

**PENGARUH *CURRENT RATIO* (CR), *DEBT TO EQUITY RATIO* (DER)
TOTAL ASSET TURNOVER (TATO) TERHADAP *RETURN*
ON ASSETS (ROA) PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
(BEI) PERIODE 2011-2016**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (S.E)
Program Studi Manajemen*

Oleh:

KURNIAWAN EKO PUTRO
NPM : 1305160523



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2017**

ABSTRAK

KURNIAWAN EKO PUTRO NPM 1305160523. PENGARUH *CURRENT RATIO* (CR), *DEBT TO EQUITY RATIO* (DER) DAN *TOTAL ASSETS TURNOVER* (TATO) TERHADAP *RETURN ON ASSETS* (ROA) PADA PERUSAHAAN SEKTOR OTOMOTIF YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA periode 2011-2016. Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return on Assets* (ROA), untuk mengetahui *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Assets* (ROA), untuk mengetahui *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return on Assets* (ROA) dan untuk mengetahui *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return on Assets* (ROA) baik secara parsial maupun simultan pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan asosiatif. Populasi dalam penelitian ini adalah 13 perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Sedangkan sample yang memenuhi kriteria penarikan sampel adalah 9 perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik dokumentasi. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan Uji Asumsi Klasik, Regresi Berganda, Uji Hipotesis (Uji t dan Uji f), dan koefisiensi Determinasi. Pengelolaan data dalam penelitian ini adalah menggunakan program *Software SPSS (Statistic Package for the Social Sciens)* versi 24.00

Dari hasil Uji t diketahui nilai t_{tabel} 2,007, sedangkan nilai t_{hitung} antara *Current Ratio* (CR) terhadap *Return on Assets* (ROA) adalah sebesar -0,834. Nilai t_{hitung} antara *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Assets* (ROA) adalah sebesar -2,571. Nilai t_{hitung} antara *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return on Assets* (ROA) adalah sebesar 0,767. Dari hasil Uji f_{tabel} 3,18 sedangkan nilai f_{hitung} sebesar 2,288. Dari hasil koefisien Determinasi diperoleh nilai R-Square yaitu 6,8%.

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa secara parsial *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA), *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA), *Total Assets Turnover* (TATO) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA). Secara simultan *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Total Assets Turnover* (TATO) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA).

Kata Kunci : *Return on Assets* (ROA), *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Total Assets Turnover* (TATO)

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	12
C. Batasan dan Rumusan Masalah	12
D. Tujuan Dan Manfaat Penelitian.....	13
BAB II. LANDASAN TEORI	15
A. Uraian Teoritis.....	15
1. <i>Return on Assets (ROA)</i>	15
a. Pengertian <i>Return on Assets (ROA)</i>	15
b. Faktor yang Mempengaruhi <i>Return on Assets</i>	16
c. Tujuan dan Manfaat <i>Return on Assets (ROA)</i>	18
d. Pengukuran <i>Return on Assets</i>	19
2. <i>Current Ratio (CR)</i>	19
a. Pengertian Rasio Lancar <i>Current Ratio</i>	19
b. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi <i>Current Ratio</i> .	21
c. Tujuan dan Manfaat <i>Current Ratio</i>	21
d. Pengukuran <i>Current Ratio</i>	22
3. <i>Debt to Equity Ratio</i>	23
a. Pengertian <i>Debt to Equity Ratio</i>	23
b. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi <i>Debt to Equity Ratio</i>	25
c. Tujuan Dan Manfaat <i>Debt to Equity Ratio</i>	27
d. Pengukuran <i>Debt To Equity Ratio</i>	28
4. <i>Total Asset Turnover</i>	29
a. Pengertian <i>Total Asset Turnover</i>	29
b. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi <i>Total Asset Turnover</i>	30
c. Tujuan dan Manfaat <i>Total Asset Turnover</i>	32
d. Pengukuran <i>Total Asset Turnover</i>	33

B. Kerangka Konseptual.....	33
C. Hipotesis.....	37
BAB III. METODE PENELITIAN.....	38
A. Pendekatan Penelitian.....	38
B. Definisi Operasional.....	38
C. Tempat dan Waktu Penelitian.....	39
D. Populasi dan Sampel.....	39
E. Sumber data dan Jenis data.....	42
F. Teknik Pengumpulan Data.....	42
G. Teknik Analisis Data.....	43
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN ANALISA DATA.....	50
A. Hasil Penelitian.....	50
1. Deskripsi Data.....	50
B Analisis Data.....	57
1. Uji Asumsi Klasik.....	57
2. Regresi Linear Berganda.....	63
C. Pengujian Hipotesis.....	65
1. Uji t.....	65
2. Uji F.....	69
D. Koefisien Determinasi (R-Square).....	71
E. Pembahasan.....	72
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN.....	78
A. Kesimpulan.....	78
B. Saran.....	79

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

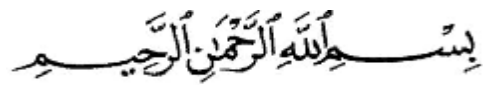
DAFTAR TABEL

Tabel I-1 Data Laba Bersih.....	4
Tabel I-2 Data Total Aktiva.....	5
Tabel I-3 Data Aktiva Lancar.....	6
Tabel I-4 Data Hutang Lancar.....	7
Tabel I-5 Data Total Hutang.....	8
Tabel I-6 Data Total Modal.....	9
Tabel I-7 Data Total Penjualan.....	10
Tabel III-1 Definisi Operasional.....	38
Tabel III-2 Waktu Penelitian.....	39
Tabel III-3 Populasi Penelitian.....	40
Tabel III-4 Sampel Penelitian.....	42
Tabel IV-1 Data <i>Return On Assets</i>	51
Tabel IV-2 Data <i>Current Ratio</i>	52
Tabel IV-3 Data <i>Debt to Equity Ratio</i>	54
Tabel IV-4 Data <i>Total Assets Turnover</i>	56
Tabel IV-5 Hasil Uji Kolmogorov Smirnov.....	59
Tabel IV-6 Hasil Uji Multikolinearitas.....	60
Tabel IV-7 Uji Autokorelasi.....	63
Tabel IV-8 Hasil Uji Linear Berganda.....	64
Tabel IV-9 Hasil Uji T.....	66
Tabel IV-10 Hasil Uji F Anova.....	70
Tabel IV-11 Uji Koefisien Determinasi	71

DAFTAR GAMBAR

Gambar II-1 Kerangka Konseptual.....	37
Gambar III-1 Kriteria Pengujian Hipotesis t	47
Gambar III-2 Kriteria Pengujian Hipotesis f.....	49
Gambar IV-1 Hasil Uji Normalitas P-Plot.....	58
Gambar IV-2 Hasil Uji Heterokedastisitas.....	62
Gambar IV-3 Kriteria Pengujian Hipotesis uji t <i>Current Ratio</i>	67
Gambar IV-4 Kriteria Pengujian Hipotesis uji t <i>Debt to Equity Ratio</i>	68
Gambar IV-5 Kriteria Pengujian Hipotesis uji t <i>Total Assets Turnover</i>	69
Gambar IV-6 Kriteria Pengujian Hipotesis uji f.....	70

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb

Syukur alhamdulillah penulis ucapkan kehadiran Allah SWT, yang telah member rahmat dan karunianya, kelancaran dan kemudahan kepada penulis karena dengan kemudahan yang diberikan penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini sangat di butuhkan penulis untuk salah satu kelengkapan memperoleh gelar Sarjana Ekonomi di Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Adapun judul dalam penulisan skripsi ini adalah **“Pengaruh *Current Ratio (CR)*, *Debt To Equity (DER)*, *Total Assets Turnover (TATO)*, Terhadap *Return On Assets (ROA)* pada Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2011-2016”**

Penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada semua pihak yang telah banyak membantu penulis baik dalam penulisan, bentuk dan isi yang bertujuan untuk kesempurnaan Skripsi ini sedalam–dalamnya kepada :

1. Yang tersayang Ayahanda dan Ibunda Nurmasitah yang telah memberikan kasih dan sayangnya berupa perhatian, pengorbanan, nasihat serta doa yang tulus kepada penulis.
2. Bapak Dr.Agussani M.AP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

3. Bapak Januri SE,M.M,M.Si, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Dr. Hasrudy Tanjung SE,M.Si, selaku Ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Jasman Syarifuddin SE,M.Si selaku Sekretaris Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Roni Parlindungan SE, M.M,Selaku Pembimbing yang telah rela mengorbankan waktu untuk membimbing, mengarahkan, dan membina sehingga dapat tersusunnya skripsi ini.
7. Ibu Hj. Siti Mujiatun SE, M.M, selaku Dosen Penasehat Akademi I manajemen Pagi.
8. Seluruh Dosen serta staff pegawai Biro Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
9. Sahabat–sahabat tercinta dari penulis, Ahmad J Prasetia,Anzas Syahputra, Ilham Muharram Gultom, Mahyudi Akbar, Farouq Aufa S, Alis Squad, Abdi Hardiansyah,Mira,Jeck,Wita,Tika,Indah,Itit serta semua pihak yang senantiasa memberi dukungan dan motivasi kepada penulis.
10. Dan kepada teman-teman seperjuanganku kelas I-Manajemen Pagi yang namanya tidak mungkin disebutkan satu persatu terima kasih untuk seluruh dukungannya kepada penulis.
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah ikut membantu menyelesaikan proposal ini baik langsung maupun tidak langsung.

Semoga Allah SWT membalas budi kalian semua. Akhirul kalam segala Kerendahan hati penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan Skripsi ini, semoga amal yang dilakukan mendapatkan balasan dari-Nya. Amin

Billahi fii sabililhaq fastabilqun khairat

Wassalammualaikum, Wr. Wb

Medan, Oktober 2017

Penulis,

KURNIAWAN EKO PUTRO

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Persaingan dalam dunia bisnis yang semakin ketat menjadikan suatu perusahaan menampilkan performa terbaik yang akan berdampak terhadap kepercayaan investor untuk menanamkan modalnya dan mempermudah perusahaan dalam memperoleh dana atau tambahan modal dengan menjual sahamnya kepada masyarakat melalui pasar modal. Kehadiran pasar modal bagi para investor selain merupakan wadah yang dapat dimanfaatkan untuk menginvestasikan dananya juga dapat memberikan kesempatan untuk mengoptimalkan keuntungan investasi menjadi semakin besar. Pasar modal merupakan pasar dimana terjadi transaksi jual beli aktiva keuangan berupa surat-surat berharga pendapatan tetap (*fixed-income securities*) dan saham-saham (*equity securities*) untuk investasi jangka panjang.

Investor tidak hanya dituntut untuk jeli tetapi juga harus berhati-hati dalam pengambilan keputusan investasi dengan terlebih dahulu menganalisis secara teliti dan cermat saham-saham yang akan dibeli dengan didukung menggunakan data-data yang akurat untuk dapat memilih investasi yang aman. Adanya analisis yang benar, investor dapat mengurangi risiko dalam berinvestasi dan diharapkan dapat menghasilkan keuntungan yang optimal dengan modal yang diinvestasikan.

Profitabilitas merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan. Rasio profitabilitas (*profitability ratio*) akan menunjukkan kombinasi efek dari likuiditas, manajemen aktiva, dan utang pada hasil-hasil operasi (Brigham dan Houston, 2009, Hal 107). Rasio

profitabilitas terdiri atas dua jenis, yaitu rasio yang menunjukkan profitabilitas dalam kaitannya dengan penjualan (profitabilitas penjualan) dan rasio yang menunjukkan profitabilitas dalam kaitannya dengan investasi (profitabilitas investasi).

Profitabilitas dalam kaitannya dengan investasi dalam penelitian ini menggunakan rasio *Return on Assets* (ROA). ROA sering disebut juga dengan ROI (*Return on Investment*). ROA merupakan rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan di dalam menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan total aktiva yang dimilikinya. Semakin besar ROA menunjukkan kinerja perusahaan semakin baik, karena *return* semakin besar.

Rasio lancar (*current ratio*) dihitung dengan membagi aktiva lancar dengan kewajiban lancar. *Current ratio* merupakan ukuran yang paling umum digunakan untuk mengetahui kesanggupan memenuhi kewajiban jangka pendek, oleh karena rasio tersebut menunjukkan seberapa jauh tuntutan dari kreditur jangka pendek dipenuhi oleh aktiva yang diperkirakan menjadi uang tunai dalam periode yang sama dengan jatuh tempo hutang. *Current ratio* dapat digunakan untuk menjawab pertanyaan seberapa besar perusahaan membayar kewajibannya (Hani, 2015, Hal 121). Apabila *Current ratio* rendah, dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar utang (Kasmir, 2012 hal 135). *Current ratio* yang tinggi belum tentu baik ditinjau dari segi profitabilitas.

Rasio aktivitas antara lain (*Total Assets Turnover*). Rasio aktivitas ini merupakan rasio untuk mengukur Efisiensi penggunaan aktiva secara keseluruhan selama satu periode (Hani, 2015, Hal 123)

Rasio solvabilitas berkaitan dengan pendanaan eksternal yaitu sejauh mana perusahaan menggunakan pendanaan melalui utang atau pengungkit keuangan (*financial leverage*). *Leverage* keuangan dapat menjadi pisau bermata dua. Dalam keadaan normal, perusahaan mendapatkan hasil dari investasi yang didanai dengan dana hasil pinjaman lebih besar daripada bunga yang dibayarkan, maka pengembalian dari modal pemilik akan diperbesar atau *leverage*. Pada masa resesi, penjualan menjadi lebih rendah dan biaya-biaya lebih tinggi dari yang diharapkan, maka tingkat pengembalian ekuitas perusahaan yang *leveraged* akan turun sangat tajam, dan terjadi kerugian. Sementara itu, perusahaan yang bebas utang akan masih mendapatkan keuntungan.

DER akan berbeda tergantung pada sifat bisnis dan variabilitas arus kas. Perbandingan DER untuk suatu perusahaan dengan perusahaan lain yang hampir sama memberi kita indikasi umum tentang nilai kredit dan risiko keuangan dari perusahaan itu sendiri (Brigham dan Houston, 2009, Hal. 209).

Rasio profitabilitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Return on Assets* (ROA). ROA merupakan salah satu rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan di dalam menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan total aktiva yang dimilikinya. ROA merupakan rasio antara laba sesudah pajak atau *net income after tax* (NIAT) terhadap total aset.

Menurut Hery (2016, hal. 193) *Return On Assets* (ROA) adalah rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi aset dalam menciptakan laba bersih. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset. Rasio ini dihitung dengan membagi laba bersih terhadap total aset.

Tabel I.1
Data Laba bersih Sektor Otomotif yang terdaftar di BEI
2011-2016
(Dalam Jutaan Rupiah)

Perusahaan	Laba Bersih						RATA-RATA
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
ASII	21.077.000	22.742.000	22.297.000	22.125.000	15.613.000	18.302.000	20.359.333
AUTO	1.101.583	1.135.914	684.169.000	954.086.000	322.701.000	483.421.000	407.769.083
BRAM	2.749.667	22.546.316	5.542.270	15.886.367	12.573.606	22.299.582	13.599.635
GJTL	683.629.000	1.132.247	120.330.000	269.868.000	290.221.000	626.561.000	331.956.875
INDS	120.415.120	134.068.283	147.608.449	127.657.349	1.933.819	49.556.367	96.873.231
LPIN	11.319.403	16.599.848	8.554.996	4.130.648	18.173.655	6.403.745	10.863.716
MASA	6.943.120	319.747.000	3.601.565	473.015.000	26.859.073	28.939.092	143.184.142
NIPS	17.831.046	21.553.186	33.872.112	49.741.721	30.671.339	80.887.000	39.092.734
IMAS	1.025.656	1.049.245	951.000.279	1.009.759	1.037.261	572.886.939	254.668.190
JUMLAH	866.091.595	540.574.039	1.976.975.671	1.917.519.844	719.783.753	1.889.256.725	1.318.366.938
RATA-RATA	96.232.399	60.063.782	219.663.963	213.057.760	79.975.973	209.917.414	146.485.215

Sumber : Bursa Efek Jakarta (2017).

Berdasarkan data diatas, dapat dilihat bahwa rata-rata Laba Bersih Perusahaan Sektor Otomotif mengalami peningkatan dan penurunan setiap tahunnya, dimana pada tahun 2011 rata-rata Laba bersih sebesar 96.232.399, Pada tahun 2012 mengalami penurunan sebesar 60.063782 , Pada tahun 2013 mengalami peningkatan sebesar 219.663.963, Pada tahun 2014 mengalami penurunan sebesar 213.057.760, Pada tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 79.975.973, Pada tahun 2016 mengalami peningkatan sebesar 209.917.414 .Dengan rata-rata 146.485.215, Fluktuasi Laba bersih ini disebabkan oleh dikarenakan penjualan pada perusahaan tersebut menurun dan diiringi dengan penurunan laba bersih. Dampak dari penurunan laba bersih ini menunjukkan bahwa kinerja perusahaan ikut menurun.

