

**ANALISIS PENGARUH *DEBT TO ASSET RATIO*, *DEBT TO EQUITY RATIO*, *LONG TERM DEBT TO EQUITY RATIO*, *TOTAL ASSET TURN OVER* TERHADAP *NET PROFIT MARGIN* PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR OTOMOTIF YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2014–2020**



**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana (S1) Pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi**

**DI SUSUN OLEH :**

**Nama : Zhalzha Dilla Oktariza**

**NIM 1800861201322**

**Konsentrasi : Manajemen Keuangan**

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS BATANGHARI JAMBI  
TAHUN 2021**

## TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Dengan ini komisi Pembimbing Skripsi menyatakan bahwa skripsi sebagai berikut:

NAMA : ZHALZHA DILLA OKTARIZA

NIM 1800861201322

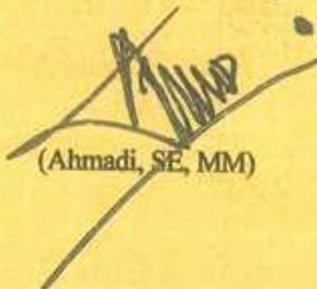
PROGRAM STUDI : MANAJEMEN

JUDUL : PENGARUH *DEBT TO ASSET, DEBT TO EQUITY RATIO, LONG TERM DEBT TO EQUITY RATIO, DAN TOTAL ASSET TURN OVER* TERHADAP NET PROFIT PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR OTOMOTIF YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2014-2020

Telah memenuhi persyaratan dan layak untuk di uji pada ujian skripsi dan Komprehensif sesuai dengan prosedur yang berlaku pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi.

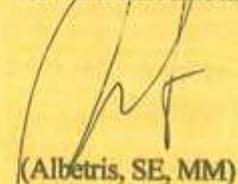
Jambi, 11 Februari 2021

Dosen Pembimbing I



(Ahmadi, SE, MM)

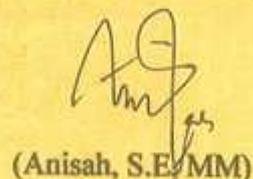
Dosen Pembimbing II



(Albetris, SE, MM)

Mengetahui :

Ketua Program Studi Manajemen

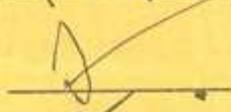
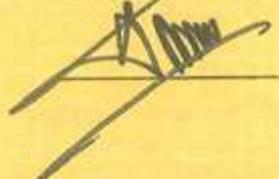


(Anisah, S.E./MM)

## TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi dan Ujian Komprehensif Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi pada :

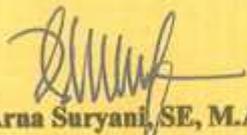
Hari : Kamis  
Tanggal : 17 Februari 2022  
Jam : 10.00 – 12.00  
Tempat : Ruang Sidang Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari

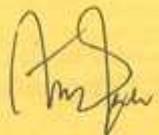
JABATAN	PANITIA PENGUJI NAMA	TANDA TANGAN
Ketua	: Dr. Hj. Arna Suryani, SE, M.Ak,Ak,CA.CMA	
Sekretaris	: Albetris, SE, M.M	
Penguji Utama	: Amilia Paramita Sari, SE, M. Si	
Anggota	: Ahmadi, SE, M.M	

Disahkan Oleh:

Dekan Fakultas Ekonomi  
Universitas Batanghari

Ketua Program Studi  
Manajemen

  
Dr. Hj. Arna Suryani, SE, M.Ak,Ak,CA.CMA

  
Anisah, SE, MM

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Zhalzha Dilla Oktariza

Nim 1800861201322

Program Studi : Manajemen

Judul Skripsi : Pengaruh *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* Terhadap *Net Profit Margin* Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Yang Terdaftar Pada Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2020

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa penulisan Skripsi ini berdasarkan hasil penelitian, pemikiran dan pemaparan asli dari saya sendiri, bahwa data-data yang saya cantumkan pada skripsi ini adalah benar bukan hasil rekayasa, bahwa skripsi ini adalah karya orisinil bukan hasil plagiarisme atau diupahkan pada pihak lain. Jika terdapat karya atau pemikiran orang lain, saya akan mencantumkan sumber yang jelas.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini dan sanksi lain sesuai dengan peraturan yang berlaku di Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Unbari. Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Jambi, 11 Februari 2022  
Yang membuat pernyataan,

Zhalzha Dilla Oktariza

NIM : 1800861201322

## ABSTRAK

***Zhalzha Dilla Oktariza/1800861201322/ Fakultas Ekonomi / Manajemen Keuangan / 2021 / Pengaruh Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turn Over Berdasarkan Net Profit Margin Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2020 dipandu oleh Bapak Ahmadi SE, MM dan Bapak Albetris, SE, MM.***

Struktur modal memiliki beberapa bentuk rasio struktur modal yang di gunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan menggunakan utang jangka panjang, utang jangka pendek dan modal sendiri, dalam penelitian ini menggunakan rasio struktur modal *Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Long Term Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Asset Ratio, dan Total Asset Turnover*. Dari beberapa rasio profitabilitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu rasio *Net Profit Margin* (NPM) karena rasio ini digunakan untuk mengukur jumlah laba bersih yang mampu diperoleh perusahaan untuk setiap rupiah penjualan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh *Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Long Term Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Asset Ratio, dan Total Asset Turnover* Terhadap *Net Profit Margin* Pada Perusahaan Subsektor Otomotif Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2020.

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan Subsektor Otomotif. Data yang digunakan adalah data sekunder berupa laporan keuangan perusahaan Subsektor Otomotif. Metode pengumpulan data dilakukan dengan studi pustaka. Data yang diperoleh dianalisis menggunakan deskriptif verivikatif, Uji Asumsi Klasik dengan menggunakan Uji Normalita, Uji Multikolinearitas, Uji Heteroskedastisitas, dan Uji Autokolerasi. Analisis Regresi Linear Berganda dengan pengujian Hipotesis Uji Parsial (uji t) dan Uji Simultan (uji f) serta Koefisien Determinasi.

Bila dilihat dari Koefisien Determinasi memperoleh hasil sebesar 0,278 yang berarti 27,8% *Net Profit Margin* Perusahaan Subsektor Otomotif dipengaruhi oleh *Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turnover*. Hasil ini menunjukkan bahwa *Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turnover* secara simultan berpengaruh signifikan Terhadap *Net Profit Margin*. *Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Long Term Debt to Equity Ratio* secara parsial tidak berpengaruh signifikan Terhadap *Net Profit Margin*. Sedangkan *Total Asset Turnover* berpengaruh signifikan Terhadap *Net Profit Margin*.

## **ABSTRACT**

*Zhalzha Dilla Oktariza/1800861201322/ Faculty of Economics / Financial Management / 2021 / The Effect of Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, and Total Asset Turn Over Based on Net Profit Margin in Automotive Subsector Companies Listed on the Stock Exchange Indonesia 2014-2020 period was guided by Mr. Ahmadi SE, MM and Mr. Albetris, SE, MM.*

The capital structure has several forms of capital structure ratios that are used to measure how much the company uses long-term debt, short-term debt and own capital, in this study using the capital structure ratio Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, and Long Term Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Asset Ratio, and Total Asset Turnover. From several profitability ratios used in this study, namely the ratio of Net Profit Margin (NPM) because this ratio is used to measure the amount of net profit that can be obtained by the company for every rupiah of sales. The purpose of this study was to determine the effect of Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, and Long Term Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Asset Ratio, and Total Asset Turnover on Net Profit Margin in Automotive Subsector Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange Period 2014-2020.

This research was conducted at the automotive sub-sector company. The data used is secondary data in the form of financial statements of companies in the automotive sub-sector. The method of data collection is done by literature study. The data obtained were analyzed using descriptive verification, Classical Assurance Test using the Normality Test, Multicollinearity Test, Heteroscedasticity Test, and Autocorrelation Test. Multiple Linear Regression Analysis by testing the Partial Test Hypothesis (t test) and Simultaneous Test (f test) and the Coefficient of Determination.

When viewed from the Coefficient of Determination, the result is 0.278, which means 27.8% Net Profit Margin of Automotive Subsector Companies is influenced by Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, and Total Asset Turnover. These results indicate that the Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, and Total Asset Turnover simultaneously have a significant effect on Net Profit Margin. Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, and Long Term Debt to Equity Ratio partially have no significant effect on Net Profit Margin. While Total Asset Turnover has a significant effect on Net Profit Margin.

## LEMBAR PERSEMBAHAN

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan kasih dan karunianya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini juga disusun dengan bantuan dan motivasi dari orang – orang terdekat penulis hingga dapat terselesaikan dengan baik.

Persembahan tugas akhir ini dan rasa terima kasih penulis untuk seluruh keluargaku sebagai tanda bakti yang tak terhingga kepada Alm. Bapak saya Yulianto, Ibu saya Devi Gusyanti, Abang saya Ferdhi Febriansyah, dan Adik saya Vani dan Ibra serta seluruh keluarga yang selalu memberi dukungan, motivasi, semangat serta doa selama ini.

Melalui kata persembahan ini, demikian penulis ucapkan rasa terima kasih atas segala semangat dan bantuannya kepada penulis selama menyelesaikan skripsi ini.

## KATA PENGANTAR

Segala puja dan puji hanyalah milik Allah semata, tuhan semesta alam. Dengan karunia dan rahmatnya manusia senantiasa mengembangkan segala kemampuan untuk terus berkarya dan beribadah.

Shalawat sertasalam semoga tercurah limpahkan kepada nabi kita yakni Nabi Muhammad SAW, serta kepada kita semua selaku umatnya. akhirnya penulis mampu menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul “Pengaruh *Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratios*, dan *Total Asset Turn Over* Terhadap *Net Profit Margin* pada subsektor otomotif Periode 2014 – 2020” sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi.

Skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bimbingan, nasehat, semangat dan doa dari berbagai pihak. Dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

- a. Bapak H. Fachrudin Razi, S.H.,M.H selaku Rektor Universitas Batanghari Jambi.
- b. Ibu Dr. Hj. Arna Suryani, SE.,M.Ak.,Ak.,CA selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi.
- c. Ibu Anisah, SE, MM selaku ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi.
- d. Bapak Ahmadi SE, MM selaku pembimbing I (satu) yang telah bersedia membimbing, mengarahkan dan meluangkan waktu hingga skripsi ini dapat terselesaikan.

- e. Bapak Albetris SE, MM selaku pembimbing II (dua) yang telah bersedia membimbing, mengarahkan dan meluangkan waktu hingga skripsi ini dapat terselesaikan.
- f. Ibu Hj. Atikah, SE, MM selaku pembimbing akademik penulis yang bersedia memberikan saran dan bimbingan.
- g. Seluruh Dosen dan Staff Administrasi Universitas Batanghari Jambi yang telah banyak memberikan ilmu dan informasi selama proses perkuliahan.
- h. Kedua orang tua yang senantiasa mendoakan
- i. Semua pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan, terima kasih setulusnya.

Penulis menyadari bahwa Skripsi ini tentunya masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi seluruh pihak yang membacanya.

Jambi, 11 Februari 2022

Zhalzha Dilla Oktariza

## DAFTAR ISI

	Halaman
TANDA PERSETUATAN SKRIPSI.....	i
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....	ii
ABSTRAK .....	iii
ABSTRACT.....	iv
LEMBAR PERSEMBAHAN .....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Penelitian.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	12
1.3 Rumusan Masalah.....	13
1.4 Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian .....	13
1.4.1 Tujuan Penelitian .....	13
1.4.2 Manfaat Penelitian.....	14
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN METODE PENELITIAN.....</b>	<b>15</b>
2.1 Tinjauan pustaka .....	15
2.1.1 Manajemen .....	15
2.1.2 Manajemen Keuangan .....	15
2.1.3 Laporan Keuangan.....	16
2.1.4 Tujuan Laporan Keuangan.....	19
2.1.5 Jenis-jenis Laporan Keuangan .....	20
2.1.6 Analisis Rasio keuangan.....	22
2.1.7 Pengertian Modal.....	29
2.1.8 Jenis-jenis Modal.....	30

2.1.9 Struktur Modal.....	32
2.1.10 Teori Struktur Modal.....	32
2.1.11 Pengertian Struktur Modal .....	33
2.1.12 Profitabilitas .....	38
2.2 Hubungan Antara Variabel Penelitian .....	44
2.2.1 Hubungan antara <i>Debt to Asset Ratio</i> terhadap <i>Net Profit Margin</i> .....	44
2.2.2 Hubungan antara <i>Debt to Equity Ratio</i> terhadap <i>Net Profit Margin</i> .....	44
2.2.3 Hubungan antara <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> ..... terhadap <i>Net Profit Margin</i> .....	45
2.2.4 Hubungan antara <i>Total Asset TurnOver</i> terhadap <i>Net Profit Margin</i> .....	46
2.2.5 Penelitian Terdahulu.....	47
2.2.6 Kerangka Pemikiran.....	49
2.2.7 Hipotesis .....	50
2.3 Metode Penelitian.....	51
2.3.1 Jenis Data.....	51
2.3.2 Sumber data .....	51
2.4 Metode Pengumpulan Data .....	52
2.5 Populasi dan Sampel.....	53
2.5.1 Populasi.....	53
2.5.2 Sampel.....	54
2.6 Metode Analisis.....	55
2.7 Alat Analisis Data .....	57
2.7.1 Regresi Linier Berganda.....	57
2.7.2 Uji Normalitas.....	59
2.7.3 Uji Multikolinieritas.....	59
2.7.4 Uji Autokorelasi.....	60
2.7.5 Uji Heteroskedastisitas.....	60
2.7.6 Uji Hipotesis .....	61

2.7.7 Uji F .....	61
2.7.8 Uji t.....	62
2.7.9 Koefisien Determinasi (R <sup>2</sup> ).....	63
2.8 Operasional Variabel.....	64
<b>BAB III GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN.....</b>	<b>65</b>
3.1 Sejarah Bursa Efek Indonesia .....	65
3.2 Sejarah Singkat PT. Astra International Tbk. ....	67
3.3 Sejarah Singkat PT. Astra Otoparts Tbk. ....	69
3.4 Sejarah Singkat PT. Indo Kordsa Tbk. ....	70
3.5 Sejarah Singkat PT. Indospring Tbk. ....	72
3.6 Sejarah Singkat PT. Multistrada Arah Sarana Tbk. ....	74
3.7 Sejarah Singkat PT. Prima Alloy Steel Universal Tbk. ....	77
3.8 Sejarah Singkat PT. Selamat Sempurna Tbk. ....	78
3.9 Sejarah Singkat PT. Gajah Tunggal Tbk. ....	79
3.10 Sejarah Singkat PT. Goodyear Indonesia Tbk. ....	81
3.11 Sejarah Singkat PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk...	82
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>85</b>
4.1 Hasil Penelitian .....	85
4.1.1 Uji Asumsi Klasik .....	86
4.1.2 Uji Hipotesis .....	90
4.1.3 Koefisien Determinasi (R <sup>2</sup> ).....	94
4.2 Pembahasan.....	95
4.2.1 Pengaruh <i>Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio,</i> <i>Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset</i> <i>Turn Over</i> secara simultan terhadap <i>Net Profit Margin.</i>	95
4.2.2 Pengaruh <i>Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio,</i> <i>Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset</i> <i>Turn Over</i> secara parsial terhadap <i>Net Profit margin</i> .....	96

