut digunakan perusahaan untuk menilai tingkat efisien

dan efektif manajemen perusahaan terhadap memperoleh laba naik dalam hubungan dengan penjualan.

2.1.4.4 Pengukuran *Total Asset Turnover* (TATO)

Total Assets Turnover cara pengukuran rasio ini merupakan perbandingan antara total penjualan dibagi dengan total aktiva. Dengan demikian pentingnya laba didalam dunia bisnis juga dikenal pengukuran penjualan dengan jumlah aset. Menurut (Wahyuni, 2017) rumus yang digunakan untuk mengukur perputaran total aktiva adalah sebagai berikut:

$$\text{Perputaran Total Aktiva} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}}$$

Menurut (Rambe et al., 2017, hal. 70) rumus yang digunakan untuk mengukur perputaran total aktiva adalah sebagai berikut:

$$\text{Total Asset Turnover (TATO)} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}}$$

2.2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan modal konseptual tentang bagaimana teori yang digunakan berhubungan dengan berbagai faktor yang telah penulis identifikasi sebagai masalah penting. Laporan keuangan menjadi dasar perhitungan antara rasio keuangan untuk berbagai tujuan.

Pengukuran kinerja keuangan perusahaan bergantung pada sudut pandang yang di ambil dan tujuan analisis. Dalam teori analisa keuangan, rasio ini dapat menggambarkan kinerja perusahaan dan membantu pelaku bisnis. Dalam

penelitian ini Kerangka konseptual membantu menjelaskan hubungan antara variabel independen terhadap variabel dependen yaitu *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE).

Return On Equity (ROE) termasuk kedalam rasio profitabilitas. Profitabilitas adalah merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dengan mencari keuntungan. rasio ini memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan..

Penggunaan rasio profitabilitas dapat dilakukan dengan menggunakan perbandingan antara berbagai komponen yang ada di laporan keuangan, terutama laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi.

2.2.1 Pengaruh *Current Ratio* (CR) Terhadap *Return On Equity* (ROE)

Current Ratio adalah Rasio yang paling umum digunakan untuk menganalisis posisi modal kerja suatu perusahaan. Semakin tinggi rasio ini berarti terjamin hutang – hutang perusahaan kepada kreditur. Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aktiva lancar yang dimilikinya. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan Secara parsial variabel CR tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap ROE (Pratomo, 2017).

Current Ratio memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Return On Equity* (Alpi, 2018). *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity* (Yusnandar, 2019). Sedangkan berdasarkan penelitian menurut (Hasibuan, 2018) menyimpulkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Equity*. Karena *Current Ratio* adalah rasio untuk mengukur

kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendeknya. Kemudian menurut (Putra, 2020) menyatakan bahwa secara parsial *Current Ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *Return On Equity*, hal tersebut diakibatkan laba yang meningkat tersebut akan mempengaruhi *Return On Equity*. Berdasarkan penelitian diatas dapat disimpulkan bahwasannya variabel *Current Ratio* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat *Return On Equity*. *Return On Equity* yang cenderung mengindikasikan perusahaan mengindikasikan perusahaan memiliki tanggungan yang harus diselesaikan.

2.2.2 Pengaruh *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Debt To Equity Ratio (DER) merupakan rasio keuangan yang membandingkan jumlah hutang dengan ekuitas. Ekuitas dan jumlah hutang yang digunakan untuk operasional perusahaan harus berada dalam jumlah yang proporsional. *Debt to Equity Ratio* (DER) juga sering dikenal sebagai rasio leverage atau rasio pengungkit. Yang dimaksud dengan rasio pengungkit yaitu rasio yang digunakan untuk melakukan pengukuran dari suatu investasi yang terdapat di perusahaan. Secara parsial variabel DER tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap ROE (Destari & Hendratno, 2019). Sedangkan menurut (Sipahutar & Gultom, 2017) menyimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* memiliki pengaruh terhadap *Return On* atau signifikan.

Variabel *Debt to Equity Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity* pada penelitian (Jufrizen & Sari, 2019). Kemudian *Debt to Equity Ratio* berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Equity* (Wahyuni, 2017). *Debt to Equity Ratio* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap *Return On Equity* (Juandi, Djamereng, & Budiandriani, 2019). Sedangkan menurut

(Hasibuan, 2018) *Debt to Equity* berpengaruh terhadap *Return On Equity*. Dapat disimpulkan bahwa, rasio solvabilitas yang tinggi akan mengakibatkan penurunan pada profitabilitass.

Berdasarkan penelitian diatas dapat disimpulkan bawasannya variabel *Debt To Equity Ratio* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat terhadap *Return On Equaty* (ROE). Hal tersebut menjelaskan bahwa *Debt to Equity Ratio* yang cenderung menjelaskan perusahaan ada tanggung jawab pada pihak ketiga dalam menyelesaikan kewajibannya.

2.2.3 Pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Total asset Turnover merupakan salah satu rasio aktivitas yang digunakan untuk mengetahui efektifitas perusahaan dalam mengelola bisnisnya. Aktifitas operasi perusahaan membutuhkan investasi, baik untuk asset yang bersifat jangka pendek (Inventory and Account Receivable) maupun jangka panjang (Property Plan, and Equipment). Rasio ini menggambarkan hubungan antara tingkat operasi penjualan perusahaan dengan asset perusahaan yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan operasi perusahaan tersebut.

Total Asset Turnover mengukur seberapa efesien sebuah perusahaan menggunakan aset untuk memperoleh penjualan perusahaan (Wahyuni, 2017). Berdasarkan hasil penelitian yang di lakukan bahwa *Total Asset Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity* (Jufrizen & Sari, 2019).

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan secara parsial menunjukkan bahwa working capital turnover secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap *return on equity* (Jessica, Lilia, Leonardy, Kartika, & Panggabean,

2020). Sedangkan menurut (Jufrizen, 2015) disimpulkan bahwa *Total Asset Turnover* H0 ditolak dan Ha diterima, artinya *Total Asset Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity*. Kemudian penelitian diatas dapat disimpulkan wasannya variabel *Total Asset Turnover* memiliki tidak pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat *Return On Equity* (ROE). Hal ini disebabkan *Net Profit Margin* tidak mewakili keseluruhan komponen perusahaan dalam mencapai laba bersih.

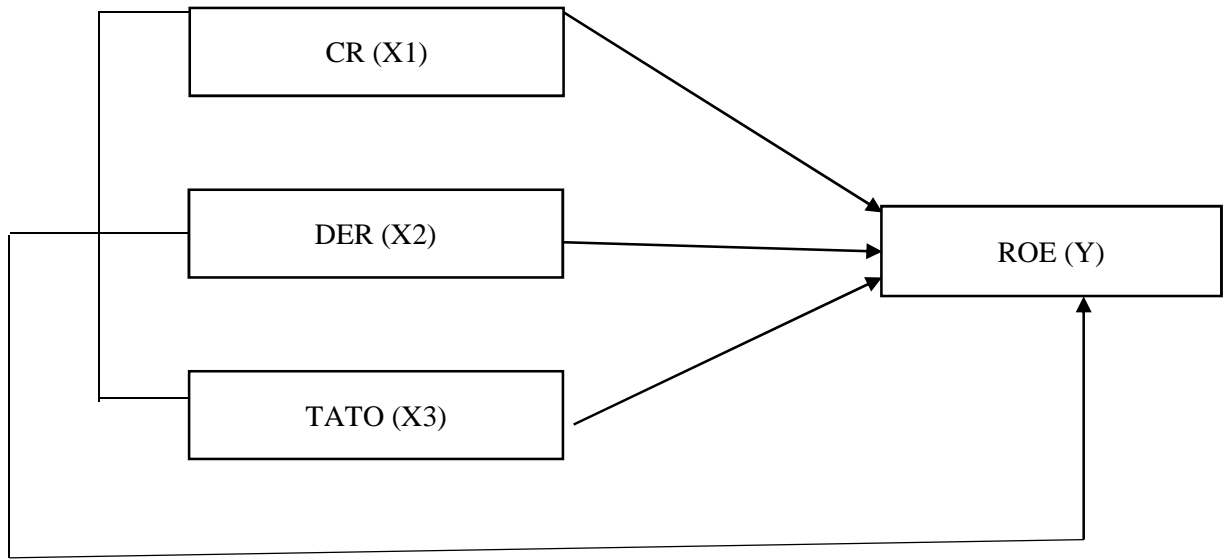
2.2.4 Pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan adanya pengaruh signifikan secara simultan antara DER, CR, TATO, terhadap ROE. Dan secara parsial,berpengaruh signifikan negatif terhadap ROE, sedangkan DER, CR, dan TATO tidak memiliki pengaruh terhadap ROE (Destari & Hendratno, 2019).

Bersadarkan hasil penelitian yang di lakukan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel CR, DER, dan TATO berpengaruh secara simultan terhadap ROE (Argananta & Hidayat, 2017). Sedangkan menurut penelitian (Wahyuni, 2017) menyimpulkan bahwa secara parsial *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, kecuali *Total Asset Turnover*. Secara simultan *Current Ratio*, *Debtto Equity Ratio*, *Total Asset Turnover* dan *Inventory* berpengaruh secara signifikan terhadap *Return On Equity*.

Current Ratio, *Debt To Equity Ratio*, *Total Asset Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* (Wahyuni, 2017). Dari penjelasan diatas

dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Asset Turnover* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Return On Equity*. Maka peneliti dapat membuat kerangka konseptual sebagai skema dalam penelitian ini, dapat dilihat berdasarkan gambar berikut:



Gambar 2. 1

Kerangka Konseptual

2.3 Hipotesis

Menurut (Arfan Ikhsan, 2014, hal. 73) menyatakan bahwa hipotesis adalah langkah penelitian karena akan memandu peneliti memutuskan mengenai variabel apa akan diolah dan diukur. Sedangkan didefinisikan sebagai jawaban sementara terhadap permasalahan yang di pertanyakan.

Berdasarkan rumusan masalah, kerangka konseptual serta tujuan dari penelitian ini, maka dari itu dapat diambil hipotesis sebagai berikut:

1. Ada pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Equity* (ROE)

pada Perusahaan sektor Transportsasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2. Ada pengaruh *Debt To Equity Ratio (DER)* terhadap *Return On Equity (ROE)* pada Perusahaan sektor Transportsasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
3. Ada pengaruh *Total Asset Turnover (TATO)* terhadap *Return On Equity (ROE)* pada Perusahaan sektor Transportsasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Ada pengaruh *Current Ratio (CR)* , *Debt To Equity Ratio (DER)* dan *Total Asset Turnover (TATO)* terhadap *Return On Equity (ROE)* pada Perusahaan sektor Transportsasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan pendekatan asosiatif karena peneliti ingin mengetahui hubungan atau pengaruh antara dua variabel atau lebih pada sebuah perusahaan.

Dalam penelitian ini, penulis ingin mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3.2. Definisi Operasional

Defenisi operasioanal variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. *Return On Equity* (ROE)

(Kasmir, 2018, hal 204) rumus dari *Return On Equity* (ROE) adalah:

$$\text{Return On Equity (ROE)} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Menurut (Sudana, 2011, hal. 22) rumus *Return On Equity* (ROE) adalah:

$$\text{Return On Equity (ROE)} = \frac{\text{Earning After and Tax}}{\text{Equity}}$$

2. *Current Ratio (CR)*

Rasio ini menunjukkan perbandingan antara aktiva lancar dengan hutang lancar.

Menurut (Kasmir, 2018 , hal 134) rumus untuk mencari rasio lancar atau *Current Ratio* dapat yang digunakan sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Aktiva lancar}}{\text{Utang lancar}}$$

Menurut (Alpi, 2018) rumus untuk mencari *Current Ratio* yang dapat digunakan sebagai berikut:

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

3. *Debt To Equity Ratio (DER)*

Debt To Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang membandingkan antara total utang dengan ekuitas .

Menurut (Kasmir, 2018 , hal 158) rumus yang digunakan untuk mengukur perputaran total aktiva adalah sebagai berikut:

$$\text{Debt To Equity Ratio (DER)} = \frac{\text{Total utang}}{\text{Ekuitas}}$$

Menurut (Fahmi, 2017, hal. 128) adapun rumus untuk mencari *Debt To Equity Ratio* yaitu sebagai berikut:

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

4. *Total Asset Turnover (TATO)*

Total Asset Turnover (TATO) merupakan rasio yang membandingkan penjualan dengan total aktiva.

Menurut (Wahyuni, 2017) rumus yang digunakan untuk mengukur perputaran total aktiva adalah sebagai berikut:

$$\text{Perputaran Total Aktiva} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}}$$

Menurut (Rambe et al., 2017, hal. 70) rumus yang digunakan untuk mengukur perputaran total aktiva adalah sebagai berikut:

$$\text{Total Asset Turnover (TATO)} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}}$$

3.3. Tempat dan Waktu Penelitian

3.3.1 Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019.

3.3.2 Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada bulan Juni 2020 sampai bulan September 2020. Rincian dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. 1
Waktu Penelitian

| No | Jenis Kegiatan | Juli | | | | Agustus | | | | September | | | | Oktober | | | | November | | | |
|----|------------------------------|------|---|---|---|---------|---|---|---|-----------|---|---|---|---------|---|---|---|----------|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Pengajuan Judul | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Penyusunan Proposal | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Bimbingan Proposal | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | |
| 4 | Seminar proposal | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | |
| 5 | Pengolahan dan Analisis Data | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | |
| 6 | Bimbingan Skripsi | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | |
| 7 | Sidang Meja hijau | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |

3.4. Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Menurut (Arfan Ikhsan, 2014, hal. 105) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas sekelompok orang, Kejadian atau segala sesuatu yang mempunyai karakteristik tertentu. Populasi pada penelitian ini adalah populasi perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2015 sampai dengan periode 2019 yaitu sebanyak 46 perusahaan, yaitu:

Tabel 3. 2
Populasi Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di
Bursa Efek Indonesia

| NO | KODE | NAMA PERUSAHAAN |
|----|------|--|
| 1 | APOL | Arpine Pratama Ocean Line Tbk |
| 2 | ASSA | Adi Saran Armada Tbk |
| 3 | BBRM | Pelayanan Nasional Bina Buana Raya Tbk |
| 4 | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 5 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk |
| 6 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 7 | BULL | Buana Listya Tama Tbk |
| 8 | CANI | Capitol Nusantara Indonesia Tbk |
| 9 | CASS | Cardig Aero Sevice Tbk |
| 10 | CAMP | Air Asia Indonesia Tbk |
| 11 | DEAL | Dewata Freightinternational Tbk |
| 12 | GIAA | Garuda Indonesia Tbk |
| 13 | HELI | Jaya Trishindo Tbk |
| 14 | HITS | Humpuss Intermoda Transportasi Tbk |
| 15 | IATA | Indonesia Air Transportasi & Infrastruktur Tbk |
| 16 | INDX | Tanah Laut Tbk |
| 17 | IPCM | Jasa Armada Indonesia Tbk |
| 18 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk |
| 19 | KARW | Ictisi Jasa Prima Tbk |
| 20 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk |
| 21 | LEAD | Logindo Samudramakmur Tbk |
| 22 | LRNA | Ekasari Lorena Transport Tbk |
| 23 | MBSS | Mitra Bantera Segara Sejati Tbk |
| 24 | MIRA | Mitra Internasional Resources Tbk |
| 25 | NELY | Pelayaran Nelly Tbk |
| 26 | PURA | Pt Putra Rajawali Kencana Tbk |
| 27 | PORT | Nusantara Pelabuhan Handal Tbk |
| 28 | PTIS | Indo Straits Tbk |
| 29 | RIGS | Rig Tenders Inonesia Tbk |
| 30 | SAFE | Steady Safe Tbk |
| 31 | SAPX | Satria Antara Prima Tbk |
| 32 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk |
| 33 | SHIP | Sillo Maritime Perdana Tbk |
| 34 | SMDR | Samudra Indonesia Tbk |
| 35 | SOCI | Soechi Lines Tbk |
| 36 | TAMU | Pelayaran Tamarin Samudratbk |
| 37 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk |
| 38 | TCPI | Transcoal Pacifi Tbk |

| | | |
|----|------|---------------------------------|
| 39 | TMAS | Pelayaran Tempuran Emas Tbk |
| 40 | TNCA | Trimuda Nuansa Citra Tbk |
| 41 | TPMA | Trans Power Marine Tbk |
| 42 | TRAM | Trada Mairitime Tbk |
| 43 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk |
| 44 | WEHA | Weha Transportasi Indonesia Tbk |
| 45 | WINS | Wintermar Offshoes Marine Tbk |
| 46 | ZBRA | Zebra Nusantara Tbk |

Sumber : *Bursa Efek Indonesia (2020)*

3.4.2 Sampel

Menurut (Arfan Ikhsan, 2014, hal. 106) sampel adalah bagian dari jumlah maupun karekteristik yang dimiliki oleh populasi dan dipilih secara hati-hati dari populasi tersebut. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini ditentukan menggunakan *purposive sampling* atau pengambilan sampel yang dilakukan berdasarkan suatu kriteria tertentu. Adapun kriteria yang ditetapkan oleh peneliti sebagai berikut:

1. Perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dalam kurun waktu penelitian (periode 2015-2019).
2. Tersedia laporang keuangan selama kurun waktu penelitian (periode 2015-2019).
3. Laporan keuangan menggunakan mata uang Indonesia yaitu Rupiah.
4. Sehingga dapat diperoleh perusahaan yang termasuk dalam sampel penelitian ini adalah terdiri dari 46 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015- 2019.