Tabel I.2
Data Total Aktiva Perusahaan Sektor Otomotif yang terdaftar di
BEI
2011-2016
(Dalam Jutaan Rupiah)

Perusahaan	Total Aktiva						RATA-RATA
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
ASII	153.521.000	182.274.000	213.994.000	236.029.000	245.435.000	261.855.000	215.518.000
AUTO	6.964.227	8.881.642	12.385.480	14.387.568	14.339.110	14.612.274	11.928.384
BRAM	209.196.474	229.933.238	239.028.396	308.298.067	291.834.622	296.060.495	262.391.882
GJTL	11.554.143	12.869.793	15.350.754	16.042.897	17.509.505	18.697.779	15.337.479
INDS	1.139.715	1.664.779	2.196.518	2.282.666	2.553.928	2.477.272	2.052.480
LPIN	1.573.714	1.722.688	1.963.908	1.855.957	324.054.785	477.838.306	134.834.893
MASA	538.091.425	624.485.895	629.065.832	625.203.702	598.429.237	806.083.167	636.893.210
NIPS	446.688.457	525.628.737	798.407.625	1.206.854	1.547.720	1.562.590	295.840.331
IMAS	12.913.941	17.577.664	22.315.922	22.471.397	24.860.957	25.633.342	20.962.204
JUMLAH	1.381.643.096	1.605.038.436	1.934.708.435	1.227.778.108	1.520.564.864	1.904.820.225	1.595.758.861
RATA-RATA	153.515.900	178.337.604	214.967.604	136.419.790	168.951.652	211.646.692	177.306.540

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2017).

Berdasarkan data diatas dapat dilihat bahwa rata-rata Total Aktiva pada perusahaan sektor Otomotif mengalami peningkatan dan penurunan pada setiap tahunnya. Pada tahun 2011 rata-rata Total Aktiva sebesar 153.515.900, pada tahun 2012 mengalami peningkatan menjadi 178.337.604, pada tahun 2013 mengalami peningkatan 214.967.604, pada tahun 2014 mengalami penurunan menjadi 136.419.790, pada tahun 2015 mengalami peningkatan sebesar 168.951.652. Pada tahun 2016 mengalami peningkatan sebesar 211.646.692. Dengan rata-rata Total Aktiva 117.306.540. Dengan menggunakan seluruh aktiva yang dimiliki perusahaan secara efisien maka perusahaan dapat meningkatkan operasional guna memperoleh laba yang maksimal sehingga perusahaan dapat dengan mudah melakukan pinjaman dari pihak luar perusahaan karena dengan total aktiva yang setiap tahunnya dapat dijadikan agunan oleh perusahaan. Tetapi semakin tinggi total aktiva akan berdampak kurang baik bagi perusahaan, karena peningkatan aktiva menyebabkan pembiayaan dengan hutang semakin tinggi dan semakin sulit

bagi perusahaan untuk mampu dalam menutupi hutang-hutangnya dengan aktiva yang dimiliki. Total aktiva yang meningkat dikarenakan oleh banyaknya hutang.

Tabel I.3
Data Aktiva Lancar Sektor Otomotif yang terdaftar di BEI
2011-2016
(Dalam Jutaan Rupiah)

Perusahaan	Aktiva Lancar						RATA-RATA
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
ASII	65.978.000	75.799.000	88.352.000	97.241.000	105.161.000	110.403.000	90.489.000
AUTO	2.564.455	3.205.631	5.146.885	5.138.080	4.796.770	4.903.372	4.292.532
BRAM	93.313.690	86.356.415	91.543.671	109.402.632	102.097.679	112.618.311	99.222.066
GJTL	5.073.477	5.194.057	6.843.853	6.283.252	6.602.281	7.517.152	6.252.345
INDS	793.906.608	867.620.153	1.086.590	975.954.232	992.929.224	981.694.103	768.865.152
LPIN	101.654.005	95.789.068	117.583.929	84.882.248	142.576.406	187.053.339	121.589.833
MASA	138.116.451	170.928.821	163.564.895	167.560.982	159.081.833	200.619.261	166.645.374
NIPS	266.367.154	308.238.585	534.840.333	671.452.283	701.282.705	4.302.603	414.413.944
IMAS	7.405.638	9.813.158	11.634.955	11.845.370	12.192.274	11.639.697	10.755.182
JUMLAH	1.474.379.478	1.622.944.888	1.020.597.111	2.129.760.079	2.226.720.172	1.620.750.838	1.682.525.428
RATA-RATA	163.819.942	180.327.210	113.399.679	236.640.009	247.413.352	180.083.426	186.947.270

Sumber: Bursa Efek Jakarta (2017).

Berdasarkan data diatas dapat dilihat bahwa rata-rata Aktiva Lancar mengalami peningkatan dan penurunan disetiap tahunnya. Pada tahun 2011 rata-rata Aktiva Lancar sebesar 163.819.942, pada tahun 2012 mengalami peningkatan sebesar 180.327.210 ,pada tahun 2013 mengalami penurunan sebesar 113.399.679, pada tahun 2014 mengalami peningkatan sebesar 236.640.009, pada tahun 2015 mengalami peningkatan sebesar 247.413.352, pada tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 180.083.426 Dengan rata-rata Aktiva Lancar sebesar 186947.270. Peningkatan Aktiva Lancar disebabkan karena perputaran aktiva lancar setiap tahunnya, diharapkan dengan naiknya aktiva lancar perusahaan tersebut dapat melunasi hutang jangka pendek yang akan jatuh tempo. Aktiva lancar yang mengalami penurunan aktiva lancar yang disebabkan kenaikan

biaya yang tanpa diikuti kenaikan penjualan atau penghasilan yang mempengaruhi aktiva lancar perusahaan.

Tabel I.4
Data Hutang Lancar Perusahaan Sektor Otomotif yang terdaftar di BEI
2011-2016
(Dalam Jutaan Rupiah)

Perusahaan	Hutang Lancar						RATA-RATA
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
ASII	48.371.000	54.178.000	71.139.000	73.523.000	76.242.000	89.079.000	68.755.333
AUTO	1.892.818	2.751.766	2.767.487	3.857.809	3.625.907	3.258.146	3.025.656
BRAM	33.424.235	40.589.171	58.257.851	77.282.258	56.517.831	59.559.808	54.271.859
GJTL	2.900.317	3.020.030	2.964.235	3.116.223	3.713.148	4.343.805	3.342.960
INDS	330.238.723	371.743.866	281.799.219	335.123.443	445.006.853	323.699.362	347.935.244
LPIN	34.628.303	32.995.214	47.334.358	39.239.103	180.556.111	262.162.231	99.485.887
MASA	288.933.200	122.678.538	104.398.461	95.870.981	123.784.397	190.420.835	154.347.735
NIPS	245.828.355	279.356.258	508.836.644	518.954.801	669.595.797	590.646.000	468.869.643
IMAS	5.414.351	7.963.486	10.717.554	11.473.255	13.035.531	12.594.693	10.199.812
JUMLAH	991.631.302	915.276.329	1.088.214.809	1.158.440.873	1.572.077.575	1.535.763.880	1.210.234.128
RATA-RATA	110.181.256	101.697.370	120.912.757	128.715.653	174.675.286	170.640.431	134.470.459

Sumber: Bursa Efek Jakarta (2017).

Berdasarkan data yang diatas, dapat dilihat bahwa rata-rata Hutang Lancar mengalami fluktuasi disetiap tahunnya, pada tahun 2011 rata-rata Hutang Lancar sebesar 110.181.256 ,pada tahun 2012 mengalami penurunan sebesar 101.697.370,pada tahun 2013 mengalami peningkatan sebesar 120.912.757 ,pada tahun 2014 mengalami peningkatan sebesar 128.715.653, pada tahun 2015 mengalami peningkatan sebesar 174.675286. Pada Tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 170.640.431 Dengan rata-rata 134.470.459 ,hal ini menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu membayar hutang lancar tersebut yang berakibat buruk kedepannya apabila hutang lancar tidak dikurangi perusahaan tersebut. Dan pada tahun 2012 dan 2016 perusahaan dapat mengurangi nilai hutang lancar.

Tabel I.5
Data Total Hutang Perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di BEI
Tahun 2011-2016
(Dalam Jutaan Rupiah)

Perusahaan	Total Hutang						RATA-RATA
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
ASII	77.683.000	92.460.000	107.806.000	115.705.000	118.902.000	121.949.000	105.750.833
AUTO	2.241.333	3.396.543	3.302.775	4.244.862	4.195.684	4.075.716	3.576.152
BRAM	54.988.091	60.310.051	76.167.147	129.647.357	108.900.841	98.315.845	88.054.889
GJTL	7.123.318	7.391.409	9.626.411	10.059.605	12.115.363	12.849.602	9.860.951
INDS	507.466.203	528.206.496	443.652.749	454.347.526	634.889.428	409.208.624	496.295.171
LPIN	39.115.701	37.413.214	52.980.206	46.315.786	207.564.071	426.243.285	134.938.711
MASA	327.553.320	252.520.913	253.786.536	250.328.980	252.977.703	357.967.125	282.522.430
NIPS	280.690.734	310.716.227	562.461.853	624.632.294	938.717.411	816.648.000	588.977.753
IMAS	7.829.760	11.869.218	15.655.152	16.744.375	18.163.865	18.923.523	14.864.316
JUMLAH	1.304.691.460	1.304.284.071	1.525.438.829	1.652.025.785	2.296.426.366	2.266.180.720	1.724.841.205
RATA-RATA	144.965.718	144.920.452	169.493.203	183.558.421	255.158.485	251.797.858	191.649.023

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2017).

Berdasarkan data diatas,dapat dilihat rata-rata Total Hutang perusahaan sektor otomotif mengalami fluktuasi setiap tahunnya, pada tahun 2011 rata-rata Total Hutang sebesar 144.965.718, pada tahun 2012 mengalami penurunan sebesar 144.920.452, pada tahun 2013 mengalami peningkatan sebesar 169.493.203, pada tahun 2014 sebesar 183.558.421, pada tahun 2015 mengalami peningkatan sebesar 255.158.485, pada tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 251.158.485. Dengan Rata-rata 191.649.023, Peningkatan Hutang yang terjadi mengakibatkan penurunan nilai perusahaan, dan menyebabkan pendanaan yang berasal dari hutang semakin banyak, serta meningkatnya beban bunga yang lebih tinggi pada perusahaan tetapi juga ada kesempatan mendapatkan laba besar juga. Hal ini berdampak negative bagi perusahaan dimasa yang akan datang, karena perusahaan dihadapkan pada proses pelunasan hutang, baik itu hutang jangka panjang maupun hutang jangka pendek serta beban bunga lebih yang muncul

akibat penambahan utang jangka panjang dimasa yang akan datang. Peningkatan hutang tersebut mengakibatkan penambahan pada aset tetap

Tabel I.6
Data Modal Perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di BEI
2011-2016
(Dalam Jutaan Rupiah)

Perusahaan	Modal						RATA-RATA
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
ASII	75.838.000	89.814.000	106.188.000	120.324.000	126.533.000	139.906.000	109.767.167
AUTO	4.722.894	5.485.009	9.082.705	10.142.706	10.143.426	10.612.274	8.364.836
BRAM	154.208.383	169.623.187	162.861.249	178.650.710	182.933.781	197.744.650	174.336.993
GJTL	4.430.825	5.478.384	5.724.343	5.983.292	5.394.142	5.848.177	5.476.527
INDS	632.249.053	1.136.572	1.752.865	1.828.318	1.919.038	2.477.272	106.893.853
LPIN	118.255.764	134.855.613	143.410.609	139.279.961	116.490.714	51.595.020	117.314.614
MASA	210.538.105	371.982.982	375.279.296	374.874.722	345.451.534	357.967.125	339.348.961
NIPS	165.997.722	214.912.509	235.945.772	582.222.106	609.002.679	745.941.000	425.670.298
IMAS	5.084.181	5.708.445	6.659.870	6.727.022	6.697.091	6.708.818	6.264.238
JUMLAH	1.371.324.927	998.996.701	1.046.904.709	1.420.032.837	1.404.565.405	1.518.800.336	1.293.437.486
RATA-RATA	152.369.436	110.999.633	116.322.745	157.781.426	156.062.823	168.755.593	143.715.276

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2017).

Dari data yang diatas, dapat dilihat bahwa rata-rata Modal Perusahaan sektor otomotif mengalami peningkatan dan penurunan setiap tahunnya, pada 2011 rata-rata modal sebesar 152.369.436, pada 2012 mengalami penurunan sebesar 110.999.633, pada tahun 2013 mengalami peningkatan sebesar 116.322.745, pada tahun 2014, mengalami peningkatan sebesar 157.781.426, pada tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 156.062.823 ,pada tahun 2016 mengalami peningkatan sebesar 168.755.593, dengan rata-rata sebesar 143.715.276,hal ini menunjukkan perusahaan harus meningkatkan modal yang dimiliki perusahaan. Akan tetapi peningkatan total ekuitas tidak berdampak terhadap pengurangan total hutang pada perusahaan. Modal yang dimiliki perusahaan bersumber dari hutang sehingga berdampak pada peningkatan beban pengembalian pinjaman sehingga akan berdampak pada penurunan laba. Pada total hutang akan terlihat apakah perusahaan memiliki hutang yang meningkat

yang berdampak pada beban hutang perusahaan. Hal tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar kegiatan operasional perusahaan dibiayai oleh hutang. Struktur modal perusahaan yang cenderung didominasi oleh hutang akan meningkatkan beban bunga yang ditanggung perusahaan sehingga profit yang diperoleh akan kecil, tetapi pajak yang harus dibayar perusahaan pun kecil, begitu pula sebaliknya, struktur modal perusahaan yang cenderung didominasi oleh modal sendiri akan memperkecil beban bunga yang ditanggung perusahaan sehingga profit yang diperoleh akan besar, tetapi pajak yang harus dibayar perusahaan juga besar.

Tabel I.7
Data Penjualan Bersih pada sektor otomotif yang terdaftar di BEI
2011-2016
(Dalam Jutaan Rupiah)

No	Perusahaan	Pendapatan						RATA-RATA
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	
1	ASII	162.564.000	188.053.000	193.880.000	201.701.000	184.196.000	181.084.000	185.246.333
2	AUTO	7.363.659	8.277.485	7.761.402	12.255.427	11.723.787	12.806.867	10.031.438
3	BRAM	216.996.863	174.136.178	200.167.829	207.717.046	207.866.547	220.298.959	204.530.570
4	GJTL	11.841.396	12.578.596	12.352.917	13.070.734	3.075.275	13.633.556	11.092.079
5	INDS	1.234.986	1.476.987	1.702.447	1.866.977	1.659.505	1.637.036	1.596.323
6	LPIN	62.958.088	68.736.657	77.231.127	70.155.465	77.790.172	141.746.746	83.103.043
7	MASA	325.976.954	320.881.449	323.891.487	284.304.838	237.022.254	303.796.356	299.312.223
8	NIPS	579.224.436	702.719.255	911.064.069	1.015.868	987.862.829	1.004.843	530.481.883
9	IMAS	15.776.580	19.780.838	20.094.736	19.458.165	18.099.979	15.099.532	18.051.638
JUMLAH		1.383.936.962	1.496.640.445	1.748.146.014	811.545.520	1.729.296.348	891.107.895	1.343.445.531
RATA-RATA		153.770.774	166.293.383	194.238.446	90.171.724	192.144.039	99.011.988	149.271.726

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2017).

Berdasarkan data diatas, dapat dilihat bahwa rata-rata Pendapatan mengalami fluktuasi setiap tahunnya, pada tahun 2011 rata-rata Pendapatan sebesar 153.770.774, pada tahun 2012 mengalami peningkatan sebesar 166.293.383, pada tahun 2013 mengalami peningkatan sebesar 194.238.446, pada tahun 2014 mengalami penurunan sebesar 90.171.724, pada tahun 2015 mengalami peningkatan sebesar 192.144.039, pada tahun 2016 mengalami

penurunan sebesar 99,011.988, dengan rata-rata 149.271.726, Dengan terus meningkatnya penjualan bahwa perusahaan mampu menjual produk nya dengan baik sehingga meningkatkan pendapatan, tetapi pada tahun 2014 dan 2016 pendapatan mengalami penurunan disebabkan karena kompetisi di sektor otomotif dan Fluktuasi penjualan mencerminkan bahwa perusahaan tidak mampu melakukan penjualan dengan baik sehingga menghasilkan laba dengan tidak baik. Dan penjualan yang tidak stabil pasti akan sulit mendapatkan dana dari pihak luar perusahaan. Karena tingkat fluktuasi penjualan yang tidak stabil sulit meminjam dana yang dipinjam dari pihak luar dengan laba yang diperoleh dari hasil penjualan tersebut. Begitu juga sebaliknya, penjualan yang relatif stabil pasti akan mudah mendapatkan dana dari pihak luar perusahaan. Peningkatan penjualan mengakibatkan peningkatan profit perusahaan yang akan meningkatkan struktur modal perusahaan. Namun demikian, peningkatan penjualan yang terjadi belum tentu memberikan kontribusi sumber pendanaan bagi perusahaan. Jika ditinjau lebih lanjut, ketidakmampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang maksimal dikarenakan tingginya tingkat beban bunga yang dibayarkan perusahaan setiap tahunnya atas kenaikan jumlah hutang. Jika laba yang dihasilkan perusahaan tinggi maka perusahaan dapat membayar hutang dan ditambah lagi perusahaan dapat menambah aktiva perusahaan.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk meneliti dengan judul **“Pengaruh *Current Ratio (CR)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Total Asset Turnover (Tato)* terhadap *Return on Assets (ROA)* pada Perusahaan otomotif Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2011-2016”**.