<b>BAB V</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>100</b>
	5.1 Kesimpulan .....	100
	5.2 Saran.....	101
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>.....</b>	<b>102</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>.....</b>	<b>116</b>

## DAFTAR TABEL

Keterangan	Halaman
Tabel 1.1 Data Perkembangan <i>Debt to Asset Ratio</i> Perusahaan Sampel.....	6
Tabel 1.2 Data Perkembangan <i>Debt to Equity Ratio</i> Perusahaan Sampel.....	7
Tabel 1.3 Data Perkembangan <i>Long Term Debt to Equity ratio</i> Perusahaan Sampel.....	8
Tabel 1.4 Data Perkembangan <i>Total Asset Turn Over</i> Perusahaan Sampel.....	9
Tabel 1.5 Data Perkembangan <i>Net Profit Margin</i> Perusahaan Sampel.....	10
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	47
Tabel 2.2 Populasi Perusahaan Subektor Otomotif.....	53
Tabel 2.3 Proses Seleksi Sampel Berdasarkan Kriteria.....	54
Tabel 2.4 Sampel Penelitian.....	55
Tabel 2.5 Operasional Variabel.....	64
Tabel 4.1 Uji Normalitas.....	85
Tabel 4.2 Uji Multikolinearitas.....	86
Tabel 4.3 Uji Autokorelasi.....	87
Tabel 4.4 Hasil Pengujian Regresi Linear Berganda.....	89
Tabel 4.5 Hasil Uji F.....	90
Tabel 4.6 Hasil Uji t.....	91
Tabel 4.7 Hasil Koefisien Determinasi ( $R^2$ ).....	94

## DAFTAR GAMBAR

Keterangan	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran .....	50
Gambar 4.1 Uji Heteroskedastisitas .....	88



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.5 Latar Belakang Penelitian**

Sebuah perusahaan yang menjalankan suatu aktivitas usaha(bisnis) tentu memiliki tujuan-tujuan yang ingin dicapai oleh pemilik maupun manajemen perusahaan tersebut. Tujuan utama yang ingin dicapai tentunya adalah profit yang optimal atas usahanya. Pemilik usaha tentu menginginkan modal yang diinvestasikan baik dari investor maupun modal sendiri cepat kembali. Disamping itu, pemilik usaha tentu mengharapkan hasil atas modal yang diinvestasikan oleh investor sehingga dapat memberikan tambahan modal dan kemakmuran baik untuk pemilik, investor, maupun karyawannya.

Di dalam memilih sumber modalnya, perusahaan harus mempertimbangkan jangka waktu dan tingkat bunga yang berlaku. Apabila semua modal berasal dari pemilik dalam bentuk saham biasa, perusahaan tidak perlu terikat dengan kewajiban tetap untuk membayar kas secara berkala dalam pembayaran. Tetapi atas jangka panjang yang diambil dalam rangka pembiayaan perusahaan biasanya merupakan biaya tetap keuangan yang harus dibayar tanpa memperdulikan tingkat laba perusahaan.

Struktur modal merupakan proses keuangan antara utang jangka panjang, utang jangka pendek, dan modal sendiri untuk menjalankan aktifitas perusahaan. Kebijakan struktur modal melibatkan adanya suatu pertukaran antara risiko dan pengembalian. Oleh karena itu struktur modal yang optimal

adalah struktur modal yang harus mencapai suatu keseimbangan antara risiko dan pengembalian sehingga dapat memaksimalkan harga saham perusahaan. Dengan demikian berarti bahwa struktur modal didalam perusahaan itu harus selalu dalam keadaan stabil antara modal asing dengan modal sendiri. Karena kecilnya biaya modal perusahaan tergantung dari proporsi masing – masing modal tersebut. Di samping itu juga biaya masing – masing sumber modal turut mempengaruhi besar kecilnya rasio - rasio perusahaan.

Menurut pendapat Riyanto (2003:22) struktur modal adalah pembelanjaan permanen yang di cerminkan melalui perimbangan antara modal sendiri dengan hutang jangka panjang. Di dalam struktur modal memiliki beberapa bentuk rasio struktur modal yang di gunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan menggunakan utang jangka panjang, utang jangka pendek dan modal sendiri, dalam penelitian ini menggunakan rasio struktur modal *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Long Term Debt to Asset Ratio*.

Alasan penulis tertarik untuk meneliti struktur modal karena dalam hal ini variabel yang di teliti adalah *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio* merupakan indikator utang yang sering di perhatikan dimana hutang yang jumlahnya lebih kecil dari modal dan hartanya masih dibilang baik. Sedangkan *Long Terem Debt to Equity Ratio*, merupakan salah satu untuk mengukur kemampuan perusahaan bisa atau tidak membayar utang yang dimiliki perusahaan karena apabila perusahaan

memiliki hutang yang besar laba yang di dapat perusahaan akan digunakan untuk peluasan hutang yang ada dalam perusahaan.

Manajemen keuangan perusahaan dalam memperoleh keuntungan secara efektif dan efisien dapat dilihat dari tingkat rasio aktivitas perusahaan. Rasio aktivitas merupakan rasio yang menunjukkan keefektifitasan manajemen perusahaan dalam mengelola asetnya untuk menghasilkan pendapatan, yang diukur dengan *Total Asset Turn Over*. Semakin tinggi tingkat perputaran aset tersebut yang dihasilkan perusahaan maka semakin efektif tingkat penggunaan aset tersebut dalam menghasilkan penjualan. Penjualan yang tinggi menandakan aktivitas perusahaan yang baik sehingga akan membuat investor tertarik untuk membeli saham perusahaan yang akan meningkatkan laba perusahaan.

Berdasarkan fenomena atau uraian tersebut yang menunjukkan hasil penelitian mengenai pengaruh rasio keuangan terhadap *Net Profit Margin* masih bervariasi sehingga saya tertarik ingin mencoba meneliti menggunakan variabel tersebut dengan harapan dapat menghasilkan hasil penelitian sesuai dengan yang diharapkan.

Profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam mendapatkan keuntungan. Kemampuan profitabilitas dalam perusahaan memperoleh laba dalam hubungannya dengan penjualan, total aktiva maupun modal sendiri. Dengan demikian bagi investor jangka panjang akan sangat berkepentingan dengan analisis profitabilitas ini misalnya bagi pemegang saham akan melihat keuntungan yang benar-benar

akan diterima dalam bentuk deviden. Maka setiap perusahaan akan selalu berusaha meningkatkan profitabilitasnya, karena semakin tinggi nilai profitabilitas maka perusahaan akan memiliki prospek yang baik di masa depan. Profitabilitas memiliki beberapa rasio yaitu *Gross profit margin (GPM)*, *Net Profit Margin (NPM)*, *Return on Asset Ratio (ROA)*, *Return on Equity Ratio (ROE)*, *Return on Sales Ratio (ROS)*, *Return on Capital Employed (ROCE)*, *Return on Investment (ROI)*, *Earning Per Share (EPS)*. Dari beberapa rasio profitabilitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu rasio *Net Profit Margin (NPM)* karena rasio ini digunakan untuk mengukur jumlah laba bersih yang mampu diperoleh perusahaan untuk setiap rupiah penjualan.

Di Indonesia memiliki perkembangan yang menakjubkan pada dunia otomotif. Hal ini didukung oleh analisa terhadap perkembangan otomotif yang ada di Indonesia. Seiring dengan perkembangan industri otomotif saat ini kian tumbuh dengan pesat sehingga persaingan di antara produsen otomotif dunia terjadi sedemikian ketat dalam menciptakan produk yang dapat memenuhi pasar serta mampu mempengaruhi keputusan konsumen dalam melakukan pembelian.

Objek pada penelitian ini adalah sub sektor otomotif yang terdaftar di bursa efek Indonesia (BEI). Adapun beberapa perusahaan pada sub sektor otomotif yang terdaftar pada bursa efek Indonesia (BEI) terdiri dari 12 perusahaan yaitu PT Astra Internasional Tbk (ASII), PT Astra Otoparts Tbk (AUTO), PT Indo Kordsa Tbk (BRAM), PT Goodyear Indonesia Tbk (GDYR), PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL), PT Indomobil Sukses Internasional

Tbk (IMAS), PT IndospirngTbk(INDS), PT Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN), PT Multistrada Arah Sarana Tbk (MASA), PT N ipress Tbk (NIPS), PT Prima Alloy Steel Universal Tbk (PRAS), PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM).

Alasan penulis memilih perusahaan subsektor otomotif adalah perusahaannya sudah terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) didalam kategori perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang memiliki peran penting dalam pembangunan dan pertumbuhan bidang ekonomi indonesia. Selain itu sudah terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) yang laporan keuangannya tersebut juga dapat dipercaya dan di pertanggung jawabkan kebenarannya karena sudah pasti memenuhi ketentuan dari badan pengawas pasar modal (BAPEPAM) di mana laporannya sangat dibutuhkan oleh penulis dalam penelitian ini.

Berdasarkan fenomena ekonomi industri otomotif merupakan sub sektor andalan yang terus diprioritaskan pengembangannya karena berperan besar terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Indonesia masih menjadi negara tujuan utama untuk investasi di sektor industri otomotif, investasi MMKI dapat memberikan dampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi industri otomotif di indonesia sekaligus berkontribusi besar bagi perekonomian nasional.

Mengingat pentingnya struktur modal bagi kelancaran operasi perusahaan, maka kebijakan – kebijakan sehubungan dengan pengelolaan struktur modal yang tersedia sangat diperlukan. Seperti kebijakan – kebijakan

pemilihan struktur modal yang optimal merupakan hal penting, besarnya struktur modal atau aktiva lancar yang harus dipertahankan agar mencukupi operasi atau kebijakan mengenai kebutuhan yang menyangkut hubungan antara berbagai jenis aktiva. Dengan pengambilan kebijakan yang tepat, maka diharapkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba / profit yang meningkat.

Dari penjelasan di atas, dapat dilihat *Debt to Asset Ratio* dengan membandingkan total aktiva dan total hutang pada sub sektor otomotif, selama periode 2014 – 2020 dapat dilihat pada tabel 1.1 berikut:

**Tabel 1.1**  
**Perkembangan *Debt to Asset Ratio* pada Sub Sektor Otomotif yang terdaftar di BEI Periode 2014 – 2020**

No	Kode Saham	<i>Debt Asset to Asset (DAR) (x)</i>							Rata-rata
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1	ASII	0,49	0,48	0,47	0,47	0,49	0,47	0,42	0,47
2	BRAM	0,42	0,37	0,33	0,29	0,26	0,21	0,21	0,30
3	GJTL	0,65	0,69	0,69	0,69	0,70	0,67	0,61	0,67
4	INDS	0,20	0,25	0,17	0,12	0,12	0,09	0,09	0,15
5	SMSM	0,36	0,35	0,30	0,25	0,23	0,21	0,22	0,27
6	IMAS	0,71	0,73	0,74	0,70	0,75	0,79	0,74	0,74
7	MASA	0,40	0,42	0,44	0,49	0,51	0,57	0,49	0,47
8	AUTO	0,30	0,29	0,28	0,27	0,29	0,27	0,26	0,28
9	GDYR	0,55	0,53	0,50	0,57	0,57	0,56	0,61	0,56
10	PRAS	0,47	0,53	0,57	0,56	0,58	0,61	0,69	0,57
<b>Jumlah</b>		4,55	4,64	4,49	4,41	4,50	4,45	4,34	4,48
<b>Rata-rata</b>		0,46	0,46	0,45	0,44	0,45	0,44	0,43	-1,10
<b>Perkembangan</b>		-	0	-2,17	-2,22	2,27	-2,22	-2,27	

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan situs resmi perusahaan,tahun 2014-2020

Dari data diatas dapat dilihat bahwa perkembangan *Debt to Asset Ratio* periode 2014-2020 berfluktuasi tahun 2015 0, di tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 2,17, di tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 2,22, di tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 2,27, di tahun 2019 kembali

mengalami penurunan sebesar 2,22, dan di tahun 2020 kembali mengalami penurunan sebesar 2,27. Pada rata-rata perkembangannya dari tahun 2014-2020 mengalami penurunan sebesar 1,10 kali.

Untuk melihat perkembangan *Debt to Equity Ratio* pada sub sektor otomotif selama periode 2014 –2020 dapat dilihat pada tabel 1.2 berikut:

**Tabel 1.2**  
**Perkembangan *Debt to Equity Ratio* pada Sub Sektor Otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014 – 2020**

No	Kode Saham	<i>Debt to Equity Ratio</i> (x)							Rata-rata
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1	ASII	0,96	0,94	0,87	0,89	0,98	0,88	0,73	0,89
2	BRAM	0,74	0,60	0,50	0,40	0,35	0,27	0,26	0,45
3	GJTL	1,86	2,25	2,20	2,20	2,35	2,02	1,59	2,07
4	INDS	0,25	0,33	0,20	0,14	0,13	0,10	0,10	0,18
5	SMSM	0,57	0,54	0,43	0,34	0,30	0,27	0,27	0,39
6	IMAS	2,49	2,71	2,82	2,38	3,02	3,75	2,81	2,85
7	MASA	0,67	0,73	0,80	0,95	1,02	1,31	0,97	0,92
8	AUTO	0,42	0,41	0,39	0,37	0,41	0,37	0,35	0,39
9	GDYR	1,15	1,01	1,01	1,31	1,32	1,30	1,58	1,24
10	PRAS	0,88	1,13	1,30	1,28	1,38	1,57	2,21	1,39
<b>Jumlah</b>		9,99	10,65	10,52	10,26	11,26	11,84	10,87	10,77
<b>Rata-rata</b>		0,10	1,07	1,05	1,03	1,13	1,69	1,09	165
<b>Perkembangan</b>		-	970	-1,87	-1,90	9,71	49,56	-35,50	

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan situs resmi perusahaan, tahun 2014-2020

Dari data diatas dapat di lihat bahwa perkembangan *Debt to Equity Ratio* periode 2014-2020 berfluktuasi tahun 2015 mengalami peningkatan 970, di tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 1,87, di tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 1,90, di tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 9,71, di tahun 2019 kembali mengalami peningkatan sebesar 49,56, dan di tahun 2020 mengalami penurunan 35,50. Pada rata-rata perkembangannya dari tahun 2014-2020 mengalami peningkatan sebesar 165 kali.