Berikut ini adalah 7 perusahaan sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dari tahun 2015-2019 yang dipilih menjadi objek

penelitian.

Tabel 3. 3
Sampel Perusahaan Sektor Transportasi yang
terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)

| NO | KODE | NAMA PERUSAHAAN |
|----|------|-------------------------------|
| 1 | ASSA | Adi Saran Armada Tbk |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 4 | CASS | Cardig Aero Sevice Tbk |
| 5 | IPCM | Jasa Armada Indonesia Tbk |
| 6 | NELY | Pelayaran Nelly Tbk |
| 7 | TMAS | Pelayaran Tempuran Emas Tbk |

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2020)

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik dokumentasi. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif yang bersumber dari data sekunder yang dipublikasikan oleh Bursa Efek Indonesia (BEI) dari situs resminya yaitu www.idx.co.id. Data yang diambil berupa laporan keuangan perusahaan sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI).

3.6. Uji Asumsi Klasik/Uji Persaratan Regresi

Uji asumsi klasik itu adalah uji persaratan regresif. Sebelum menggunakan analisis regresi terlebih dahulu perlu dilakukan pengajian asumsi klasik. Adapun pengujian asumsi klasik yang digunakan adalah uji normalitas, uji multikolineritas, uji heterekoDESTISITAS dan uji autokorelasi.

3.6.1 Uji Normalitas

Menurut Juliandi & Irfan (2013, hal. 169) uji normalitas data dilakukan untuk melihat apakah model regresi, variabel dependen dan independennya memiliki distribusi secara normal atau tidak. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal maka model regresi memenuhi normalitas. Tetapi jika data menyebar jauh dari garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas. Uji normalitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan :

1) Uji Kolmogrov Smirnov

Uji ini bertujuan agar dalam penelitian dapat mengetahui distribusi normal atau tidak antara variabel independen dengan variabel dependen.

Ho : Data residual berdistribusi normal

H_a : Data residual tidak berdistribusi normal

Maka ketentuan untuk uji *Kolmogrov Smirnov* ini sebagai berikut :

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

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

2) Grafik Histogram

Histogram adalah grafik batang yang berfungsi untuk menguji (secara grafis) apakah sebuah data berdistribusi normal, maka data akan membentuk semacam lonceng. Apabila grafik terlihat jauh dari bentuk lonceng maka dapat dikaitkan data tidak berdistribusi normal.

3) Uji Normal P-P *Plot Of Regression Standardized Residual*

Uji ini dapat digunakan untuk melihat model regresi normal atau tidaknya

dengan syarat, apabila data mengikuti garis diagonal dan menyebar disekitar garis diagonal tersebut.

- a) Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.
- b) Jika data menyebar jauh dari diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.

3.6.1.1 Uji Multikolinieritas

Menurut Juliandi & Irfan (2013, hal. 169) uji ini bertujuan untuk menguji apakah modal regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya bebas *Multikolinieritas* atau tidak terjadi korelasi diantara variabel independenden. Uji *Multikolinieritas* dapat dilihat dari : Nilai *tolerance* dan lawannya, dan *variance inflation factor* (VIF). Jika nilai VIF tidak melebihi 4 atau 5 atau nilai *tolerance*.

3.6.1.2 Uji Heterokedestisitas

Menurut Juliandi & Irfan (2013, hal. 170) bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidak nyamanan *variance* dari residual pengamatan satu ke pengamatan yang lain tetap. Hal seperti ini juga disebut sebagai homokedasitas dan jika berbeda disebut heterokedasisitas, dapat menggunakan metode grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat (ZPRED) dengan nilai residualnya (SRESID). Kemudian deteksi ada tidaknya heterokedasisitas dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik *scatterplot* antara ZPRED dan SRESID dimana sumbu Y adalah Y yang sudah diprediksi dan sumbu X adalah

residual (Y prediksi $- Y$) sesungguhnya yang telah diolah. Dasar analisisnya :

- 1) Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik yang membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebur, kemudian menyempit), maka mengidentifikasi telah terjadi heterokedasitas.
- 2) Jika ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan bawah angka 0 pada sumbu Y , maka tidak terjadi heterokedasitas.

3.6.1.3 Uji Autokolerasi

Menurut Juliandi & Irfan (2013, hal. 171) uji autokorelasi dimaksudkan untuk mengetahui apakah terjadi korelasi antara anggota serangkaian data observasi yang diuraikan menurut waktu (*time series*) atau *cross sectional*.

Untuk menguji ada tidaknya autokorelasi ini dapat digunakan dengan menggunakan watson statistik , yaitu dengan melihat statistik, yaitu dengan melihat korelasi *Durbin Watson*. Salah satu mengidentifikasinya adalah dengan melihat nilai *Durbin Watson* (D-W).

3.7. Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah keuantitatif. Pendekatan kuantitatif yaitu jenis keputusan yang menggunakan angka. Angka mempunyai peranan yang penting dalam pembuatan. Penggunaan, dan pemecahan jenis kuantitatif. Dengan pendekatan ini memungkinkan untuk dapat menjawab dan memberikan gambaran sebagai fakta yang terjadi tentang jawaban dari rumusan masalah yang akan meneliti apakah masing-masing variabel bebas (Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Assets Turnover, dan Return On Equity) tersebut berpengaruh terhadap variabel terikat yaitu Return On Equity dengan menggunakan statistik regresi berganda, yang bertujuan untuk mengetahui

nilai variabel terikat. Berikut ini beberapa teknik analisis data yang digunakan adalah sebagai berikut :

3.7.1 Regresi Linear Berganda

Menurut Sujarweni (2015, hal. 116) regresi linear yang dimiliki satu variabel dependen dan dua atau lebih variabel independen. Analisa regresi bertujuan untuk memprediksi perubahan nilai variabel terikat akibat dari nilai pengaruh variabel bebas.

Untuk mengetahui hubungan variabel *Current Ratio* (CR) dan *Debt To Asset Ratio* (DAR) terhadap *Return On Asset* (ROA) yang digunakan regresi linear berganda dengan rumus :

$$Y = a + \beta^1 X^1 + \beta^2 X^2 + \beta^3 X^3$$

Keterangan :

Y : *Return On Equity* (ROE)

a : Nilai Konstanta atau Nilai y bila $X^1, X^2 = 0$

X^1 : *Current Ratio* (CR)

X^2 : *Debt To Equity Ratio* (DER)

X^3 : *Total Assets Turn Over*

3.7.2 Pengujian Hipotesis

3.7.2.1 Uji Hipotesis Secara Parsial (Uji t)

Menurut uji statistik dilakukan untuk menguji apakah variabel bebas (X) secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap variabel terikat (Y). Menurut Sugiyono (2017, hal. 250) untuk menguji signifikan

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

hubungan, digunakan rumus sebagai berikut :

Keterangan :

t = nilai t hitung

r = koefisien korelasi

n = banyaknya pasangan rank

Tahap-tahap :

1. Bentuk Pengujian

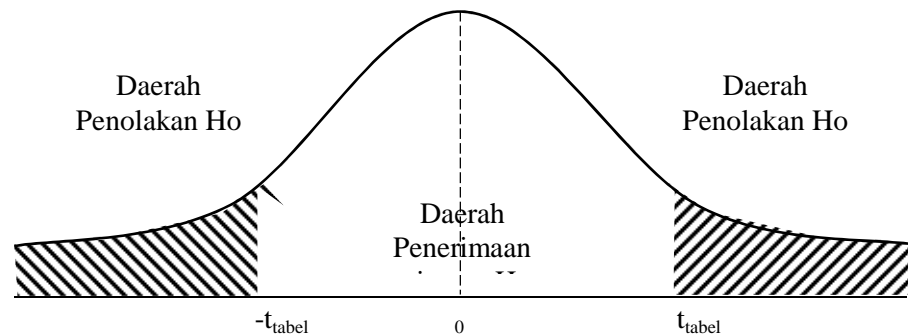
H_0 : $r_s = 0$, artinya tidak terdapat hubungan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y)

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

1) Kriteria Pengambilan Keputusan

H_0 diterima : jika $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$ artinya tidak ada pengaruh *Current Ratio* (CR) dan *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE).

H_0 ditolak : jika $t_{hitung} < -t_{tabel}$ dan $t_{hitung} > t_{tabel}$ terdapat pengaruh antara *Current Ratio* (CR) dan *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE).



Gambar 3.1

Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t

3.7.2.2 Uji Hipotesis Secara Simultan (Uji F)

Uji F disebut juga dengan uji signifikan serentak dimaksudkan untuk melihat kemampuan menyeluruh dari variabel bebas X_1 dan X_2 untuk dapat atau mampu menjelaskan tingkah laku atau keragaman variabel tidak bebas atau Y . Uji F juga dimaksudkan untuk mengetahui apakah semua variabel memiliki koefisien regresi sama dengan 0. Menurut Sugiyono (2017, hal. 257) nilai F dihitung dengan rumus sebagai berikut :

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

Keterangan :

F_h = Nilai F_{hitung}

R = Koefisien Korelasi Ganda

k = Jumlah Variabel Independen

n = Jumlah Anggota Sampel

Adapun tahap-tahapnya adalah sebagai berikut :

1. Bentuk Pengujian

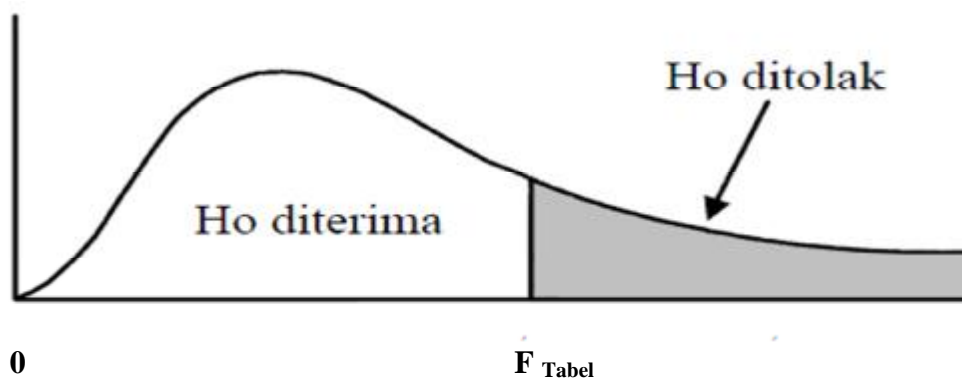
H_0 = tidak ada pengaruh antara pengaruh antara *Current Ratio* (CR) dan *Debt To Asset Ratio* (DAR) terhadap Return On Asset (ROA).

$H_a \neq$ ada pengaruh antara pengaruh antara *Current Ratio* (CR) dan *Debt To Asset Ratio* (DAR) terhadap Return On Asset (ROA).

2. Kriteria Pengambilan Keputusan

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

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



Gambar 3.2

Kriteria Pengujian Hipotesis Uji F

3.7.3 Koefisien Determinasi (*R-Square*)

Menurut Juliandi & Irfan (2013, hal. 258) nilai *R-Square* adalah untuk melihat bagaimana variasi nilai variabel terikat dipengaruhi oleh variabel nilai, variabel bebas koefisien determinasi (*R-Square*) berfungsi untuk melihat sejauh mana keseluruhan variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah 0 dan 1,

apabila angka koefisien determinasinya semakin kuat, berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen, sedangkan nilai koefisien determinasi (*adjust R2*) yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen adalah terbatas.

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

Dimana :

D = Determinasi

R = Nilai Korelasi Berganda

100% = Persentase Produksi

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Deskripsi Data

Objek penelitian yang digunakan adalah di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada Perusahaan Sektor Transportasi periode 2015-2018. Penelitian ini melihat apakah *Current Ratio(CR)*, *Debt To Equity Ratio(DER)* Dan *Total Asset Turnover(TATO)* berpengaruh terhadap *Return On Equity(ROE)*.

Seluruh perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ada 46 Perusahaan. Ada 7 nama perusahaan Sektor Transportasi yang memenuhi kriteria sampel. Berikut nama-nama perusahaan yang menjadi objek dalam penelitian ini adalah:

Tabel 4.1
Sampel Perusahaan Sektor Otomotif yang
Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia

| NO | KODE | NAMA PERUSAHAAN |
|----|------|-------------------------------|
| 1 | ASSA | Adi Saran Armada Tbk |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk |
| 3 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk |
| 4 | CASS | Cardig Aero Sevice Tbk |
| 5 | IPCM | Jasa Armada Indonesia Tbk |
| 6 | NELY | Pelayaran Nelly Tbk |
| 7 | TMAS | Pelayaran Tempuran Emas Tbk |

Sumber Bursa Efek Indonesia (2020)

4.1.1.1 Return On Equity (ROE)

Variabel terikat (Y) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Return On Equity (ROE)*. Dalam metode pengukuran *Return On Equity (ROE)*, peneliti menggunakan rumus laba setelah pajak dibagi total modal. *Return On Equity*

(*ROE*) merupakan rasio yang dipandang oleh investor sebagai ukuran perusahaan untuk memperoleh laba bersih dari seluruh aktiva yang dimiliki perusahaan.

Berikut ini adalah hasil dari perhitungan *Return On Equity (ROE)* pada masing-masing perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019.

Tabel 4.2
Return On Equity (ROE)
Dalam (%)

| No | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 0,03999 | 0,06878 | 0,10480 | 0,12495 | 0,06846 | 0,08140 |
| 2 | BIRD | 0,19153 | 0,10942 | 0,08670 | 0,08742 | 0,05836 | 0,10669 |
| 3 | BPTR | 0,16072 | 0,16015 | 0,02537 | 0,07002 | 0,03711 | 0,09068 |
| 4 | CASS | 0,52572 | 0,37279 | 0,40443 | 0,23520 | 0,01048 | 0,30972 |
| 5 | IPCM | 0,72869 | 0,34765 | 0,11993 | 0,06993 | 0,08342 | 0,26992 |
| 6 | NELY | 0,07879 | 0,03569 | 0,00006 | 0,12460 | 0,11329 | 0,07049 |
| 7 | TMAS | 0,38933 | 0,23276 | 0,05216 | 0,03256 | 0,08504 | 0,15837 |
| RATA-RATA | | 0,30211 | 0,18961 | 0,11335 | 0,10638 | 0,06517 | 0,15532 |

Sumber Bursa Efek Indonesia (2020)

Tabel 4.2 di atas dapat dilihat rata-rata *Return On Equity (ROE)* pada 7 perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015 sampai dengan 2019 mengalami penurunan.

Pada setiap tahunnya terlihat pada tahun 2015 berada diatas rata-rata, pada tahun 2016 sampai tahun 2019 perusahaan terus mengalami penurunan.

Jika dilihat dari keseluruhan dari nilai rata-rata. Dari 7 perusahaan Sektor Transportasi hanya terdapat 3 perusahaan yang nilai *Return On Equity (ROE)* di

atas rata-rata yaitu CASS sebesar 0,30972% dan IPCM sebesar 0,26992% dan TMAS sebesar 0,15837%.

Perusahaan yang mempunyai *Return On Equity (ROE)* yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan tersebut mampu untuk mengelola seluruh aktiva yang dimiliki perusahaan sehingga menghasilkan laba bersih yang tinggi. Jika nilai *Return On Equity (ROE)* rendah menandakan perusahaan tersebut tidak dapat memaksimalkan pengelolaan seluruh aktiva yang dimiliki sehingga menyebabkan nilai *Return On Equity (ROE)* menjadi rendah.

4.1.1.2 Current Ratio (CR)

Variabel bebas (X1) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Current Ratio (CR)* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan likuiditas (solvabilitas jangka pendek) yaitu kemampuan untuk membayar hutang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar. Rasio ini digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya.

Berikut ini adalah hasil dari perhitungan *Current Ratio (CR)* pada masing-masing Perusahaan Sektor Transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2019.

Tabel 4.3
Current Ratio (CR)
Dalam (%)

| No | Perusahaan | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 42,49867626 | 48,96387165 | 42,83081133 | 46,66509019 | 52,61135363 | 46,71396 |
| 2 | BIRD | 58,69925392 | 108,3774412 | 176,9072846 | 174,2757164 | 124,5874336 | 128,56943 |
| 3 | BPTR | 96,55172414 | 70,09011124 | 39,95614966 | 30,35768133 | 24,30074571 | 52,25128 |
| 4 | CASS | 223,4848086 | 223,0776338 | 133,1793122 | 124,7733908 | 81,25096043 | 157,15322 |
| 5 | IPCM | 216,7267323 | 201,5135532 | 263,3487168 | 628,2417527 | 381,2828928 | 338,22273 |
| 6 | NELY | 316,3700459 | 733,2628509 | 1795,514205 | 603,7745473 | 578,1406385 | 805,41246 |
| 7 | TMAS | 58,51031233 | 42,2766522 | 50,65123646 | 43,00233912 | 52,84235608 | 49,45658 |
| RATA-RATA | | 144,6916505 | 203,9374449 | 357,4839594 | 235,870074 | 185,0023401 | 225,39709 |

Sumber Bursa Efek Indonesia (2020)

Tabel 4.3 diatas dapat dilihat rata-rata nilai *Current Ratio* (CR) pada 7 Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015 sampai dengan 2019 mengalami peningkatan dan penurunan. Pada setiap tahunnya terlihat pada tahun 2015 berada pada rata-rata 144,6916505%, pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2017 perusahaan terus mengalami peningkatan, kemudian pada tahun 2018 sampai 2019 perusahaan mengalami penurunan sebesar 185,0023401%. Secara umum dapat dilihat dari nilai rata-rata. Dari 7 perusahaan Sektor Transportasi yang nilai *Current Ratio* (CR)-nya diatas rata-rata ada 2 perusahaan yaitu IPCM dan NELLY

Current Ratio (CR) merupakan kemampuan perusahaan untuk membayar utang lancar dengan menggunakan aktiva yang dimiliki. Semakin besar rasio ini berarti semakin likuid perusahaan. Namun demikian, rasio ini mempunyai

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

4.1.1.3 Debt To Equity Ratio (DER)

Variabel bebas (X2) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Debt To Equity Ratio (DER)* merupakan rasio yang digunakan untuk menghitung total hutang di bagi total modal. Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa banyak aktiva yang dibiayai oleh hutang perusahaan.