B. Identifikasi Masalah

Adapun identifikasi masalah penelitian ini adalah:

1. Terjadinya penurunan *Return On Assets* (ROA) yang di sebabkan adanya penurunan laba bersih setelah pajak dan diikuti dengan penurunan pada total asset.
2. Terjadinya penurunan *Current Ratio* (CR) yang disebabkan adanya penurunan *current liabilities* dan diikuti dengan penurunan *current assets*
3. Terjadinya penurunan *Debt to Equity Ratio* (DER) yang disebabkan adanya lebih besar penurunan total hutang dibandingkan dengan penurunan pada total equity.
4. Terjadinya penurunan *Total Assets TurnOver* (TATO) yang disebabkan adanya lebih besar penurunan total aktiva dibandingkan dengan penurunan pada total penjualan.

C. Batasan dan Rumusan Masalah

1. Batasan Masalah

Agar penelitian yang dilakukan lebih fokus dan permasalahan dalam penelitian ini tidak meluas, maka perlu adanya pembatasan penelitian. Fokus penelitian ini hanya terbatas pada perusahaan otomotif. Dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2016 dan variabel penelitiannya hanya dibatasi *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Total Asset Turnover* (TATO) Terhadap *Return On Assets* (ROA) sebagai variabel moderating.

2. Rumusan Masalah

Sedangkan rumusan masalah penelitian ini adalah:

- a. Apakah terdapat pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return on Assets* (ROA)?
- b. Apakah terdapat pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Assets* (ROA)?
- c. Apakah terdapat pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return on Assets* (ROA)?
- d. Apakah terdapat *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) serta *Total Asset Turnover* (TATO) secara bersama-sama terhadap *Return on Assets* (ROA)

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return on Assets* (ROA).
- b. Untuk mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Assets* (ROA).
- c. Untuk mengetahui pengaruh *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return on Assets* (ROA).
- d. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) serta *Total Asset Turnover* (TATO) secara bersama-sama terhadap *Return on Assets* (ROA)

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Teoritis, sebagai bahan masukan didalam menambah ilmu pengetahuan

dan pengembangan wawasan tentang *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Total Asset Turnover* (TATO) Terhadap *Return On Assets* (ROA).

- b. Praktis, sebagai bahan masukan referensi dalam pengambilan keputusan perusahaan khususnya mengenai *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Total Asset Turnover* (TATO) Terhadap *Return On Assets* (ROA).
- c. Bagi penulis lainnya, dapat digunakan sebagai sumber referensi untuk penelitian selanjutnya untuk lebih mengembangkan hasil penelitian yang akan diteliti nantinya.

BAB II

URAIAN TEORITIS

A. Uraian Teoritis

1. *Return on Assets (ROA)*

a. Pengertian *Return on Assets (ROA)*

Return On Assets menunjukkan produktifitas dari seluruh dana perusahaan baik modal pinjaman maupun modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini semakin baik, demikian pula sebaliknya. *Return On Assets* ini merupakan suatu alat yang biasanya digunakan untuk menilai prestasi perusahaan secara keseluruhan.

Rasio ini menggambarkan hasil (return) atas pengembalian investasi menunjukkan produktivitas dari seluruh dana perusahaan, baik modal sendiri maupun modal pinjaman. Dengan mengetahui rasio ini, kita bisa menilai apakah perusahaan ini efisien dalam memanfaatkan aktivitya dalam kegiatan operasional perusahaan. Rasio ini juga memberikan ukuran yang lebih baik atas rentabilitas perusahaan karena menunjukkan efektifitas manajemen dalam menggunakan aktiva untuk memperoleh pendapatan.

Hani (2015, hal. 119) menyatakan :

“*ROA* atau *ROI* merupakan kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan neto. *ROA* atau *ROI* merupakan ukuran efisiensi penggunaan modal didalam suatu perusahaan. Bagi perusahaan pada umumnya masalah efisiensi penggunaan modal adalah lebih penting daripada masalah laba, karena laba yang besar belum merupakan ukuran bahwa perusahaan itu telah dapat bekerja dengan efisien”.

Hery (2016, hal. 193) menyatakan

“*ROA* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi asset dalam menciptakan laba bersih. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total asset. Rasio ini dihitung dengan membagi laba bersih terhadap total asset”.

Sedangkan menurut Kasmir (2012, Hal.201) menyatakan

“*ROA* adalah rasio yang menunjukkan hasil (return) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan. Selain itu *ROA* memberikan ukuran yang lebih baik atas profitabilitas perusahaan karena menunjukkan efektivitas manajemen dalam menggunakan aktiva untuk memperoleh pendapatan.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa *Return On Assets (ROA)* adalah rasio yang menunjukkan seberapa banyak laba bersih yang bisa diperoleh dari seluruh kekayaan yang dimiliki perusahaan, karena itu digunakan angka laba setelah pajak dan rata-rata kekayaan perusahaan.

B. Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Return On Assets (ROA)*

Banyak hal yang dapat mempengaruhi *Return On Assets (ROA)* perusahaan.

Menurut Munawir (2010, hal. 89) bahwa *Return On assets (ROA)* dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu :

- 1) *Turn over* dari *Operating Assets*.
- 2) *Profit Margin*.

Berikut penjelasan dari faktor yang diatas:

- 1) *Turn over* dari *Operating Assets*

Turn over dari *Operating Assets* yaitu tingkat perputaran aktiva yang digunakan untuk operasi.

- 2) *Profit Margin*

Profit Margin yaitu besarnya keuntungan operasi yang dinyatakan dalam persentase dan jumlah penjualan bersih. *Profit Margin* ini mengukur tingkat keuntungan yang dapat dicapai oleh dihubungkan dengan penjualan.

Riyanto (2009, hal. 37) dalam Desi (2016) menyatakan tinggi rendahnya *Return*

On Assets (ROA) ditentukan oleh 2 faktor yaitu :

1. *Profit margin*
2. *Turnover of operating assets*

Berikut penjelasan dari faktor yang diatas :

- 1) *Profit margin*

Profit Margin yaitu perbandingan antara net operating income dengan net sales perbandingan mana dinyatakan dalam persentase. Dengan kata lain dapatlah dikatakan bahwa profit margin ialah selisih antara net sales dengan operating expenses (harga pokok penjualan + biaya administrasi + biaya penjualan + biaya umum). Selisih mana dinyatakan dalam persentase dari net sales.

- 2) *Turnover of operating assets*

Turnover of operating assets (tingkat perputaran aktiva usaha), yaitu kecepatan berputarnya operating assets dalam suatu periode tertentu. Turnover tersebut dapat ditentukan dengan membagi net sales dengan operating assets. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa profit margin dimaksud untuk mengetahui efisiensi perusahaan dengan melihat kepada besar kecilnya laba usaha dalam hubungan dengan sales.

C. Tujuan dan Manfaat *Return On Assets (ROA)*

Menurut Munawir (2010, hal. 91) kegunaan dari analisis ROA dapat dikemukakan sebagai berikut :

- 1) Sebagai salah satu kegunaannya yang prinsipil ialah sifatnya yang menyeluruh. Apabila perusahaan telah menjalankan praktek akuntansi yang baik maka efisiensi penggunaan modal yang bekerja, efisiensi produksi dan efisiensi bagian penjualan.
- 2) Apabila perusahaan dapat mempunyai data industry sehingga dapat diperoleh ratio industry, maka dengan analisa *ROA* ini dapat dibandingkan efisiensi penggunaan modal pada perusahaannya berada dibawah, sama atau diatas rata-ratanya.
- 3) Analisa *ROA* juga dapat digunakan untuk mengukur profitabilitas dari masing-masing produk yang dihasilkan oleh perusahaan.

ROA selain berguna untuk keperluan control, juga berguna untuk keperluan perencanaan. Misalnya *ROA* dapat digunakan sebagai dasar untuk pengambilan keputusan kalau perusahaan akan mengandalkan ekspansi.

Sedangkan tujuan dan manfaat *Return on Assets (ROA)* menurut Kasmir (2012, Hal.197) adalah :

- 1) Untuk mengukur dan mengetahui tingkat laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode.
- 2) Untuk menilai dan mengetahui posisi laba perusahaan pada tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- 3) Untuk menilai dan mengetahui perkembangan laba dari waktu ke waktu.

- 4) Untuk menilai dan mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
- 5) Untuk mengukur dan mengetahui produktivitas seluruh dana perusahaan yang baik modal pinjaman atau modal sendiri.

D. Pengukuran *Return On Assets* (ROA)

Pengukuran untuk mencari *Return On Assets* (ROA) dapat digunakan sebagai berikut :

Margaretha (2011, hal. 26) diukur dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Return On Assets} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Assets}}$$

Sedangkan menurut kasmir (2012, Hal.202) *Return On Asset* (ROA) dapat dihitung sebagai berikut :

$$\text{Return On Assets} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Assets}}$$

2. *Current Ratio* (CR)

a. Pengertian Rasio Lancar (*Current Ratio*)

Rasio likuiditas merupakan yang menunjukkan hubungan antar kas dan aset lancar perusahaan lainnya dengan aktiva lancarnya. Rasio keuangan yang paling umum digunakan untuk menganalisa laporan keuangan adalah *Current Ratio* (CR). Berikut pengertian menurut beberapa ahli :

Hani (2015, Hal.121) Menyatakan :

“Rasio lancar (*current ratio*) adalah Merupakan alat ukur kemampuan likuiditas (Solvabilitas jangka pendek) yaitu kemampuan untuk membayar hutang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar”.

Sedangkan menurut Jumingan (2014, Hal.123) Menyatakan:

“Rasio lancar (*current ratio*) adalah rasio yang Memberikan ukuran kasar tentang tingkat likuiditas perusahaan. *Current Ratio* diperoleh dengan jalan membagi aktiva lancar.”

Rasio lancar menunjukkan kemampuan perusahaan untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya dengan aktiva lancarnya. Rasio ini dihitung dengan cara membagi aktiva lancar dengan hutang lancar. Semakin besar perbandingan aktiva lancar dengan hutang lancar maka semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam menutupi kewajiban jangka pendeknya. Rasio ini dapat dibuat dalam bentuk berapa kali atau dalam bentuk persentase. Namun, tidak ada ketentuan mutlak tentang berapa tingkat rasio lancar yang dianggap baik atau yang harus dipertahankan oleh perusahaan karena biasanya tingkat rasio lancar sangat tergantung pada jenis usaha dari masing-masing perusahaan.

Secara umum dapat dikatakan bahwa bagi perusahaan-perusahaan yang bukan perusahaan kredit, rasio lancar (*current ratio*) kurang dari 2 : 1 dianggap kurang baik, sebab apabila aktiva lancar turun maka jumlah aktiva lancarnya tidak akan cukup lagi untuk menutupi hutang lancarnya. Pedoman rasio lancar (*current ratio*) 2 : 1, sebenarnya hanya didasarkan pada prinsip “hati-hati”. Dengan demikian pedoman rasio lancar (*current ratio*) bukanlah pedoman yang mutlak.

Mengingat bahwa rasio lancar (*current ratio*) adalah angka perbandingan antara aktiva lancar dengan hutang lancar, maka setiap transaksi yang mengakibatkan perubahan jumlah aktiva lancar atau hutang lancar, baik masing-masing atau keduanya akan dapat mengakibatkan perubahan rasio lancar (*current ratio*), yang berarti akan mengakibatkan perubahan tingkat likuiditasnya. Dengan cara-cara untuk mempertinggi rasio lancar (*current ratio*), maka transaksi dapat diadakan pada sektor aktiva lancar,

hutang lancar, atau keduanya.

b. Faktor–Faktor Yang Mempengaruhi *Current Ratio*

Current Ratio (CR) yang terlalu tinggi menunjukkan kelebihan uang kas atau aktiva lancar lainnya dibandingkan dengan yang dibutuhkan sekarang atau tingkat likuiditasnya yang rendah dari pada aktiva dan sebaliknya. Menurut Jumingan (2014, Hal.124) yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah :

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

Sedangkan menurut Brigham & Houston (2009, Hal.96) faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah:

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

C. Tujuan dan Manfaat *Current Ratio*

Menurut Hery (2016, Hal.151) tujuan dan manfaat rasio lancar secara keseluruhan:

- a) Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban atau utang yang akan segera jatuh tempo.
- b) Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan total aset lancar.
- c) Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar (tanpa perhitungkan persediaan barang dagang dan aset lancar).
- d) Untuk mengukur tingkat kesediaan uang kas perusahaan dalam membayar utang jangka pendek.
- e) Sebagai alat perencanaan keuangan dimasa mendatang terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan hutang jangka pendek.
- f) Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkan selama beberapa periode.

Sedangkan Tujuan dan Manfaat *Current Ratio* menurut Kasmir (2012,Hal.132) adalah:

- a) Untuk mengukur dan mengetahui kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo.
- b) Untuk mengukur dan mengetahui kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan.
- c) Untuk mengukur dan mengetahui kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendeknya dengan aktiva lancar tanpa tanpa memperhitungkan sediaan atau piutang.
- d) Untuk mengukur dan mengetahui seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
- e) Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya untuk beberapa periode.

d. Pengukuran *Current Ratio*

Perhitungan *Current Ratio* menurut Kasmir (2012,Hal.135) sebagai berikut :

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

Menurut Kasmir (2012,Hal.134) Menyatakan Rasio lancar (*Current Ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dari hasil pengukuran rasio lancar redah, dapat dikatakan perusahaan kurang modal untuk membayar hutang.

Sedangkan menurut Hery (2016, Hal.153) Menyatakan rasio lancar adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Berikut rumus pengukurannya.

$$\text{Rasio lancar} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Kewajiban lancar}}$$

3. *Debt to Equity Ratio* (DER)

a. Pengertian *Debt to Equity Ratio* (DER)

Salah satu faktor yang membuat suatu perusahaan memiliki daya saing dalam jangka panjang karena faktor kuatnya *Debt to Equity Ratio* yang dimiliki perusahaan. Sehingga keputusan sumber-sumber dana yang dipakai untuk memperkuat struktur modal suatu perusahaan tidak dapat dilihat sebagai keputusan yang sederhana namun masalah modal dalam perusahaan merupakan persoalan yang tidak akan berakhir. Setiap kegiatan investasi yang dilakukan perusahaan akan memerlukan pendanaan. Oleh karena itu pendanaan intern (modal sendiri) yang dimiliki tidak cukup maka perusahaan harus mengupayakan dana yang berasal dari sumber di luar perusahaan.

Kebutuhan dana untuk memperkuat struktur modal suatu perusahaan dapat bersumber dari internal dan eksternal, dengan ketentuan sumber dana yang dibutuhkan tersebut bersumber dari tempat-tempat yang dianggap aman dan jika dipergunakan memiliki nilai dorong dalam memperkuat struktur modal keuangan perusahaan.

Menurut Sartono (2010, hal. 225) menyatakan :

“*Debt to Equity Ratio* adalah perimbangan jumlah hutang jangka pendek yang bersifat permanen, hutang jangka panjang, saham preferen dan saham biasa. Sementara itu struktur keuangan adalah perimbangan antara total hutang dengan modal sendiri. Dengan kata lain struktur modal merupakan struktur keuangan”.

Struktur modal dapat dilihat sebagai pencarian gabungan dana yang akan menimbulkan biaya modal dan dapat memaksimalkan harga saham.

Sedangkan menurut Riyanto (2013, hal. 282) menyatakan :

“Struktur modal merupakan perimbangan atau perbandingan antara jumlah hutang jangka panjang dengan modal sendiri”. Risiko gagal melunasi bunga dan pokok pinjaman dan stabilitas keuangan perusahaan bergantung pada sumber pendanaan serta jenis dan jumlah dari berbagai aset yang dimiliki perusahaan.