Untuk melihat perkembangan *Long Term Debt to Equity Ratio* pada sub sektor otomotif selama periode 2014 sampai 2020 dapat dilihat pada tabel 1.3 berikut:

**Tabel 1.3**  
**Perkembangan *Long Term Debt to Equity Ratio* pada Sub Sektor Otomotif terdaftar di BEI periode 2014-2020**

No	Kode Saham	<i>Long Term Debt to Equity Ratio (x)</i>							Rata-rata
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1	ASII	0,35	0,34	0,23	0,26	0,31	0,35	0,29	0,30
2	BRAM	0,30	0,29	0,20	0,18	0,12	0,12	0,09	0,18
3	GJTL	1,31	1,56	1,45	1,42	1,37	1,15	0,90	1,31
4	INDS	0,07	0,10	0,04	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04
5	SMSM	0,09	0,14	0,11	0,11	0,08	0,08	0,12	0,10
6	IMAS	0,79	0,77	0,94	0,68	0,91	1,49	0,92	0,93
7	MASA	0,42	0,37	0,37	0,41	0,34	0,94	0,57	0,49
8	AUTO	0,04	0,06	0,08	0,09	0,05	0,08	0,10	0,07
9	GDYR	0,05	0,03	0,04	0,05	0,03	0,04	0,04	0,04
10	PRAS	0,82	0,91	0,32	0,32	0,25	0,16	1,82	0,66
<b>Jumlah</b>		4,24	4,57	3,78	3,56	3,49	4,45	4,89	4,12
<b>Rata-rata</b>		0,42	0,46	0,38	0,36	0,35	0,45	0,49	3,59
<b>Perkembangan</b>		-	9,52	-17,39	-5,26	-2,78	28,57	8,89	

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan situs resmi perusahaan, tahun 2014-2020

Dari data di atas dapat dilihat bahwa perkembangan *Long Term Debt to Equity Ratio* periode 2014-2020 berfluktuasi tahun 2015 mengalami peningkatan 9,52, di tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 17,39, di tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 5,26, di tahun 2018 mengalami penurunan kembali sebesar 2,78, di tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 28,57, dan di tahun 2020 mengalami peningkatan kembali sebesar 8,89. Pada rata-rata perkembangannya dari tahun 2014-2020 mengalami peningkatan sebesar 3,59 kali.

Untuk melihat perkembangan *Total Asset Turn Over* pada sub sektor otomotif selama periode 2014-2020 dapat dilihat pada tabel 1.4 berikut:

**Tabel 1.4**  
**Perkembangan *Total Asset Turn Over* pada Sub Sektor Otomotif terdaftar di BEI periode 2014-2020**

No	Kode Saham	<i>Long Term Debt to Equity Ratio (x)</i>							Rata-rata
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1	ASII	0,85	0,75	0,69	0,70	0,69	0,67	0,52	0,70
2	BRAM	0,67	0,71	0,74	0,79	0,89	0,88	0,64	0,76
3	GJTL	0,81	0,74	0,73	0,78	0,78	0,85	0,76	0,78
4	INDS	0,82	0,65	0,66	0,81	0,97	0,74	0,58	0,75
5	SMSM	1,50	1,26	1,28	1,37	1,40	1,27	0,96	1,29
6	IMAS	0,83	0,73	0,59	0,49	0,44	0,42	0,31	0,54
7	MASA	0,45	0,40	0,38	0,43	0,47	0,71	0,65	0,50
8	AUTO	0,85	0,82	0,88	0,92	0,97	0,96	0,78	0,88
9	GDYR	1,28	1,29	1,38	1,30	1,27	1,16	0,93	1,23
10	PRAS	0,35	0,31	0,23	0,23	0,35	0,37	0,26	0,30
<b>Jumlah</b>		8,41	7,66	7,56	7,82	8,23	8,03	5,84	7,73
<b>Rata-rata</b>		0,84	0,77	0,76	0,78	0,82	0,80	0,64	-4,05
<b>Perkembangan</b>		-	-8,33	-1,30	2,63	5,13	-2,44	-20,00	

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan website masing- masing perusahaan, tahun 2014-2020

Dari data di atas dapat dilihat bahwa perkembangan *Asset Turn Over* periode 2014-2020 berfluktuasi tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 8,33, di tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 1,30, di tahun 2017 mengalami peningkatan sebesar 2,63, di tahun 2018 mengalami peningkatan kembali sebesar 5,13, di tahun 2019 mengalami penurunan sebesar 2,44, dan di tahun 2020 mengalami penurunan kembali sebesar 20,00. Pada rata-rata perkembangannya dari tahun 2014-2020 mengalami penurunan sebesar 4,05 kali.

Untuk melihat perkembangan *Net Profit Margin* pada sub sektor otomotif selama periode 2014-2020 dapat dilihat pada tabel 1.5 berikut:

**Tabel 1.5**  
**Perkembangan *Net Profit Margin* pada Sub Sektor Otomotif**  
**Terdaftar di BEI Periode 2014-2020**

No	Kode Saham	<i>Net Profit Margin (%)</i>							Rata-rata
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1	ASII	10,97	8,48	10,11	11,22	11,44	11,22	10,61	10,58
2	BRAM	7,91	6,05	10,12	10,16	7,33	5,94	(2,40)	6,44
3	GJTL	1,31	1,60	3,33	(1,00)	1,21	2,26	4,58	1,90
4	INDS	6,85	0,12	3,03	5,77	4,61	4,85	3,61	4,12
5	SMSM	15,99	16,45	16,67	16,62	16,12	16,23	16,67	16,34
6	IMAS	(0,33)	(0,12)	(2,08)	(0,42)	0,63	0,84	(4,44)	-0,85
7	MASA	0,20	(11,33)	(2,92)	(2,87)	(5,93)	(3,52)	11,45	1,11
8	AUTO	7,79	2,75	3,77	4,04	4,43	5,29	(0,32)	3,96
9	GDYR	1,73	(0,07)	1,07	(0,55)	0,32	(0,86)	(6,57)	-0,70
10	PRAS	2,54	1,37	(0,73)	1,15	1,42	(1,28)	(1,65)	0,40
<b>Jumlah</b>		54,96	25,30	42,37	43,48	41,58	40,97	12,74	43,3
<b>Rata-rata</b>		5,50	2,53	4,24	4,35	4,16	4,10	1,27	-9,85
<b>Perkembangan</b>		-	-54	67,59	2,60	-4,81	-1,44	-69,02	

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan situs resmi perusahaan, Tahun 2014 – 2020

Dari data di atas dapat dilihat bahwa perkembangan *Net Profit Margin* periode 2014-2020 berfluktuasi tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 54, di tahun 2016 mengalami peningkatan sebesar 67,59, di tahun 2017 mengalami peningkatan sebesar 2,60, di tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 4,81, di tahun 2019 mengalami penurunan sebesar 1,44, dan di tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 69,02. Pada rata-rata perkembangannya dari tahun 2014-2020 mengalami penurunan sebesar 9,85%.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu menurut Ela Widaridan Ihat Farihat(2015) dengan judul analisis pengaruh *Debt to Asset Ratio* terhadap *Net Profit Margin* pada perusahaan rokok yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2005-2014, hasil dari penelitian ini diketahui bahwa variabel DAR secara berpengaruh signifikan terhadap NPM.

Berdasarkan penelitian terdahulu menurut Dian Maulita dan Intan Tania (2018) dengan judul analisis pengaruh *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio* terhadap *Net Profit Margin* pada perusahaan industri makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2016-2019, hasil dari penelitian ini diketahui bahwa variabel DER dan LTDtER berpengaruh positif signifikan terhadap NPM.

Berdasarkan penelitian terdahulu menurut Ratih Amelia (2021) dengan judul analisis pengaruh *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio* terhadap *Net Profit Margin* pada perusahaan industri makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2016-2019, hasil dari penelitian ini diketahui bahwa variabel DER berpengaruh positif signifikan terhadap NPM.

Berdasarkan penelitian terdahulu menurut Wina Nadila Agustin (2019) dengan jurnal pengaruh *Total Asset Turnover (TATO)* dan *Working Capital Turnover (WCTO)* terhadap *Net Profit Margin (NPM)* pada perusahaan yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Studi di PT.Mandom Indonesia, Tbk 2009-2018 *Total Asset Turnover (TATO)* secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin*.

Dari hasil penelitian terdahulu melalui referensi – referensi yang dibaca oleh peneliti, sebagai salah satu contoh dalam melakukan penelitian yang akan dilakukan sehingga peneliti dapat mengetahui beberapa teori – teori yang akan digunakan atau yang di bahas dalam penelitian. Sehingga peneliti dapat mengerti atau memahami judul yang akan dibahas dalam penelitian. Dari beberapa referensi yang dibaca oleh peneliti dan perusahaan yang diwakili

dalam penelitian, mencoba untuk menggunakan rasio struktur modal yaitu *Debt to Asset ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER), dan *Asset Turn Over* (TATO) sebagai variabel X (variabel bebas) sedangkan *Net profit Margin* (NPM) sebagai variabel Y (variabel terikat), dari referensi yang dibaca peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dalam bentuk skripsi padaperusahaan subsektor otomotif yang berjudul **"Analisis Pengaruh *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, *Asset Turn Over* Terhadap *Net Profit Margin* Pada Sub Sektor Otomotif Periode 2014 – 2020"**.

## 1.6 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian diatas maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Rata – rata perkembangan *Debt to Asset Ratio* pada sub sektor otomotif dari tahun 2014 sampai tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 1,10
2. Rata-rata perkembangan *Debt to Equity Ratio* pada sub sektor otomotif dari
3. tahun 2014 sampai tahun 2020 cenderung mengalami peningkatan sebesar 165
4. Rata-rata perkembangan *Long Term Debt to Equity Ratio* pada sub sektor otomotif dari tahun 2014 sampai tahun 2020 mengalami peningkatan sebesar 3,59
5. Rata-rata perkembangan *Total Asset Turn Over* pada sub sektor otomotif dari tahun 2014 sampai tahun 2020 mengalami penurunan 4,05

6. Rata-rata perkembangan Net Profit Margin pada sub sektor otomotif dari tahun 2014 sampai tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 9,85

## **1.7 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah yang dialami dalam penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Long Term Debt to Equity Ratio*, *Total Asset Turn Over* terhadap *Net Profit Margin* secara simultan pada sub sektor otomotif periode 2014 – 2020 ?
2. Bagaimana pengaruh *Debt to Asset Ratio*, *Debt Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, *Total Asset Turn Over* terhadap *Net Profit Margin* secara parsial pada sub sektor otomotif periode 2014 – 2020 ?

## **1.8 Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian**

### **1.8.1 Tujuan Penelitian**

Berikut adalah tujuan dalam penelitian dilakukan sebagai berikut:

- 1 Untuk menganalisis pengaruh *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, *Total Asset Turn Over*, terhadap *Net Profit Margin* secara simultan pada sub sektor otomotif periode 2014–2020
- 2 Untuk menganalisis pengaruh *Debt to Asset Ratio*, *Debt Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, *Total Asset Turn Over*, terhadap *Net Profit Margin* secara parsial pada sub sektor otomotif periode 2014 – 2020

### **1.8.2 Manfaat Penelitian**

Berikut adalah manfaat dari penelitian dilakukan:

- a.** Bagi peneliti menjadi sarana belajar untuk mengidentifikasi, menganalisis dan merencanakan masalah yang nyata sehingga akan lebih meningkatkan pengertian dari teori – teori diperkuliahan.
- b.** Dari penelitian ini dapat menjadikan masukan dan referensi dari hasil penelitian yang dapat digunakan bagi peneliti lain dan dapat menjadi informasi dalam pengembangan masalah dan solusi bagi penelitian yang mempunyai permasalahan yang sama.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA DAN METODE PENELITIAN**

#### **2.1 Tinjauan pustaka**

##### **2.1.1 Manajemen**

Menurut Hasibuan (2011:2) manajemen adalah sumber daya dan sumber daya manusia dan sumber daya lain yang efektif dan efisien untuk mencapai tujuan tertentu. Menurut Hasibuan (2013:1), Manajemen hanya merupakan alat untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Manajemen yang baik akan memudahkan terwujudnya tujuan perusahaan, karyawan dan masyarakat

Manajemen merupakan suatu proses melibatkan kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian yang dilakukan untuk mencapai tujuan perusahaan. Jadi, manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber – sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mncapai suatu tujuan tertentu.

##### **2.1.2 Manajemen Keuangan**

Manajemen keuangan menurut Alexandri (2009:6), manajemen keuangan dapat didefinisikan sebagai keseluruhan aktivitas yang bersangkutan dengan usaha untuk mendapatkan dana dan menggunakan dan mengalokasikan dana tersebut. Definisi lain, juga dapat diartikan sebagai upaya untuk mendapatkan dana dengan cara yang paling menguntungkan

serta mengalokasikan dana secara efisien dalam perusahaan sebagai sarana untuk mencapai sasaran bagi kekayaan pemegang saham.

Manajemen keuangan menurut Alexandri (2009:7) dapat pula diartikan sebagai ilmu yang membahas tentang investasi, pembelanjaan, dan pengelolaan, aset-aset dengan beberapa tujuan menyeluruh yang direncanakan. Jadi fungsi keputusan dari manajemen keuangan dapat dipisahkan ke dalam tiga bidang pokok yaitu keputusan investasi, keputusan pembelanjaan, dan keputusan manajemen aset.

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa manajemen keuangan merupakan upaya dan kegiatan dalam rangka meningkatkan nilai perusahaan, pengelolaan aset-aset dengan beberapa tujuan menyeluruh yang telah direncanakan oleh perusahaan yang berhubungan dan upaya untuk mendapatkan dana perusahaan dengan meminimalkan biaya serta upaya penggunaan dan pengalokasian dan secara efisien guna memaksimalkan nilai perusahaan.

### **2.1.3 Laporan Keuangan**

Laporan keuangan merupakan alat yang sangat penting untuk memperoleh informasi sehubungan dengan posisi keuangan dan hasil yang telah dicapai oleh perusahaan yang bersangkutan. Data keuangan tersebut akan lebih berarti bagi pihak-pihak yang berkepentingan apabila data tersebut dapat diperbandingkan untuk dua priode atau lebih.

Suatu laporan keuangan yang menggambarkan kinerja operasional satu perusahaan operasi sepanjang waktu disebut *income statement*(laporan

laba rugi). Laporan keuangan yang menggambarkan posisi keuangan dari operasional perusahaan pada titik waktu tertentu disebut *balance sheet* (neraca keuangan). Laporan *retained earning* (laba ditahan) menunjukkan perubahan dari posisi pemilik selama siklus operasional. Akhirnya, laporan *cash flow* ( arus kas) menjelaskan perubahan dalam arus kas tunai untuk suatu siklus operasional. Laporan keuangan belum dapat dikatakan mencerminkan keadaan keuangan perusahaan secara keseluruhan. Hal ini disebabkan adanya hal-hal yang belum atau tidak tercatat dalam laporan keuangan tersebut.

Laporan keuangan menurut Alexandri (2009:30), laporan keuangan merupakan sarana utama membuat laporan informasi keuangan kepada orang-orang dalam perusahaan (manajemen dan parakaryawan) dan kepada masyarakat diluar perusahaan (bank, investor, pemasok, dan lain-lain). Laporan keuangan menurut Fahmi (2013), laporan keuangan merupakan suatu informasi yang menggambarkan kondisi keuangan suatu perusahaan, dan lebih jauh informasi tersebut dapat dijadikan sebagai gambaran kinerja keuangan perusahaan tersebut.