Berikut ini adalah hasil dari perhitungan *Debt To Equity Ratio (DER)* pada masing-masing perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015 sampai dengan 2019.

Tabel 4.4
Debt To Equity Ratio (DER)
Dalam (%)

| No | Perusahaan | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 238,5392677 | 235,2936164 | 235,5004514 | 256,8599066 | 265,3712732 | 246,31290 |
| 2 | BIRD | 65,2693699 | 56,57544588 | 32,15546779 | 32,09770793 | 37,28113856 | 44,67583 |
| 3 | BPTR | 8,826446823 | 20,43970131 | 154,0159114 | 166,3279813 | 145,3781128 | 98,99763 |
| 4 | CASS | 129,1310974 | 107,2214445 | 138,7279178 | 140,5273249 | 173,7395636 | 137,86947 |
| 5 | IPCM | 75,21307811 | 77,69812374 | 35,09149709 | 11,33720595 | 18,51860087 | 43,57170 |
| 6 | NELY | 16,91550692 | 5,939527564 | 4,310003848 | 12,03656247 | 14,16268605 | 10,67286 |
| 7 | TMAS | 118,7474376 | 153,9181603 | 185,292059 | 165,3250609 | 176,0538965 | 159,86732 |
| RATA-RATA | | 93,23460 | 93,86943 | 112,15619 | 112,07311 | 118,64361 | 105,99539 |

Sumber Bursa Efek Indonesia (2019)

Tabel 4.4 diatas dapat dilihat rata-rata nilai *Debt to Equity Ratio (DER)* pada 7 perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, periode 2015 sampai dengan 2019 perusahaan mengalami peningkatan. Pada tahun 2015 nilai perusahaan berada diatas rata-rata, pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 perusahaan terus mengalami peningkatan, Secara umum dapat dilihat dari nilai rata-rata sebesar 105,99539%. Dari 7 perusahaan Sektor

Transportasi yang nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) -nya di atas rata-rata ada 3 perusahaan yaitu ASSA sebesar 246,31290% ,CASS sebesar 137,86947% dan TMAS 159,86732%. *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang sangat diperhatikan para investor jika ingin berinvestasi kepada seluruh perusahaan, karena jika nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) tinggi menandakan seluruh asset yang dimiliki perusahaan dibiayai oleh kreditur, tapi apabila nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) rendah maka seluruh aktiva dibiayai tidak dari hutang. Jadi perusahaan yang baik dijadikan tempat investasi ialah perusahaan yang memiliki nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) rendah.

4.1.1.4 Total Asset Turnover (TATO)

Variabel bebas (X3) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Total Asset Turnover* (TATO) merupakan rasio yang digunakan untuk melihat seberapa efektif nya perusahaan dalam menggunakan asset untuk menghasilkan penjualan yang didapat dari setiap asset yang dimiliki perusahaan tersebut.

Berikut ini adalah hasil dari perhitungan *Total Asset Turnover* (TATO) pada masing-masing perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015 sampai dengan 2019.

Tabel 4.5
Total Asset Turnover (TATO)
Dalam %

| No | Perusahaan | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 20119 | |
| 1 | ASSA | 0,48137 | 0,51831 | 0,51093 | 0,45857 | 0,48040 | 0,48992 |
| 2 | BIRD | 0,76503 | 0,65694 | 0,64511 | 0,60656 | 0,54519 | 0,64377 |
| 3 | BPTR | 0,12400 | 0,17819 | 0,18347 | 0,24079 | 0,30327 | 0,20595 |
| 4 | CASS | 1,27531 | 1,07926 | 2,57582 | 1,13282 | 1,36086 | 1,48481 |
| 5 | IPCM | 1,74233 | 1,38310 | 0,55049 | 0,62720 | 0,53285 | 0,96719 |
| 6 | NELY | 0,45644 | 0,32868 | 0,35769 | 0,49757 | 0,47429 | 0,42293 |
| 7 | TMAS | 0,96572 | 0,69498 | 0,72903 | 0,81764 | 0,76918 | 0,79531 |
| RATA-RATA | | 0,83003 | 0,69135 | 0,79322 | 0,62588 | 0,63801 | 0,71570 |

Sumber Bursa Efek Indonesia (2019)

Tabel 4.4 diatas dapat dilihat rata-rata nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) pada 7 perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, periode 2015 sampai dengan 2019 perusahaan mengalami naik turun. Pada tahun 2015 nilai perusahaan berada diatas rata-rata, pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2016 perusahaan mengalami penurunan, pada tahun 2017-2019 mengalami penurunan Secara umum dapat dilihat dari nilai rata-rata sebesar 0,71570%. Dari 7 perusahaan Sektor Transportasi yang nilai *Total Asset Turnover* (TATO)-nya di atas rata-rata ada 3 perusahaan yaitu CASS sebesar 1,48481% ,IPCM sebesar 0,96719% dan TMAS 0,79531%. *Total Asset Turnover* (TATO) merupakan rasio yang digunakan untuk sangat diperhatikan para investor jika ingin berinvestasi kepada seluruh perusahaan, karena jika nilai *Total Asset Turnover* (TATO) tinggi menandakan seluruh asset yang dimiliki perusahaan dibiayai oleh kreditur, tapi apabila nilai *Total Asset Turnover* (TATO) rendah maka seluruh aktiva dibiayai tidak dari hutang. Jadi perusahaan yang baik dijadikan tempat investasi ialah perusahaan yang memiliki nilai *Total Asset Turnover* (TATO) rendah.

4.2 Analisis Data

4.2.1 Uji Asumsi Klasik

4.2.1.1 Uji Normalitas

Tujuan dilakukannya uji normalitas adalah untuk melihat apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independennya memiliki distribusi normal atau tidak. Hasil uji normalitas dalam kajian penelitian ini menggunakan:

1). Uji kolmogorov smirnov

Uji kolmogorov smirnov bertujuan agar dalam penelitian ini dapat mengetahui distribusi normal atau tidak antara variabel independen dengan variabel dependen.

Maka ketentuan untuk uji kolmogorov smirnov sebagai berikut:

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

Tabel 4.6
Uji Kolmogorov-Smirnov
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

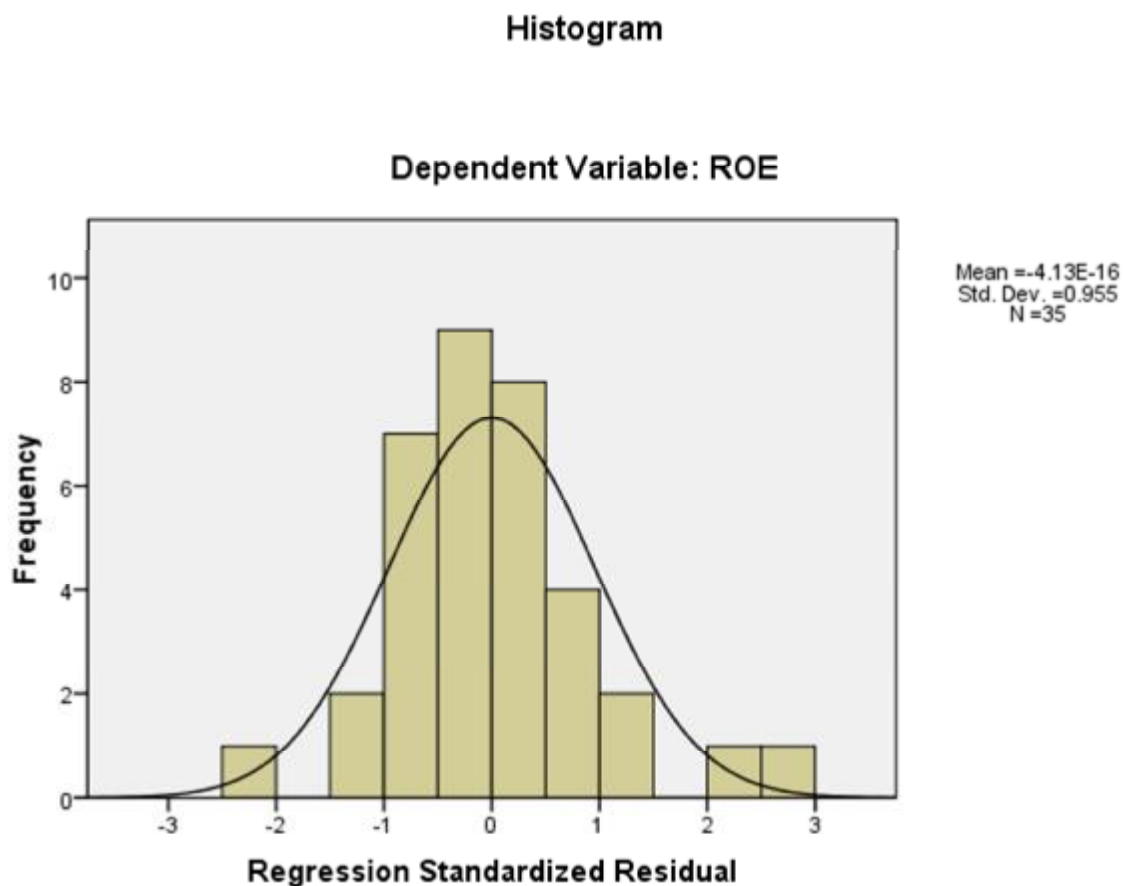
| | | Unstandardized Residual |
|--------------------------------|----------------|-------------------------|
| N | | 35 |
| Normal Parameters ^a | Mean | .0000000 |
| | Std. Deviation | .11438676 |
| Most Extreme Differences | Absolute | .137 |
| | Positive | .137 |
| | Negative | -.086 |
| Kolmogorov-Smirnov Z | | .812 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | .525 |

Sumber SPSS V.20

Berdasarkan hasil uji *statistic one-sample kolmogorov smirnov* seperti yang terdapat dalam tabel 4.6 dapat dilihat dari nilai Asymp.Sig (2-tailed) > 0,05 sehingga dapat disimpulkan data dalam penelitian ini terdistribusi dengan normal.

2). Grafik Histogram

Histogram adalah grafik batang yang berfungsi untuk menguji (secara grafis) apakah sebuah data berdistribusi normal atau tidak. Jika data berdistribusi normal, maka data akan membentuk semacam lonceng. Apakah grafik terlihat jauh dari bentuk lonceng maka dapat dikatakan data tidak berdistribusi normal.



Gambar 4.1
Hasil Uji Grafik Histogram
Sumber: SPSS V.20

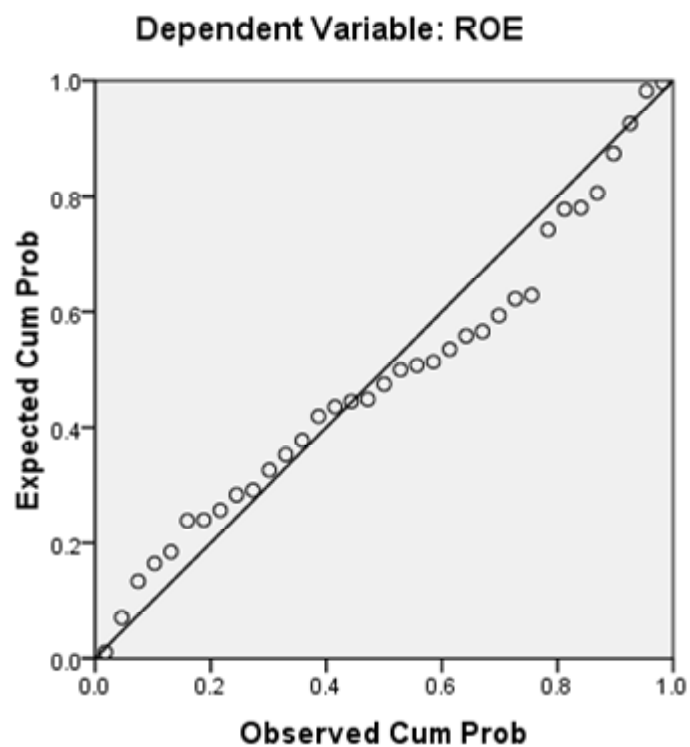
Grafik histogram pada gambar diatas menunjukkan pola distribusi normal karena grafik tidak miring ke kiri maupun ke kanan. Demikian pula hasil uji normalitas dengan menggunakan grafik p-plot.

3). Uji Normal P-Plot

Dasar pengambilan keputusan normal atau tidaknya dengan p-plot, yaitu sebagai berikut:

- a) Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.
- b) Jika data menyebar jauh dari garis diagonal dan tidak mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Gambar 4.2
Hasil Uji P-Plot
Sumber: SPSS V.20

Berdasarkan gambar 4.2 diatas dapat diketahui hasil dari pengujian normalitas bahwa data menyebar disekitar diagram dan titik-titiknya mendekati garis diagonal. Sehingga dapat disimpulkan bahwa data yang diolah merupakan data yang berdistribusi normal dan uji normalitas terpenuhi.

4.2.1.2 Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya kolerasi yang kuat antar variabel independen. Model regresi yang baik seharusnya bebas dari multikolinieritas atau tidak terjadi kolerasi antar variabel independen.

Dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Bila $VIF > 5$ maka terdapat masalah multikolinieritas
- 2) Bila $VIF < 5$ maka tidak terdapat masalah multikolinieritas

Tabel 4.7
Uji Multikolinieritas
Coefficients^a

| Model | Collinearity Statistics | |
|--------------|-------------------------|-------|
| | Tolerance | VIF |
| 1 (Constant) | | |
| CR | .595 | 1.679 |
| DER | .588 | 1.699 |
| TATO | .984 | 1.016 |

Sumber: SPSS V.20

a. Dependent Variable: ROE

Berdasarkan tabel di atas maka dapat diketahui bahwa ketiga variabel independen yakni *Current Ratio* (X1), *Debt To Asset Ratio* (X2) dan *Total Asset Turnover* (X3). Dari masing-masing variabel memiliki nilai VIF dalam batas toleransi yang telah ditentukan (tidak melebihi 5), sehingga tidak terjadi multikolinieritas dalam variabel independen penelitian ini.

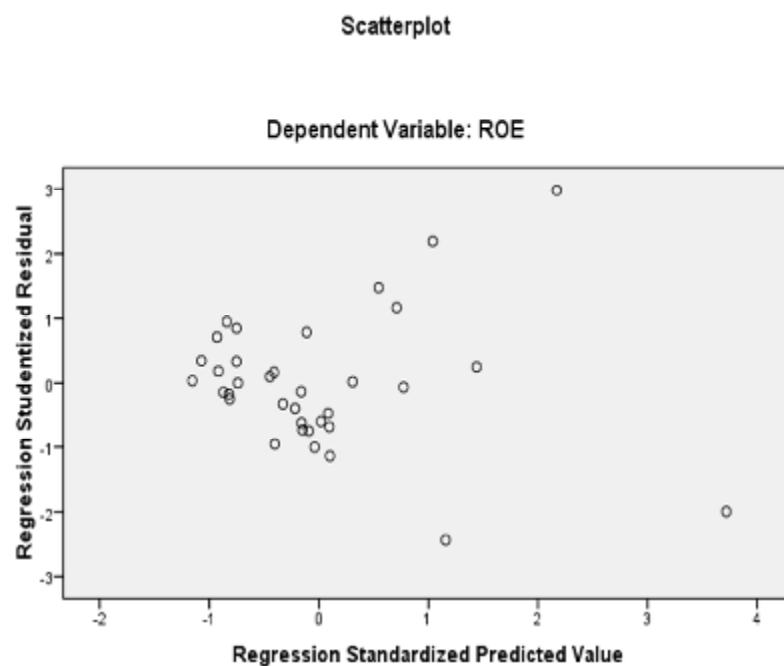
4.2.1.3 Uji Heterokedastisitas

Uji ini dilakukan untuk menguji apakah dalam model regresi menjadi

ketidaksamaan variance dari 1 pengamatan kepengamatan yang lain. Jika variance dari residual kepengamatan lain tetap, maka disebut heterokedastisitas. Kemudian deteksi ada tidaknya heterokedastisitas adalah dengan melihat grafik plot antara nilai prediksi variabel dependen. Dasar analisis untuk menentukan ada atau tidaknya heterokedastisitas yaitu:

Dasar analisisnya:

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



Gambar 4.3
Hasil Uji Heterokedastisitas
Sumber: SPSS V.20

Pada gambar di atas memperlihatkan titik-titik menyebar secara acak, tidak membentuk pola yang jelas/teratur, serta tersebar baik diatas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heterokedastisitas pada model regresi.