Berdasarkan pengertian para ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa Struktur Modal merupakan perimbangan atau perbandingan antara modal pinjaman dengan modal sendiri. Jika dalam pendanaan perusahaan menggunakan modal sendiri masih mengalami kekurangan maka perlu dipertimbangkan pendanaan suatu perusahaan yang dari luar yaitu pinjaman atau hutang.

Bagi perusahaan, semakin besar rasio akan semakin baik. Sebaliknya, dengan rasio yang rendah maka akan semakin tinggi tingkat pendanaan yang disediakan pemilik dan semakin besar batas pengamanan peminjaman jika terjadi kerugian atau penyusutan terhadap nilai aktiva.

Menurut Munawir (2014, Hal. 239) menyatakan

“*Debt to Equity Ratio (DER)* adalah rasio antara total hutang dengan modal sendiri yang dijadikan jaminan hutang”. Semakin tinggi tingkat rasio ini berarti akan semakin baik.

Jika rasio ini semakin besar maka, semakin besar pula jumlah dana yang berasal dari luar perusahaan yang harus dijamin oleh perusahaan melalui jumlah modal yang dimiliki perusahaan.

Sedangkan menurut Syamsuddin (2013, Hal. 55) menyatakan

“*Debt to Equity Ratio (DER)* merupakan rasio yang menunjukkan hubungan antara jumlah pinjaman jangka panjang yang diberikan oleh para kreditur dengan jumlah modal sendiri”.

Berdasarkan pengertian para ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* merupakan perbandingan antara total hutang dengan total ekuitas yang menunjukkan seberapa besar hutang yang digunakan untuk modal perusahaan.

B. Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* (DER)

Salah satu fungsi manajer keuangan adalah memenuhi kebutuhan dana untuk pembelanjaan perusahaan. Daidalam melakukan tugas tersebut manajer keuangan dihadapkan dengan dua pilihan sumber pembelanjaan, menggunakan dana yang bersumber dari hutang atau menggunakan dana yang berasal dari modal sendiri. Adakalanya penggunaan hutang membuat nilai perusahaan meningkat, tapi pada tingkat hutang tertentu bisa membuat perusahaan dibayang-bayangi kemungkinan kebangkrutan. Dalam menentukan perimbangan antara besarnya hutang dan jumlah modal sendiri yang tercermin pada *Debt to Equity Ratio* perusahaan, maka perlu memperhitungkan adanya berbagai faktor yang mempengaruhinya.

Menurut Fahmi (2012, Hal. 186 menyatakan faktor-faktor yang mempengaruhi *Debt to Equity Ratio* suatu perusahaan, yaitu :

- a) Bentuk atau karakteristik bisnis yang dijalani
- b) Ruang lingkup aktivitas operasi bisnis yang dijalankan
- c) Karakteristik manajemen yang diterapkan di organisasi bisnis tersebut.
- d) Karakteristik, kebijakan dan keinginan pemilik.
- e) Kondisi mikro dan makro ekonomi yang berlaku di dalam negeri dan luar negeri yang turut mempengaruhi pengambilan keputusan perusahaan.

Untuk membentuk struktur modal yang efektif perusahaan harus memperhatikan kondisi internal dan eksternal perusahaan yang mempengaruhi struktur modal. Kondisi internal perusahaan harus memperhatikan perkembangan penjualan,

pertumbuhan dan lain sebagainya. Sementara itu perusahaan juga harus memperhatikan kondisi eksternal perusahaan seperti pajak, karena besarnya pajak yang ditentukan negara sangat mempengaruhi laba dan struktur modal perusahaan.

Sedangkan menurut Sartono (2010, Hal.248) menyatakan faktor-faktor yang mempengaruhi *Debt to equity Ratio* , yaitu:

- a) Tingkat Penjualan
- b) Struktur Aset
- c) Profitabilitas
- d) Skala Perusahaan dan Ekonomi Mikro
- e) Kondisi Intern

Berikut penjelasan mengenai faktor yang mempengaruhi struktur modal:

- a) Tingkat Penjualan

Perusahaan dengan penjualan yang relatif stabil berarti memiliki aliran kas yang relatif stabil pula, maka dapat menggunakan hutang lebih besar dari pada perusahaan dengan penjualan yang tidak stabil.

- b) Struktur Aset

Perusahaan yang memiliki aset tetap dalam jumlah besar dapat menggunakan hutang dalam jumlah besar ini disebabkan karena dari skalanya perusahaan besar akan lebih mudah mendapatkan akses ke sumber dana dibandingkan dengan perusahaan kecil.

- c) Profitabilitas

periode sebelumnya merupakan faktor penting dalam menentukan struktur modal. Dengan laba ditahan yang besar, perusahaan akan lebih senang menggunakan laba ditahan sebelum menggunakan hutang.

- d) Variabel laba dan perlindungan pajak

Variabel ini sangat erat kaitannya dengan stabilitas penjualan. Jika variabilitas laba perusahaan kecil maka perusahaan mempunyai kemampuan yang lebih besar untuk menanggung beban tetap dari hutang.

e) Skala Perusahaan

Perusahaan besar yang sudah well-established akan lebih mudah memperoleh modal di pasar modal disbanding dengan perusahaan kecil.

f) Kondisi Intern Perusahaan dan Ekonomi Makro

Perusahaan perlu menaati saat yang tepat untuk menjual saham dan obligasi.

Jadi dapat disimpulkan bahwa manajer suatu perusahaan harus memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal tersebut guna untuk mendapatkan struktur modal yang optimal. Serta dapat membantu manajemen perusahaan dalam mengelola dan pengambilan keputusan yang bijaksana dalam menentukan sumber struktur modal perusahaan. Dengan struktur modal yang optimal, perusahaan dapat menarik investor untuk menginvestasikan modalnya kepada perusahaan yang bersangkutan.

C. Tujuan dan Manfaat *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio yang baik akan mengakibatkan sumber dana perusahaan untuk meningkatkan keuntungan yang akan diperoleh, dengan melalui hutang yang diberikan oleh pihak eksternal, makin besar hutang yang dipakai maka biaya bunga juga makin besar, sehingga laba makin kecil, namun demikian makin besar hutang yang dipakai, maka modal sendiri yang diperlukan makin kecil, karenanya walaupun laba yang diperoleh makin kecil, namun modal sendiri pun yang dipakai makin kecil.

Menurut Fahmi (2013, Hal.190) menyatakan :

“DER adalah bertujuan memadukan sumber dana permanen yang selanjutnya digunakan perusahaan dengan cara yang diharapkan akan mampu memaksimalkan nilai perusahaan”.

Keadaan *Debt to Equity Ratio* akan berakibat langsung pada posisi keuangan perusahaan sehingga mempengaruhi kinerja perusahaan.

Debt to Equity Ratio (DER) sangat penting bagi perusahaan untuk melihat kemampuan perusahaan dari setiap hutang yang dimiliki perusahaan.

Menurut Kasmir (2012, Hal. 153) tujuan *Debt to Equity Ratio* adalah sebagai berikut :

- a) Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya (kreditor).
- b) Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
- c) Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
- d) Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh hutang.
- e) Untuk menilai atau mengukur seberapa besar pengaruh hutang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.

Berdasarkan tujuan dan manfaat diatas dapat disimpulkan bahwa tujuan dari rasio *Debt to Equity Ratio* yaitu untuk memperlihatkan seberapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan hutang.

D. Pengukuran *Debt to Equity Ratio (DER)*

Struktur modal adalah perimbangan atau perbandingan anatara jumlah hutang jangka panjang dengan modal sendiri. Rasio ini menggambarkan beberapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan hutang.

Menurut Jumingan (2013, Hal. 229) adapun ukuran variable *Debt to Equity Ratio* yaitu : Dimana *Debt to Equity Ratio (DER)* adalah perimbangan antara total hutang dengan total equity, yaitu :

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

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

Sedangkan menurut Fahmi (2013, Hal. 187) adapun pengukuran variable struktur modal yaitu: Dimana *Debt to Equity Ratio (DER)* adalah ukuran yang dipakai dalam menganalisis laoran keuangan untuk memperlihatkan besarnya jaminan yang tersedia untuk kreditor.

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

Jadi dapat disimpulkan bahwa perhitungan *Debt to Equity Ratio* ini akan mengetahui beberapa hal yang berkaitan dengan penggunaan modal sendiri dan modal pinjaman serta mengetahui rasio kemampuan perusahaan untuk mengetahui kewajibannya. Setelah diketahui, manajer keuangan dapat mengambil kebijakan yang dianggap perlu guna menyeimbangkan penggunaan modal.

4. Total Asset Turnover

a. Pengertian Total Asset Turnover

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 perusahaan (*Sales*) dengan Asset yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan operasi perusahaan tersebut. TATO juga dapat digunakan untuk memprediksi modal yang dibutuhkan perusahaan.

Menurut Kasmir (2012, Hal.185) Menyatakan

“rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki perusahaan dan mengukur berapa jumlah penjualan yang di peroleh dari tiap rupiah aktiva.”

Sementara menurut Syamsuddin (2009, Hal.62) Menyatakan

“*Total Asset Turnover* menunjukkan bahwa tingkat efisiensi penggunaan seluruh aktiva perusahaan didalam menghasilkan volume penjualan tertentu . Semakin tinggi rasio *Total Asset Turnover* berarti semakin efisien penggunaan keseluruhan aktiva di dalam menghasilkan penjualan. Dengan perkataan lain, jumlah aset yang sama dapat mempebesar volume penjualan apabila *total asset turnover* ditingkatkan atau diperbesar. *Total asset turnover* ini penting bagi para kreditor dan pemilik perusahaan, karena hal ini akan menunjukkan efisien tidaknya penggunaan seluruh aktiva di dalam perusahaan.”

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa *Total Asset Turnover* adalah perbandingan antara penjualan bersih atau *net sales* dengan total aktiva yaitu akumulasi dari aktiva tetap dan aktiva lancar. Aktiva tetap terdiri dari tanah, bangunan, mesin dan lain – lain yang memiliki umur ekonomis lebih dari satu tahun sedangkan aktiva lancar terdiri dari kas, piutang dan lain lain yang memiliki umur ekonomis kurang dari satu tahun.

b. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi *Total Asset Turnover*

Total Asset Turnover yang biasanya digunakan untuk mengukur seberapa efektifnya pemanfaatan aktiva dalam menghasilkan penjualan. TATO yang rendah

dapat diartikan bahwa penjualan bersih perusahaan lebih kecil dari pada *operating assest* perusahaan. Jika perputaran aktiva perusahaan tinggi maka akan semakin efektif perusahaan dalam mengelola aktivitya.

Menurut Jumingan (2014. Hal 20), Ada beberapa faktor yang mempengaruhi

Total Asset Turnover yaitu :

- 1) *Sales* (penjualan)
- 2) Total aktiva yang terdiri dari :
 - a) *Current Asset* (harta lancar)
 - 1) *Cash* (kas)
 - 2) *Marketable securities* (surat berharga)
 - 3) Wesel Tagih
 - 4) Piutang dagang
 - 5) Persediaan barang dagang
 - 6) Penghasilan yang masih diterima
 - 7) Biaya yang dibayar dimuka
 - b) *Fixed Asset*
 - (1) *Land & building* (tanah dan bangunan)
 - (2) *Machine* (mesin)

Sedangkan menurut Kamir (2012,hal.133) menyatakan adanya beberapa faktor yang

mempengaruhi *Total Asset Turnover* yaitu:

- 1) *Sales* (penjualan)
- 2) Total aktiva yang terdiri dari :
 - a) *Current Asset* (harta lancar)
 - 1) *Cash* (kas)
 - 2) *Marketable securities* (surat berharga)
 - 3) Wesel Tagih
 - 4) Piutang dagang
 - 5) Persediaan barang dagang
 - 6) Penghasilan yang masih diterima
 - 7) Biaya yang dibayar dimuka
 - b) *Fixed Asset*
 - (1) *Land & building* (tanah dan bangunan)
 - (2) *Machine* (mesin)

Berikut ini pengertian dari faktor diatas :

- 1) *Sales* (penjualan)

Penjualan adalah kegiatan yang terpadu untuk mengembangkan rencana-rencana

strategis yang diarahkan kepada usaha pemuasan dan kebutuhan serta keinginan konsumen, guna mendapatkan penjualan yang menghasilkan profit.

2) Total Aktiva

Total Aktiva merupakan penjualan dari *current assets* (aktiva lancar) dengan *fixed assets* (Aktiva tetap).

a) *Current Assets* (Aktiva Lancar)

Aktiva Lancar merupakan harta atau kekayaan yang segera didapat diuangkan (ditunaikan) pada saat dibutuhkan dalam waktu dibawah 1 tahun.

b) *Fixed Assets* (Aktiva Tetap)

Aktiva tetap merupakan harta atau kekayaan perusahaan yang digunakan dalam jangka waktu panjang yaitu lebih dari 1 tahun .

Dengan kata lain, jumlah aset yang sama dapat memperbesar volume penjualan apabila *Total Asset turnover* ditingkatkan atau diperbesar dengan tingginya penjualan maka secara otomatis akan mempengaruhi pertumbuhan laba.

C. Tujuan Dan Manfaat Total Asset Turnover

Tujuan dan Manfaat *Total Assets Turnover* Menurut Kasmir (2012, Hal. 173) sebagai berikut:

- a) Untuk mengukur berapa lama penagihan piutang selama satu tahun periode.
- b) Untuk menghitung hari rata-rata penagihan piutang.
- c) Untuk mengetahui berapa hari rata-rata sediaan tersimpan dalam gudang.
- d) Untuk mengukur berapa kali dana yang ditanam dalam modal kerja berputar dalam satu periode.
- e) Untuk mengukur berapa kali dana yang ditanam dalam aktiva tetap berputar dalam satu periode.
- f) Digunakan untuk mengukur penjualan terhadap penggunaan semua aktiva perusahaan.

Sedangkan menurut Hery (2016, Hal. 178) Tujuan dan Manfaat *Total Asset Turnover*

Sebagai berikut :

- a) Untuk mengukur berapa kali dana yang tertanam dalam piutang usaha berputar dalam satu periode
- b) Untuk menghitung lamanya rata-rata penagihan piutang usaha,serta baliknya
- c) Untuk menilai efektif tidaknya aktivitas penagihan piutang usaha yang telah dilakukan selama satu periode.
- d) Untuk mengukur berapa kali dana yang tertanam dalam persediaan perputaran dalam satu periode.
- e) Untuk menghitung lamanya rata-rata persediaan tersimpan di gudang hingga akhirnya terjual.
- f) Untuk menilai efektif tidaknya aktivitas penjualan persediaan barang dagang yang dilakukan selama periode.

D. Pengukuran *Total Asset Turnover*

Rumus untuk menghitung menurut Kasmir (2012,Hal 186) Sebagai berikut :

$$TATO = \frac{PENJUALAN}{TOTAL AKTIVA} \times 100\%$$

Menurut Kasmir (2012,hal.185) *Total asset Turnover* merupakan rasio untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki perusahaan dan mengukur berapa jumlah penjualan yang diperoleh dari tiap rupiah.

Sedangkan menurut Brigham dan Houston (2009,hal.139) mengukur perputaran seluruh aset perusahaan dan dihitung dengan membagi penjualan dengan total aset:

$$TATO = \frac{PENJUALAN}{TOTAL AKTIVA} \times 100\%$$

B. Kerangka Konseptual

1. Pengaruh *Current Ratio* Terhadap *Return On Asset (ROA)*

Current Ratio menunjukkan sejauh mana aktiva lancar menutupi kewajiban-kewajiban lancar. Semakin besar perbandingan aktiva lancar dan kewajiban lancar semakin tinggi kemampuan perusahaan menutupi kewajiban jangka pendeknya.

Rasio ini menekankan pada peran penting pendanaan utang bagi perusahaan dengan menunjukkan presentasi aktiva perusahaan yang didukung oleh pendanaan

utang (Horne dan Wachowics 2009, hal.210). Dengan mengetahui seberapa besar presentase utang yang dimiliki, perusahaan dapat mencegah terjadinya gagal bayar.

Penelitian terdahulu menurut Meilinda Afriyanti (2011) menyimpulkan adanya pengaruh secara signifikan antara *current ratio* terhadap *Return On Asset* (ROA)

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

Debt To Equity Ratio menggambarkan perbandingan hutang dan ekuitas dalam pendanaan perusahaan dan menunjukkan kemampuan modal perusahaan sendiri untuk memenuhi seluruh kewajibannya dan apabila semakin tinggi *Debt To Equity Ratio* menunjukkan semakin besar total hutang terhadap total ekuitas, juga akan menunjukkan semakin besar ketergantungan perusahaan terhadap pihak luar sehingga tingkat resiko perusahaan semakin besar. Hal ini akan berdampak pada menurunnya harga saham dibursa sehingga keuntungan yang di peroleh akan menurun. Menurut Kasmir (2012, Hal 157-158) *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang di sediakan (kreditor) dengan pemilik usahanya.