Laporan keuangan menurut Farid dan Siswanto dalam Fahmi (2012:21), laporan keuangan merupakan informasi yang diharapkan mampu memberikan bantuan kepada penggunaan untuk membuat keputusan ekonomi yang bersifat finansial. Menurut Fahmi laporan keuangan adalah suatu informasi yang menggambarkan kondisi keuangan suatu perusahaan,

dan lebih jauh informasi tersebut dapat dijadikan sebagai gambaran kinerja keuangan perusahaan tersebut.

Dari pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa laporan keuangan merupakan laporan pertanggungjawaban manajemen yang berisi informasi posisi keuangan dan hasil- hasil yang telah dicapai perusahaan tersebut untuk membantu dalam membuat keputusan ekonomi yang bersifat finansial, laporan keuangan menyediakan informasi mengenai kondisi keuangan dan hasil operasi suatu perusahaan yang meliputi neraca, laba rugi, dan laporan- laporan lain yang menunjukkan perubahan posisi keuangan perusahaan dan kinerja yang dicapai perusahaan dalam periode tertentu serta catatan atas pengungkapan yang diperlukan.

Laporan keuangan di mana para pemakai membuat berbagai macam tipe keputusan keuangan, kreditur, semacam bank atau penjual (*vendor*), pada umumnya berhubungan dengan kondisi berjalan sebuah perusahaan dan kemampuannya, untuk membayar kewajiban yang sekarang jatuh tempo. Kreditur jangka panjang, semacam pemegang obligasi (*bondholders*), lebih tertarik dalam indikator jangka panjang untuk kekuatan keuangan dan kemungkinan laba (*earnings*), dividen, dan peningkatan dalam harga pasar lembar saham sebuah perusahaan, dan karena mereka membuat komitmen jangka panjang, mereka juga tertarik dalam beberapa atribut sama yang merupakan fokus dari para kreditur jangka panjang. Bahkan jika sebuah perusahaan membayar kewajiban sekarang (*current*) dan mengembalikan obligasinya dan hutang jangka panjang lain, labanya

(*earnings*) mungkin tidak cukup tinggi untuk memutuskan pembelian sahamnya.

#### **2.1.4 Tujuan Laporan Keuangan**

Tujuan utama laporan keuangan adalah untuk memberikan informasi yang relevan pada pihak-pihak diluar perusahaan. Tujuan laporan keuangan menurut Kasmir (2013:10), tujuan laporan keuangan adalah untuk menyediakan informasi keuangan suatu perusahaan, baik pada saat tertentu, maupun periode tertentu.

Laporan keuangan menurut Yustina dan Titik (2012:22), laporan keuangan ditunjukkan sebagai pertanggung jawaban manajemen atas sumber daya yang dipercayakan serta merupakan laporan akuntansi utama yang mengkomunikasikan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan dalam membuat analisa ekonomi dan peramalan untuk masa yang akan datang.

Dari definisi diatas dapat disimpulkan tujuan dari laporan keuangan merupakan pertanggungjawaban manajemen atas kinerja yang telah dicapai kepada pemilik perusahaan dengan menyediakan informasi menyangkut posisi keuangan, kinerja, dan perubahan posisi keuangan suatu perusahaan yang bermanfaat dalam pengambilan keputusan dan peramalan untuk masa yang akan datang.

## 2.1.5 Jenis-jenis Laporan Keuangan

### a. Neraca

Menurut Fahmi (2013:29), neraca merupakan informasi yang menggambarkan tentang kondisi dan situasi aktiva lancar, aktiva tetap, modal sendiri dan hutang serta berbagai item lainnya yang termasuk di sana, untuk selanjutnya informasi tersebut dijadikan sebagai alat dalam mendukung proses pengambilan keputusan.

#### a. Aktiva (*Assets*)

Menurut Hery (2015:14), aset adalah manfaat ekonomi yang mungkin terjadi dimasa depan, yang diperoleh atau dikendalikan oleh entitas sebagai hasil dari transaksi atau peristiwa dimasa lalu. Sedangkan menurut Munawir (2010:30) aktiva adalah sarana atau sumberdaya ekonomik yang dimiliki oleh suatu kesatuan usaha atau perusahaan yang harga perolehannya atau nilainya harus diukur secara objektif.

#### 1. Aktiva lancar (*Current asset*)

Aktiva lancar adalah harta yang dimiliki yang segera diuangkan pada saat dibutuhkan dan paling lama satu tahun. yang termasuk aktiva lancar antara lain kas, bank, surat berharga, piutang, persediaan, sewa dibayar dimuka dan aktiva lancar lainnya.

#### 2. Aktiva tetap (*Non Current Asset*)

Aktiva tetap merupakan harta atau kekayaan perusahaan yang digunakan dalam jangka panjang, lebih dari satu tahun. Secara garis besar aktiva tetap dapat dibagi dua macam, yaitu aktiva tetap

berwujud atau tidak berwujud. Aktiva tetap berwujud seperti tanah, bangunan, mesin, kendaraan dan lainnya. Aktiva tetap tidak berwujud seperti hak yang dimiliki perusahaan seperti hak paten, merk dagang, lisensi dan lainnya.

### **3. Aktiva lainnya (*Other Asset*)**

Aktiva lainnya merupakan harta atau kekayaan yang tidak dapat digolongkan kedalam aktiva lancar maupun aktiva tetap. Komponen yang ada dalam aktiva tetap seperti bangunan dalam proses, piutang jangka panjang, tanah dalam penyelesaian dan lainnya.

## **b. Passiva**

Passiva merupakan modal ditambah kewajiban (hutang) yang dimiliki perusahaan, seperti :

### **1. Modal sendiri / ekuitas (*Shareholders' equity*)**

Menurut Fahmi (2013:89), modal sendiri merupakan gambaran yang menunjukkan kepemilikan modal yang dimiliki oleh pemegang saham.

### **2. Hutang (*Liabilites*)**

Menurut Fahmi (2013:80), hutang merupakan kewajiban yang dimiliki oleh perusahaan yang bersumber dari dana eksternal, baik dari pinjaman bank, *leasing*, penjualan obligasi dan sejenisnya.

#### **a. Hutang jangka pendek (*Short-term Liabilities*)**

Hutang jangka pendek bisa juga disebut hutang lancar (*current liabilities*), merupakan kewajiban hutang perusahaan kepada

pihak lain yang harus segera dibayar. Jangka waktu hutang lancar maksimal satu tahun. Komponen yang termasuk dalam hutang jangka pendek seperti hutang dagang, hutang bank, hutang wesel, hutang gaji dan lainnya.

**b. Hutang jangka panjang (*Long-term Liabilities*)**

Hutang jangka panjang bisa disebut juga hutang tidak lancar (*NonCurrent Liabilities*), merupakan kewajiban perusahaan kepada pihak lain yang memiliki jangka waktu lebih dari satu tahun. Komponen yang termasuk dalam hutang jangka panjang seperti obligasi, hipotek, utang bank yang lebih dari satu tahun dan lainnya.

**b. Laporan Laba-rugi (*Income Statement*)**

Laporan laba-rugi merupakan laporan mengenai pendapatan, biaya-biaya, dan laba perusahaan selama periode yang ditentukan. laporan ini disusun dengan dua pendekatan, yakni pendekatan kontribusi membagi biaya-biaya kedalam dua sifat pokok, yakni biaya internal dan biaya tetap. Pendekatan ini biasanya dipengaruhi dalam pengembalian keputusan manajemen berkenaan dengan perencanaan biaya, *volume*, dan laba. Laporan rugi- laba disusun dengan pendekatan fungsional memberikan informasi mengenai biaya-biaya yang dikeluarkan oleh setiap fungsi utama dalam perusahaan (fungsi produksi, pemasaran, sumber daya manusia dan umum, serta fungsi keuangan).

### **c. Laporan perubahan modal**

Laporan perubahan modal merupakan laporan yang berisi jumlah dan jenis modal yang dimiliki pada saat ini. Kemudian, laporan ini juga menjelaskan perubahan modal dan sebab-sebab terjadinya perubahan modal di perusahaan.

### **d. Laporan arus kas (*cash flow*)**

Laporan arus kas merupakan laporan yang menunjukkan arus masuk dan kas keluar di perusahaan. Arus kas masuk berupa pendapatan atau pinjaman dari pihak lain, sedangkan arus kas keluar merupakan biaya-biaya yang telah dikeluarkan perusahaan. Baik arus kas masuk maupun arus kas keluar dibuat untuk periode tertentu.

### **e. Laporan Catatan atas Laporan Keuangan**

Laporan Catatan atas Laporan Keuangan merupakan laporan yang dibuat berkaitan dengan laporan keuangan yang disajikan, laporan ini memberikan informasi tentang penjelasan yang dianggap perlu atas laporan keuangan yang ada sehingga menjadi jelas penyebabnya. Tujuannya adalah agar pengguna laporan keuangan dapat memahami jenis data yang disajikan.

## **2.1.6 Analisis Rasio keuangan**

Analisis rasio keuangan banyak digunakan oleh calon investor, analisis ini digunakan untuk mengetahui keadaan dan perkembangan keuangan perusahaan dan hasil dari analisis tersebut dapat digunakan untuk melihat kelemahan perusahaan selama periode waktu

berjalan. Kelemahan yang terdapat di perusahaan dapat segera diperbaiki, sedangkan hasil yang cukup baik harus dipertahankan pada waktu mendatang. Beberapa rasio keuangan yang bisa digunakan untuk menganalisis laporan keuangan adalah :

#### 1. Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas menurut Hantono (2018:9) adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan memenuhi seluruh kewajiban atau hutang – hutang jangka pendeknya. Rasio ini meliputi Rasio Lancar (*Current Ratio*), Rasio Cepat (*Quick Ratio*), *Cash Ratio*, Modal Kerja Bersih (*Net Working Capital*).

#### 2. Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas menurut Hantono (2018:13) adalah rasio yang menunjukkan efektivitas manajemen perusahaan dalam mengelola bisnisnya. Yang tergolong dalam rasio ini adalah Perputaran Piutang (*Receivable Turnover*), Perputaran Persediaan (*Inventory Turnover*), Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turnover*), Perputaran Aktiva Tetap (*Fixed Aset Turnover*) dan Perputaran Aktiva (*Total Assets Turn Over*).

#### 3. Rasio Hutang atau *Leverage*

Rasio hutang menurut Hanafi (2018:40) adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka panjangnya. Rasio-rasio yang termasuk dalam rasio solvabilitas yaitu *Debt to Asset Ratio*,

*Debt to Equity Ratio Long Term Debt to Equity Ratio, Times Interest Earned.*

#### 4. Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas menurut Hanafi (2018:42) adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan/profitabilitas pada tingkat penjualan, aset dan modal saham tertentu. Jenis-jenis rasio ini adalah *Net Profit Margin, Return on Assets, Return on Investment* dan *Return on Equity*.

#### 5. Rasio Pasar

Rasio pasar menurut Hanafi (2018:43) adalah rasio yang mengukur harga pasar saham, relatif terhadap nilai bukunya. Rasio pasar terdiri dari *Earning Per Share, Price Earning Ratio, Market to Book Value Ratio, Dividen Yield*.

### **2.1.6.1 Debt to Asset Ratio (DAR)**

*Debt to Asset Ratio* (DAR) merupakan rasio yang membandingkan antara total utang yang dimiliki perusahaan dengan total asetnya. Menurut Hery (2015:195) mengemukakan *Debt to Asset Ratio*(DAR) atau rasio utang terhadap aset merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dan total aset Perusahaan dibiayai oleh utang, atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pembiayaan aset. Sedangkan menurut Fahmi (2013:1) *Debt to Asset Raio* (DAR) merupakan rasio yang melihat perbandingan total utang dibagi dengan total aset.

Lazimnya semakin kecil nilai DAR maka akan semakin baik, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva yang dibiayai dengan hutang. Semakin besar rasio, berarti semakin besar aktiva yang dibiayai dengan hutang dan hal itu semakin beresiko bagi perusahaan. Rasio ini menggambarkan berapa bagian dari keseluruhan kebutuhan dana yang dibelanjahi dengan hutang atau berapa dari aktiva yang digunakan untuk menjamin hutang. Total hutang mencakup baik hutang lancar maupun hutang jangka panjang. Rasio ini dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio (DAR)} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Asset}} \times 100\%$$

Keterangan:

*Total Debt* = Total Hutang

*Total Assets* = Total Aktiva / aset

#### **2.1.6.2 Debt to Equity Ratio (DER)**

Rasio hutang terhadap modal atau *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang mengukur perbandingan antara total seluruh kewajiban dengan modal yang dimiliki. *Debt to Equity Ratio* menurut Handini (2020:24), “merupakan bagian dari setiap modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk keseluruhan hutang”. Rasio ini menggambarkan sampai sejauh mana modal pemilik dapat menutupi utang – utang kepada pihak luar. Untuk pihak luar rasio terbaik jika jumlah modal lebih besar dari jumlah utang atau minimal sama. Namun bagi pemegang saham atau manajemen rasio ini sebaiknya memiliki nilai yang besar. Sedangkan menurut Hantono (2018:12), “*Debt to*

*Equity Ratio* adalah rasio yang menunjukkan perbandingan dana pihak luar dengan dana pemilik perusahaan”.

Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa rasio ini digunakan untuk melihat seberapa besar utang perusahaan jika dibandingkan dengan ekuitas yang dimiliki oleh perusahaan atau para pemegang saham. Semakin tinggi *Debt to Equity Ratio* menunjukkan semakin tinggi penggunaan hutang sebagai sumber pendanaan perusahaan, dimana hal ini juga memiliki resiko yang tinggi apabila perusahaan tidak mampu membayar seluruh kewajibannya dan akan berdampak pada profitabilitas perusahaan.

Penggunaan hutang yang tinggi dalam teori Ross juga dapat merupakan signal yang disampaikan oleh manajer ke pasar (Hanafi 2018:316). Ketika manajer yakin bahwa prospek perusahaan baik, dan karenanya ingin agar harga saham meningkat maka penggunaan hutang yang lebih banyak bisa dijadikan sebagai signal yang lebih *credible* bagi investor. Investor yang menangkap signal tersebut akan membeli saham perusahaan karena yakin perusahaan memiliki prospek yang baik dimasa mendatang sehingga akan membuat harga saham menjadi naik. Rumus untuk menghitung *Debt to Equity Ratio* adalah sebagai berikut :

$$DER = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

### 2.1.6.3 Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)

LTDtER Merupakan rasio antara hutang jangka panjang dengan modal sendiri. Utang jangka panjang yaitu utang atau perjanjian yang dibuat antar peminjaman dengan kreditor yang dilakukan dengan kesempatan bahwa pihak kreditor bersedia memberi pinjaman dalam jumlah tertentu dan pinjaman bersedia membayar utang secara periodik.