4.1.2.4 Uji Autokorelasi

Uji ini bertujuan untuk menguji apakah dalam suatu model regresi linear ada korelasi antara kesalahan penganguan pada suatu periode dengan kesalahan pada periode t-1 (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem 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 negatif.

Tabel 4.8
Uji Autokorelasi
Model Summary^b

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|---------------|
| 1 | .358 ^a | .128 | -.453 | .622 | 2.801 |

a. Predictors: (Constant), DER, CR

b. Dependent Variable: ROE

Sumber: SPSS V.20

Dari hasil diatas diketahui bahwa nilai *Durbin Watson* yang diperoleh sebesar 2.801 yang termasuk kriteria ketiga, sehingga dengan demikian dapat disimpulkan bahwa model regresi ada masalah autokorelasi.

4.2.2 Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda bertujuan untuk melihat seberapa besar koefisien regresi yang berpengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat model persamaan regresi linear berganda dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$Y = a + \beta^1 X^1 + \beta^2 X^2 + \beta^3 X^3$$

Dimana:

Y = nilai yang diprediksi

a = konstanta

β = koefisien regresi

X^1 = *Current Ratio* (CR)

X^2 = *Debt To Equity Ratio* (DER)

X^3 = *Total Assets Turnover* (TATO)

Berdasarkan uji asumsi klasik yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa data terdistribusi normal.

Hasil Regresi Berganda
Tabel 4.9

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|--------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 (Constant) | .038 | .063 | | .612 | .545 |
| CR | -7.246 | .000 | -.084 | -.514 | .611 |
| DER | .000 | .000 | -.192 | -1.160 | .255 |
| TATO | .235 | .042 | .711 | 5.568 | .000 |

Sumber: SPSS V.20

Berdasarkan tabel 4.9 diatas, maka persamaan regresi linear berganda yang dapat diformulasikan adalah sebagai berikut:

$$Y = 0,038 + -7,246 + 0,000 + 0.235$$

Keterangan:

- a. Nilai $a = 0.338$ menunjukkan bahwa jika variabel independen yaitu *Current Ratio* (X_1), *Debt To Equity Ratio* (X_2) dan *Total Asset Turnover* (TATO) dalam keadaan konstan atau tidak mengalami perubahan (sama dengan nol), maka nilai *Return On Equity* (Y) adalah sebesar 0,038.
- b. Nilai koefisien regresi $X_1 = -7,246$ artinya variabel independen lain nilainya tetap dan *Current Ratio* mengalami kenaikan 1% maka *Return On Equity* (Y) akan mengalami penurunan sebesar 7,246. Koefisien bernilai negatif artinya terjadi hubungan negatif antara *Current Ratio* dengan *Return On Equity* (harga saham). Semakin naik *Return On Equity* maka semakin turun harga saham.
- c. Nilai koefisien regresi $X_2 = 0,000$ artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan *Debt To Equity Ratio* mengalami 1% maka harga saham (Y) akan mengalami penurunan sebesar 0,000. Koefisien bernilai positif artinya terjadi hubungan positif antara *Return On Equity* (harga saham). Semakin naik *Debt To Equity Ratio* maka semakin meningkat saham.
- d. Nilai koefisien regresi $X_3 = 0,235$ artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan *Total Asset Turnover* mengalami 1% maka harga saham (Y) akan mengalami penurunan sebesar 0,235. Koefisien bernilai positif artinya terjadi hubungan positif antara *Return On Equity* (harga saham). Semakin naik *Total Asset Turnover* maka semakin meningkat saham.

4.2.3 Pengujian Hipotesis

4.2.3.1 Uji hipotesis secara parsial (Uji t)

Uji t dilakukan untuk menguji apakah variabel bebas (X) secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap variabel terikat (Y), digunakan rumus uji t sebagai berikut:

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

Dimana :

t = nilai t hitung

r = koefisien korelasi

n = banyaknya pasangan rank

hasil pengujian parsial (Uji t)

Tabel 4.10
Hasil Pengujian Parsial (Uji t)

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | T | Sig. |
|--------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 (Constant) | .038 | .063 | | .612 | .545 |
| CR | -7.246 | .000 | -.084 | -.514 | .611 |
| DER | .000 | .000 | -.192 | -1.160 | .255 |
| TATO | .235 | .042 | .711 | 5.568 | .000 |

Sumber: SPSS V.20

Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 5\%$ dengan nilai t untuk $n = 35 - 2 = 33$ adalah 2,034

1) Pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Current Ratio* secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Asset*. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 5\%$ dengan dua arah (0,025). Dari data

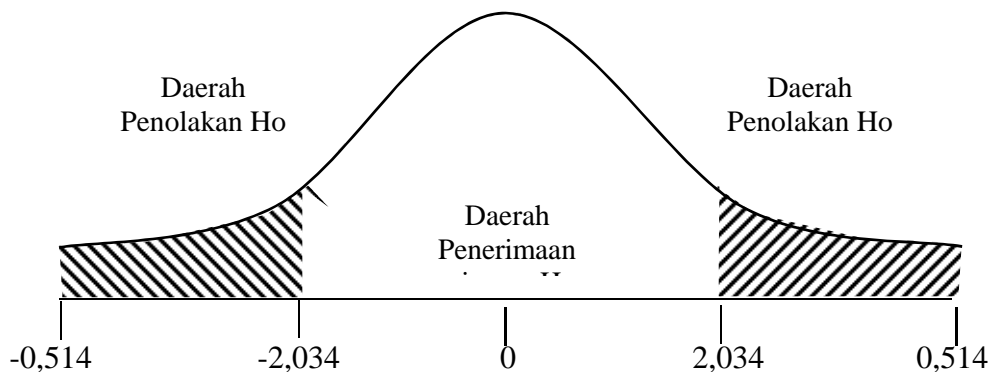
pengolaham data SPSS V.20 maka dapat diperoleh hasil uji t, sebagai berikut:

$$t_{hitung} = -0,514$$

$$t_{tabel} = 2,034$$

Kriteria penambilan keputusan:

- H_0 diterima apabila $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$
- H_a diterima apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < t_{tabel}$



Gambar 4.4
Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t 1

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial antara *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Equity* (ROE) diperoleh t_{hitung} adalah -0,514 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2,034 dengan tingkat signifikan $-0,514 < 2,034$. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, hal ini menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh tetapi tidak signifikan antara *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indoseia.

2) Pengaruh *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Debt To Equity Ratio* (DER) secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Equity* (ROE). Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 5\%$

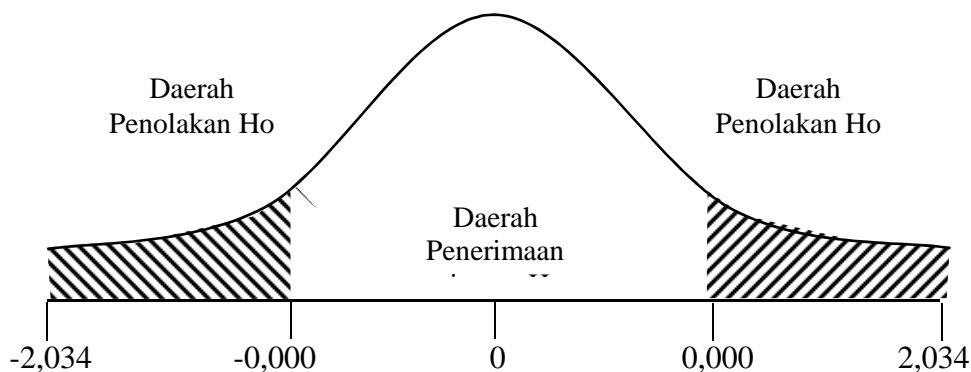
dengan dua arah (0,025). Dari data pengolahan data SPSS V.20 maka dapat diperoleh hasil uji t, sebagai berikut:

$$t_{hitung} = 0,000$$

$$t_{tabel} = 2,034$$

Kriteria pengambilan keputusan:

- H_0 diterima apabila $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$
- H_a diterima apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < t_{tabel}$



Gambar 4.5
Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t 2

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial antara *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE) diperoleh t_{hitung} adalah 0,000 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2,034 dengan tingkat signifikan $-0,192 > 2,034$. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak, hal ini menunjukkan bahwa tidak berpengaruh dan tidak signifikan antara *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3) Pengaruh *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Total Assets Turnover* (TATO)

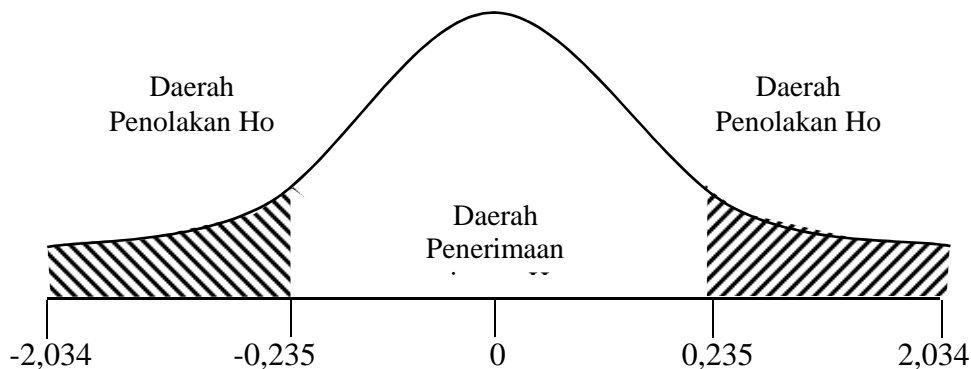
secara individual mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Equity* (ROE). Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 5\%$ dengan dua arah (0,025). Dari data pengolahan data SPSS V.20 maka dapat diperoleh hasil uji t, sebagai berikut:

$$t_{\text{hitung}} = 0,235$$

$$t_{\text{tabel}} = 2,034$$

Kriteria pengambilan keputusan:

- H_0 diterima apabila $-t_{\text{tabel}} \leq t_{\text{hitung}} \leq t_{\text{tabel}}$
- H_a diterima apabila $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$ atau $-t_{\text{hitung}} < -t_{\text{tabel}}$



Gambar 4.6
Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t 3

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial antara *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE) diperoleh t_{hitung} adalah 0,235 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2,034 dengan tingkat signifikan $5.568 > 2,034$. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak, hal ini menunjukkan bahwa ada pengaruh dan signifikan antara *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4.2.3.2 Uji Simultan (Uji F)

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

Tabel 4.11
Hasil Simultan (Uji F)
ANOVA^b

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | .449 | 3 | .150 | 10.431 | .000 ^a |
| | Residual | .445 | 31 | .014 | | |
| | Total | .894 | 34 | | | |

a. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER

b. Dependent Variable: ROE

Sumber: SPSS V.20

Untuk kriteria uji F dilakukan pada tingkat $\alpha = 5\%$ dengan nilai f, untuk $f_{\text{tabel}} = n-k-1 = 35-3-1 = 31$ adalah 2,91

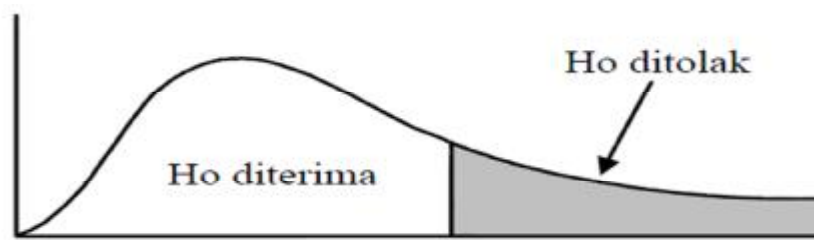
Dari pengolahan data SPSS V.20 maka dapat diperoleh hasil uji f, sebagai berikut:

$$f_{\text{hitung}} = 10,431$$

$$f_{\text{tabel}} = 2,91$$

Kriteria pengujian hipotesis:

- Terima H_0 apabila $f_{\text{hitung}} < f_{\text{tabel}}$
- Tolak H_0 apabila $f_{\text{hitung}} > f_{\text{tabel}}$



Gambar 4.7
Kriteria Pengujian Hipotesis Uji F

Berdasarkan hasil uji f_{hitung} pada tabel 4.7 diatas dapat disimpulkan nilai $f_{hitung} > f_{tabel M} 2,91$ dan nilai signifikan $0,000 > 0,05$ artinya hal ini menunjukkan H_a diterima dan H_o ditolak. Dari hasil diatas menunjukkan bahwa ada pengaruh signifikan secara simultan *Current Ratio* (CR) , *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* terhadap *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015 – 2019.

4.2.3.3 Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi ini berfungsi untuk mengetahui persentase besarnya pengaruh variabel independen dan variabel dependen yaitu dengan mengkuadratkan koefisien yang ditemukan. Dalam penggunaannya koefisien determinasi ini dinyatakan dalam persentase (%). Untuk mengetahui sejauh mana kontribusi atau persentase pengaruh *Current Ratio* (CR) ,*Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* terhadap *Return On Equity* (ROE). Maka dapat diketahui uji determinasi adalah sebagai berikut:

Tabel 4.12
Hasil Uji Koefisien Determinasi R-Square

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .709 ^a | .502 | .454 | ,11979381 |

a. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER

b. Dependent Variable: ROE

Sumber: SPSS V.20

Tabel diatas dapat menunjukkan bahwa nilai R-Square (R^2) sebesar 0,502 atau 5,2% yang berarti bahwa persentase pengaruh variabel independen (*Current Ratio* , *Debt To Asset Ratio* dan *Total Asset Turnover*) terhadap variabel dependen (*Return On Equity*) adalah sebesar 5,2% sedangkan selebihnya 94,8% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam penelitian ini.

4.3 Pembahasan

4.3.1 Pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indosia. Hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} untuk variabel *Current Ratio* adalah -0,514 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2,034 dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih besar dari t_{tabel} ($-0,514 < 2.034$) dan H_0 ditolak dan H_a diterima. Berdasarkan hasil tersebut hal ini menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh tetapi tidak signifikan antara *Current Ratio* terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019. Hal ini diakibatkan oleh unsur *Current Ratio* itu sendiri, dimana investor biasanya akan lebih

memperhatikan total hutang yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi nilai *Current Ratio* maka akan mengakibatkan perusahaan tersebut sulit untuk mendapatkan tambahan pinjaman dari para investor, dikarenakan para investor takut perusahaan tersebut tidak mampu membayar kewajibannya. *Current Ratio tidak* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity* menunjukkan bahwa investor lebih memperhatikan *Curent Ratio* sebagai resiko yang dapat dipertimbangkan dalam keputusan investasi mereka.

Rasio lancar atau (*Current Ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Rasio lancar dapat juga dikatakan sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan (*margin of safety*) suatu perusahaan. Penghitungan rasio lancar dilakukan dengan cara membandingkan antara total aktiva lancar dengan total hutang lancar.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang di lakukan oleh (Pratomo, 2017) dan (Putra, 2020) yang menyatakan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity*. Tetapi penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian (Alpi, 2018), (Yusnandar, 2019) dan (Syarifuddin, 2018), yang menyatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity*.

Oleh karena itu hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti serta terori, maupun pendapat yang di kemukakan diatas mengenai pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Equity* maka penulis dapat menyimpulkan bahwa ada

kesesuaian hasil peneliti dengan teori. jadi, penulis dapat menyimpulkan bahwa pengaruh *Current Ratio* terhadap *Return On Equity* adalah tidak berpengaruh signifikan pada Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.

4.3.2 Pengaruh *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} untuk variabel *Debt To Equity Ratio* (DER) adalah -0,192 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2,034. Dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih kecil dari t_{tabel} ($-0,192 > 2,034$) dan nilai signifikan sebesar 0,255 (lebih besar dari 0,05) artinya H_0 diterima dan H_a ditolak. Berdasarkan hasil tersebut hal ini menunjukkan bahwa secara parsial tidak berpengaruh dan tidak signifikan pengaruh *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019. Hal ini disebabkan karena perusahaan memiliki hutang yang tinggi, menunjukkan bahwa perusahaan memiliki tanggung jawab kepada pihak ketiga untuk menyelesaikan kewajibannya. Disisi lain, penggunaan hutang yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan memerlukan dana tambahan dalam melakukan peningkatan usahanya untuk mendapat keuntungan yang lebih. Namun hal ini investor tidak tertarik dengan perusahaan yang memiliki tingkat hutang yang tinggi karena berpotensi menghasilkan resiko yang tinggi pula.

Debt To Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang membandingkan

antara total hutang dengan total aset. Semakin tinggi nilai *Debt To Equity Ratio* (DER) menunjukkan banyaknya aset yang dibiayai oleh hutang sehingga kan mempersulit perusahaan untuk memperoleh tambahan pinjaman dari kreditor karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu untuk melunasi hutang-hutangnya. Sebaliknya, semakin rendah nilai *Debt To Equity Ratio* (DER) maka semakin baik juga citra perusahaan dimata kreditor karena total aset yang dimiliki perusahaan dibiayai oleh modal sendiri dan perusahaan akan dapat dengan mudah melakukan pinjaman kepada kreditor.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang di lakukan oleh (Destari & Hendratno, 2019) dan (Juandi et al., 2019) yang menyatakan bahwa *Debt To Asset Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity*. Tetapi penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian (Sipahutar & Gultom, 2017), (Jufrizen & Sari, 2019), (Wahyuni & Muslih, 2017) dan (Syarifuddin, 2018) yang menyatakan bahwa *Debt To Equity Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity*.