Penelitian terdahulu menurut Hantono (2015) menyimpulkan adanya pengaruh secara signifikan antara terhadap *Debt To Equity Ratio* terhadap *Return On Asset* (ROA)

3. Pengaruh *Total Asset Turnover* Terhadap *Return On Asset* (ROA)

Total Asset Turnover merupakan rasio yang tergolong dalam rasio aktivitas. Rasio aktivitas atau dikenal juga dengan rasio efisiensi merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efisiensi perusahaan dalam menggunakan aset-asetnya (Harjito dan Martono 2014, hal.53). Rasio ini menunjukkan perputaran total aktiva diukur dari

volume penjualan sampai sejauh mana kemampuan semua aktiva dapat menghasilkan penjualan. Semakin tinggi perputaran aktiva yang dihasilkan perusahaan akan semakin efektif tingkat penggunaan aktiva tersebut dalam menghasilkan total penjualan bersih. Apabila rasio yang dihasilkan rendah merupakan indikasi bahwa perusahaan tidak menggunakan aktivanya dengan efektif dalam menghasilkan penjualan bersih. Apabila hal itu terjadi maka perusahaan harus meningkatkan penjualannya, menjual beberapa aset atau melakukan kombinasi keduanya.

Penelitian terdahulu menurut Claudia Yuke Kartika Sefiani (2015) menyimpulkan adanya pengaruh secara signifikan antara *Total Asset Turnover* terhadap terhadap *Return On Asset* (ROA)

4. Pengaruh *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Total Asset Turnover* Terhadap *Return On Asset* (ROA)

Return On Asset adalah salah satu dari rasio rentabilitas atau profitabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan seluruh aktiva yang dimiliki dalam menghasilkan keuntungan atau laba perusahaan.

Menurut Hery (2016, Hal.152), “menyatakan *Current Ratio* (CR) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia.”

Apabila perusahaan memiliki rasio lancar yang tinggi, belum tentu perusahaan tersebut dikatakan baik. Rasio lancar tinggi dapat saja terjadi karena kurang efektifnya manajemen kas dan persediaan.

Menurut Kasmir (2012, Hal.157), *Debt to Equity Ratio* menyatakan rasio yang

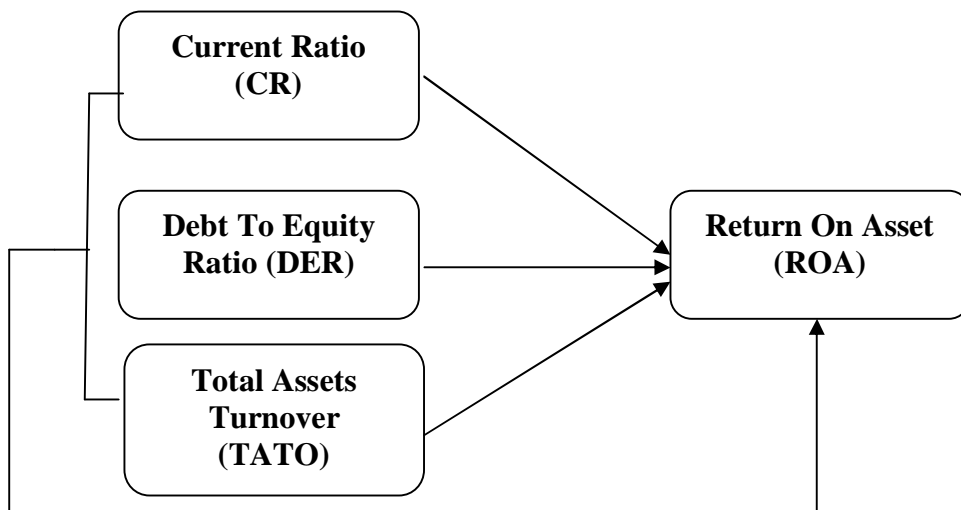
menggambarkan jumlah dana yang di sediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang. Semakin besar *Debt to Equity Ratio* maka menunjukkan semakin besar penggunaan utang dalam membiayai investasi pada aktiva, yang berarti pula resiko keuangan perusahaan meningkat.

Menurut sitanggang (2012, Hal 28),” menyatakan *Total Asset Turn Over* (TATO) merupakan rasio yang mengukur bagaimana seluruh aktiva yang dimiliki perusahaan di operasionalkan dalam mendukung penjualan perusahaan semakin tinggi rasio ini berarti semakin tinggi produktivitas penggunaan seluruh aset perusahaan.”

Semakin tinggi *total asset turn over* berarti semakin efisien penggunaan keseluruhan aktiva didalam menghasilkan penjualan.

Penelitian terdahulu menurut Silvia Marlina (2014) Menyimpulkan adanya pengaruh signifikan antara *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Total Asset Turn Over* Terhadap *Return On Asset*

Berdasarkan latar belakang dan tinjauan teoritis yang telah dijelaskan diatas. Maka kerangka konseptual penelitian ini dapat dilihat pada gambar paradigma berikut.



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

C. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah. Hipotesis juga menyatakan hubungan yang diduga secara logis antara dua variabel atau lebih.

Adapun hipotesis yang diajukan adalah:

1. Terdapat pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return on Assets* (ROA) pada sektor otomotif yang terdaftar di BEI.
2. Terdapat pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Assets* (ROA) pada sektor otomotif yang terdaftar di BEI.
3. Terdapat pengaruh *Total Asset Turnover* (Tato) terhadap *Return on Assets* (ROA) pada sektor otomotif yang terdaftar di BEI.
4. Terdapat pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) serta *Total Asset Turnover* (Tato) secara bersama-sama terhadap *Return on Assets* (ROA) pada sektor otomotif yang terdaftar di BEI.

BAB III
METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan asosiatif. Pendekatan asosiatif adalah pendekatan yang menggunakan dua variabel atau lebih guna mengetahui hubungan atau pengaruh antar variabel yang satu dengan variabel lainnya.

B. Defenisi Operasional

Adapun defenisi operasional dari variabel penelitian ini dapat dilihat di Tabel.3.1

Tabel. 3.1 Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi operasional	Rumus
1	Return On Assets (ROA) (Y)	Return On Assets merupakan pengukuran kemampuan perusahaan secara keseluruhan di dalam menghasilkan keuntungan dengan jumlah keseluruhan aktiva yang tersedia dalam perusahaan.	$ROA = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Total aktiva}} \times 100\%$
2	Current Ratio (CR)(X1)	rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi semua kewajiban atau semua hutang jangka pendek. CR merupakan perbandingan antara aktiva lancar dengan suatu perusahaan.	$CR = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$
3	Debt to Equity Ratio (DER) (X2)	Debt to Equity Ratio (DER) yaitu perbandingan antara total hutang dengan total ekuitas yang menunjukkan seberapa banyak hutang yang digunakan untuk modal perusahaan.	$DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Equity}} \times 100\%$

4	Total Asset Turnover (TATO) (X3)	Total Asset Turnover adalah salah satu rasio aktifitas yang menunjukkan kemampuan serta efisiensi perusahaan dalam memanfaatkan aktiva yang dimiliki.	$TATO = \frac{PENJUALAN}{TOTAL AKTIVA} \times 100\%$
---	---	---	--

C. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Bursa Efek Indonesia (BEI), sedangkan waktu penelitian direncanakan pada Bulan Mei 2017 – sampai dengan Oktober 2017.

Sedangkan jadwal/skedul penelitian ini adalah:

Tabel 3.2
Waktu Penelitian

NO	Keterangan	Bulan																								
		Mei				Juni				Juli				Agustus				September				Oktober				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	5
1	Pengumpulan data awal																									
2	Pengajuan judul																									
3	Pengumpulan teori																									
4	Bimbingan Proposal																									
5	Seminar proposal																									
6	Pengumpulan data																									
7	Bimbingan Skripsi																									
8	Sidang meja hijau																									

D. Populasi dan Sampel

Sebelum diketahui metode penarikan sampel yang ada pada penelitian terlebih dahulu diketahui pengertian populasi dan sampel.

1. Populasi

Sebelum mengetahui jumlah populasi dan sampel yang ditetapkan pada penelitian ini, terlebih dahulu akan dikemukakan tentang pengertian populasi dan sampel. Adapun pengertian populasi menurut Sugiyono (2010, hal 80) menyatakan,

“Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas : obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya”.

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada periode 2011-2016.

Berikut adalah perusahaan sektor Otomotif yang termasuk untuk populasi:

Tabel 3.3
Populasi Perusahaan sektor Otomotif yang terdaftar di BEI

NO	Kode Emiten	Nama Perusahaan
1	ASII	Astra Internasional Tbk
2	AUTO	Astra Otoparts Tbk
3	BOLT	Garuda Metalindo Tbk
4	BRAM	Branta Mulia Tbk
5	GDYR	Goodyear Indonesia Tbk
6	GJTL	Gajah Tunggal Tbk
7	IMAS	Indomobil Sukses Internasional Tbk
8	INDS	Indospring Tbk
9	LPIN	Lippo Enterprises Tbk
10	MASA	Multistrada Arah Sarana Tbk
11	NIPS	Nipress Tbk
12	PRAS	Prima Alloy Steel Universal Tbk
13	SMSM	Selamat Sempurna Tbk

Sumber : Bursa Efek Indonesia (BEI).

2. Sampel.

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.

Menurut Sugiyono (2010, hal.81) menyatakan bahwa, “Sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”.Jumlah sampel yang akan diteliti adalah perusahaan sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

Non probability sampling, yaitu digunakan untuk menetapkan sampel dalam penulisan ini dan juga menggunakan metode *purposive sampling* yaitu memilih sampel populasi berdasarkan pada informasi yang tersedia.

Penulis memilih sampel ini dengan berdasarkan penelitian terhadap karakteristik sampel yang telah disesuaikan dengan maksud penelitian dengan kriteria:

- a. Perusahaan sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2011-2016
- b. Perusahaan yang dijadikan sampel memiliki kelengkapan data laporan keuangan yang berkaitan dengan data sesuai topik yang dibahas dalam penelitian ini.
- c. Perusahaan yang listing (menerbitkan laporan keuangan) yang dilakukan selama kurang waktu penelitian (2011-2016).

Dengan demikian jumlah sampel dalam penelitian sebanyak 9 perusahaan. Berikut nama-nama perusahaan sektor Otomotif dari tahun 2011-2016 yang dipilih menjadi objek dalam penelitian ini dapat dilihat secara lebih jelas dalam tabel 3.4 dibawah ini

Tabel 3.4
Sampel Perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI

NO	Kode Emiten	Nama Perusahaan
1	ASII	Astra Internasional Tbk
2	AUTO	Astra Otoparts Tbk
3	BRAM	Branta Mulia Tbk
4	GJTL	Gajah Tunggal Tbk
5	INDS	Indospring Tbk
6	LPIN	Lippo Enterprises Tbk
7	MASA	Multistrada Arah Sarana Tbk
8	NIPS	Nipress Tbk
9	IMAS	Indomobil Sukses Internasional Tbk

Sumber : Bursa Efek Indonesia (BEI)

E. Sumber data dan Jenis data

1. Sumber data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan data dari Bursa Efek Indonesia dengan mengakses situs www.idx.co.id tahun 2017.

2. Jenis data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif merupakan data berbentuk angka – angka berupa laporan keuangan yaitu dengan cara mempelajari, mengamati, dan menganalisis dokumen – dokumen yang berhubungan dengan objek penelitian.

F. 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. Sumber data yang digunakan adalah sumber data sekunder yang diperoleh dengan mengambil data-data yang dipublikasikan oleh Bursa Efek Indonesia (BEI) dari situs resminya, yaitu laporan keuangan perusahaan otomotif yang termasuk perusahaan penghasil bahan baku.

G. Teknik Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode analisis data kuantitatif. Metode data kuantitatif yaitu metode analisis data yang menggunakan perhitungan angka-angka yang artinya akan dipergunakan untuk mengambil suatu keputusan didalam memecahkan masalah dan data-data yang diperoleh dianalisa dengan menggunakan teori-teori yang telah berlaku secara umum, sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan serta menguji apakah hipotesis yang dirumuskan dapat diterima atau ditolak, sedangkan alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini antara lain

1. Uji Asumsi Klasik

Apabila terjadi penyimpangan dalam pengujian asumsi klasik perlu dilakukan perbaikan terlebih dahulu. Pengujian asumsi klasik tersebut meliputi uji *normalitas*, uji *multikolinearitas*, uji *heterokedastisitas*, dan uji *autokorelasi*.

a) Uji Normalitas

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

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2015, hal. 160), cara lain menguji normalitas data adalah dengan menggunakan Kolmogrov Smirnov. Kriteria untuk menentukan normal atau tidaknya data, maka dapat dilihat pada nilai probabilitasnya. Data adalah normal, jika nilai Kolmogrov Smirnov adalah tidak signifikan ($Asymp. Sig (2-tailed) > \alpha 0,05$).

b) Uji Multikolinearitas

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2015, hal. 161), Multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya kolerasi yang kuat antar variabel indenpenden (bebas). Cara yang digunakan untuk menilainya adalah dengan melihat nilai faktor inflasi varian (*Variance Inflasi Factor/VIF*), yang tidak melebihi dari nilai 10.

c) Uji Heterokedastisitas

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2015, hal. 161), Heterokedastisitas digunakan untuk menguji apakah model regresi, terjadi ketidaksamaan varians dari residual dari suatu pengamatan yang lain. Jika variasi residual dari suatu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut *homokedastisitas*, dan jika varians berbeda disebut *heterokedastisitas*. Model yang baik adalah tidak terjadi heterokedastisitas. Dasar pengambilan keputusannya adalah : jika pola tertentu, seperti titik-titik (poin-poin) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur, maka terjadi heterokedastisitas. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik (poin-poin) menyebar di bawah dan diatas angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heterokedastisitas.

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2015, hal. 162), cara lain untuk menguji adalah dengan menggunakan uji *Glejser*, dilakukan dengan meregresikan variabel-variabel bebas terhadap nilai absolute resibualnya. Kriteria penarikan kesimpulan : tidak terjadi heterokedastisitas jika nilai t dengan probabilitas $\text{sig} > 0,05$ (lihat pada output yakni pada tabel *Coefficients*).

d) Uji Autokorelasi

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2015, hal. 163), Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi linear ada kolerasi antara kesalahan pengganggu pada periode ke t dengan kesalahan pada periode t-1 (sebelumnya). Jika terjadi kolerasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi. Model regresi yang baik adalah bebas dari autokorelasi. Salah satu cara mengidentifikasinya adalah dengan melihat nilai Durbin Watson (D-W) :

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

2. Regresi Berganda

Analisis regresi bertujuan untuk memprediksi perubahan nilai variabel terikat akibat pengaruh dari nilai variabel bebas. Ada pun rumus dari regresi linier berganda adalah sebagai berikut :

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

Keterangan:

- Y = *Return On Assets* (ROA)
 A = Konstanta
 β = Koefisien regresi variabel independent
 X_1 = *Current Ratio* (CR)
 X_2 = *Debt To Equity Ratio* (DER)
 X_3 = *Total Assets Turnover* (TATO)
 ε = *Error*

3. Uji Hipotesis

Setelah persamaan regresi diperoleh, selanjutnya dilakukan pengujian pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Hipotesis adalah jawaban sementara yang merupakan dugaan penelitian terhadap hal yang dipertanyakan dalam rumusan masalah. Jadi dapat disimpulkan bahwa hipotesis diperoleh dengan memprediksi penelitian terdahulu sebagai referensi dalam pembuktian.

a. Uji Parsial (Uji - t)

Uji t digunakan dalam penelitian untuk mengetahui kemampuan dari masing – masing variabel dalam mempengaruhi variabel dependen. Alasan lain uji t dilakukan yaitu untuk menguji apakah variabel bebas secara individual terdapat hubungan yang parsial atau tidak terhadap variabel terikat. Rumus yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

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

keterangan:

t = Nilai t hitung

r = Koefisien korelasi

n = Jumlah sampel

Bentuk pengujian :

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

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

Kriteria pengambilan keputusan :

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

H_0 ditolak jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$

Untuk contoh kriteria SPSS dibawah berlaku hipotesis statistik sebagai berikut:

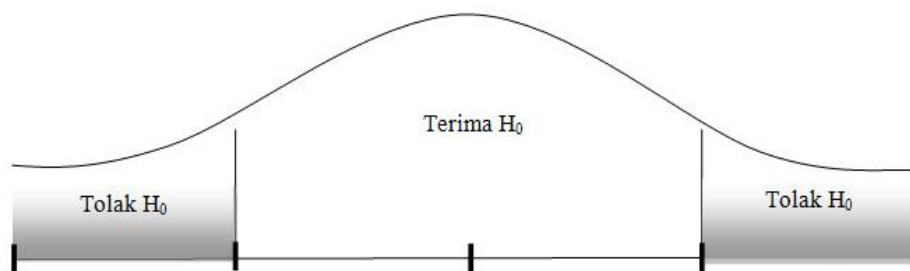
$H_0 =$ Hipotesis nol (H_0) yang hendak diuji adalah apakah suatu parameter (β_i) sama dengan nol atau :

$H_0 : \beta_i = 0$

Artinya apakah suatu variabel independen bukan merupakan penjelasan/independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen.