Tujuannya adalah untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri dijadikan jaminan hutang jangka panjang dengan cara membandingkan antara hutang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan (kasmir,2012:159) Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{LTDtER} = \frac{\text{Long Term Debt}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

Keterangan:

*Long Term Debt* = Total Hutang Jangka Panjang

*Equity* = Total Ekuitas

### 2.1.6.4 Total Asset Turn Over (TATO)

*Total Asset Turn Over* menurut Handini (2020:23) adalah keseluruhan aktiva yang berputar dalam suatu periode untuk menghasilkan pendapatan. Sedangkan menurut Hanafi (2018:40) rasio perputaran aktiva tetap menunjukkan sejauh mana kemampuan perusahaan menghasilkan penjualan berdasarkan total aktiva yang dimiliki perusahaan. Sehingga dapat disimpulkan *Total Asset Turn Over* merupakan rasio yang digunakan untuk melihat seberapa efisien manajemen keuangan dalam mengelola aktiva

untuk menghasilkan pendapatan dalam satu periode. Besarnya *Total Asset*

*Turn Over* dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{TATO} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

### 2.1.7 Pengertian Modal

Menurut Sutrisno (2003:43) mengemukakan bahwa modal adalah salah satu unsur aktiva yang sangat penting dalam perusahaan. Tanpa modal perusahaan tidak dapat memenuhi kebutuhan dana untuk menjalankan aktivitasnya. Masa perputaran modal yakni sejak kas ditanamkan pada elemen-elemen modal hingga menjadi kas lagi, adalah kurang dari satu tahun atau berjangka pendek. Masa perputaran modal ini menunjukkan tingkat efisiensi penggunaan modal, dan tentunya investasi pada modal semakin kecil. Oleh karena itu manajer keuangan dituntut mengelola modal kerja dengan baik sehingga meningkatkan efisiensi modal. Disamping tingkat efisiensi, manajer keuangan juga dituntut untuk memperhatikan sumber dana untuk memenuhi modal tersebut.

Kegiatan tersebut dalam neraca perusahaan tersusun dalam bentuk modal menurut bentuk fisiknya dan modal menurut asalnya. Modal dalam bentuk fisiknya (tanah, gedung, peralatan dan mesin, persediaan, uang tunai dan sebagainya) di taruh sebelah debit yang disebut pula modal aktif. Sedangkan modal menurut bentuk ditaruh dalam bentuk nilai uang disebelah kredit yang disebut modal pasif.

Modal yang dibutuhkan untuk membiayai operasi perusahaan terdiri atas modal asing dan modal sendiri. Modal asing merupakan modal yang berasal dari pinjaman para kreditur, supplier dan perbankan. Sedangkan modal sendiri merupakan modal yang berasal dari pihak perusahaan baik dari pemilik perusahaan (pemegang saham) maupun laba yang tidak dibagi (laba ditahan). Di dalam memenuhi modal yang dibutuhkan tersebut perusahaan dapat menerbitkan dan menjual surat berharga berupa obligasi (modal pinjaman) dan modal saham (modal sendiri), surat berharga tersebut dijual kepada para investor yang menginginkannya. Apabila perusahaan menjual surat berharga kepada investor, maka perusahaan berkewajiban memberikan hasil (return) yang dikehendaki oleh investor tersebut. Hasil yang dikehendaki oleh investor tersebut.

Dewi Astuti (2004:128) mengemukakan definisi : “modal (*capital*) merupakan faktor produksi yang dibutuhkan dan seperti faktor-faktor produksi lainnya, faktor modal mempunyai biaya tiap komponen disebut biaya komponen.”

Pada umumnya modal suatu perusahaan berasal dari satu sumber, misalnya modal berasal dari hutang jangka panjang dan saham biasa serta laba ditahan.

#### **2.1.8 Jenis-jenis Modal**

Jenis-jenis modal terdiri dari modal hutang dan modal sendiri / ekuitas :

- a. Modal pinjaman, termasuk semua pinjaman jangka panjang yang diperoleh perusahaan. Diketahui bahwa biaya modal pinjaman relatif lebih rendah, dibandingkan dengan bentuk pinjaman lainnya. Hal ini disebabkan karena mereka memperoleh risiko yang paling kecil atas segala jenis modal jangka panjang seperti :
  - a. Pemegang modal pinjaman mempunyai prioritas terhadap pembayaran bunga atas pinjaman atau terhadap asset yang akan dijual untuk membayar hutang.
  - b. Memegang modal pinjaman mempunyai kekuatan hukum akan pembayaran hutang dibandingkan dengan pemegang saham preferensi atau saham biasa.
  - c. Bunga pinjaman merupakan biaya yang dapat mengurangi pajak sehingga biaya modal pinjaman yang sebenarnya secara substansial menjadi lebih rendah.
- b. Modal sendiri/ekuitas, merupakan modal jangka panjang yang diperoleh dari pemilik perusahaan / pemegang saham. Modal sendiri diharapkan tetap berada dalam perusahaan untuk jangka waktu yang tidak terbatas sedangkan modal pinjaman mempunyai jatuh tempo. Ada 2 sumber utama dari modal sendiri, yaitu:
  - c. Modal saham preferen adalah suatu surat berharga yang dijual oleh suatu perusahaan dengan menjual nilai nominal (rupiah, dolar, yen dan sebagainya) yang dapat memberikan pengembangannya berupa uang yang tetap dalam bentuk deviden yang akan diterima setiap bulan (tiga bulan).

d. Modal saham biasa yang terdiri dari modal saham biasa dan laba ditahan.

### **2.1.9 Struktur Modal**

Salah satu faktor yang membuat perusahaan memiliki daya saing dalam jangka panjang karena faktor kuatnya struktur modal yang dimilikinya. Sehingga keputusan sumber dana yang dipakai untuk memperkuat struktur modal suatu perusahaan tidak dapat dilihat sebagai keputusan yang sederhana, namun memiliki implikasi kuat terhadap apa yang akan terjadi dimasa yang akan datang.

### **2.1.10 Teori Struktur Modal**

Secara umum teori yang membahas tentang struktur modal ada 2, yaitu:

#### ***a. Balancing theories***

Merupakan suatu kebijakan yang di tempuh oleh perusahaan untuk mencari dana tambahan dengan cara mencari pinjaman baik ke perbankan atau juga dengan menerbitkan obligasi (*bonds*) adalah surat berharga (*commercial- paper*) yang mencantumkan nilai nominal, tingkat suku bunga dan jangka waktu dimana itu dikeluarkan baik oleh perusahaan atau *government* untuk kemudian dijual kepada publik.

#### ***b. Packing order theory***

Merupakan suatu kebijakan yang ditempuh perusahaan untuk mencari tambahan dana dengan cara menjual aset yang dimilikinya. Seperti menjual gedung (*build*), tanah (*land*), peralatan (*inventory*) yang dimilikinya dan aset –aset lainnya, termasuk dengan menerbitkan dan

menjual saham dipasar modal (*capital market*) dan dana yang berasal dari laba ditahan (*retained earnings*). Pada kebijakan *packing order theory* artinya perusahaan melakukan kebijakan dengan cara mengurangi kepemilikan aset yang dimilikinya karena dilakukan kebijakan penjualan. Dampak lain jauh perusahaan akan mengalami kekurangan aset karena dipakai untuk membiayai rencana aktivitas perusahaan baik sedang maupun yang akan.

### **2.1.11 Pengertian Struktur Modal**

Pengertian struktur modal menurut pendapat ahli, dimana menurut pendapat Riyanto (2010:22) struktur modal adalah pembelanjaan permanen yang di cerminkan melalui perimbangan antara modal sendiri dengan hutang jangka panjang, sedangkan struktur modal menurut Horne dan John (2010:232) adalah proporsi pendanaan atau permodalan permanen jangka panjang perusahaan yang diwakili utang, saham preferen dan ekuitas saham biasa.

Menurut Fahmi (2013:179) yang mengutip definisi struktur modal dari Weston dan Copeland bahwa *capital structure or the capitalization of the firm the permanent financing represented by long term debt, preferred stock and shareholder's equity*. Sedangkan Joel G. Siagel dan Jae K. Shim mengatakan *capital structure* (struktur modal) adalah komposisi saham biasa, saham preferen dan berbagai kelas seperti itu. Laba ditahan, utang jangka panjang yang dipertahankan oleh kesatuan usaha untuk mendanai aktiva.

Sehingga dapat dimengerti bahwa struktur modal merupakan gambaran dari bentuk proporsi finansial perusahaan yaitu antara modal yang dimiliki yang bersumber dari utang jangka panjang (*long-term liabilities*) dan modal sendiri (*shareholder's equity*) yang menjadi sumber pembiayaan suatu perusahaan.

#### **a. Pembagian dan Kebijakan Struktur Modal**

Untuk memahami tentang struktur modal maka perlu kita pahami pembagian dari struktur modal itu sendiri, yaitu secara garis besar dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a. *Simple Capital Structure*, yaitu jika perusahaan tidak hanya menggunakan modal sendiri saja dalam struktur modalnya.
- b. *Complex Capital Structure*, yaitu jika perusahaan tidak hanya menggunakan modal sendiri tetapi juga menggunakan modal pinjaman dalam struktur modalnya.

Atas dasar dua hal inilah kemudian dilakukan kajian secara komprehensif manaka yang paling tepat dipergunakan berdasarkan situasi kondisi internal dan eksternal, tentunya dengan tetap mengedepankan pendekatan secara efektif dan efisien. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi struktur modal suatu perusahaan, yaitu :

- a. Bentuk dan karakteristik bisnis yang dijalankan
- b. Ruang lingkup aktivitas operasi bisnis yang dijalankan
- c. Karakteristik manajemen (*management characteristic*) yang diterapkan di organisasi bisnis tersebut

d. Kondisi *micro and macro economy* yang berlaku didalam negeri dan luar negeri yang turut mempengaruhi pengambilan keputusan perusahaan.

## 2. Struktur Modal dan Kebijakan Perusahaan

Secara umum sumber modal ada 2 sumber alternatif, yaitu modal yang bersumber dari modal sendiri atau dari eksternal seperti pinjaman uang. Pendanaan dengan modal sendiri dapat dilakukan dengan menerbitkan saham (*stock*), sedangkan pendanaan dengan hutang (*debt*) dapat dilakukan dengan menerbitkan obligasi (*bonds*), *right issue* atau berutang ke bank, bahkan mirta bisnis. Kedua bentuk pendanaan ini masing – masing memiliki perbedaan satu dengan yang lain.

Struktur modal adalah bertujuan memadukan sumber dana permanen yang selanjutnya digunakan perusahaan dengan cara yang diharapkan akan mampu memaksimumkan nilai perusahaan. Bagi sebuah perusahaan sangat dirasa penting untuk memperkuat kestabilan keuangan yang dimiliki, karena perubahan dalam struktur modal diduga bisa menyebabkan perubahan nilai perusahaan.

Melakukan analisis struktur modal dianggap suatu hal penting karena dapat mengevaluasi resiko jangka panjang dan prospek dari tingkat penghasilan yang didapatkan perusahaan selama menjalankan aktivitasnya. Keadaan struktur modal akan berakibat langsung pada posisi keuangan perusahaan sehingga mempengaruhi kinerja

perusahaan. Penggunaan modal dari pinjaman akan meningkatkan resiko keuangan berupa biaya bunga yang harus tetap dibayar, walaupun perusahaan mengalami kerugian.

### **3. Rasio Struktur Modal**

Adapun bentuk rasio yang dipergunakan dalam struktur modal (*capital structure*), yaitu:

#### **a. *Debt to Asset Ratio (DAR)***

*Debt to Asset Ratio (DAR)* merupakan rasio yang membandingkan antara total utang yang dimiliki perusahaan dengan total asetnya. Menurut Hery (2015:195) mengemukakan *Debt to Asset Ratio (DAR)* atau rasio utang terhadap aset merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dan total aset Perusahaan dibiayai oleh utang, atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pembiayaan aset. Sedangkan menurut Fahmi (2013:1) *Debt to Asset Ratio (DAR)* merupakan rasio yang melihat perbandingan total utang dibagi dengan total aset.

Lazimnya semakin kecil nilai DAR maka akan semakin baik, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva yang dibiayai dengan hutang. Semakin besar rasio, berarti semakin besar aktiva yang dibiayai dengan hutang dan hal itu semakin beresiko bagi perusahaan. Rasio ini menggambarkan berapa bagian dari keseluruhan kebutuhan dana yang dibelanjai dengan hutang

atau berapa dari aktiva yang digunakan untuk menjamin hutang. Total hutang mencakup baik hutang lancar maupun hutang jangka panjang. Rasio ini dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio (DAR)} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Asset}} \times 100\%$$

Keterangan:

*Total Debt* = Total Hutang

*Total Assets* = Total Aktiva / aset

**b. Debt to Equity Ratio (DER)**

*Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Menurut Hery (2015:198) mengemukakan *Debt to Equity Ratio* (DER) atau rasio utang terhadap modal merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal.

Sedangkan menurut Joel G. Siae dan Jae K. Shim dan Fahmi (2013:128), mendefinisikan sebagai ukuran yang dipakai dalam menganalisis laporan keuangan memperlihatkan besarnya jaminan yang tersedia untuk memperlihatkan besarnya jaminan yang tersedia untuk kreditur. Salah satu yang diperhatikan oleh investor *Debt to Equity Ratio* (DER), karena dapat menunjukkan komposisi pendanaan dalam membiayai aktivitas operasional perusahaan atau memanfaatkan hutang – hutangnya. Berikut rumus dari *Debt to Equity Ratio* (DER) sebagai berikut :

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

**c. Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)**

LTDtER Merupakan rasio antara hutang jangka panjang dengan modal sendiri. Utang jangka panjang yaitu utang atau perjanjian yang dibuat antar peminjaman dengan kreditor yang dilakukan dengan kesempatan bahwa pihak kreditor bersedia memberi pinjaman dalam jumlah tertentu dan pinjaman bersedia membayar utang secara periodik.

Tujuannya adalah untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri dijadikan jaminan hutang jangka panjang dengan cara membandingkan antara hutang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan (kasmir,2012:159) Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Long Term Debt Equity Ratio} = \frac{\text{Long Term Debt}}{\text{Equity}}$$

Keterangan:

*Long Term Debt* = Total Hutang Jangka Panjang

*Equity* = Total Ekuitas

**2.1.12 Profitabilitas**

Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan memperoleh laba dalam hubungannya dengan penjualan, total aktiva maupun modal sendiri. Dengan demikian bagi investor jangka panjang akan sangat berkepentingan dengan analisis profitabilitas ini misalnya bagi pemegang saham akan melihat keuntungan yang benar – benar akan diterima dalam dividen.

Menurut Fahmi (2013:135) adalah rasio profitabilitas mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan yang ditunjukkan oleh besar kecilnya tingkat keuntungan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi. Menurut Martono dan Agus (2010:53) rasio profitabilitas adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memperoleh keuntungan dari penggunaan modalnya.

Rasio profitabilitas menurut Kasmir (2014:114) rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan atau laba dalam suatu periode tertentu. Sedangkan menurut Hanafi (2013:42) rasio profitabilitas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan (profitabilitas) pada tingkat penjualan, aset, dan modal saham tertentu.