Oleh karena itu hasil penelitian yang dilakukan oleh penelitian serta teori maupun pendapatan yang di kemukakan diatas mengenai pengaruh *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Equity*. Maka penulis dapat disimpulkan bahwa ada kesesuaian hasil penelitian dengan teori. Jadi penulis dapat menyimpulkan bahwa *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Equity* adalah tidak berpengaruh signifikan pada Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.

4.3.3 Pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE)

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh Pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} untuk variabel *Total Asset Turnover* (TATO) adalah 5.568 dan t_{tabel} dengan $\alpha = 5\%$ diketahui sebesar 2,034. Dengan demikian $-t_{hitung}$ lebih kecil dari t_{tabel} ($5.568 > 2,034$) dan nilai signifikan sebesar 0,000 (lebih kecil dari 0,05) artinya H_0 diterima dan H_a ditolak. Berdasarkan hasil tersebut hal ini menunjukkan bahwa secara parsial berpengaruh signifikan pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.

Total Asset Turnover menunjukkan tingkat efisiensi penggunaan keseluruhan aktiva perusahaan dalam kegiatan perusahaan. *Total Asset Turnover ini penting* bagi kreditur dan pemilik perusahaan, tetapi akan lebih penting lagi para manajemen perusahaan, karena hal ini akan menunjukkan efisiensi tidaknya penggunaan seluruh aktivitas di dalam perusahaan. Semakin tinggi tingkat penjualan dimasa yang akan datang sehingga perubahan laba semakin tinggi. Penjualan yang semakin tinggi maka semakin tinggi juga tingkat efisiensi dan efektivitas perusahaan tersebut dalam menjalankan operasinya. Semakin tinggi *total asset turnover* maka semakin tinggi perubahan labanya

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang di lakukan oleh

(Jufrizen & Sari, 2019) dan (Jufrizen, 2015) yang menyatakan bahwa *Total Asset Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity*. Tetapi penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian (Jessica et al., 2019) yang menyatakan bahwa *Total Asset Turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity*.

Oleh karena itu hasil penelitian yang dilakukan oleh penelitian serta teori maupun pendapatan yang di kemukakan diatas mengenai pengaruh *Total Asset Turnover* terhadap *Return On Equity*. Maka penulis dapat disimpulkan bahwa ada kesesuaian hasil penelitian dengan teori. Jadi penulis dapat menyimpulkan bahwa *Total Asset Turnover* terhadap *Return On Equity* adalah berpengaruh signifikan pada Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.

4.3.4 Pengaruh *Current Ratio (CR)* *Debt To Equity Ratio (DER)* dan *Total Assets Turnover (TATO)* Terhadap *Return On Equity (ROE)*

Berdasarkan uji F yang menguji secara simultan yaitu apakah kedua variabel bebas terhadap variabel terikat yakni *Current Ratio (CR)*, *Total Asset Turnover (TATO)* dan *Debt To Equity Ratio (DER)* mempunyai hubungan pengaruh yang signifikan secara simultan terhadap *Return On Equity (ROE)*, maka diperoleh f_{hitung} sebesar 10,431 dengan signifikan 0,000. Sedangkan f_{tabel} 2,91 dengan signifikan. Dengan demikian H_0 ditolak dan H_a diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio (CR)*, *Debt To Equity Ratio (DER)* dan *Total Asset Turnover (TATO)* dan secara bersama-sama terdapat pengaruh yang signifikan terhadap *Return On Equity (ROE)*, karena $f_{hitung} > f_{tabel}$ ($10,431 > 2,91$)

dan nilai signifikannya $0,000 < 0,05$. Menunjukkan bahwa ada pengaruh variabel bebas (*Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Assets Turn Over*) secara simultan adalah signifikan terhadap Return On Assets. Maka dapat disimpulkan bahwa secara simultan *Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Assets Turn Over* berpengaruh terhadap *Return On Equity* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian mengenai pengaruh *Current Ratio* (CR) ,*Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019 dengan sampel 7 perusahaan adalah sebagai berikut:

1. Hasil penelitian secara parsial membuktikan bahwa *Current Ratio* berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.
2. Hasil penelitian secara parsial membuktikan bahwa *Debt To Equity Ratio* berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.
3. Hasil penelitian secara parsial membuktikan bahwa *Total Asset Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.
4. Hasil secara simultan membuktikan bahwa *Current Ratio* , *Debt To Equity Ratio* dan *Total Asset Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity* pada Perusahaan Sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.

5.2 Saran

1. Perusahaan diharapkan mampu untuk mengendalikan tingkat hutang secara baik, karena jika hutang perusahaan terlalu tinggi akan berdampak buruk pada laba bersih yang mengakibatkan terganggunya kegiatan operasional perusahaan.
2. Perusahaan diharapkan mampu untuk meningkatkan jumlah modal untuk pembiayaan operasional perusahaan sehingga jumlah laba bersih yang dihasilkan perusahaan lebih besar karena tidak perlu melunasi kewajiban-kewajiban yang dimiliki perusahaan.
3. Perusahaan diharapkan mampu untuk memaksimalkan pengelolaan aktiva sehingga perusahaan mampu mencapai target penjualan yang diinginkan perusahaan sehingga laba bersih yang diinginkan perusahaan tercapai.
4. Bagi penelitian selanjutnya diharapkan dapat mendapat jumlah sampel yang lebih banyak, serta menambah jumlah variabel-variabel yang diduga mempengaruhi *Return On Equity* sehingga memperoleh hasil penelitian yang maksimal.

5.3 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan yang dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya agar dapat memberikan hasil yang lebih baik lagi. Adapun keterbatasan-keterbatasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini menggunakan satu variabel dependen yaitu *Return On Equity* dan tiga variabel independen yaitu *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Asset Turnover*. Dan sedangkan untuk mengukur return on equity masih

terdapat beberapa dari kinerja keuangan yang tidak dibahas dalam penelitian ini.

2. Penelitian ini menggunakan sampel yang terbatas yaitu 7 perusahaan, dengan rentang waktu pengamatan selama lima periode yaitu tahun 2015- 2019, dan dengan menggunakan data dari laporan keuangan masing-masing perusahaan yang bersangkutan yang telah memenuhi kriteria purposive sampling.

DAFTAR PUSTAKA

- Alpi, M. F. (2018). Pengaruh Debt to Equity Ratio, Inventory Turnover dan Current Ratio Terhadap Return ON Equity Pada Perusahaan Sektor Farmasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. In *Prosiding The National Conference on Management and Business (NCMAB)* (pp. 158–175).
- Argananta, R. J., & Hidayat, I. (2017). Analisis Pengaruh CR, DER dan TATO Terhadap ROE pada PT. Mustika Ratu Tbk. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 6(10), 1–19.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2010). *Dasar-dasar Manajemen Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Destari, A. Y., & Hendratno. (2019). Analisis Pengaruh Debt to Equity Ratio, Current Ratio, Total Assets Turnover dan Size Terhadap Return On Equity. *Jasa (Jurnal Akuntansi, Audit Dan Sistem Informasi Akuntansi)*, 3(1), 95–107.
- Ekananda, M. (2019). *Manajemen Investasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Fahmi. (2017a). *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Fahmi, I. (2017b). *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Hanafi, M., & Abdul Halim. (2016). *Analisis Laporan Keuangan (Edisi Keli)*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Harahap, S. (2018). *Analisis Krisis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hasibuan, J. S. (2018). Pengaruh Current Ratio dan Debt to Equity Ratio Terhadap Return On Equity Pada Perum Perumnas Regional I Medan. *Prospek Dan Tantangan Pengelolaan Keuangan Desa*, 1(1), 1–15.
- Hery. (2015). *Pengantar Akuntansi*. Jakarta: Gramedia.
- Hery. (2016). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Ikhsan, A., Muhyarsyah, Tanjung, H., & Oktaviani, A. (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis*. Bandung: Citapustaka Media.
- Jessica, J., Lilia, W., Leonardy, C., Kartika, M., & Panggabean, N. (2020). Pengaruh ITO, CR, DER, TATO dan WCTO Terhadap ROE Pada Perusahaan Aneka Industri Terdaftar di BEI. *Berkala Akuntansi Dan Keuangan Indonesia*, 4(2), 43–56. <https://doi.org/10.20473/baki.v4i2.16792>
- Juandi, B. A., Djamereng, A., & Budiandriani. (2019). Pengaruh Current Ratio , Debt to Equity Ratio dan Total Asset Turnover terhadap Return on Equity pada PT. Utama Karya. *Paradoks: Jurnal Ilmu Ekonomi*, 2(4), 1–9.

- Jufrizen, J. (2015). Pengaruh Inventory Turn Over Dan Fixed Asset Turn Over terhadap Return on Equity pada Perusahaan Farmasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2007-2013. *Jurnal Kajian Manajemen Bisnis*, 4(1), 110–128. <https://doi.org/10.2403/jkmb.618100>
- Jufrizen, J., & Sari, M. (2019). Pengaruh Current Ratio, Debt to Equity Ratio dan Firm Size terhadap Return on Equity. *Jurnal Riset Akuntansi : Aksioma*, 18(1), 156–191. <https://doi.org/10.29303/aksioma.v18i1.58>
- Juliandi, A., & Irfan. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif* (pertama). Medan: Citapustaka Media Perintis.
- Jumingan. (2014). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Kasmir. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Pratomo, A. J. (2017). Pengaruh Debt to Equity Ratio (DER) Dan Current Ratio (CR) Terhadap Return on Equity (ROE). Studi Empiris Pada Perusahaan Sub Sektor Kabel Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Pada Tahun 2013-2016. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 5(4), 942–956.
- Prihadi, T. (2019). *Analisis Laporan Keuangan Konsep dan Aplikasi*. Jakarta: Pt. Gramedia Pustaka Utama.
- Putra, H. S. (2020). Pengaruh Current Ratio dan Total Assets Turnover Terhadap Price to Book Value Dengan Dimediasi Oleh Return On Equity pada Perusahaan Sub Sektor Farmasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Maneggio: Jurnal Ilmiah Magister Manajemen*, 3(1), 92–106. <https://doi.org/10.30596/maneggio.v3i1.4856>
- Rambe, M. F., Gunawan, A., Julita, J., Parlindungan, R., & Gultom, D. K. (2017). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Bandung: Citapustaka Media.
- Riyanto, B. (2013). *Dasar-Dasar Pembelanjaan Perusahaan* (4th ed.). Yogyakarta: BPFE.
- Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jordan, B. D. (2009). *Manajemen Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Salim, J. (2015). Pengaruh Leverage DAR, DER, dan TIER Terhadap ROE Perusahaan Property Dan Real Estate Yang Terdaftar di BEI Tahun 2010-2014. *Jurnal Perbanas Review*, 1(1), 19–34.
- Sanjaya, S., & Jufrizen, J. (2017). Peran Moderasi Kepemilikan Intitusional Terhadap Determinan Return On Equity Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Ilmiah Manajemen dan Bisnis*, 18(2), 189–205.
- Sipahutar, R. P., & Gultom, D. K. (2017). Pengaruh Debt To Equity Ratio Dan Longterm Debt To Equity Ratio Terhadap Return On Equity Dengan Ukuran Perusahaan Sebagai Variabel Moderating Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal*

- Sudana, I. M. (2011). *Manajemen Keuangan Perusahaan*. (Novietha I. Sallama, Ed.). Surabaya: PT. Gelora Aksara Pratama.
- Sudana, I. M. (2015). *Manajemen Keuangan Perusahaan Teori dan Praktik* (Edisi 2). Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Pendidikan (Dua Belas)*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, W. (2015). *Statistik Untuk Bisnis Ekonomi (Pertama)*. Yogyakarta: Pustaka Baru Pers.
- Wahyuni, S. F. (2017). Peran Kepemilikan Institusional Dalam Memoderasi Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio Total Asset Turnover Dan Inventory Turnover Terhadap Return On Equity Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Riset Finansial Bisnis*, 1(2), 147–158.
- Yusnandar, W. (2019). Pengaruh Current Ratio, Return On Asset, Asset Structure Dan Total Asset Turnover Terhadap Debt To Equity Ratio Pada Perusahaan Perkebunan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Krisna: Kumpulan Riset Akuntansi*, 11(1), 71–80.

LAMPIRAN

Tabel Tabulasi Data Mentah

Tabel Laba Setelah Pajak

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 34.176 | 62.151 | 103.308 | 142.242 | 91.615 | 86.698 |
| 2 | BIRD | 828.948 | 510.203 | 427.495 | 460.273 | 315.622 | 508.508 |
| 3 | BPTR | 58.817 | 68.460 | 3.301 | 14.431 | 8.108 | 30.623 |
| 4 | CASS | 293.572 | 296.377 | 323.072 | 196.633 | 6.171 | 223.165 |
| 5 | IPCM | 208.609 | 117.064 | 120.417 | 72.807 | 90.047 | 121.789 |
| 6 | NELY | 28.456 | 12.724 | 22.304 | 52.753 | 52.344 | 29.260 |
| 7 | TMAS | 317.174 | 231.521 | 53.358 | 34.819 | 100.615 | 147.497 |
| RATA-RATA | | 252.822 | 185.500 | 147.282 | 139.137 | 94.932 | 163.934 |

Tabel Total Modal

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 854.544 | 903.628 | 985.810 | 1.138.412 | 1.338.152 | 1.044.109 |
| 2 | BIRD | 4.328.119 | 4.662.680 | 4.930.925 | 5.265.161 | 5.408.102 | 4.918.997 |
| 3 | BPTR | 365.957 | 427.472 | 130.095 | 206.091 | 218.493 | 269.622 |
| 4 | CASS | 558.417 | 795.021 | 798.832 | 836.031 | 589.042 | 715.469 |
| 5 | IPCM | 286.280 | 336.734 | 1.004.021 | 1.041.156 | 1.079.412 | 749.521 |
| 6 | NELY | 361.142 | 356.493 | 371.647 | 423.385 | 462.031 | 394.940 |
| 7 | TMAS | 814.666 | 994.676 | 1.022.944 | 1.069.415 | 1.183.157 | 1.016.972 |
| RATA-RATA | | 1.081.304 | 1.210.958 | 1.320.611 | 1.425.664 | 1.468.341 | 1.301.376 |

Tabel Aktiva Lancar

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|----|------------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 265.669 | 292.211 | 343.677 | 536.761 | 652.506 | 418.165 |
| 2 | BIRD | 566.159 | 882.304 | 771.222 | 1.071.773 | 938.785 | 846.049 |
| 3 | BPTR | 9.492 | 23.879 | 28.247 | 47.317 | 40.278 | 29.843 |
| 4 | CASS | 932.839 | 1.086.484 | 834.130 | 928.742 | 676.788 | 891.797 |
| 5 | IPCM | 466.656 | 527.232 | 927.846 | 741.564 | 762.154 | 685.090 |
| 6 | NELY | 92.437 | 100.567 | 108.072 | 142.044 | 134.013 | 115.427 |
| 7 | TMAS | 271.152 | 275.648 | 414.746 | 411.249 | 518.941 | 378.347 |

| | | | | | | | |
|-----------|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| RATA-RATA | | 372.058 | 455.475 | 489.706 | 554.207 | 531.924 | 480.674 |
|-----------|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 625.123 | 596.789 | 802.406 | 1.150.241 | 1.240.238 | 882.959 |
| 2 | BIRD | 964.508 | 814.103 | 435.947 | 614.987 | 753.515 | 716.612 |
| 3 | BPTR | 9.831 | 34.069 | 70.695 | 155.865 | 165.748 | 87.242 |
| 4 | CASS | 417.406 | 487.043 | 626.321 | 744.343 | 832.960 | 621.615 |
| 5 | IPCM | 215.320 | 261.636 | 352.326 | 118.038 | 199.892 | 229.442 |
| 6 | NELY | 29.218 | 13.715 | 6.019 | 23.526 | 23.180 | 19.132 |
| 7 | TMAS | 463.426 | 652.010 | 818.827 | 956.341 | 982.055 | 774.532 |
| RATA-RATA | | 389.262 | 408.481 | 444.649 | 537.620 | 599.655 | 475.933 |

Tabel Hutang Lancar

Tabel Total Hutang

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 2.038.423 | 2.126.179 | 2.321.587 | 2.924.124 | 3.551.071 | 2.592.277 |
| 2 | BIRD | 2.824.936 | 2.637.932 | 1.585.562 | 1.689.996 | 2.016.202 | 2.150.926 |
| 3 | BPTR | 32.301 | 87.374 | 200.367 | 342.787 | 317.641 | 196.094 |
| 4 | CASS | 721.090 | 852.433 | 1.108.203 | 1.174.852 | 1.023.399 | 975.995 |
| 5 | IPCM | 215.320 | 261.636 | 352.326 | 118.038 | 199.892 | 229.442 |
| 6 | NELY | 61.089 | 21.174 | 16.018 | 50.961 | 65.436 | 42.936 |
| 7 | TMAS | 967.395 | 1.530.987 | 1.895.434 | 1.768.011 | 2.082.994 | 1.648.964 |
| RATA-RATA | | 980.079 | 1.073.959 | 1.068.500 | 1.152.681 | 1.322.376 | 1.119.519 |