$H_a =$ Hipotesis alternatif (H_a) parameter suatu variabel tidak sama dengan nol, atau :

$H_a : \beta_i \neq 0$ Artinya variabel tersebut merupakan penjelasan yang signifikan



Gambar III-1: Kriteria penguji Hipotesis Uji t

b. Uji F (Simultan)

Uji F digunakan untuk melihat kemampuan menyeluruh dari variabel bebas untuk dapat menjelaskan keragaman variabel terikat, serta untuk mengetahui apakah semua variabel memiliki hubungan simultan terhadap variabel terikatnya atau koefisien regresi sama dengan nol. Rumus uji F 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

Bentuk pengujian :

H₀ = tidak ada pengaruh signifikan *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Assets* (ROA).

H_a = ada pengaruh signifikan *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Assets* (ROA).

Kriteria pengujian :

1. Tolak H₀ apabila F_{hitung} > F_{tabel} atau - F_{hitung} < -F_{tabel}
2. Terima H₀ apabila F_{hitung} < F_{tabel} atau - F_{hitung} > -F_{tabel}

Untuk contoh kriteria SPSS dibawah berlaku hipotesis statistik sebagai berikut:

H₀ = Hipotesis (H₀) yang hendak diuji adalah apakah parameter dalam model sama dengan nol, atau:

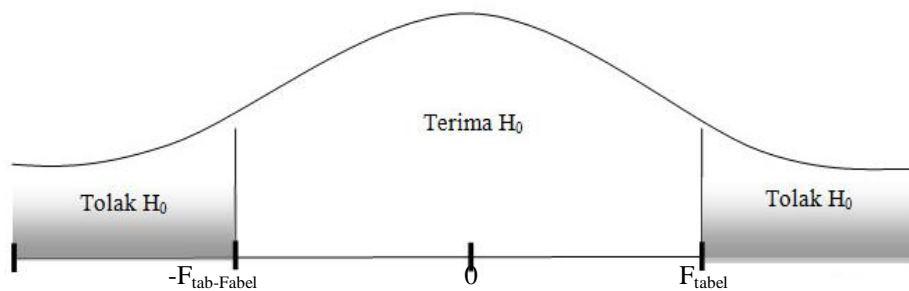
$$H_0 : b_1 = b_2 = \dots = b_k = 0$$

Artinya apakah semua variabel independen bukan merupakan penjelasan yang signifikan terhadap variabel dependen.

H_a = tidak semua parameter secara simultan sama dengan nol, atau :

$$H_a : b_1 \neq b_2 \neq \dots \neq b_k \neq 0$$

Artinya semua variabel independen secara simultan merupakan penjelasan yang signifikan terhadap variabel dependen.



Gambar III-2 : Kriteria Penguji Hipotesis Uji F

4. Koefisien Determinasi (R-Square)

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

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

Dimana :

D = Determinasi

R^2 = Nilai korelasi berganda

100% = Presentase kontribusi

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Data

Objek penelitian yang digunakan Adalah Perusahaan Sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2016 (6 Tahun). Penelitian ini melihat apakah *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Total Assets Turnover* berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets*.

a. *Return On Assets*.

Variabel Terikat (Y) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Return On Asset* (ROA). *Return On Assets* (ROA) merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan. Semakin besar *Return On Assets* (ROA) menunjukkan kinerja perusahaan semakin baik, karena return semakin besar.

Berikut Tabel perhitungan ROA pada sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2016 :

TABEL IV-1
Return On Assets Pada sektor Otomotif yang di Bursa Efek Indonesia
Periode 2011-2016

NO	Perusahaan	Return On Assets (ROA)						RATA-RATA
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	
1	ASII	0,13	0,12	0,10	0,09	0,06	0,06	0,09
2	AUTO	1,58	1,27	0,52	0,66	0,22	0,33	0,76
3	BRAM	1,31	0,98	2,31	0,52	0,43	0,75	1,05
4	GJTL	0,59	0,87	0,78	0,16	0,16	0,33	0,48
5	INDS	1,05	0,80	0,67	0,55	0,75	0,2	0,67
6	LPIN	0,07	0,26	0,43	0,22	0,56	1,34	0,48
7	MASA	1,29	0,51	0,57	0,75	0,44	0,35	0,65
8	NIPS	0,39	0,41	0,42	0,41	0,19	0,51	0,38
9	IMAS	0,07	0,05	0,42	0,04	0,04	0,22	0,14
JUMLAH		6,48	5,27	6,22	3,4	2,85	4,09	4,61
RATA-RATA		0,72	0,58	0,69	0,37	0,31	0,45	0,57

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2017)

Berdasarkan data tabel IV-1 diatas terlihat bahwa *Return On Assets* Pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek indonesia mengalami Fluktuasi setiap tahunnya dimana terkadang mengalami peningkatan dan penurunan. Kisaran *Return On Assets* perusahaan sektor otomotif berada pada 0,57.

Berdasarkan Tabel IV-1 diatas maka diliat pada tahun 2011 *Return On Assets* sebesar 0,72 dan pada tahun 2012 mengalami penurunan menjadi 0,58 yang berarti bahwa Total Aktiva yang tinggi tidak dapat memberikan laba ke perusahaan. Pada 2013 mengalami peningkatan menjadi 0,69 yang berarti Total aktiva yang digunakan mampu memberikan laba ke perusahaan.

Pada Tahun 2014 mengalami penurunan menjadi 0,37 dan Tahun 2015 juga mengalami penurunan menjadi 0,31. Hal ini terjadi karena Total Aktiva tidak dapat memberikan keuntungan ke perusahaan. Dan pada tahun 2016 mengalami peningkatan sebesar 0,45.

Jika perusahaan mempunyai *Return On Assets* yang tinggi (positif) maka perusahaan tersebut berpeluang besar dalam meningkatkan pertumbuhan modal sendiri. Akan tetapi sebaliknya jika total aktiva yang digunakan perusahaan tidak menghasilkan laba maka akan menghambat pertumbuhan modal sendiri. Semakin besar nilai pada rasio ini, menunjukkan kinerja perusahaan yang semakin baik pula, karena tingkat pengembalian akan semakin besar.

b. Current Ratio

Variabel Bebas (X_1) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Current Ratio* (CR). *Current Ratio* merupakan rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar hutang yang segera jatuh tempo, apabila *Current Ratio* rendah maka dapat dikatakan perusahaan kurang modal untuk membayar hutang.

Berikut Tabel perhitungan *Current Ratio* (CR) Pada sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2016 :

TABEL IV-2
***Current Ratio* Pada sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia**
Periode 2011-2016

NO	Perusahaan	<i>Current Ratio</i> (CR)						RATA-RATA
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	
1	ASII	1,36	1,39	1,24	1,32	1,37	1,23	1,31
2	AUTO	1,35	1,16	1,85	1,33	1,32	1,50	1,41
3	BRAM	2,79	2,12	1,57	1,41	1,80	1,89	1,93
4	GJTL	1,74	1,71	2,30	2,01	1,77	0,73	1,71
5	INDS	0,24	0,23	0,38	0,29	0,22	0,30	0,27
6	LPIN	2,93	2,90	2,48	2,16	0,78	0,71	1,99
7	MASA	0,37	1,39	1,56	1,74	1,28	1,05	1,23
8	NIPS	1,08	1,10	1,05	1,29	1,04	0,72	1,04
9	IMAS	1,36	1,23	1,08	1,03	0,93	0,92	1,09
JUMLAH		13,22	13,23	13,51	12,58	10,51	9,05	11,98
RATA-RATA		1,46	1,47	1,50	1,39	1,16	1,00	1,33

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2017).

Berdasarkan data tabel IV-2 diatas terlihat bahwa *Current Ratio* Pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami fluktuasi setiap tahunnya dimana terkadang mengalami kenaikan dan penuruna setiap tahunnya. Kisaran *Current asset* Pada perusahaan Otomotif berada 1,33.

Berdasarkan tabel IV-2 diatas maka dilihat pada tahun 2011 *Current Ratio* sebesar 1,46. Pada Tahun 2012 mengalami peningkatan menjadi 1,47 diikuti dengan tahun 2013 mengalami peningkatan menjadi 1,50. Hal ini meningkat karena perusahaan mampu membayar hutang jangka pendeknya dengan tepat waktu sehingga dapat meningkatkan nilai *Current Ratio* nya.

Pada tahun 2014 mengalami penurunan menjadi 1,39 dan diikuti penurunan ditahun berikutnya pada tahun 2015 menjadi 1,16 dan pada tahun 2016 menjadi 1,00. Hal ini terjadi karena perusahaan tidak mampu membayar hutang jangka pendeknya sehingga nilai *Current Ratio* nya rendah.

Semakin Tinggi *Current Ratio* (CR) menunjukkan semakin tinggi perusahaan dalam memenuhi jangka pendeknya, apabila terlalu tinggi hal ini menunjukkan kurang baik karena ada aktivitas yang tidak dilakukan secara optimal.

c. *Debt to Equity Ratio*

Variabel bebas (X_2) yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Debt to Equity ratio*. *Debt to Equity Ratio* menggambarkan perbandingan antara jumlah modal dan jumlah hutang yang digunakan untuk modal usaha. Dari hasil pengukuran ,apabila rasio tinggi artinya pendanaan dengan hutang semakin banyak, maka semakin sulit bagi perusahaan untuk memperoleh dana tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utangnya dengan modal yang dimilikinya.

Berikut Tabel perhitungan *Debt To Equity Ratio* Pada perusahaan sektor Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2016 :

TABEL IV-3
DER Pada perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
Periode 2011-2016

NO	Perusahaan	<i>Debt to Equity Ratio</i> (DER)						RATA-RATA
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	
1	ASII	1,02	1,03	1,02	0,96	0,94	0,87	0,97
2	AUTO	0,47	0,62	0,36	0,42	0,41	0,38	0,44
3	BRAM	0,35	0,35	0,46	0,72	0,59	0,49	0,49
4	GJTL	1,61	1,35	0,46	1,68	2,25	2,19	1,59
5	INDS	0,8	0,46	0,25	0,24	0,33	0,16	0,37
6	LPIN	0,33	0,28	0,37	0,24	1,78	0,81	0,63
7	MASA	1,97	0,67	0,67	0,33	0,41	0,21	0,71
8	NIPS	1,69	1,45	2,38	0,66	1,54	1,08	1,46
9	IMAS	1,54	2,07	2,35	1,07	2,71	2,82	2,09
JUMLAH		9,78	8,28	8,32	6,32	10,96	9,01	8,75
RATA-RATA		1,08	0,92	0,92	0,70	1,21	1,00	0,97

Sumber: Bursa Efek Indonesia (2017).

Berdasarkan data tabel IV-3 diatas terlihat bahwa *Debt to Equity Ratio* pada tahun 2011-2016 mengalami fluktuasi pada setiap tahunnya. Dilihat dari rata-ratanya *Debt To Equity Ratio* pada masing-masing perusahaan sektor otomotif berada pada kisaran 0,97.

Berdasarkan tabel IV-3 diatas maka dilihat bahwa rata-rata *Debt to Equity Ratio* mengalami peningkatan dan penurunan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2011 *Debt To Equity Ratio* sebesar 1,08. Hal ini karena total modal masih lebih tinggi dari pada total hutang perusahaan pada tahun tersebut. Pada 2012 mengalami penurunan menjadi 0,92 dan diikuti pada tahun 2013 juga mengalami hal yang sama menjadi 0,92. Hal ini terjadi karena Total Hutang kembali mengalami penurunan.

Pada tahun 2014 mengalami penurunan menjadi 0,70 dan pada 2015 juga mengalami peningkatan menjadi 1,21. Hal ini terjadi karena meningkatnya kembali total hutang lebih besar dibandingkan total modal dan di tahun 2016 mengalami penurunan kembali menjadi 1,00.

Jika Suatu perusahaan mempunyai *Debt to Equity Ratio* yang tinggi rata-rata semua kegiatan operasionalnya dibiayai oleh hutang dibandingkan dengan modal sendiri. Maka semakin besar resiko yang dihadapi perusahaan dan para investor akan meminta tingkat keuntungan yang semakin tinggi, sebaliknya. Jika suatu perusahaan memiliki *Debt to Equity Ratio* yang rendah, menandakan pendanaan hutang yang lebih kecil, namun *Debt to Equity Ratio* tetap rendah menunjukkan kurang optimalnya penggunaan *Debt to Equity Ratio* yang dimiliki perusahaan.

d. Total Asset Turnover

Variabel bebas (X_3) yang digunakan dipenelitian ini adalah *Total Asset Turnover*. *Total Asset Turnover* merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui efektifitas perusahaan dalam mengelola bisnisnya. Dilihat dari hasil pengukuran jika *Total Assets Turnover* tinggi, maka perputaran aktiva nya baik sehingga lebih cepat berputar aktiva nya sehingga pendapatan yang didapat juga cepat diraih.

Berikut tabel perhitungan *Total Assets Turnover* Pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2016 :

TABEL IV- 4
Total Asset Turnover yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
Periode 2011-2016

NO	Perusahaan	Total Assets Turnover (TATO)						RATA-RATA
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	
1	ASII	1,05	1,03	0,90	0,85	0,75	0,69	0,87
2	AUTO	1,05	0,92	0,62	0,85	0,81	0,87	0,85
3	BRAM	1,03	0,75	0,83	0,67	0,71	0,74	0,78
4	GJTL	1,02	0,97	0,80	0,81	0,17	0,72	0,74
5	INDS	1,08	0,88	0,77	0,81	0,64	0,66	0,80
6	LPIN	0,40	0,39	0,39	0,37	0,24	0,29	0,34
7	MASA	0,60	0,51	0,31	0,45	0,39	0,37	0,43
8	NIPS	1,29	1,33	1,14	0,84	0,63	0,64	0,97
9	IMAS	1,22	1,12	0,9	0,86	0,72	0,58	0,90
JUMLAH		8,74	7,90	6,66	6,51	5,06	5,56	6,68
RATA-RATA		0,97	0,87	0,74	0,72	0,56	0,61	0,74

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2017).

Berdasarkan data tabel IV-4 diatas terlihat bahwa *Total Asset Turnover* pada tahun 2011-2016 mengalami fluktuasi pada setiap tahunnya. Dilihat dari rata-rata *Total Assets Turnover* pada masing masing perusahaan mengalami peningkatan dan penurunan. Kisaran *Total Asset Turnover* perusahaan sektor otomotif berada pada kisaran 0,74.

Berdasarkan tabel data IV-4 diatas maka dapat dilihat bahwa rata-rata *Total Asset Turnover* mengalami penurunan dan peningkatan pada setiap tahunnya. Pada tahun 2011 *Total Asset Turnover* sebesar 0,97. Pada tahun 2012 mengalami penurunan menjadi 0,87 sampai tahun 2015, pada tahun 2013 mengalami penurunan menjadi 0,74, pada tahun 2014 juga mengalami penurunan menjadi 0,72, pada tahun 2015 tidak berubah tetap mengalami penurunan menjadi 0,56. Hal ini terjadi karena perusahaan tidak mampu memutar cepat aktivitya sehingga berpengaruh dalam menghasilkan laba tidak efektif dalam penggunaan seluruh laba

Pada tahun 2016 mengalami peningkatan menjadi 0,61 hal ini terjadi karena perusahaan dapat memutar seluruh aktiva dengan baik dan menggunakan dengan efektif laba yang perusahaan dapatkan.

Semakin tinggi *Total Assets Turnover* menunjukkan semakin baiknya perusahaan dalam memutar seluruh aktiva dalam mendapatkan keuntungan dan menunjukkan semakin efisien dalam penggunaan seluruh aktiva, sebaliknya jika *Total Asset Turnover* rendah maka perusahaan tidak bisa memutar aktiva lebih cepat dalam menghasilkan laba dan tidak efisiensi penggunaan seluruh laba.