Rasio profitabilitas tergantung dari informasi akuntansi yang diambil dari laporan keuangan. Karena profitabilitas dalam konteks analisis rasio, mengukur pendapatan menurut laporan rugi laba dengan nilai buku investasi. Rasio profitabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, beberapa rasio profitabilitas yang sering digunakan untuk meninjau kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba memiliki beberapa rasio yaitu di antaranya :

**a. *Gross Profit Margin (GPM)***

Margin laba kotor merupakan rasio profitabilitas untuk menilai persentase laba kotor terhadap pendapatan yang dihasilkan dari penjualan. Laba kotor yang dipengaruhi oleh laporan arus kas

memaparkan besaran laba yang di dapatkan oleh perusahaan dengan pertimbangan biaya yang terpakai untuk memproduksi produk atau jasa. Margin kotor ini sering disebut juga dengan *Gross Profit Margin* mengukur efisiensi perhitungan harga pokok atau biaya produksi. Semakin besar *Gross Profit Margin* semakin baik (efisien) kegiatan operasional perusahaan yang menunjukkan harga pokok penjualan lebih rendah dari pada penjualan (sales) yang berguna untuk audit operasional.

**b. *Net Profit Margin*(NPM)**

*Net Profit Margin* atau margin laba bersih merupakan rasio profitabilitas untuk menilai persentase laba bersih yang di dapat setelah dikurangi pajak terhadap pendapatan yang diperoleh dari penjualan. Rasio ini untuk mengukur laba bersih setelah pajak terhadap penjualan, semakin tinggi *Net Profit Margin* semakin baik operasional suatu perusahaan tersebut.

**c. *Return on Asset Ratio* (ROA)**

Tingkat pengembalian aset merupakan rasio profitabilitas untuk menilai persentase keuntungan (laba) yang di peroleh perusahaan terkait sumber daya atau total aset sehingga efisiensi suatu perusahaan dalam dalam mengelola asetnya bisa terlihat dari persentase rasio ini.

**d. *Return on Equity Ratio* (ROE)**

*Return on Equity Ratio* merupakan rasio profitabilitas untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari investasi pemegang saham perusahaan tersebut yang dinyatakan dalam persentase.

ROE dihitung dari penghasilan (income) perusahaan terhadap modal yang investasikan oleh para pemilik perusahaan (pemegang saham biasa dan pemegang saham preferen). *Return on Equity* menunjukkan seberapa berhasil perusahaan mengelola modalnya (net worth), sehingga tingkat keuntungan diukur dari investasi pemilik modal atau pemegang saham perusahaan, ROE yaitu rentabilitas modal sendiri atau yang disebut rentabilitas usaha.

**e. *Return on Sales Ratio (ROS)***

*Return on Sales* merupakan rasio profitabilitas yang menampilkan tingkat keuntungan perusahaan setelah pembayaran biaya – biaya variabel produksi seperti upah pekerja, bahan baku, dan lain – lain sebelum di kurangi pajak dan bunga. Rasio ini menunjukkan tingkat keuntungan yang diperoleh dari setiap rupiah penjualan yang juga disebut *margin operasional*(operasional margin) atau margin pendapatan operasional (*operating income margin*).

**f. *Return on Capital Employed (ROCE)***

*Return on Capital Employed* merupakan rasio profitabilitas yang mengukur keuntungan perusahaan dari modal yang di pakai dalam bentuk persentase (%). Modal yang dimaksud adalah ekuitas suatu perusahaan ditambah kewajiban tidak lancar atau total aset dikurangi kewajiban lancar, ROCE mencerminkan efisiensi dan profitabilitas modal atau investasi perusahaan, laba sebelum pengurangan pajak dan

bunga dikenal dengan istilah “EBIT” yaitu *Earning Before Interest and Tax*.

**g. Return on Investment (ROI)**

*Return on Investment* merupakan rasio profitabilitas yang di hitung dari laba bersih setelah dikurangi pajak terhadap total aktiva *Return on Investment* berguna untuk mengukur kemampuan perusahaan secara keseluruhan dalam menghasilkan keuntungan terhadap jumlah aktiva secara keseluruhan yang tersedia pada perusahaan. Semakin tinggi rasio ini berarti semakin baik kondisi suatu perusahaan.

**h. Earning Per Share (EPS)**

*Earning Per Share* merupakan rasio profitabilitas yang menilai tingkat kemampuan per lembar saham dalam menghasilkan laba untuk perusahaan, pemegang saham biasa dan calon pemegang saham sangat memperhatikan *earning per share* karena menjadi indikator keberhasilan perusahaan.

Dari beberapa rasio profitabilitas yang sudah di jelaskan diatas, peneliti tertarik untuk menggunakan rasio profitabilitas yaitu salah satunya rasio *Net Profit Margin* (NPM), karena rasio ini untuk menilai persentase laba bersih yang di dapat setelah dikurangi pajak terhadap pendapatan yang diperoleh dari penjualan dan mengukur laba bersih setelah pajak terhadap penjualan.

### **i. *Net Profit Margin*(NPM)**

Menurut I Made Sudana (2009:26) *Net Profit Margin* (NPM) mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba bersih dari penjualan yang dilakukan perusahaan. rasio ini mencerminkan efisiensi seluruh bagian yaitu produksi, personalia, pemasaran, dan keuangan yang ada dalam perusahaan. Artinya semakin tinggi rasio *Net Profit Margin* (NPM) semakin baik.

*Rasio Net Profit Margin* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{net profit}}{\text{sales}} \times 100\%$$

#### **a. Manfaat *Net Profit Margin* (NPM)**

Terdapat beberapa manfaat *Net Profit Margin* (NPM) yaitu sebagai berikut:

- a. Untuk menilai efektifitas dan efisiensi biaya produksi, biaya overhead, dan biaya-biaya dalam mendukung operasional perusahaan.
- b. Mengetahui besarnya tingkat laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode.
- c. Mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.

#### **b. Tujuan *Net Profit Margin* (NPM)**

Terdapat beberapa tujuan *Net Profit Margin* (NPM) yaitu sebagai berikut :

- a. Menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari tingkat volume usaha tertentu.
- b. Mengkomparasi nilai profitabilitas dengan perusahaan kompetitor yang menjalankan basis bisnis serta memproduksi produk serupa.

## **2.2 Hubungan Antara Variabel Penelitian**

### **2.2.1 Hubungan antara *Debt to Asset Ratio* terhadap *Net Profit Margin***

*Debt to Asset Ratio* merupakan rasio hutang terhadap total aktiva yang nilainya diketahui dengan cara membagi jumlah total hutang perusahaan dengan total aktiva perusahaan dan kemudiandikalikan dengan 100%, untuk mendapatkan persentase harta atau asset perusahaan yang dibiayai dengan hutang. nilai *Debt to Asset Ratio* yang tinggi mengakibatkan ketidakmampuan perusahaan dalam membayar semua kewajiban. rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva yang dibiayai dengan hutang. Semakin tinggi *Net Profit Margin* (NPM) maka akan semakin baik, artinya posisi pemilik perusahaan akan semakin kuat dan demikian sebaliknya.

Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan sebelumnya yaitu Diana Triutari dan Debi Kurni (2016) bahwa *Debt to Asset Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin*.

### **2.2.2 Hubungan antara *Debt to Equity Ratio* terhadap *Net Profit Margin***

Tinggi rendahnya *Debt to Equity Ratio* akan mempengaruhi tingkat pencapaian *Net Profit Margin* yang dicapai perusahaan jika dibiayai yang ditimbulkan oleh pinjaman lebih kecil dari pada biaya modal sendiri, maka

memberi dana yang berasal dari pinjaman atau hutang akan lebih efektif dalam menghasilkan laba, demikian juga sebaliknya. Semakin tinggi *Net Profit Margin*, semakin efisien sebuah perusahaan mengelola investasi untuk menghasilkan laba. Semakin tinggi *Debt to Equity Ratio* menunjukkan semakin besar beban perusahaan terhadap pihak luar, hal ini sangat memungkinkan menurunkan kinerja perusahaan karena tingkat ketergantungan dengan pihak luar semakin tinggi.

Hal ini didukung dengan hasil penelitian yang dilakukan dengan penelitian sebelumnya yaitu Hadiana (2020) yang menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh dan negatif signifikan terhadap *Net Profit Margin*.

### **2.2.3 Hubungan antara *Long Term Debt to Equity Ratio* terhadap *Net Profit Margin***

*Long Term Debt to Equity Ratio* merupakan rasio antar utang jangka panjang dengan modal sendiri. Tujuannya adalah untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang dengan cara membandingkan antar hutang jangka dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan. Penggunaan hutang jangka panjang *Long Term Debt to Equity Ratio* akan mempengaruhi tingkat pengembalian atas laba perusahaan *Net Profit Margin* karena apabila perusahaan memiliki hutang yang besar, laba yang didapat perusahaan akan digunakan untuk pelunasan hutang tersebut sehingga akan mempengaruhi tingkat profitabilitas *Net Profit Margin* yang didapat perusahaan.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu oleh Dian Maulita dan Intan Tania (2018) bahwa Long Term Debt to Equity Ratio berpengaruh positif dan signifikan terhadap Net Profit Margin

#### **2.2.4 Hubungan antara *Total Asset TurnOver* terhadap *Net Profit Margin***

*Total Asset Turn Over* merupakan rasio yang digunakan untuk melihat seberapa efisien manajemen keuangan dalam mengelola aktiva untuk menghasilkan pendapatan dalam satu periode. Menurut Hanafi (2018:40) rasio perputaran aktiva tetap menunjukkan sejauh mana kemampuan perusahaan menghasilkan penjualan berdasarkan total aktiva yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi rasio ini maka semakin baik perusahaan dalam mengelola aktiva yang dimiliki dalam menghasilkan pendapatan, sebaliknya jika nilai rasio ini rendah maka artinya aktiva yang dimiliki perusahaan terlalu besar dibandingkan dengan tingkat pendapatan perusahaan. Dalam penelitian Pamela Hadiano (2018) dari hasil penelitian yang dilakukan bahwa *Total Asset Turn Over* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Net Profit Margin*.

#### **2.2.5 Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama persis seperti judul penelitian penulis. Namun penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian

penulis. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan penulisan.

**Tabel 2.1**  
**Penelitian Terdahulu**

No	Nama	Judul	Hasil
1.	Ela widasari dan Ihat Farihat (2015)	Pengaruh <i>Debt to Asset Ratio</i> terhadap <i>Net Profit Margin</i> pada perusahaan rokok yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2005-2014	Bahwa <i>Debt to Asset Ratio</i> berpengaruh positif signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> .
2	Diana Triutari dan Debi kurnia (2016)	Pengaruh struktur modal terhadap profitabilitas pada perusahaan sub sektor property dan real estate yang terdapat di (BEI) periode 2011-2014	Bahwa <i>Debt to Asset Ratio</i> tidak berpengaruh negatif signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> .
3	Ratih Amelia (2021)	Pengaruh <i>Debt to Asset Ratio</i> , <i>Debt to Equity Ratio</i> terhadap <i>Net Profit margin</i> pada perusahaan industri makanan dan minuman yang terdaftar di BEI 2016-2019	Bahwa <i>Debt to Equity Ratio</i> Berpengaruh Positif signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i>
4	Hadiana Muzia Fatima (2020)	Pengaruh <i>Current Ratio</i> , <i>Debt to Equity Ratio</i> , terhadap <i>Net Profit Margin</i> pada perusahaan yang terdaftar di Jakarta Islamic Index studi di PT.Kalbe Farma Tbk periode 2009-2018	Bahwa <i>Debt to Equity Ratio</i> secara Parsial tidak berpengaruh negatif signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> .
5	Dian Maulita dan Intan Tania (2018)	Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> , <i>Debt to Asset Ratio</i> , dan <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> terhadap profitabilitas (studi pada perusahaan manufaktur sub sektor	1. Bahwa <i>Debt to Equity Ratio</i> tidak berpengaruh negatif signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> . 2. Bahwa <i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> berpengaruh

		makanan dan minuman yang terdaftar di BEI periode 2011-2016)	positif dan signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i>
6	Wina Nadila Agustin (2019)	Pengaruh <i>total Asset Turnover</i> (TATO) dan <i>Working Capital Turnover</i> (WCTO) terhadap <i>Net Profit Margin</i> (NPM) pada perusahaan yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) Studi di PT.Mandom Indonesia,Tbk 2009-2018	<i>Total Asset Turnover</i> (TATO) secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> .
7	Hadiana Muzia Fatima (2020)	Pengaruh <i>Current Ratio</i> , <i>Debt to Equity Ratio</i> , terhadap <i>Net Profit Margin</i> pada perusahaan yang terdaftar di Jakarta Islamic Index studi di PT.Kalbe Farma Tbk periode 2009-2018	Bahwa <i>Debt to Equity Ratio</i> secara Parsial tidak berpengaruh negatif signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> .
8	Pamela Hadiano (2018)	Pengaruh <i>Total Asset Turnover</i> dan <i>Working Capital Turnover</i> terhadap <i>Net Profit Margin</i> pada PT.Mayora Indah, Tbk. Dan entitas anak	1. Dari hasil penelitian bahwa secara parsial <i>Total Asset Turnover</i> berpengaruh signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> . 2. Dari hasil penelitian ini bahwa secara simultan TATO dan WCT berpengaruh secara signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i>
9	Sekar Marfita Skema (2019)	Pengaruh <i>Current Ratio</i> , <i>Debt to Equity Ratio</i> , dan total <i>Asset Turnover</i> terhadap <i>Net Profit Margin</i>	1. Hasil dari pengujian ini membuktikan bahwa variabel <i>Current Ratio</i> (CR), <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER), dan <i>Total Asset Turnover</i> secara simultan berpengaruh terhadap <i>Net Profit Margin</i> . 2. Hasil pengujian penelitian ini secara parsial variabel <i>Current Ratio</i> (CR) dan <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) tidak berpengaruh terhadap <i>Net</i>

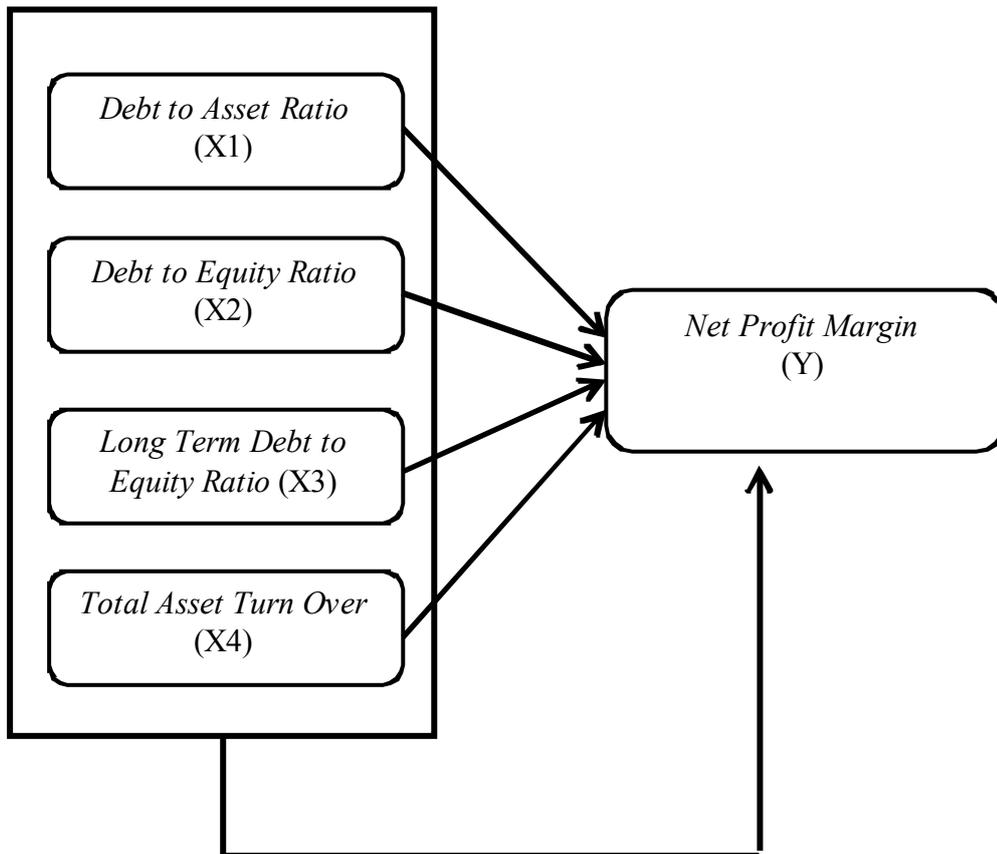
			<i>Profit Margin</i> . 3. Dari penelitian ini bahwa variabel <i>Total Asset Turnover</i> secara parsial berpengaruh terhadap <i>Net Profit Margin</i> .
10	Alvia Iftina (2021)	Pengaruh <i>Inventory Turnover</i> (ITO) dan <i>Total Asset Turnover</i> (TATO) terhadap <i>Net Profit Margin</i> (NPM) pada perusahaan yang terdaftar di Indeks Saham Syariah di PT.Indofarma	1. Hasil dari penelitian <i>Inventory Turnover</i> dan <i>Total Asset Turnover</i> secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> . 2. Hasil dari penelitian <i>Inventory Turnover</i> dan <i>Total Asset Turnover</i> secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap <i>Net Profit Margin</i> .