Penjualan

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 1.392.597 | 1.570.388 | 1.689.846 | 1.862.946 | 2.329.566 | 1.769.069 |
| 2 | BIRD | 5.472.328 | 4.796.096 | 4.203.846 | 4.218.702 | 4.047.691 | 4.547.733 |
| 3 | BPTR | 6.232 | 27.927 | 60.629 | 132.167 | 162.596 | 77.910 |
| 4 | CASS | 1.631.765 | 1.778.034 | 2.057.649 | 2.200.342 | 2.194.306 | 1.972.419 |
| 5 | IPCM | 873.952 | 827.607 | 746.653 | 727.051 | 681.677 | 771.388 |
| 6 | NELY | 192.722 | 124.130 | 138.665 | 236.021 | 250.171 | 188.342 |
| 7 | TMAS | 1.720.965 | 1.755.284 | 2.127.596 | 2.320.005 | 2.512.269 | 2.087.224 |
| RATA-RATA | | 1.612.937 | 1.554.209 | 1.574.983 | 1.671.033 | 1.739.754 | 1.630.583 |

Total Aktiva

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 2.892.967 | 3.029.807 | 3.307.397 | 4.062.536 | 4.849.224 | 3.628.386 |
| 2 | BIRD | 7.153.055 | 7.300.612 | 6.516.487 | 6.955.157 | 7.424.304 | 7.069.923 |
| 3 | BPTR | 50.257 | 156.723 | 330.462 | 548.878 | 536.134 | 324.491 |
| 4 | CASS | 1.279.507 | 1.647.455 | 798.832 | 1.942.366 | 1.612.441 | 1.456.120 |
| 5 | IPCM | 501.600 | 598.370 | 1.356.348 | 1.159.194 | 1.279.305 | 978.963 |
| 6 | NELY | 422.231 | 377.667 | 387.665 | 474.345 | 527.467 | 437.875 |
| 7 | TMAS | 1.782.061 | 2.525.662 | 2.918.378 | 2.837.426 | 3.266.151 | 2.665.936 |
| RATA-RATA | | 2.011.668 | 2.233.757 | 2.230.796 | 2.568.557 | 2.785.004 | 2.365.956 |

Tabel Tabulasi Ratio*Return On Equity*

| No | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 0,03999 | 0,06878 | 0,10480 | 0,12495 | 0,06846 | 0,08140 |
| 2 | BIRD | 0,19153 | 0,10942 | 0,08670 | 0,08742 | 0,05836 | 0,10669 |
| 3 | BPTR | 0,16072 | 0,16015 | 0,02537 | 0,07002 | 0,03711 | 0,09068 |
| 4 | CASS | 0,52572 | 0,37279 | 0,40443 | 0,23520 | 0,01048 | 0,30972 |
| 5 | IPCM | 0,72869 | 0,34765 | 0,11993 | 0,06993 | 0,08342 | 0,26992 |
| 6 | NELY | 0,07879 | 0,03569 | 0,00006 | 0,12460 | 0,11329 | 0,07049 |
| 7 | TMAS | 0,38933 | 0,23276 | 0,05216 | 0,03256 | 0,08504 | 0,15837 |
| RATA-RATA | | 0,30211 | 0,18961 | 0,11335 | 0,10638 | 0,06517 | 0,15532 |

current ratio

| NO | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 42,49867626 | 48,96387165 | 42,83081133 | 46,66509019 | 52,61135363 | 46,71396 |
| 2 | BIRD | 58,69925392 | 108,3774412 | 176,9072846 | 174,2757164 | 124,5874336 | 128,56943 |
| 3 | BPTR | 96,55172414 | 70,09011124 | 39,95614966 | 30,35768133 | 24,30074571 | 52,25128 |
| 4 | CASS | 223,4848086 | 223,0776338 | 133,1793122 | 124,7733908 | 81,25096043 | 157,15322 |
| 5 | IPCM | 216,7267323 | 201,5135532 | 263,3487168 | 628,2417527 | 381,2828928 | 338,22273 |
| 6 | NELY | 316,3700459 | 733,2628509 | 1795,514205 | 603,7745473 | 578,1406385 | 805,41246 |
| 7 | TMAS | 58,51031233 | 42,2766522 | 50,65123646 | 43,00233912 | 52,84235608 | 49,45658 |
| RATA-RATA | | 144,6916505 | 203,9374449 | 357,4839594 | 235,870074 | 185,0023401 | 225,39709 |

Debt To Equity Ratio

| No | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| 1 | ASSA | 238,5392677 | 235,2936164 | 235,5004514 | 256,8599066 | 265,3712732 | 246,31290 |
| 2 | BIRD | 65,2693699 | 56,57544588 | 32,15546779 | 32,09770793 | 37,28113856 | 44,67583 |
| 3 | BPTR | 8,826446823 | 20,43970131 | 154,0159114 | 166,3279813 | 145,3781128 | 98,99763 |
| 4 | CASS | 129,1310974 | 107,2214445 | 138,7279178 | 140,5273249 | 173,7395636 | 137,86947 |
| 5 | IPCM | 75,21307811 | 77,69812374 | 35,09149709 | 11,33720595 | 18,51860087 | 43,57170 |
| 6 | NELY | 16,91550692 | 5,939527564 | 4,310003848 | 12,03656247 | 14,16268605 | 10,67286 |
| 7 | TMAS | 118,7474376 | 153,9181603 | 185,292059 | 165,3250609 | 176,0538965 | 159,86732 |
| RATA-RATA | | 93,23460 | 93,86943 | 112,15619 | 112,07311 | 118,64361 | 105,99539 |

Total Assset Turnover

| No | PERUSAHAAN | TAHUN | | | | | RATA RATA |
|-----------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 20119 | |
| 1 | ASSA | 0,48137 | 0,51831 | 0,51093 | 0,45857 | 0,48040 | 0,48992 |
| 2 | BIRD | 0,76503 | 0,65694 | 0,64511 | 0,60656 | 0,54519 | 0,64377 |
| 3 | BPTR | 0,12400 | 0,17819 | 0,18347 | 0,24079 | 0,30327 | 0,20595 |
| 4 | CASS | 1,27531 | 1,07926 | 2,57582 | 1,13282 | 1,36086 | 1,48481 |
| 5 | IPCM | 1,74233 | 1,38310 | 0,55049 | 0,62720 | 0,53285 | 0,96719 |
| 6 | NELY | 0,45644 | 0,32868 | 0,35769 | 0,49757 | 0,47429 | 0,42293 |
| 7 | TMAS | 0,96572 | 0,69498 | 0,72903 | 0,81764 | 0,76918 | 0,79531 |
| RATA-RATA | | 0,83003 | 0,69135 | 0,79322 | 0,62588 | 0,63801 | 0,71570 |

DATA SPSS V.20

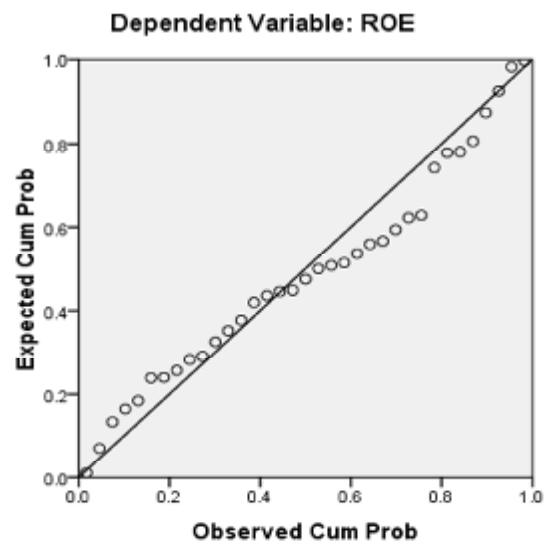
| Kode Perusahaan | Tahun | CR (X1) | DER (X2) | TATO (X3) | ROE (Y) |
|------------------------|--------------|----------------|-----------------|------------------|----------------|
| 1. ASSA | 2015 | 42,49867626 | 238,5392677 | 0,48137 | 0,03999 |
| | 2016 | 48,96387165 | 235,2936164 | 0,51831 | 0,06878 |
| | 2017 | 42,83081133 | 235,5004514 | 0,51093 | 0,1048 |
| | 2018 | 46,66509019 | 256,8599066 | 0,45857 | 0,12495 |
| | 2019 | 52,61135363 | 265,3712732 | 0,4804 | 0,06846 |
| 2. BIRD | 2015 | 58,69925392 | 65,2693699 | 0,76503 | 0,19153 |
| | 2016 | 108,3774412 | 56,57544588 | 0,65694 | 0,10942 |
| | 2017 | 176,9072846 | 32,15546779 | 0,64511 | 0,0867 |
| | 2018 | 174,2757164 | 32,09770793 | 0,60656 | 0,08742 |
| | 2019 | 124,5874336 | 37,28113856 | 0,54519 | 0,05836 |
| 3. BPTR | 2015 | 96,55172414 | 8,826446823 | 0,124 | 0,16072 |
| | 2016 | 70,09011124 | 20,43970131 | 0,17819 | 0,16015 |
| | 2017 | 39,95614966 | 154,0159114 | 0,18347 | 0,02537 |
| | 2018 | 30,35768133 | 166,3279813 | 0,24079 | 0,07002 |
| | 2019 | 24,30074571 | 145,3781128 | 0,30327 | 0,03711 |
| 4. CASS | 2015 | 223,4848086 | 129,1310974 | 1,27531 | 0,52572 |
| | 2016 | 223,0776338 | 107,2214445 | 1,07926 | 0,37279 |
| | 2017 | 133,1793122 | 138,7279178 | 2,57582 | 0,40443 |
| | 2018 | 124,7733908 | 140,5273249 | 1,13282 | 0,2352 |
| | 2019 | 81,25096043 | 173,7395636 | 1,36086 | 0,01048 |
| 5. IPCM | 2015 | 216,7267323 | 75,21307811 | 1,74233 | 0,72869 |
| | 2016 | 201,5135532 | 77,69812374 | 1,3831 | 0,34765 |
| | 2017 | 263,3487168 | 35,09149709 | 0,55049 | 0,11993 |
| | 2018 | 628,2417527 | 11,33720595 | 0,6272 | 0,06993 |
| | 2019 | 381,2828928 | 18,51860087 | 0,53285 | 0,08342 |
| 6. NELY | 2015 | 316,3700459 | 16,91550692 | 0,45644 | 0,07879 |
| | 2016 | 733,2628509 | 5,939527564 | 0,32868 | 0,03569 |
| | 2017 | 179,5514205 | 4,310003848 | 0,35769 | 0,00006 |
| | 2018 | 603,7745473 | 12,03656247 | 0,49757 | 0,1246 |
| | 2019 | 578,1406385 | 14,16268605 | 0,47429 | 0,11329 |
| 7. TMAS | 2015 | 58,51031233 | 118,7474376 | 0,96572 | 0,38933 |
| | 2016 | 42,2766522 | 153,9181603 | 0,69498 | 0,23276 |
| | 2017 | 50,65123646 | 185,292059 | 0,72903 | 0,05216 |
| | 2018 | 43,00233912 | 165,3250609 | 0,81764 | 0,03256 |
| | 2019 | 52,84235608 | 176,0538965 | 0,76918 | 0,03256 |

Output Spss V.20

1.Uji Asumsi Klasik

Hasil Uji Normalitas

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

| | | Unstandardized Residual |
|--------------------------------|----------------|-------------------------|
| N | | 35 |
| Normal Parameters ^a | Mean | .0000000 |
| | Std. Deviation | .11438676 |
| Most Extreme Differences | Absolute | .137 |
| | Positive | .137 |
| | Negative | -.086 |
| Kolmogorov-Smirnov Z | | .812 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | .525 |

Coefficients^a

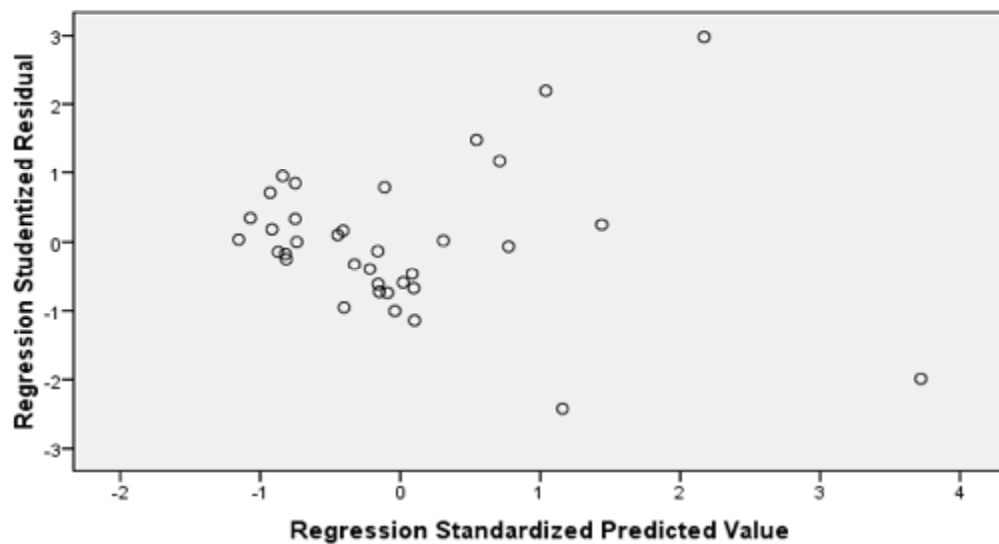
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | Collinearity Statistics | |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------------------------|-------|
| | | B | Std. Error | Beta | Tolerance | VIF |
| 1 | (Constant) | .038 | .063 | | | |
| | CR | -7.246E-5 | .000 | -.084 | .595 | 1.679 |
| | DER | .000 | .000 | -.192 | .588 | 1.699 |
| | TATO | .235 | .042 | .711 | .984 | 1.016 |

Hasil Uji Multikolinearitas

Hasil Uji Heteroskedastisitas

Scatterplot

Dependent Variable: ROE



Hasil Uji Autokolerasi

Model Summary^b

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|---------------|
| 1 | .709 ^a | .502 | .454 | .11979 | 1.999 |

2. Analisis Regresi Linear Beganda

Hasil Regresi Linear Beganda

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | .038 | .063 | | .612 | .545 |
| | CR | -7.246 | .000 | -.084 | -.514 | .611 |
| | DER | .000 | .000 | -.192 | -1.160 | .255 |
| | TATO | .235 | .042 | .711 | 5.568 | .000 |

3. Pengujian Hipotesis

Uji-t

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | T | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | .038 | .063 | | .612 | .545 |
| | CR | -7.246 | .000 | -.084 | -.514 | .611 |
| | DER | .000 | .000 | -.192 | -1.160 | .255 |
| | TATO | .235 | .042 | .711 | 5.568 | .000 |

Uji-F

ANOVA^b

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | .449 | 3 | .150 | 10.431 | .000 ^a |
| | Residual | .445 | 31 | .014 | | |
| | Total | .894 | 34 | | | |

4. Koefisien Determinasi

Uji Koefisien Determinasi (*R-Squer*)

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .709 ^a | .502 | .454 | ,11979381 |

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Data Pribadi

Nama : Defi Desvita Harahap
Tempat Tanggal Lahir : Medan, 22 Maret 1998
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Anak Ke : Dua
Alamat : Jl.Marelan Vi Pasar 2 Timur No 09
No.Telpon :082298007062
Email :defi.harahap@gmail.com

2.Data Orang Tua

Nama Ayah : Desmansyah Harahap
Nama Ibu : Laila Fithri
Pekerjaan Ayah : Pensiunan Pt.Telkom
Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Jl.Marelan Vi Pasar 2 Timur No 09

3.Data Pendidikan Formal

TK : Taman Kanak-Kanak 'Aisyiyah Busnatul Athfal
Sekolah Dasar : SD NEGRI 067690 Medan
Sekolah Menengah Tingkat Pertama : SMP NEGRI 16 Medan
Seoklah Menengah Tingkat Kejuruan : SMA Dharmawangsa Medan
Perguruan Tinggi : UMSU



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 PROPOSAL

Nama : DEFI DESVITA HARAHAP
N.P.M : 1605160206
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Proposal : PENGARUH *CURRENT RATIO* (CR), *DEBT TO EQUITY RATIO* (DER), DAN *TOTAL ASSET TURNOVER* (TATO) TERHADAP *RETURN ON EQUITY* (ROE) PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2019

| Tanggal | Deskripsi Bimbingan Proposal | Paraf | Keterangan |
|------------|--|-----------|------------|
| 23-Juni-20 | - SISTEM PENULISAN GURUKAN YANG TERDAPAT | <i>DF</i> | |
| 20-Juli-20 | - DATA LAP KEUANGANNYA SALAH PERBAIKI DULU DAN SAMAKAN SEMUA SATUANNYA | <i>DF</i> | |
| 10-Agus-20 | - DATA YANG DIMASUKKAN DATA MENTAH - TEORI TIDAK BOLEH LEBIH 10 TAHUN - JURNAL HARUS ADA DARI UMSU | <i>DF</i> | |
| 7-SEPT-20 | - DI BAB I TEORI JUGA DIMASUKKAN - PEMBAHASAN TABEL DIBUAT - IDENTIFIKASI MASALAH SALAH - PERBAIKI PENULISAN BAB II BANYAK SALAH - SELAIN TUJUAN, FAKTOR JUGA DIBUAT JIKA VARIABEL DI BAB II - TAMBAH JURNAL DI KEANGKA KONSEPTUALNYA | <i>DF</i> | |

Pembimbing Proposal

QAHFI ROMULA SIREGAR, S.E., M.M

Medan, September 2020
Diketahui /Disetujui
Ketua Program Studi Manajemen

JASMAN SARIPUDDIN HSB, 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

BERITA ACARA BIMBINGAN PROPOSAL

Nama : DEFI DESVITA HARAHAP
N.P.M : 1605160206
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Proposal : PENGARUH *CURRENT RATIO* (CR), *DEBT TO EQUITY RATIO* (DER), DAN *TOTAL ASSET TURNOVER* (TATO) TERHADAP *RETURN ON EQUITY* (ROE) PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2019

| Tanggal | Deskripsi Bimbingan Proposal | Paraf | Keterangan |
|------------|--|-------|------------|
| 19-SEPT-20 | - SEMUA TEORI DAN JURNAL DIMASUKKAN DI DAFTAR - DAFTAR GUNAKAN MENOLLY - PERBAIKI TABEL WAKTU PENELITIAN - POPULASI BAB III SEMUA DI BUAT | | |
| 19-SEPT-20 | - ACC PROPOSAL LANJUT SEMPRO | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Pembimbing Proposal

QAHFI ROMULA SIREGAR, S.E., M.M

Medan, September 2020
Diketahui /Disetujui
Ketua Program Studi Manajemen

JASMAN SARIPUDDIN HSB, S.E., M.SI



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

Jl. Kap. M. Ahtar Basri No. 3 Tel. (061) 6624567 Ext. 304 Medan 220238



PENGESAHAN PROPOSAL

Berdasarkan hasil Seminar proposal Program Studi Manajemen yang diselenggarakan pada hari **Sabtu, 10 Oktober 2020** menerangkan bahwa:

Nama : Defi Desvita Harahap
N .P.M. : 1605160206
Tempat / Tgl.Lahir : Medan, 22 Maret 1998
Alamat Rumah : Jln. Marelan VI Pasar 2 Timur No 9
JudulProposal : Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Assets Turnover Terhadap Return On Equity Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar DiBursa Efek Indonesia Periode 2015-2019

Proposal dinyatakan syah dan memenuhi Syarat untuk menulis Skripsi dengan pembimbing : **Qahfi Romula Siregar, S.E.,M.M**

Medan, Sabtu, 10 Oktober 2020

TIM SEMINAR

Ketua

JASMAN SARIPUDDIN, SE., M.SI.