B. Analisi data

1. Uji Asumsi klasik

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

a) Uji Normalitas

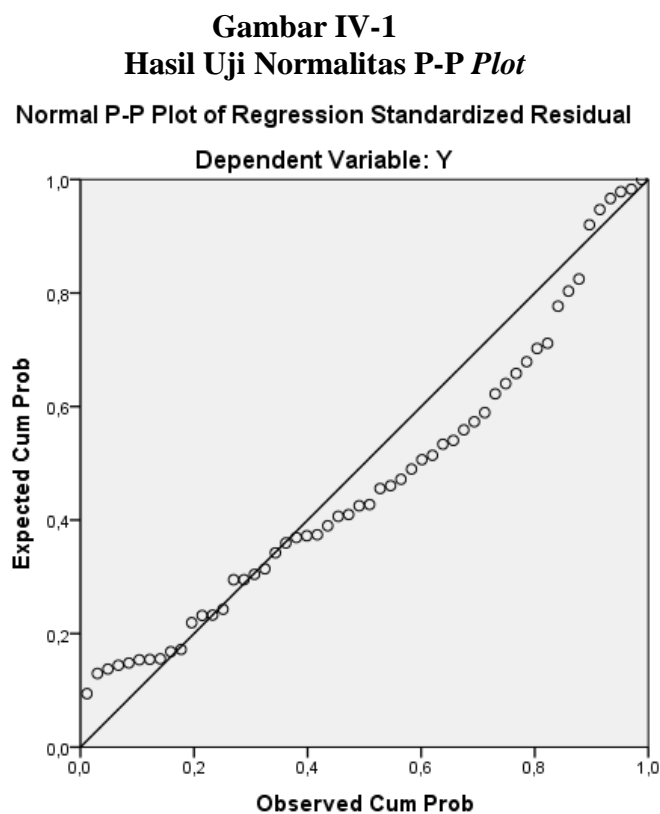
Uji normalitas bertujuan apakah regresi, variabel dependen dan variabel independen keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Uji normalitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan :

1) Uji Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

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

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

Dengan SPSS versi 24.00 maka dapat diperoleh hasil Normal P-P Plot of *Regression Standardized Residual* sebagai berikut :



Berdasarkan gambar IV-1 diatas bahwa titik-titik mendekati garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi berdistribusi normal dan layak untuk dianalisis.

2) Uji Kolmogorov Smirnov

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

- a) Bila nilai signifikan $<0,05$, berarti data berdistribusi tidak normal.
- b) Bila nilai signifikan $>0,05$, berarti data berdistribusi normal.

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

Tabel IV-5
Hasil Uji Kolmogorov Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test						
		CR	DER	TATO	ROA	Unstandardized Residual
N		54	54	54	54	54
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	1,3370	1,0170	,7487	,5243	,0000000
	Std. Deviation	,65243	,74834	,27294	,45405	,42576995
Most Extreme Differences	Absolute	,122	,160	,084	,146	,130
	Positive	,122	,160	,084	,146	,130
	Negative	-,078	-,126	-,059	-,143	-,104
Kolmogorov-smirnovZ		,122	,160	,084	,146	,130
Asymp. Sig. (2-tailed)		,043 ^c	,001 ^c	,200 ^{c,d}	,006 ^c	,023 ^c
a. Test distribution is Normal.						
b. Calculated from data.						
c. Lilliefors Significance Correction.						
d. This is a lower bound of the true significance.						

Berdasarkan tabel IV-5 diatas dapat diketahui bahwa K-S variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Total Asset Turnover* (TATO) dan *Return On Asset* (ROA) telah berdistribusi secara normal karena dari masing-masing variabel memiliki probabilitas 0,130 lebih dari 0,05 dan nilai sig adalah 0,023 $> 0,05$ yang berarti data berdistribusi secara normal.

b) Uji Multikolinearitas

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

- 1) Bila *Tolerance* < 0,1 atau sama dengan *VIF* > 10 maka terdapat masalah multikolinearitas yang serius.
- 2) Bila *Tolerance* > 0,1 atau sama dengan *VIF* < 10 maka tidak terdapat masalah multikolinearitas.

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

Tabel IV-6
Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
(Constant)		
CR	,929	1,077
DER	,919	1,089
TATO	,948	1,055

a. Dependent Variable: ROA

Sumber : Data SPSS 24.00

Berdasarkan tabel IV-6 diatas dapat diketahui bahwa nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) untuk variabel *Current Ratio* (X_1) sebesar 1,077, variabel *Debt to Equity Ratio* (X_2) sebesar 1,089, dan variabel *Total asset Turnover* 1,055 (X_3) Dari masing-masing variabel independen tidak memiliki nilai yang lebih besar dari nilai 10.

Demikian juga nilai *Tolerance* pada variabel *Current Ratio* (X_1) sebesar 0,929, variabel *Debt to Equity Ratio* (X_2) sebesar 0,919, dan variabel *Total asset Turnover* (X_3)

sebesar 0,948. Dari masing-masing variabel nilai *Tolerance* lebih besar dari 0,1 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinearitas antara variabel independen yang di indikasikan dari nilai *Tolerance* setiap variabel independen lebih besar dari 0,1 dan nilai VIF lebih kecil dari 10.

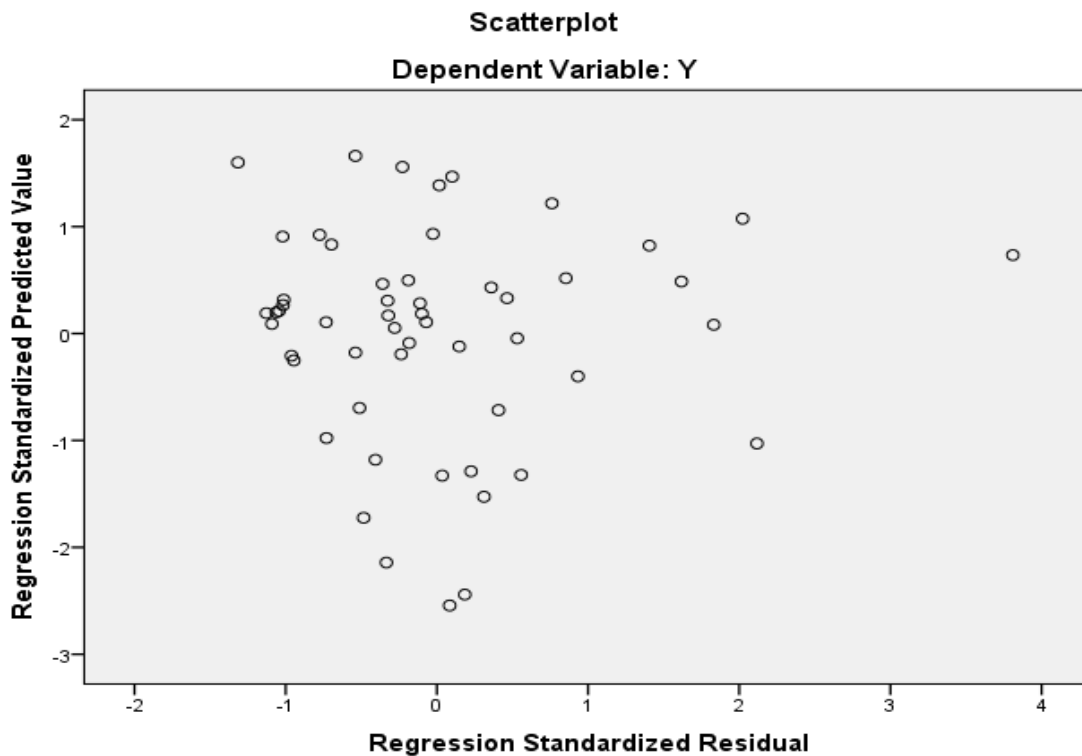
c) Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *varians* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Untuk mengetahui apakah terjadi atau tidak terjadi heterokedastisitas dalam model regresi penelitian ini, analisis yang dilakukan adalah dengan metode informal. Metode informal dalam pengujian heterokedastisitas yakni metode grafik dan metode *Scatterplot*. Dasar analisis yaitu sebagai berikut :

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

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

Gambar IV-2
Hasil Uji Heterokedastisitas



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

d) Autokorelasi

Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode ke t dengan kesalahan pada periode ke $t-1$ (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi. Model regresi yang baik adalah bebas dari autokorelasi. Salah satu cara mengidentifikasinya adalah dengan melihat nilai *Durbin Watson* (D-W) :

- 1) Jika nilai D-W dibawah -2 berarti ada autokorelasi positif.

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

Hasil uji autokorelasi dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel IV-7
Uji Autokorelasi

Model Summary ^b										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,347 ^a	,121	,068	,43836	,121	2,288	3	50	,090	1,272
a. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER										
b. Dependent Variable: ROA										

Sumber : Data SPSS 24.00

Dari tabel diatas bahwa nilai Durbin Watson (DW hitung) adalah sebesar 1,272. Dengan demikian tidak ada autokorelasi didalam model regresi karena DW berada diantara -2 sampai +2.

2. Regresi Linier Berganda

Model regresi linier berganda yang digunakan adalah *Return On Asset* (ROA) sebagai variabel dependen dan *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Total Asset Turnover* (TATO) sebagai variabel independen. Dimana analisis berganda berguna untuk mengetahui pengaruh dari masing-masing variabel dependen terhadap variabel independen. Berikut hasil pengelolaan data dengan menggunakan SPSS versi 24.00

Tabel IV-8
Hasil Uji Linier Berganda
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,720	,248		2,908	,005
	CR	-,080	,096	-,115	-,834	,408
	DER	-,216	,084	-,356	-2,571	,013
	TATO	,174	,227	,104	,767	,447

a. Dependent Variable: ROA.

Sumber : Data SPSS 24.00

Dari tabel IV-8 diatas diketahui nilai-nilai sebagai berikut :

- a. Konstanta = 0,720
- b. *Current Ratio* = -0,080
- c. *Debt to Equity Ratio* = -0,216
- d. *Total Assets Turnover* = 0,174

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

$$Y = 0,720 + (- 0,080_1) CR + (-0,216_2)DER + (0,174_3)TATO$$

Keterangan:

- a. Konstanta sebesar 0,720 menunjukkan bahwa apabila nilai variabel independen dianggap konstan maka *Return On Asset* (ROA) pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016 sebesar 0,720.
- b. Koefisien regresi *Current Ratio* -0,080 dengan arah hubungannya negatif menunjukkan bahwa setiap kenaikan *Current Ratio* maka akan diikuti oleh penurunan *Return On Assets* (ROA).

- c. Koefisien regresi *Debt to Equity Ratio* -0,216 dengan arah hubungannya negatif menunjukkan bahwa setiap kenaikan *Debt to Equity Ratio* maka akan diikuti oleh penurunan *Return On Assets* (ROA).
- d. Koefisien regresi *Total Assets Turnover* 0,174 dengan arah hubungan positif menunjukkan setiap kenaikan *Total Asset Turnover* maka akan diikuti oleh kenaikan *Return On Assets* (ROA).

C. Pengujian Hipotesis

1. Uji t

Uji t dilakukan untuk melihat apakah ada pengaruh secara parsial antara variabel bebas dengan variabel terikat. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0,05$ dengan nilai t untuk $n = 54 - 3 = 51$ adalah 2,007. dengan demikian t_{tabel} ini digunakan sebagai kriteria penarikan kesimpulan.

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

Tabel IV-9
Hasil Uji T
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,720	,248		2,908	,005
	CR	-,080	,096	-,115	-,834	,408
	DER	-,216	,084	-,356	-2,571	,013
	TATO	,174	,227	,104	,767	,447

a. Dependent Variable: ROA.

Sumber: Data SPSS 24.00

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

a). Pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Asset* (ROA)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah *Current Ratio* (CR) berpengaruh secara individual (persial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap *Return On Asset* (ROA). Dari pengolahan data dengan menggunakan SPSS versi 24.00, maka dapat diperoleh hasil uji t sebagai berikut :

$$t_{hitung} = -0,834$$

$$t_{tabel} = 2,007$$

Kriteria pengambilan keputusan berdasarkan t_{tabel} dan t_{hitung} :

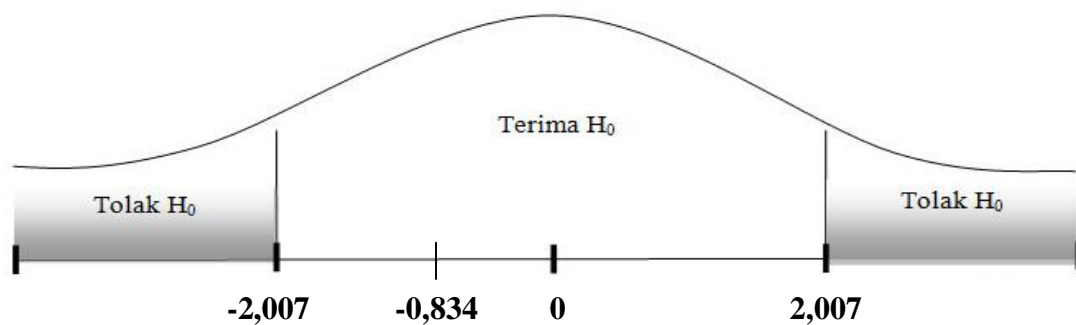
H_o diterima jika : $-2,007 < 2,007$, pada $\alpha = 5\%$

H_a ditolak jika : $t_{hitung} > 2,007$ atau $-t_{hitung} < -2,007$

Kriteria pengambilan keputusan berdasarkan probabilitasnya :

H_o diterima jika : $0,000 \leq 0,05$, pada taraf signifikansi $\alpha = 5\%$ (sig. $\alpha \leq 0,05$)

H_a ditolak jika : $0,000 \geq 0,05$



Gambar IV-3 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t (*Current Ratio*)

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial pengaruh antara *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Assets* (ROA) diperoleh $-0,834 < -2,014$ dengan nilai sig 0,13 (lebih besar dari 0,05). Berdasarkan kriteria diatas, dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak). Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial tidak berpengaruh signifikan antara *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016.

b) Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Assets*

Dalam menguji pengaruh secara parsial *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Assets* dalam penelitian ini menggunakan uji t. berdasarkan uji statistik dengan menggunakan uji t diperoleh hasil sebagai berikut :

$$t_{hitung} = -2,571$$

$$t_{tabel} = 2,007$$

Kriteria pengambilan keputusan berdasarkan t_{tabel} dan t_{hitung} :

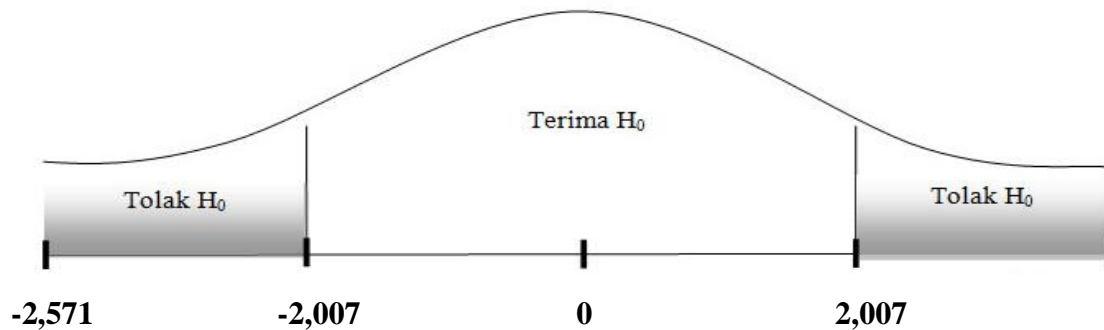
H_0 diterima jika : $-2,007 < 2,007$, pada $\alpha = 5\%$

H_a ditolak jika : $t_{hitung} > 2,007$ atau $-t_{hitung} < -2,007$

Kriteria pengambilan keputusan berdasarkan probabilitasnya :

H_0 diterima jika : $0,000 \leq 0,05$, pada taraf signifikansi $\alpha = 5\%$ (sig. $\alpha \leq 0,05$)

H_a ditolak jika : $0.000 \geq 0,05$



Gambar IV-4 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t (*Debt to Equity Ratio*)

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial pengaruh antara *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Assets* (ROA) diperoleh $-2,571 > -2,014$ dengan nilai sig 0,013 (lebih besar dari 0,05). Berdasarkan kriteria diatas, dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial berpengaruh signifikan antara *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016.

c) Pengaruh *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets*

Dalam menguji pengaruh secara parsial *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets* dalam penelitian ini menggunakan uji t. berdasarkan uji statistik dengan menggunakan uji t diperoleh hasil sebagai berikut :

$$t_{hitung} = 0,767$$

$$t_{tabel} = 2,007$$

Kriteria pengambilan keputusan berdasarkan t_{tabel} dan t_{hitung} :

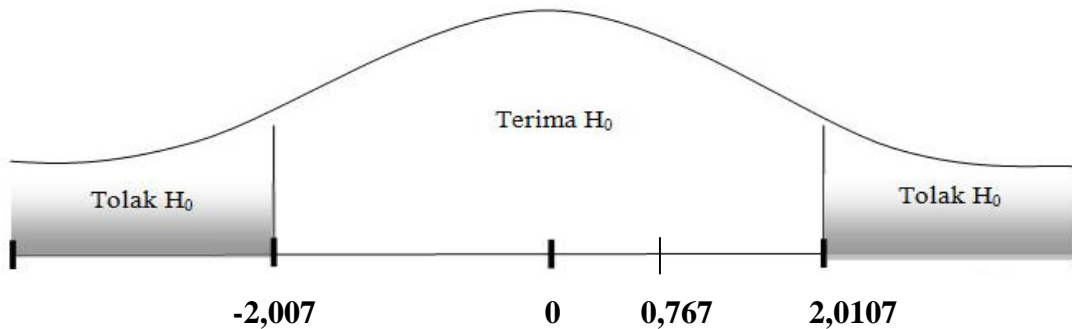
H_0 diterima jika : $-2,007 < 2,007$, pada $\alpha = 5\%$

H_a ditolak jika : $t_{hitung} > 2,007$ atau $-t_{hitung} < -2,007$

Kriteria pengambilan keputusan berdasarkan probabilitasnya :

H_0 diterima jika : $0,000 \leq 0,05$, pada taraf signifikansi $\alpha = 5\%$ (sig. $\alpha \leq 0,05$)

H_a ditolak jika : $0,000 \geq 0,05$



Gambar IV-5 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t (*Total Asset Turnover*)

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial pengaruh antara *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Assets* (ROA) diperoleh $0,767 < 2,014$ dengan nilai sig 0,447 (lebih besar dari 0,05). Berdasarkan kriteria diatas, dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima (H_a ditolak). Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial tidak berpengaruh signifikan antara *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016.