### 2.2.6 Kerangka Pemikiran

Laba perusahaan selain merupakan indikator kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban terhadap penyandang dana juga merupakan elemen penting penciptaan nilai perusahaan yang menunjukkan prospek perusahaan dimasa yang akan datang. Kajian teoritis yang dilakukan bersama dengan kajian temuan studi empiris memberikan gambaran mengenai variabel dan keterkaitan antar variabel yang kemudian membantu perumusan hipotesis.

Berdasarkan hasil proses berfikir ini dapat dihasilkan sebuah kajian yang diharapkan mampu memberikan kontribusi teoritis maupun praktis terkait pengaruh langsung struktur modal terhadap *Net Profit Margin* (NPM) pada 10 perusahaan sub sektor otomotif pada periode 2014 –

2020. Berdasarkan kerangka konseptual maka kerangka pemikiran yang mendasari penelitian ini dapat digunakan sebagai berikut:



**Gambar 2.1**  
**Kerangka pemikiran**

### 2.2.7 Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

- a. Diduga *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Asset Turnover* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin* pada sub sektor otomotif periode 2014-2020

**b.** Diduga *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Asset Ratio*, dan *Asset Turnover* secara parsial berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin* pada sub sektor otomotif 2014-2020

## **2.3 Metode Penelitian**

### **2.3.1 Jenis Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini ada 2 yaitu:

#### **a. Data kuantitatif**

Yaitu data yang diperoleh dalam bentuk angka yang dapat dihitung, yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Data yang diharapkan berupa data laporan keuangan, data harga saham dan rasio keuangan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dari tahun 2014 – 2020.

#### **b. Data kualitatif**

Yaitu data yang bukan dalam bentuk angka – angka. Data yang digunakan buku, jurnal, dan halaman web kemudian di tambah informasi yang diperoleh dari pihak lain yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

### **2.3.2 Sumber data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data sekunder Menurut Sangadji dan Sopiah (2010:44) data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder

biasanya berupa bukti, catatan, atau laporan histori yang telah tersusun dalam arsip (*data documenter*) yang dipublikasikan maupun tidak dipublikasikan.

Sumber data dalam penelitian ini adalah untuk memperoleh data yang relevan, dan data yang dipercaya. Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber pada data laporan keuangan yang diperoleh dari Bursa Efek Indonesia (BEI) atau dengan mengakses data perusahaan melalui website [www.idx.com](http://www.idx.com) untuk ke 12 perusahaan pada industri manufaktur sub sektor otomotif komponen periode 2014 -2020.

#### **2.4 Metode Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Adapun cara untuk memperoleh data dan informasi dalam penelitian ini, sebagai berikut:

##### 1) Studi Pustaka (Library research)

Pada tahap ini, penulis berusaha untuk memperoleh berbagai informasi untuk dijadikan sebagai dasar teori dan acuan dalam mengolah data, dengan cara membaca, mempelajari, menelaah dan mengkaji literatur-literatur berupa buku, jurnal ilmiah, makalah, dan penelitian-penelitian terdahulu yang berkaitan dengan analisa laporan keuangan dan sejarah perkembangan perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2014 –2020.

## 2) Riset Internet (online research)

Teknik atau metode ini dilakukan untuk memperoleh data yang bersifat teori yang kemudian digunakan sebagai literatur penunjang guna mendukung penelitian yang dilakukan. Penulis mengumpulkan data berupa laporan keuangan pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2014 – 2020 melalui [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), website resmi perusahaan dan situs penunjang lainnya.

## 2.5 Populasi dan Sampel

### 2.5.1 Populasi

Populasi merupakan keseluruhan dari unit analisis yang ciri-cirinya akan diduga. Populasi yang diamati peneliti adalah perusahaan yang perusahaannya yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) periode tahun 2014 - 2020. Populasi dalam penelitian ini terdiri dari 12 perusahaan, berikut populasi perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI), yaitu :

**Tabel 2.2**  
**Perusahaan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (Bei) Sub Sektor Otomotif Periode 2014-2020**

No	Kode saham	Nama perusahaan
1	ASII	PT. Astra International Tbk
2	AUTO	PT. Astra OtopartsTbk
3	BRAM	PT. Indo kordsa Tbk
4	GDYR	PT. Goodyear Indonesia Tbk
5	GJTL	PT. Gajah Tunggal Tbk
6	IMAS	PT. Indomobil Sukses International Tbk
7	INDS	PT. IndospringTbk

8	LPIN	PT. Multi Prima Sejahtera Tbk
9	MASA	PT. Multistrada Arah Sarana Tbk
10	NIPS	PT. N ipress Tbk
11	PRAS	PT. Prima Alloy Steel Universal Tbk
12	SMSM	PT. Selamat Sempurna Tbk

Sumber: Bursa Efek Indonesia (BEI) 2021

### 2.5.2 Sampel

Sampel merupakan sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut, adapun bagian kecil anggota populasi yang diambil menurut prosedur tertentu sehingga dapat mewakili populasinya. Sampel yang diperoleh dengan menggunakan teknik *purposive sampling* merupakan suatu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu.

Sampel yang diperoleh dengan menggunakan teknik *purposive sampling* dalam penelitian ini dengan kriteria yang dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

**Tabel 2.3**  
**Kriteria pengambilan sampel sub sektor otomotif periode 2014-2020**

No	Keterangan	Jumlah sampel
1	Perusahaan industri manufaktur sub sektor otomotif pada Bursa Efek Indonesia tahun 2014-2018	12
2	Laporan keuangan lengkap	10
3	Sampel penelitian yang diambil	10

Dari tabel kriteria perusahaan yang termasuk dalam kriteria sampel, dalam penelitian ini hanya 10 perusahaan yang masuk dalam kriteria sampel

penelitian ini. Perusahaan yang dijadikan sebagai sampel tersebut dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

**Tabel 2.4**  
**Sampel perusahaan Sub Sektor otomotif yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2014-2020**

No	Kode	Nama Perusahaan
1	ASII	PT Astra International Tbk
2	BRAM	PT Indo Kordsa Tbk
3	GJTL	PT Gajah Tunggal Tbk
4	INDS	PT Indospring Tbk
5	SMSM	PT Selamat Sempurna Tbk
6	IMAS	PT. Indomobil Sukses International Tbk
7	MASA	PT. Multistrada Arah Sarana Tbk
8	AUTO	PT. Astra Otoparts Tbk
9	GDYR	PT. Goodyear Indonesia Tbk
10	PRAS	PT. Prima Alloy Steel Universal Tbk

Sumber : Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2021

## 2.6 Metode Analisis

Analisis data merupakan bagian terpenting dalam penelitian dimana data yang telah diperoleh akan dianalisis untuk mendapatkan pemahaman dan interpretasi data. Menurut Misbahuddin dan Hasan (2013:27). Dimana menganalisis data, metode yang dipakai adalah statistik yang diharapkan dapat membantu dalam mengambil kesimpulan.

Adapun pengolahan data menurut Indrawan dan Yaniawati (2014:151-162) pada penelitian ini dengan menggunakan analisis sebagai berikut:

### **a. Analisis Deskriptif Kualitatif**

Analisis kualitatif adalah analisis yang dilakukan oleh peneliti saat studi pendahuluan, atau pada data sekunder berkaitan dengan objek penelitian dan analisis data yang dimaksud bersifat sementara dan kemungkinan berkembang setelah peneliti melakukan observasi. Banyak pakar mengelompokkan tahapan mengolah, menganalisis dan menafsirkan analisis kualitatif dengan langkah – langkah yang disarankan yaitu memvalidasi data, mengorganisasi data dan informasi data, menyajikan temuan, memvalidasi temuan dan menafsirkan dan teorisasi temuan.

### **b. Analisis Deskriptif Kuantitatif**

Ada dua hal yang dilakukan oleh peneliti saat melakukan pengolahan data kuantitatif, yaitu pertama memiliki teknik statistik mana yang tepat sesuai dengan tujuan penelitian, baik menggunakan analisis perbandingan (komparasi) maupun analisis hubungan (asosiatif). Analisis korelasi menyatakan derajat keeratan hubungan antar variabel sedangkan analisis regresi digunakan dalam peramalan variabel dependent berdasarkan variabel – variabel independennya.

Kedua mempersiapkan dan memiliki *software* bila pengolahan data dilakukan secara elektronis. *Software* statistik yang dapat digunakan sebagai alat bantu untuk mengolah data dan menyajikan menjadi sebuah temuan penelitian yang menarik.. *Software* statistik adalah sebuah program pengolah data statistik yang berfungsi untuk mempermudah proses pengolahan data untuk keperluan penelitian kuantitatif. Program

*software* yang banyak digunakan saat ini, antara lain *statistical package for the sciences* (SPSS).

Ketiga melaksanakan langkah – langkah pengolahan. Penelitian mempersiapkan data untuk analisis penelitian kuantitatif yaitu dengan memastikan data sudah dalam angka. Selanjutnya mengerjakan kegiatan sesuai tahapan verifikasi data, klasifikasi dan pengkodean, entri data (komputerisasi), analisis statistik dan membuat tampilan (tabel dan grafik).

## **2.7 Alat Analisis Data**

Metode statistik yang digunakan untuk menganalisis data dan menguji hipotesis yaitu dengan menggunakan uji asumsi klasik dan regresi linear berganda dengan menggunakan perangkat lunak Microsoft Excel dan SPSS (*Statistic Package for Social Science*).

### **2.7.1 Regresi Linier Berganda**

Data yang diperoleh dalam penelitian ini akan dianalisis dengan menggunakan alat analisis regresi linear berganda merupakan hubungan tiga variabel atau lebih, yaitu sekurang – kurangnya tiga variabel bebas dengan satu variabel tak bebas. Metode regresi merupakan salah satu metode ramalan yang disusun atas dasar data masa lalu. Penggunaan metode ini didasarkan pada variabel yang ada dan yang akan mempengaruhi hasil peramalan. Variabel yang diteliti terdiri dari variabel yang akan dicari (*devendent variable*) dengan variabel yang menentukan (*indevendent variable*). Dengan metode regresi kita akan melakukan peramalan dengan

melihat pola hubungan yang ada antara variabel yang dicari dengan variabel yang menentukan atau mempengaruhinya (kasmir,2010: 67).

Variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel X (*Independent*) dan variabel Y (*dependent*). yang merupakan variabel X adalah *Debt to Asset Rasio, Debt to Equity Rario, Long Trem Debt to Equity Ratio, Asset Turn Over* sedangkan variabel Y dalam penelitian ini adalah *Net Profit Margin*.

Berdasarkan data masa lalu atau untuk mengetahui pengaruh satu atau lebih variabel bebas (independen) terhadap satu variabel tak bebas (dependen), yang dapat diformasikan dengan rumus dasar sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + e$$

Jadi dikarenakan satuan dari masing- masing variabel independen dan variabel dependen tidak sama. maka diperlukan transformasi dari masing- masing variabel dengan menggunakan long (*logaritma*) yaitu sebagai berikut:

$$\text{Log}Y = a + b_1 \text{log}X_1 + b_2 \text{log}X_2 + b_3 \text{log}X_3 + b_4 \text{log}X_4 + e$$

Keterangan :

Y	= <i>Net Profit Margin</i> (NPM)
a	= Nilai Kostanta
X <sub>1</sub>	= <i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR)
X <sub>2</sub>	= <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER)
X <sub>3</sub>	= <i>Long Trem Debt to Equity Ratio</i> (LTDtER)
X <sub>4</sub>	= <i>Asset Turn Over</i> (TATO)
b <sub>1</sub> b <sub>2</sub> b <sub>3</sub> b <sub>4</sub>	= Koefisien Regresi
log	= logaritma
e	= Eror

### 2.7.2 Uji Normalitas

Uji normalistik menurut sunjoyo (2013:126) dilakukan untuk melihat apakah dalam model regresi variabel terikat dan variabel bebas keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak normal. Model regresi yang baik adalah model regresi yang berdistribusi normal. Analisis data mensyaratkan data berdistribusi normal. Analisis data mensyaratkan data berdistribusi normal untuk menghindari bias dalam data analisis. Data outlier (tidak normal) harus dibuang karena menimbulkan bias dalam dalam interpretasi dan mempengaruhi data lain. Mendeteksi apakah data distribusi normal atau tidak dapat diketahui menggambarkan penyebaran data melalui sebuah grafik P-P plot. Jika tidak menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonalnya, berarti model regresi memenuhi asumsi normalitas.

### 2.7.3 Uji Multikolinieritas

Menurut sunjoyo (2013:65) uji multikolinieritas adalah uji untuk melihat ada atau tidaknya korelasi yang tinggi antara variabel bebas dalam suatu model regresi linear berganda. Jika ada korelasi yang tinggi diantara variabel bebas terhadap variabel terikat menjadi terganggu. Alat analisis yang sering digunakan untuk menguji gangguan multikolinieritas yaitu menggunakan parameter berikut , jika nilai VIF (*variance inflation factor*) tidak lebih dari nol nilai *tolerance* tidak kurang 0,1 maka model dapat diletakkan terbebas dari multikolinieritas,  $VIF = 1 / tolerance$ , jika  $VIF = 0$

maka Tolerance  $1 / 10 = 1$ . Semakin tinggi VIF maka semakin rendah *Tolerance*.