Pembimbing

Qahfi Romula Siregar, S.E., M.M

Sekretaris

Dr. JURZEN, SE., M.SI.

Pembimbing

H.Muis Fauzi Rambe, SE., MM.

Diketahui / Disetujui
A.n. Dekan
Wakil Dekan I

ADE GUNAWAN, S.E., M.SI.



MAJLIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapt. Muchtar Basri No. 3 ☎ (061) 6624567 Ext: 304 Medan 20238

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL JURUSAN MANAJEMEN

Pada hari ini Sabtu, 10 Oktober 2020 telah diselenggarakan seminar Proposal Program Studi Manajemen menerangkan bahwa :

Nama : Defi Desvita Harahap
N.P.M. : 1605160206
Tempat / Tgl.Lahir : Jln. Marelan VI Pasar 2 Timur No 9
Alamat Rumah : Medan, 22 Maret 1998
Judul Proposal : Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Assets Turnover Terhadap Return On Equity Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019

Disetujui / Tidak disetujui *)

| Item | Komentar |
|------------|--|
| Judul | |
| Bab I | Latar belakang, Rumusan dan manfaat penelitian..... |
| Bab II | Perbanyak teori dan jurnal-jurnal, Hipotesis..... |
| Bab III | Teknik analisis data, sistematika penulisan..... |
| Lainnya | |
| Kesimpulan | <input type="checkbox"/> Lulus <input type="checkbox"/> Tidak Lulus |

Medan, Sabtu, 10 Oktober 2020

TIM SEMINAR

Ketua

JASMAN SARIPUDDIN, S.E., M.Si

Pembimbing

Qahfi Romula Siregar, S.E., M.M

Sekretaris

Dr. JUFRIZEN, SE, M.Si

Pembimbing

H.Muis Fauzi Rambe, SE., MM



**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

Nama : DEFI DESVITA HARAHAP
N.P.M : 1605160206
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Skripsi : PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO* DAN *TOTAL ASSET TURNOVER* TERHADAP *RETURN ON EQUITY* PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSFORTASI YANG TERDAFTAR DI BURS EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2019

| Tanggal | Deskripsi Bimbingan Skripsi | Paraf | Keterangan |
|-----------|--|-----------|------------|
| 26-Okt-20 | - DESKRIPSI DATA PERBAIKI - UJ SIMULTAN F NYA BOK TIDAK DIMASUKKAN - PEMBAHASANNYA SINGKAT KALI | <i>CH</i> | |
| 1-Nov-20 | - ABSTRAKNYA TIDAK ADA | <i>CH</i> | |
| 9-Nov-20 | ACC SKRIPSI LANJUT SIDANG MEJA HIJAU | <i>CH</i> | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Medan, November 2020

Diketahui / Disetujui

Ketua Program Studi Manajemen

Pembimbing Skripsi

QAHFI ROMULA SIREGAR, SE, MM

JASMAN SARIPUDDIN HSB, 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

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh :

Nama : DEFI DESVITA HARAHAP
N.P.M : 1605160206
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Skripsi : PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO* DAN *TOTAL ASSETS TURNOVER* TERHADAP *RETURN ON EQUITY* PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2019

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian mempertahankan skripsi.

Medan, November 2020

Pembimbing Skripsi

QAHFI ROMULA SIREGAR, S.E., M.M

Disetujui Oleh :

Ketua Program Studi Manajemen

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis

JASMAN SARIPUDDIN HSB, S.E., M.SI

H. JANURI, S.E., M.M., M.SI



UMSU

Unggul | Berprestasi | Berkeadilan

Bila diperlukan tulis di atas ini sebelum
menjadi surat resmi.

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

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 8623201, Fax (061) 8625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> Email : rektor@umsu.ac.id

Nomor : 2562 /ILJ-AU/UMSU-05/F / 2020
Lampiran :
Perihal : IZIN RISET PENDAHULUAN

Medan, 21 Muharram 1442 H
11 September 2020 M

Kepada Yth.
Bapak / Ibu Pimpinan.
Bursa Efek Indonesia
Jln.Ir.Juanda No.5 - 6 A Medan
Di tempat

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dengan hormat, sehubungan mahasiswa kami akan menyelesaikan studi, untuk itu kami memohon kesediaan Bapak / Ibu sudi kiranya untuk memberikan kesempatan pada mahasiswa kami melakukan riset di Perusahaan / Instansi yang Bapak / Ibu pimpin, guna untuk penyusunan skripsi yang merupakan salah satu persyaratan dalam menyelesaikan Program Studi Strata Satu (S-1)

Adapun mahasiswafi di Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara tersebut adalah:

Nama : Defi Desvita Harahap
Npm : 1605160206
Jurusan : Manajemen
Semester : IX (Sembilan)
Judul : Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio Dan Total Asset Turnover Terhadap Return On Equity Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 - 2019

Demikianlah surat kami ini, atas perhatian dan kerjasama yang Bapak / Ibu berikan kami ucapkan terima kasih

Wassalamu 'alaikum Wr.Wb


H. JANURI, SE, MM, MSI

Tembusan :

1 Peninggal

Akreditasi A : Program Studi Manajemen - Program Studi Akuntansi - Program Studi EP
Akreditasi B : Program Studi DB Manajemen Perpajakan



PERMOHONAN IZIN PENELITIAN

Medan, 20....

Kepada Yth.
Bapak Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Univ. Muhammadiyah Sumatera Utara

Assalamu'alaikum W, Wb

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Lengkap :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D | E | F | I | D | E | S | V | I | T | A | H | A | R | A | H | A | P |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

NPM :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 1 | 6 | 0 | 5 | 1 | 6 | 0 | 2 | 0 | 6 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|

Tempat/td Lahir :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| M | E | D | A | N | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Program Studi : MANAJEMEN EKONOMI PEMBANGUNAN

Alamat Mahasiswa :

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| J | L | M | A | R | E | L | A | N | V | I | P | A | S | A | R | 2 |
| T | I | M | U | R | M | O | O | S | | | | | | | | |

Tempat Penelitian :

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B | U | R | S | A | C | E | K | I | M | D | O | M | E | S | I | A |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

Alamat Penelitian :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| J | I | M | . | I | R | . | J | U | A | N | D | A | M | O | S | - | G | A |
| M | E | D | A | N | | | | | | | | | | | | | | |

memohon kepada Bapak untuk pembuatan Izin Penelitian sebagai syarat untuk memperoleh data dan identifikasi masalah dari perusahaan tersebut guna pengajuan judul penelitian.

Berikut saya lampirkan syarat-syarat lain :

1. Transkrip nilai dan KHS Semester 1 s/d Terakhir
2. Kwitansi SPP tahap berjalan.

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

Diketahui :
Ketua Prodi/Sekretaris Prodi

(Jasman Saripuddin HCE, SE, M.MSi)

Wassalam
Pemohon

(DEFI DESVITA HARAHAP



UMSU
Tinggi | Cerdas | Berprestasi

Bisa menjawab surat ini agar di seluruh
tempat dan tanggalnya

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

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

**PENETAPAN DOSEN PEMBIMBING
PROPOSAL / SKRIPSI MAHASISWA**

NOMOR : 2562 / TGS / ILJ-AU / UMSU-05 / F / 2020

Assalamu 'alaikam Warahmatullahi Wabarakatuh

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

Program Studi : Manajemen
Pada Tanggal : 11 September 2020

Dengan ini menetapkan Dosen Pembimbing Proposal / Skripsi Mahasiswa :

Nama : Defi Desvita Harahap
N P M : 1605160206
Semester : IX (Sembilan)
Program Studi : Manajemen
Judul Proposal / Skripsi : Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio Dan Total
Asset Turnover Terhadap Return On Equity Pada Perusahaan
Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia
Periode 2015 - 2019

Dosen Pembimbing : Qahfi Romla Siregar,SE.,MM.

Dengan demikian di izinkan menulis Proposal / Skripsi dengan ketentuan :

1. Penulisan berpedoman pada buku panduan penulisan Proposal/ Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU.
2. Pelaksanaan Sidang Skripsi harus berjarak 3 bulan setelah dikeluarkannya Surat Penetapan Dosen Pembimbing Skripsi
3. Proyek Proposal / Skripsi dinyatakan " BATAL. " bila tidak selesai sebelum Masa Daluarsa tanggal : 11 September 2021
4. Revisi Judul.....

Wassalamu 'alaikam Warahmatullahi Wabarakatuh.

Ditetapkan di : Medan
Pada Tanggal : 21 Muharram 1442 H
11 September 2020 M



Dekan

IL. JANURI, SE.,MM.,MSI.

Tembusan :
1. Pertinggal

SURAT PERNYATAAN

Assalamu'alaikum Warahmatullah Wabarakatuh

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Defi Desvita Harahap
NPM : 1605160206
Jurusan : Manajemen
Semester : IX (Sembilan)
Judul : Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, dan Total Assets Turnover Terhadap Return On Equity Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019

Sehubungan dengan belum keluarnya surat selesai riset dari perusahaan karena pandemi Covid-19 maka saya serahkan menyusul setelah selesai sidang meja hijau, guna untuk melengkapi penyusunan skripsi yang merupakan salah satu persyaratan dalam menyelesaikan Program Studi Strata Satu (S1) di Program Studi Manajemen FEB- UMSU. Apabila surat surat selesai riset tidak saya serahkan, maka saya bersedia nilai sidang meja hijau saya dibatalkan.

Demikianlah surat pernyataan ini saya perbuat dalam keadaan sadar/tanpa paksaan, kepada Bapak/ Ibu saya ucapkan terima kasih

Wassalamu 'alaikum Wr. Wb

Medan, November 2020

Yang Membuat Pernyataan




Defi Desvita Harahap



MAJLIS PANGKASAN TINGKAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Raya Mallori Barat No. 3, Medan, Telp. 061-4634967, Kode Pos 20229

PERSETUJUAN JUDUL PENELITIAN

Nomor Agenda: 515/EX.BKRMAN/PB/UMSU/1912/2019


| | |
|-------------------------|---|
| Nama Mahasiswa | Dedi Dharma Harahap |
| NPM | 1005160206 |
| Program Studi | Manajemen |
| Konsentrasi | Keuangan |
| Tanggal Pengajuan Judul | 19/12/2019 |
| Nama Dosen Pembimbing* | <u>Gabri Renda Siregar</u>  |
| Judul Disertasi** | Pengaruh Current Ratio (CR), Debt to Equity (DER) dan Financial ^{Ratio} Total Asset Turnover (Tato) Terhadap Return on Equity Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 - 2019 |

Disetujui oleh
Ketua Program Studi Manajemen


(Jermian Sarifuddin Harahap, SE., M.Si.)

Medan,

Dosen Pembimbing


Gabri Renda Siregar, SE., M.M

Keterangan:
*) Dosen Akademik Program Studi
**) Dosen dan Dosen Pembimbing
***** Disetujui oleh Pihak dan Pembimbing, apabila dan apabila terdapat 2 (dua) atau lebih "Dosen Pembimbing" (Dosen)



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kaptan Mubandjari Riast No. 3, Medan, Telp. 061-8242987, Kode Pos 06008

PERMOHONAN JUDUL PENELITIAN

No. Agenda: 595/OL/SK/MBAN/FT/UMSU/15/12/2019

Kepada YB
Ketua Program Studi Manajemen
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
di Medan

Medan, 15/12/2019

Dengan hormat
Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

| | |
|---------------|----------------------|
| Nama | Defti Devita Harahap |
| NPM | 1601161206 |
| Program Studi | Manajemen |
| Kontribusi | Keuangan |

Dalam rangka proses penyusunan skripsi, saya bermohon untuk mengajukan judul penelitian berikut ini

Identifikasi Masalah

- 1 Kinerja keuangan yang tidak stabil
- 2 Hilang kinerja keuangan perusahaan meningkat
- 3 Kinerja keuangan dan risiko terhadap return saham meningkat


Rumusan Judul

1. Analisis Rasio Keuangan Untuk Menilai Kinerja Keuangan Pada Perusahaan
2. Analisis Pengaruh Kebijakan Hutang Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan
3. Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Return Saham Pada Perusahaan

Objek Lokasi Penelitian PT Telekomunikasi Indonesia Tbk Medan

Demikianlah permohonan ini saya sampaikan. Atas perhatiannya saya ucapkan terimakasih.