2. Uji F (Uji Simultan)

Uji F digunakan untuk melihat apakah variabel bebas secara simultan memiliki pengaruh terhadap variabel terikat. Untuk menguji hipotesis statistik melalui uji F dilakukan pada tingkat $\alpha = 5\%$ dan nilai F_{hitung} untuk $n = 54$

Bentuk pengujian :

Kriteria pengambilan keputusan berdasarkan F_{tabel} dan F_{hitung} :

H_0 diterima jika nilai F_{hitung} : $-3,18 < 3,18$, pada $\alpha = 5\%$

H_a ditolak jika : $F_{hitung} > 3,18$ atau $-F_{hitung} < -3,18$

Kriteria pengambilan keputusan berdasarkan probabilitasnya :

H_o diterima jika : $0,000 \leq 0,05$, pada taraf signifikansi $\alpha = 5\%$ (sig. $\alpha \leq 0,05$)

H_a ditolak jika : $0,000 \geq 0,05$

Berikut ini merupakan hasil uji F pada data yang telah diolah dengan menggunakan SPSS versi 24.00

Tabel IV-10
Hasil Uji F

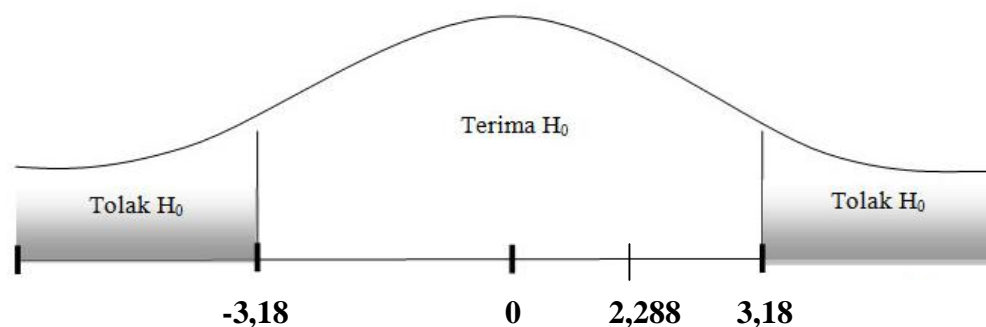
ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1,319	3	,440	2,288	,090 ^b
	Residual	9,608	50	,192		
	Total	10,927	53			
a. Dependent Variable: ROA						
b. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER						

Sumber : Data SPSS 24.00

Bertujuan untuk menguji hipotesis diatas, maka dilakukan uji F pada tingkat $\alpha = 5\%$. Nilai F_{hitung} untuk $n = 48$ adalah sebagai berikut :

$$F_{tabel} = n - k - 1 = 54 - 3 - 1 = 50 \text{ adalah sebesar } 3,18$$

$$F_{hitung} = 2,288$$



Gambar IV-6 Kriteria Pengujian hipotesis Uji f

Berdasarkan hasil uji F_{hitung} pada tabel di atas. Nilai F_{hitung} sebesar 2,288 dengan tingkat signifikan sebesar $(0,3090 > 0,05)$, artinya H_0 diterima (H_a ditolak). Jadi dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Total Asset Turnover* (TATO) secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Asset* (ROA) pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016.

D. Koefisien Determinasi (R-Square)

Koefisien determinasi (R^2) berfungsi untuk melihat sejauh mana keseluruhan variabel independen dapat menjelaskan variabel dependen. Nilai koefisien determinasi semakin kuat, yang berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen. Sedangkan nilai koefisien determinan (adjusted R^2) yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen adalah terbatas.

Tabel IV-11
Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,347 ^a	,121	,068	,43836	,121	2,288	3	50	,090	1,272
a. Predictors: (Constant), TATO, CR, DER										
b. Dependent Variable: ROA										

Sumber : Data SPSS 24.00

Semakin tinggi nilai R-Square maka akan semakin baik bagi model regresi, karena berarti kemampuan variabel bebas untuk menjelaskan variabel terikatnya juga semakin besar. Nilai yang didapat melalui uji determinasi, yaitu sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 D &= R^2 \times 100\% \\
 &= 0,068 \times 100\% \\
 &= 6,8\%
 \end{aligned}$$

Keterangan :

D = Determinasi.

R = Nilai Koefisien Ganda.

100% = Presentase Kontribusi.

Berdasarkan hasil koefisien determinasi pada tabel diatas, nilai R-Square diatas diketahui bernilai 6,8%. Artinya menunjukkan bahwa sekitar 6,8% variabel *Return On Assets* (ROA) yang dijelaskan oleh variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Total Assets Turnover* (TATO). Dengan kata lain kontribusi *Current Ratio* (CR) *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Total Assets Turnover* (TATO) dalam mempengaruhi *Return On Assets* (ROA) adalah sebesar 6,8%.

E. Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis dalam penelitian yang dilakukan dengan menggunakan kesesuaian teori, pendapat maupun penelitian terdahulu yang telah dikemukakan sebelumnya, berikut ini merupakan pembahasan tentang beberapa temuan masalah dalam penelitian :

1) Pengaruh antara *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Assets* (ROA)

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan ditemukan tidak berpengaruh signifikan variabel *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2011-2016 memiliki tanda negative dengan koefisien sebesar -0,834. Hasil uji hipotesis

secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} $-0,834 < -2,007$ dan nilai signifikan $0,408$ (lebih besar dari $0,05$) artinya H_0 diterima H_a ditolak. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima H_a ditolak hal ini menunjukkan bahwa secara parsial tidak ada pengaruh signifikan antara *Current Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2011-2016. Menurut Hery (2016, Hal.152), menyatakan *Current Ratio* (CR) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia. *Current Ratio* diperoleh dengan jalan membagi aktiva lancar dengan hutang lancar. *Current Ratio* mengalami fluaktuasi terjadi karena perusahaan tidak mampu membayar hutang jangka pendeknya. Semakin Tinggi *Current Ratio* (CR) menunjukkan semakin tinggi perusahaan dalam memenuhi jangka pendeknya, apabila terlalu tinggi hal ini menunjukkan kurang baik karena ada aktivitas yang tidak dilakukan secara optimal.

Hasil penelitian ini menyatakan bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA). Hal ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Meilinda Afriyanti (2011) yang menyebutkan ada pengaruh secara signifikan antara *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Assets* (ROA).

2) Pengaruh antara *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Assets* (ROA)

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan ditemukan berpengaruh signifikan variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Assets* (ROA) pada

perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2011-2016 memiliki tanda negative dengan koefisien sebesar -2,571. Hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} $-2,571 > -2,007$ dan nilai signifikan 0,013 (lebih besar dari 0,05) artinya H_0 diterima H_a ditolak. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima H_a ditolak hal ini menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh signifikan antara *Debt to Equity Ratio* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2011-2016. Menurut Kasmir (2012, Hal.157), *Debt to Equity Ratio* menyatakan rasio yang menggambarkan jumlah dana yang di sediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang. Semakin besar *Debt to Equity Ratio* maka menunjukkan semakin besar penggunaan utang dalam membiayai investasi pada aktiva, yang berarti pula resiko keuangan perusahaan meningkat. Dan Menurut Sartono (2010, hal. 225) menyatakan *Debt to Equity Ratio* adalah perimbangan jumlah hutang jangka pendek yang bersifat permanen, hutang jangka panjang, saham preferen dan saham biasa. Sementara itu struktur keuangan adalah perimbangan antara total hutang dengan modal sendiri. Dengan kata lain struktur modal merupakan struktur keuangan. Hal ini terjadi karena meningkatnya kembali total hutang lebih besar dibandingkan total modal, Jika Suatu perusahaan mempunyai *Debt to Equity Ratio* yang tinggi rata-rata semua kegiatan operasionalnya dibiayai oleh hutang dibandingkan dengan modal sendiri. Maka semakin besar resiko yang dihadapi perusahaan dan para investor akan meminta tingkat keuntungan yang semakin tinggi, sebaliknya.

Hasil penelitian ini menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA). Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hantono (2015) yang menyebutkan ada pengaruh secara signifikan antara *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Assets* (ROA).

3) Pengaruh antara *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Assets* (ROA)

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan ditemukan tidak berpengaruh signifikan variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2011-2016 memiliki tanda negative dengan koefisien sebesar 0,767. Hasil uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} $0,767 < 2,007$ dan nilai signifikan 0,307 (lebih besar dari 0,05) artinya H_0 diterima H_a ditolak. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima H_a ditolak hal ini menunjukkan bahwa secara parsial tidak ada pengaruh signifikan antara *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2011-2016. menurut Syamsuddin (2009, Hal.62) Menyatakan *Total Asset Turnover* menunjukkan bahwa tingkat efisiensi penggunaan seluruh aktiva perusahaan didalam menghasilkan volume penjualan tertentu . Semakin tinggi rasio *Total Asset Turnover* berarti semakin efisien penggunaan keseluruhan aktiva di dalam menghasilkan penjualan. Dengan perkataan lain, jumlah aset yang sama dapat mempebesar volume penjualan apabila *total asset turnover* ditingkatkan atau diperbesar. *Total asset turnover* ini penting bagi para kreditor dan pemilik perusahaan, karena hal ini akan menunjukkan efisien tidaknya penggunaan seluruh aktiva di dalam perusahaan. Ini terjadi karena perusahaan tidak

mampu memutar cepat aktiva sehingga berpengaruh dalam menghasilkan laba tidak efektif dalam penggunaan seluruh laba. Semakin tinggi *Total Assets Turnover* menunjukkan semakin baiknya perusahaan dalam memutar seluruh aktiva dalam mendapatkan keuntungan dan menunjukkan semakin efisien dalam penggunaan seluruh aktiva, sebaliknya

Hasil penelitian ini menyatakan bahwa *Total Assets Turnover* (TATO) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA). Hal ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Claudia Yuke Kartika Selfiani (2015) yang menyebutkan ada pengaruh secara signifikan antara *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Assets* (ROA).

4) Pengaruh antara *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Total Assets Turnover* (TATO) terhadap *Return On Assets* (ROA)

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets* pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016. Dari uji F pada tabel IV-9 didapat bahwa nilai t_{hitung} sebesar 2,288 dengan nilai signifikan 0,090 (lebih besar 0,05) artinya H_0 diterima H_a ditolak. Jadi dapat disimpulkan *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* secara simultan tidak ada pengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016. Hani (2015, hal. 119) menyatakan *ROA* atau *ROI* merupakan kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan neto. *ROA* atau *ROI* merupakan ukuran efisiensi penggunaan modal didalam suatu perusahaan. Bagi perusahaan pada umumnya masalah efisiensi penggunaan modal

adalah lebih penting daripada masalah laba, karena laba yang besar belum merupakan ukuran bahwa perusahaan itu telah dapat bekerja dengan efisien. Hery (2016, hal. 193) menyatakan *ROA* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi asset dalam menciptakan laba bersih. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total asset. Rasio ini dihitung dengan membagi laba bersih terhadap total asset. Hal ini memiliki makna perputaran aktiva mengalami peningkatan atau penurunan akan mempengaruhi penjualan yang dilakukan perusahaan dan setiap penjualan akan meningkatkan kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka panjang atau jangka pendeknya. Dengan begitu perusahaan dapat melakukan pinjaman kembali kepada pihak lain untuk meningkatkan struktur modalnya kembali.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis, maka penulis dapat menyimpulkan tidak ada pengaruh signifikan *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Total Assets Turnover* terhadap *Return On Assets*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan data yang diperoleh maupun hasil analisis yang telah dilakukan serta pembahasan yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan mengenai *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Total asset Turnover* (TATO) terhadap *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016 adalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan penelitian yang dilakukan pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016 maka dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA).
2. Berdasarkan penelitian yang dilakukan pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016 maka dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA).
3. Berdasarkan penelitian yang dilakukan pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016 maka dapat disimpulkan bahwa *Total asset Turnover* (TATO) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA).
4. Berdasarkan penelitian yang dilakukan pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2011-2016 maka dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* (CR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Total asset Turnover* (TATO) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA).

B. SARAN

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

1. Untuk meningkatkan laba pihak perusahaan perlu memperhatikan hutang jangka pendeknya agar tidak terjadinya gagal bayar dan dapat meningkatkan laba perusahaan.
2. Untuk meningkatkan tingkat *Return On Assets* (ROA) maka dapat dilakukan dengan memperhatikan jumlah total hutang yang dijadikan modal perusahaan sehingga dapat meminjam ke pihak lain untuk meningkatkan laba.
3. Untuk pihak perusahaan harus lebih memperhatikan perputaran aktiva dengan baik agar laba yang didapat sesuai dengan keinginan perusahaan.
4. Sebaiknya pihak perusahaan lebih memperhatikan hutang jangka pendek, total hutang yang dijadikan modal serta perputaran aktiva sehingga tidak terjadinya gagal nya pembayaran hutang dan meningkatkan laba perusahaan.
5. Untuk penelitian selanjutnya agar dapat mempergunakan data dan judul penelitian ini untuk membuat penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Fahmi, Irham. (2013). *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung.:Alfabeta.
- Hani,Syafrida. (2015). *Teknik Analisa Laporan Keuangan*.Medan :Umsu Press
- Hery, (2016). *Analisis laporan Keuangan*.Jakarta: PT. Grasindo
- Houston, F joel dan F Eugene Brigham. (2009). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Edisi 10. Jakarta : Salemba Empat.
- Juliandi,Azuar,dkk (2015).*Metodologi Penelitian Bisnis dan Konsep dan Aplikasi*. Cetakan pertama.Medan : Umsu press
- Jumingan, (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Jumingan. (2014).*Analisis Lporan Keuangan*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Kasmir. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta :Rajawali pers.
- Margareth,Farah.(2011).*Manajemen Keuangan Untuk Manajer NonKeuangan*. Jakarta : Penerbit Erlangga
- Martono,dan Harjito Agus. (2014).*Manajemen Keuangan*, Yogyakarta : Ekonsia
- Munawir,S (2010). *Analisis Laporan Keuangan (Cetakan ke-15)*. Yogyakarta: Liberty
- Munawir,S (2014). *Analisa Laporan Keuangan*.Yogyakarta :Liberty
- Riyanto, Bambang.(2013). *Dasar-dasar pembelanjaan perusahaan (Edisi 4)*. Yogyakarta : BPFE-yogyakarta
- Sartono,Agus. (2010). *Manajemen Keuangan Teori & Aplikasi*. (Edisi 4), Yogyakarta : BPFE- Yogyakarta
- Sitanggang,JP.(2012).*Manajemen keuangan perusahaan (Edisi Asli)*. Jakarta : Mitra Wacana
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Edisi baru. Bandung:Penerbit Alfabeta.
- Syamsuddin, Lukman. (2013). *Manajemen Keuangan Perusahaan*.Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Syamsuddin,Lukman.(2009).”*Manajemen Keuangan Perusahaan*. Jakarta. PT. Grafindo Persada.

Wachowicz jr, M Jojn & James C, Van Horne. (2009). *Prinsip-prinsip manajemen keuangan*, Jakarta : Salemba 4

JURNAL:

Desi, Anggraini (2016). “*Pengaruh Return On Assets (ROA) dan Return On Equity Terhadap Debt to Assets Ratio (DAR) Pada PT. Pembangunan Perumahan (Persero) TBK. Skripsi*, Tidak dipublikasikan. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Prakoso, Prio Galih Raga (2016) ” *ANALISIS Pengaruh Current Ratio, Size, Debt to equity Ratio dan Total Asset Turnover Terhadap Deviden Tield Dengan Return on Asset Sebagai variabel intervening*” Jurnal Universitas diponegoro. Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis. Vol 5 no 2 2016.