Hormat Saya
Pembaca


(Defti Devita Harahap)



SURAT KETERANGAN

Nomor : Form-Riset-00711/BELPSR/11-2020
 Tanggal : 06 November 2020
 Kepada Yth. : H. Januri, SE., MM., M.Si
 Fakultas Ekonomi Bisnis
 Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
 Alamat : Jl Kapten Mukhtar Basri No. 3
 Medan

Dengan ini kami menerangkan bahwa mahasiswa di bawah ini:

Nama : Defi Desvita Harahap
 NIM : 1605160206
 Program Studi : Manajemen

Telah menggunakan data data yang tersedia di Bursa Efek Indonesia (BEI) untuk penyusunan Skripsi dengan judul **"Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio Dan Total Asset Turn Over Terhadap Retrun On Equity Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019"**

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

Hormat kami,

M. Pintor Nasution
 Kepala Kantor Perwakilan BEI Sumatera Utara

www.idx.co.id

Indonesia Stock Exchange Building, Tower I, 6th Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav.52-53 Jakarta 12190 - Indonesia
 Phone : +62 21 515 0515, Fax : +62 21 515 0330, Toll Free : 0800 100 9000, Email : callcenter@idx.co.id



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

Jalan Kaptan Muhtar Rasyid No. 3 Medan 20220 Telp. (061) 4223301, Fax (061) 4223474
 Website : <http://www.umsu.ac.id> Email : rektu@umsu.ac.id

Nomor : 1207/II.3-AU/UMSU-059/2020
 Lamp. :
 Hal : MENYELESAIKAN RISET

Medan, 07 Rajabul Awwal 1442 H
 24 Oktober 2020 M

Kepada Yth.
 Bapak / Ibu Pimpinan
Bursa Efek Indonesia
 Di
 Tempat

Assalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dengan hormat, sehubungan Mahasiswa kami akan menyelesaikan Studinya, mohon kesediaan Bapak/Ibu untuk memberikan kesempatan pada Mahasiswa kami melakukan Riset di Perusahaan/ Instansi yang Bapak/Ibu pimpin, guna untuk melanjutkan *Penyusunan / Penulisan Skripsi pada Bab IV - V*, dan setelah itu Mahasiswa yang bersangkutan mendapatkan Surat Keterangan Telah Selesai Riset dari Perusahaan yang Bapak/Ibu Pimpin, yang merupakan salah satu persyaratan dalam penyelesaian Program Studi Strata Satu (S1) di Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan :

Adapun Mahasiswa tersebut adalah :

Nama : Defi Desvita Harahap
 N P M : 1605160206
 Semester : IX (Sembilan)
 Jurusan : Manajemen
 Judul Skripsi : Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio Dan Total Asset Turnover Terhadap Return On Equity Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 - 2019

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

Wassalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dikau

 H. JANURI, SE, MM, M.Si

Tembusan :

1. Bertanggung.

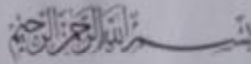


MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
UPT PERPUSTAKAAN

Jl. Kapt. Mukhtar Basri No. 3 Telp. 6624567 - Ext. 113 Medan 20238
Website: <http://perpustakaan.umsu.ac.id>

SURAT KETERANGAN

Nomor: 72/KET/II-AU/UMSU-PM/2020



Berdasarkan hasil pemeriksaan data pada Sistem Perpustakaan, maka Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dengan ini menerangkan:

Nama : Defi Desvita Harahap
NPM : 1605160206
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis
Jurusan/ P.Studi : Manajemen

telah menyelesaikan segala urusan yang berhubungan dengan Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Medan, 18 Rabiul Awwal 1442 H
04 November 2020 M

Kepala UPT Perpustakaan,

Muhammad Arifin, S.Pd, M.Pd

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 - 40)

| df | Pr | 0.25 0.50 | 0.10 0.20 | 0.05 0.10 | 0.025 0.050 | 0.01 0.02 | 0.005 0.010 | 0.001 0.002 |
|----|----|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|----------------|----------------|
| 1 | | 1.00000 | 3.07768 | 6.31375 | 12.70620 | 31.82052 | 63.65674 | 318.30884 |
| 2 | | 0.81650 | 1.88562 | 2.91999 | 4.30265 | 6.96456 | 9.92484 | 22.32712 |
| 3 | | 0.70400 | 1.63774 | 2.35336 | 3.18246 | 5.84090 | 8.45138 | 16.27663 |
| 4 | | 0.74070 | 1.53321 | 2.13185 | 2.77645 | 5.26085 | 7.70861 | 14.26704 |
| 5 | | 0.72669 | 1.47588 | 2.01505 | 2.57058 | 4.77913 | 7.04623 | 12.92879 |
| 6 | | 0.71756 | 1.43976 | 1.94318 | 2.44691 | 4.43700 | 6.59588 | 12.15172 |
| 7 | | 0.71114 | 1.41492 | 1.89458 | 2.36462 | 4.21573 | 6.31409 | 11.62885 |
| 8 | | 0.70639 | 1.39682 | 1.85955 | 2.30600 | 4.04755 | 6.07998 | 11.24750 |
| 9 | | 0.70272 | 1.38303 | 1.83311 | 2.26216 | 3.92167 | 5.89166 | 10.96477 |
| 10 | | 0.69981 | 1.37218 | 1.81246 | 2.22814 | 3.81831 | 5.73770 | 10.73077 |
| 11 | | 0.69745 | 1.36343 | 1.79588 | 2.20099 | 3.72658 | 5.60368 | 10.53031 |
| 12 | | 0.69548 | 1.35622 | 1.78229 | 2.17881 | 3.64508 | 5.48505 | 10.35938 |
| 13 | | 0.69383 | 1.35017 | 1.77093 | 2.16037 | 3.57633 | 5.38099 | 10.20739 |
| 14 | | 0.69244 | 1.34493 | 1.76131 | 2.14473 | 3.51607 | 5.29004 | 10.07139 |
| 15 | | 0.69120 | 1.34051 | 1.75305 | 2.13145 | 3.46468 | 5.21094 | 9.94938 |
| 16 | | 0.69013 | 1.33676 | 1.74588 | 2.11991 | 3.41653 | 5.14248 | 9.83957 |
| 17 | | 0.68920 | 1.33338 | 1.73961 | 2.10982 | 3.37133 | 5.08450 | 9.74010 |
| 18 | | 0.68836 | 1.33039 | 1.73406 | 2.10092 | 3.32898 | 5.03584 | 9.65030 |
| 19 | | 0.68762 | 1.32773 | 1.72913 | 2.09302 | 3.28921 | 4.99635 | 9.57054 |
| 20 | | 0.68695 | 1.32534 | 1.72472 | 2.08596 | 3.25281 | 4.96580 | 9.49927 |
| 21 | | 0.68635 | 1.32310 | 1.72074 | 2.07961 | 3.21958 | 4.94316 | 9.43501 |
| 22 | | 0.68581 | 1.32124 | 1.71714 | 2.07387 | 3.18933 | 4.92821 | 9.37730 |
| 23 | | 0.68531 | 1.31946 | 1.71387 | 2.06866 | 3.16188 | 4.91984 | 9.32567 |
| 24 | | 0.68485 | 1.31784 | 1.71088 | 2.06390 | 3.13703 | 4.91400 | 9.27970 |
| 25 | | 0.68443 | 1.31630 | 1.70814 | 2.05954 | 3.11460 | 4.91061 | 9.23899 |
| 26 | | 0.68404 | 1.31497 | 1.70562 | 2.05553 | 3.09448 | 4.90961 | 9.20304 |
| 27 | | 0.68368 | 1.31370 | 1.70329 | 2.05183 | 3.07648 | 4.91061 | 9.17147 |
| 28 | | 0.68335 | 1.31253 | 1.70113 | 2.04841 | 3.06048 | 4.91340 | 9.14387 |
| 29 | | 0.68304 | 1.31143 | 1.69913 | 2.04523 | 3.04633 | 4.91781 | 9.11984 |
| 30 | | 0.68276 | 1.31042 | 1.69726 | 2.04227 | 3.03390 | 4.92370 | 9.09901 |
| 31 | | 0.68249 | 1.30946 | 1.69552 | 2.03951 | 3.02308 | 4.93098 | 9.08101 |
| 32 | | 0.68223 | 1.30867 | 1.69389 | 2.03693 | 3.01376 | 4.93958 | 9.06551 |
| 33 | | 0.68200 | 1.30774 | 1.69236 | 2.03452 | 3.00583 | 4.94944 | 9.05221 |
| 34 | | 0.68177 | 1.30695 | 1.69092 | 2.03224 | 3.00000 | 4.96051 | 9.04081 |
| 35 | | 0.68156 | 1.30621 | 1.68957 | 2.03011 | 2.99617 | 4.97276 | 9.03101 |
| 36 | | 0.68137 | 1.30551 | 1.68830 | 2.02809 | 2.99333 | 4.98616 | 9.02351 |
| 37 | | 0.68118 | 1.30485 | 1.68709 | 2.02619 | 2.99145 | 4.99966 | 9.01801 |
| 38 | | 0.68100 | 1.30423 | 1.68595 | 2.02439 | 2.99045 | 5.01421 | 9.01351 |
| 39 | | 0.68083 | 1.30364 | 1.68488 | 2.02269 | 2.98940 | 5.02976 | 9.00991 |
| 40 | | 0.68067 | 1.30308 | 1.68385 | 2.02108 | 2.98830 | 5.04626 | 9.00711 |

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilitas = 0,05

| df untuk penyebut (N2) | df untuk pembilang (N1) | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 1 | 161 | 199 | 216 | 225 | 230 | 234 | 237 | 239 | 241 | 242 | 243 | 244 | 245 | 245 | 246 |
| 2 | 18.51 | 10.00 | 10.16 | 10.25 | 10.30 | 10.33 | 10.35 | 10.37 | 10.38 | 10.40 | 10.40 | 10.41 | 10.42 | 10.42 | 10.43 |
| 3 | 10.13 | 9.55 | 9.28 | 9.12 | 9.01 | 8.94 | 8.89 | 8.85 | 8.81 | 8.79 | 8.78 | 8.74 | 8.73 | 8.71 | 8.70 |
| 4 | 7.71 | 8.04 | 8.50 | 8.39 | 8.28 | 8.16 | 8.09 | 8.04 | 8.00 | 5.98 | 5.94 | 5.91 | 5.89 | 5.87 | 5.86 |
| 5 | 6.61 | 5.79 | 5.41 | 5.19 | 5.05 | 4.95 | 4.88 | 4.82 | 4.77 | 4.74 | 4.70 | 4.68 | 4.66 | 4.64 | 4.62 |
| 6 | 5.99 | 5.14 | 4.76 | 4.53 | 4.39 | 4.28 | 4.21 | 4.15 | 4.10 | 4.08 | 4.03 | 4.00 | 3.98 | 3.96 | 3.94 |
| 7 | 5.59 | 4.74 | 4.35 | 4.12 | 3.97 | 3.87 | 3.79 | 3.73 | 3.68 | 3.64 | 3.60 | 3.57 | 3.55 | 3.53 | 3.51 |
| 8 | 5.32 | 4.46 | 4.07 | 3.84 | 3.69 | 3.58 | 3.50 | 3.44 | 3.39 | 3.35 | 3.31 | 3.28 | 3.26 | 3.24 | 3.22 |
| 9 | 5.12 | 4.26 | 3.86 | 3.63 | 3.48 | 3.37 | 3.29 | 3.23 | 3.18 | 3.14 | 3.10 | 3.07 | 3.05 | 3.03 | 3.01 |
| 10 | 4.96 | 4.10 | 3.71 | 3.48 | 3.33 | 3.22 | 3.14 | 3.07 | 3.02 | 2.98 | 2.94 | 2.91 | 2.89 | 2.86 | 2.85 |
| 11 | 4.84 | 3.98 | 3.59 | 3.36 | 3.20 | 3.09 | 3.01 | 2.95 | 2.90 | 2.85 | 2.82 | 2.79 | 2.76 | 2.74 | 2.72 |
| 12 | 4.75 | 3.89 | 3.49 | 3.26 | 3.11 | 3.00 | 2.91 | 2.85 | 2.80 | 2.75 | 2.72 | 2.69 | 2.66 | 2.64 | 2.62 |
| 13 | 4.67 | 3.81 | 3.41 | 3.18 | 3.03 | 2.92 | 2.83 | 2.77 | 2.71 | 2.67 | 2.63 | 2.60 | 2.58 | 2.55 | 2.53 |
| 14 | 4.60 | 3.74 | 3.34 | 3.11 | 2.96 | 2.85 | 2.76 | 2.70 | 2.65 | 2.60 | 2.57 | 2.53 | 2.51 | 2.48 | 2.46 |
| 15 | 4.54 | 3.68 | 3.29 | 3.06 | 2.90 | 2.79 | 2.71 | 2.64 | 2.59 | 2.54 | 2.51 | 2.48 | 2.45 | 2.42 | 2.40 |
| 16 | 4.49 | 3.63 | 3.24 | 3.01 | 2.85 | 2.74 | 2.66 | 2.59 | 2.54 | 2.49 | 2.46 | 2.42 | 2.40 | 2.37 | 2.35 |
| 17 | 4.45 | 3.59 | 3.20 | 2.98 | 2.81 | 2.70 | 2.61 | 2.55 | 2.49 | 2.45 | 2.41 | 2.38 | 2.35 | 2.33 | 2.31 |
| 18 | 4.41 | 3.55 | 3.16 | 2.93 | 2.77 | 2.66 | 2.58 | 2.51 | 2.46 | 2.41 | 2.37 | 2.34 | 2.31 | 2.29 | 2.27 |
| 19 | 4.38 | 3.52 | 3.13 | 2.90 | 2.74 | 2.63 | 2.54 | 2.48 | 2.42 | 2.38 | 2.34 | 2.31 | 2.28 | 2.26 | 2.23 |
| 20 | 4.35 | 3.49 | 3.10 | 2.87 | 2.71 | 2.60 | 2.51 | 2.45 | 2.39 | 2.35 | 2.31 | 2.28 | 2.25 | 2.22 | 2.20 |
| 21 | 4.32 | 3.47 | 3.07 | 2.84 | 2.68 | 2.57 | 2.49 | 2.42 | 2.37 | 2.32 | 2.28 | 2.25 | 2.22 | 2.20 | 2.18 |
| 22 | 4.30 | 3.44 | 3.05 | 2.82 | 2.66 | 2.55 | 2.46 | 2.40 | 2.34 | 2.30 | 2.26 | 2.23 | 2.20 | 2.17 | 2.15 |
| 23 | 4.28 | 3.42 | 3.03 | 2.80 | 2.64 | 2.53 | 2.44 | 2.37 | 2.32 | 2.27 | 2.24 | 2.20 | 2.18 | 2.15 | 2.13 |
| 24 | 4.26 | 3.40 | 3.01 | 2.78 | 2.62 | 2.51 | 2.42 | 2.36 | 2.30 | 2.25 | 2.22 | 2.18 | 2.15 | 2.13 | 2.11 |
| 25 | 4.24 | 3.39 | 2.99 | 2.76 | 2.60 | 2.49 | 2.40 | 2.34 | 2.28 | 2.24 | 2.20 | 2.16 | 2.14 | 2.11 | 2.09 |
| 26 | 4.23 | 3.37 | 2.98 | 2.74 | 2.59 | 2.47 | 2.39 | 2.32 | 2.27 | 2.22 | 2.18 | 2.15 | 2.12 | 2.09 | 2.07 |
| 27 | 4.21 | 3.35 | 2.96 | 2.73 | 2.57 | 2.46 | 2.37 | 2.31 | 2.25 | 2.20 | 2.17 | 2.13 | 2.10 | 2.08 | 2.06 |
| 28 | 4.20 | 3.34 | 2.95 | 2.71 | 2.56 | 2.45 | 2.36 | 2.29 | 2.24 | 2.19 | 2.15 | 2.12 | 2.09 | 2.06 | 2.04 |
| 29 | 4.18 | 3.33 | 2.93 | 2.70 | 2.55 | 2.43 | 2.35 | 2.28 | 2.22 | 2.18 | 2.14 | 2.10 | 2.08 | 2.05 | 2.03 |
| 30 | 4.17 | 3.32 | 2.92 | 2.69 | 2.53 | 2.42 | 2.33 | 2.27 | 2.21 | 2.16 | 2.13 | 2.09 | 2.06 | 2.04 | 2.01 |
| 31 | 4.16 | 3.30 | 2.91 | 2.68 | 2.52 | 2.41 | 2.32 | 2.25 | 2.20 | 2.15 | 2.11 | 2.08 | 2.05 | 2.03 | 2.00 |
| 32 | 4.15 | 3.29 | 2.90 | 2.67 | 2.51 | 2.40 | 2.31 | 2.24 | 2.19 | 2.14 | 2.10 | 2.07 | 2.04 | 2.01 | 1.99 |
| 33 | 4.14 | 3.28 | 2.89 | 2.66 | 2.50 | 2.39 | 2.30 | 2.23 | 2.18 | 2.13 | 2.09 | 2.06 | 2.03 | 2.00 | 1.98 |
| 34 | 4.13 | 3.28 | 2.88 | 2.65 | 2.49 | 2.38 | 2.29 | 2.23 | 2.17 | 2.12 | 2.08 | 2.05 | 2.02 | 1.99 | 1.97 |
| 35 | 4.12 | 3.27 | 2.87 | 2.64 | 2.49 | 2.37 | 2.29 | 2.22 | 2.16 | 2.11 | 2.07 | 2.04 | 2.01 | 1.99 | 1.96 |
| 36 | 4.11 | 3.26 | 2.87 | 2.63 | 2.48 | 2.36 | 2.28 | 2.21 | 2.15 | 2.11 | 2.07 | 2.03 | 2.00 | 1.98 | 1.95 |
| 37 | 4.11 | 3.25 | 2.86 | 2.63 | 2.47 | 2.36 | 2.27 | 2.20 | 2.14 | 2.10 | 2.06 | 2.02 | 2.00 | 1.97 | 1.95 |
| 38 | 4.10 | 3.24 | 2.85 | 2.62 | 2.46 | 2.35 | 2.26 | 2.19 | 2.14 | 2.09 | 2.05 | 2.02 | 1.99 | 1.96 | 1.94 |
| 39 | 4.09 | 3.24 | 2.85 | 2.61 | 2.46 | 2.34 | 2.26 | 2.19 | 2.13 | 2.08 | 2.04 | 2.01 | 1.98 | 1.95 | 1.93 |
| 40 | 4.08 | 3.23 | 2.84 | 2.61 | 2.45 | 2.34 | 2.25 | 2.18 | 2.12 | 2.08 | 2.04 | 2.00 | 1.97 | 1.95 | 1.92 |
| 41 | 4.08 | 3.23 | 2.83 | 2.60 | 2.44 | 2.33 | 2.24 | 2.17 | 2.12 | 2.07 | 2.03 | 2.00 | 1.97 | 1.94 | 1.92 |
| 42 | 4.07 | 3.22 | 2.83 | 2.59 | 2.44 | 2.32 | 2.24 | 2.17 | 2.11 | 2.06 | 2.03 | 1.99 | 1.96 | 1.94 | 1.91 |
| 43 | 4.07 | 3.21 | 2.82 | 2.59 | 2.43 | 2.32 | 2.23 | 2.16 | 2.11 | 2.06 | 2.02 | 1.99 | 1.96 | 1.93 | 1.91 |
| 44 | 4.06 | 3.21 | 2.82 | 2.58 | 2.43 | 2.31 | 2.23 | 2.16 | 2.10 | 2.05 | 2.01 | 1.98 | 1.95 | 1.92 | 1.90 |
| 45 | 4.06 | 3.20 | 2.81 | 2.58 | 2.42 | 2.31 | 2.22 | 2.15 | 2.10 | 2.05 | 2.01 | 1.97 | 1.94 | 1.92 | 1.89 |