#### 2.7.4 Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi adalah uji untuk melihat apakah terjadi korelasi antara suatu periode  $t$  dengan periode  $t-1$  dengan periode  $t-1$  (Sunjoyo,2013 :73), secara sederhana adalah bahwa analisis regresi untuk melihat pengaruh antara variabel terikat. Jika tidak boleh ada korelasi antara observasi dengan data observasi autokorelasi adalah uji *Durbin-Watson* (DW), kriteria pengujianya adalah sebagai berikut :

1. Jika  $0 < d_1 < d_u$ , maka terjadi autokorelasi positif
2. Jika  $d_1 < d < d_u$ , maka tidak ada kepastian apakah terjadi autokorelasi atau tidak (ragu-ragu).
3. Jika  $4 - d_1 < d < 4 - d_1$ , maka terjadi autokorelasi negatif
4. Jika  $4 - d_1 < d < 4 - d_1$ , maka tidak ada kepastian apakah terjadi autokorelasi atau tidak (ragu-ragu).
5. Jika  $d_u < d < 4 - d_u$ , maka tidak terjadi autokorelasi baik positif atau negatif.

#### 2.7.5 Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas adalah uji untuk melihat apakah terdapat ketidaksamaan variabel dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain (sunjoyo,2013:69). Model regresi yang memenuhi persyaratan adalah dimana terdapat kesamaan varians dari residual suatu pengamatan kepengamatan yang lain tetap atau disebut homokedastitas. Untuk

mendekati heteroskedastitas dapat dilakukan dengan metode scatter plot dengan memplotkan nilai ZRED (nilai prediksi) dengan SRESID (nilai residualnya). Dasar uji heteroskedastisitas yaitu:

1. Jika ada pola tertentu, yang teratur (bergelombang, melebar, kemudian menyempit) maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas.
2. Jika ada titik dibawah angka nol pada sumbu Y, maka mengindikasikan tidak terjadi heteroskedastisitas.

### 2.7.6 Uji Hipotesis

Uji hipotesis digunakan untuk menguji kebenaran suatu pernyataan secara statistik dan menarik kesimpulan apakah menerima atau menolak pernyataan tersebut. terdapat beberapa uji hipotesis dalam penelitian yaitu sebagai berikut:

### 2.7.7 Uji F

Uji statistik F menurut Sunyoto (2013:54) adalah “pengujian yang melibatkan kedua variabel bebas terhadap variabel terikat dalam menguji ada atau tidaknya pengaruh yang signifikan secara simultan atau bersama – sama”. Berikut ini rumusan hipotesis penelitian yang akan digunakan yaitu :

$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$  ; artinya antara *Debt Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin*

$H_a : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq 0$  ; artinya antara *Debt Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Net Profit Margin*

Kriteria pengujian uji statistik F adalah sebagai berikut:

1. Apabila probabilitas signifikansi  $> 5\%$  atau  $F_{hitung} < F_{tabel}$ , artinya tidak ada pengaruh yang signifikan antara variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen, sehingga  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak.
2. Apabila probabilitas signifikansi  $< 5\%$  atau  $F_{hitung} > F_{tabel}$ , artinya ada pengaruh yang signifikan antara variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen, sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima.

#### 2.7.8 Uji t

Uji signifikan parameter individual ( uji statistik t ) digunakan untuk menguji besarnya pengaruh masing masing faktor yaitu *Debt to Asset Ratio* ( $X_1$ ), *Debt to Equity Ratio* ( $X_2$ ), *Long Term Debt to Equity ratio* ( $X_3$ ), *Asset Turn Over* ( $X_4$ ) secara parsial terhadap variabel terikat *Net Profit Margin* (Y). menurut Priyatno, (2013:137) Uji t dilakukan dengan langkah- langkah sebagai berikut :

1. Membuat rumusan hipotesis

$H_0$  :  $b_i = 0$  Variabel bebas yang terdiri dari *Debt to Asset Ratio* ( $X_1$ ), *Debt to Equity Ratio* ( $X_2$ ), *Long Term Debt to Equity ratio* ( $X_3$ ), *Asset Turn Over* ( $X_4$ ), secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat yaitu *Net Profit Margin* (Y).

$H_0$  :  $b_i \neq 0$  Variabel bebas yang terdiri dari *Debt to Asset Ratio* ( $X_1$ ), *Debt to Equity Ratio* ( $X_2$ ), *Long Term Debt to Equity Ratio* ( $X_3$ ), *Asset*

*Turn Over* ( $X_4$ ), secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat yaitu *Net Profit Margin* (Y).

2. Menentukan taraf signifikan dengan  $(\alpha)=5\%$
3. Menentukan  $t_{hitung}$
4. Menentukan  $t_{tabel}$

Tabel distribusi t dicari pada  $\alpha = 5\%$   $df_1$  (uji satu sisi) dengan derajat kebebasan (df)  $n-k$  ( $n$  adalah jumlah data, dan  $k$  adalah jumlah variabel independen dan variabel dependen).

5. Kriteria keputusan :

Jika  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , maka  $H_0$  diterima  $H_a$  ditolak

Jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , maka  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima

#### **2.7.9 Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)**

Menurut Siregar (2014:338) koefisien determinasi adalah angka yang menyatakan atau digunakan untuk mengetahui kontribusi atau sumbangan yang diberikan oleh sebuah variabel bebas (X) terhadap variabel (Y). Secara sederhana koefisien determinan dihitung dengan mengkuadratkan koefisien korelasi (R). Misalnya nilai R adalah sebesar 0,90 maka koefisien determinan (*R square*) adalah sebesar  $0,90 \times 0,90 = 0,81$ . berarti kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan varians dari variabel terikatnya adalah sebesar 81,0 % berarti terdapat 19% ( $100\% - 81\%$ ) varians variabel terikat yang dijelaskan oleh faktor lain.

## 2.8 Operasional Variabel

Dalam penelitian ini, masalah yang dibahas dari struktur modal dalam hal ini adalah *Debt to Asset Ratio* (DER), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDtER), dan *Asset Turn Over* (TATO) terhadap *Net Profit Margin* (NPM), sesuai dengan judul tersebut maka terdapat 5 jenis variabel yang digunakan yaitu sebagai berikut:

**Tabel 2.5**  
**Operasional Variabel**

No	Variabel	Konsep/Definisi	Formula	Satuan	Skala
1	<b>Debt to Asset Ratio (DAR) (X1)</b>	<i>Debt to Asset Ratio</i> merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. (Kasmir :2012)	$DAR = \frac{Total\ Debt}{Total\ asset}$	X	Rasio
2	<b>Debt to Equity Ratio (DER) (X2)</b>	<i>Debt to Equity Ratio</i> merupakan rasio utang yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. (Kasmir :2012)	$DER = \frac{Total\ Debt}{Equity}$	X	Rasio
3	<b>Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER) (X3)</b>	<i>Long Term Debt to Equity Ratio</i> merupakan rasio utang jangka panjang dengan modal sendiri. (Kasmir :2012)	$LTDtER = \frac{Long\ Term\ Debt}{Equity}$	X	Rasio
4	<b>Total Asset Turnover (TATO) (X4)</b>	Total Asset Turnover menunjukkan sejauh mana kemampuan perusahaan menghasilkan penjualan berdasarkan total aktiva yang dimiliki perusahaan. (Hanafi, 2018:40)	$TATO = \frac{Penjualan}{Total\ asset}$	X	Rasio
5	<b>Net Profit Margin (NPM) (Y)</b>	Net Profit Margin merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan bank dalam menghasilkan net income dari kegiatan operasinya (Kasmir:2012)	$NPM = \frac{net\ profit}{sales} \times 100\%$	%	Rasio

## **BAB III**

### **GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN**

#### **3.1 Sejarah Bursa Efek Indonesia**

Bursa efek atau pasar modal pertama di Indonesia didirikan pada tanggal 14 Desember 1912 oleh pemerintah Hindia Belanda di Batavia yang kita kenal sekarang dengan nama Jakarta. Bursa efek ini dulu disebut CII Efek. Sistem perdagangan seperti lelang.

Bursa efek Jakarta sempat ditutup selama Perang Dunia I dan kemudian dibuka kembali pada tahun 1925 bersama dengan pengoperasian bursa paralel di Surabaya dan Semarang. Namun karena adanya isu politik (Perang Dunia II) di awal tahun 1939, bursa efek di Surabaya dan Semarang ditutup. Kemudian pada tahun 1942 bursa efek Jakarta pun ditutup selama Perang Dunia II yang kemudian disusul dengan Perang Kemerdekaan.

Baru pada tahun 1952 bursa efek Jakarta diaktifkan kembali dengan UU Darurat Pasar Modal 1952 yang dikeluarkan oleh Menteri Kehakiman (Lukman Wiradinata) dan Menteri Keuangan (Prof. Dr. Sumitro Djojohadikusumo). Dengan aktivitas bursa yang cukup ramai, tetapi kemudian menurun secara drastis dan bursa efek semakin tidak aktif setelah perusahaan-perusahaan Belanda dinasionalisasikan dan akhirnya perdagangan di bursa efek vakum tahun 1977.

Pada tanggal 10 Agustus 1977 bursa efek Jakarta dibuka kembali dan diresmikan oleh Presiden Soeharto, dan tanggal 10 Agustus diperingati sebagai

HUT pasar modal. Bursa efek Jakarta dijalankan dibawah badan pelaksanaan pasar modal (BAPEPAM) yakni insitisi dibawah departemen keuangan. Pengaktifan kembali pasar modal tersebut juga ditandai dengan go public PT Semen Cibinong sebagai emiten pertama.

Namun periode tahun 1977 hingga 1987 perdagangan di bursa efek sangat lesu, hal tersebut dapat dilihat dari jumlah emiten hingga tahun 1987 baru mencapai 24 emiten. Masyarakat lebih memilih instrumen perbankan dibandingkan instrumen pasar modal. Pada tanggal 16 juni 1989 bursa efek Surabaya mulai beroperasi dan dikelola oleh perseroan terbatas milik swasta yaitu PT bursa efek Surabaya. Kegiatan perdagangan dan kapitalitas pasar saham mulai meningkat seiring dengan perkembangan pasar finansial dan sektor swasta dan puncak perkembangannya pada tahun 1990.

Tanggal 13 juli 1992 bursa saham di swastanisasikan menjadi PT Bursa Efek Jakarta dan menjadi salah satu bursa saham yang dinamis di Asia. Swastanisasi bursa saham tersebut mengakibatkan beralihnya fungsi BAPEPAM menjadi Badan Pengawasan Pasar Modal, dan tanggal 13 juli ditetapkan sebagai HUT BEJ. Jika bursa efek terdahulu bersifat *demand following*, dimana para investor dan para perantara pedagang efek merasakan benar pentingnya bursa efek, setelah tahun 1977 berubah bersifat *supply leading*, karena masyarakat minim akan arti pentingnya bursa saham sehingga BAPEPAM berperan aktif langsung dalam memperkenalkan bursa. Baru pada periode 1970 – 1984 tercatat 23 perusahaan baru menawarkan sahamnya di bursa efek Jakarta, hal ini hanya berlangsung sampai dengan tahun 1988.

Lebih dari 10 tahun lamanya perkembangan bursa efek jakarta sangat lamban. Dalam rangka meningkatkan kegiatan di bursa efek jakarta, maka pemerintah melakukan berbagai paket deregulasi, antara lain seperti paket desember 1987, paket oktober 1988, paket desember 1988, paket januari 1990 yang pada prinsipnya merupakan langkah – langkah penyesuaian peraturan – peraturan yang bersifat mendorong tumbuhnya pasar modal secara umum dan khususnya bursa efek jakarta yang sehat.

Setelah dilakukan paket – paket deregulasi tersebut, bursa efek jakarta mengalami kemajuan, harga saham bergerak naik dengan cepat. Sehingga dalam waktu yang relatif singkat sampai akhir 1997 terdapat 283 emiten yang tercatat di bursa efek jakarta. Tahun 1995 adalah tahun bursa efek jakarta meluncurkan *jakarta automated trading system*(JATS). JATS merupakan suatu sistem perdagangan otomatis yang menggantikan sistem perdagangan manual. Sistem baru dapat memfasilitasi perdagangan saham dengan frekuensi yang lebih besar dan lebih menjamin kegiatan pasar yang baik dan transparan dibandingkan dengan sistem perdagangan manual.

Pada bulan juli 2000, bursa efek jakarta menerapkan perdagangan tanpa warkat (*scriless trading*) dengan tujuan meningkatkan likuiditas pasar dan menghindari peristiwa saham hilang dan pemalsuan saham serta untuk mempercepat proses penyelesaian transaksi.

Pada tahun 2002 bursa efek jakarta mulai mengaplikasikan perdagangan jarak jauh (*remote trading*) sebagai upaya untuk meningkatkan akses pasar, efisiensi pasar, kecepatan dan frekuensi perdagangan. Dan pada

tahun 2007 dilakukan penggabungan bursa efek surabaya (BES) ke bursa jakarta (BEJ) dan berubah menjadi bursa efek indonesia (BEI).

### **3.2 Sejarah Singkat PT. Astra International Tbk.**

Perusahaan ini pertama kali didirikan pada tanggal 20 Februari 1957 dengan nama PT. Astra International Incorporation (AII) oleh Bapak Drs. Tjia Kian Tie, Bapak William Soerdjaya (Tjia Kian Liong), dan Bapak E. Harman (Liem Peng Hong). Pada mulanya perusahaan ini bergerak di bidang perdagangan umum, mulai dari menjual soft drink, merek Prem Club dan juga ekspor-impor hasil bumi.

Pada tahun 1965 PT. Astra International Incorporation mengalihkan usahanya menjadi pengimpor kendaraan bermotor, alat-alat berat, dan alat-alat teknik yang dapat menunjang kebutuhan pembangunan nasional.

Pada tanggal 1 Juli 1969 PT. Astra International Incorporation mendapat pengakuan resmi dari pemerintah sebagai agen tunggal mobil merek Toyota untuk seluruh wilayah Indonesia. Sebagai kelanjutannya PT. Astra International Incorporation membentuk "Toyota Division" yang menangani distributor dan pemasaran kendaraan merek Toyota.

Pada tahun 1971 didirikan perusahaan baru dengan nama PT. Toyota Astra Motor (TAM) yang merupakan patungan antara PT. Astra International Incorporation dengan Toyota Motor Company (TMC). PT. Toyota Astra Motor ini kegiatannya yaitu mengimpor mobil-mobil merek Toyota dalam keadaan Completely Knock Down (CKD) dari Jepang, kemudian dirakit di PT. Multi Astra serta menyalurkan pada dealer-dealer utama di Indonesia.

Sehingga status agen tunggal Toyota untuk seluruh Indonesia dialihkan kepada PT. Toyota Astra International Incorporation sejak itu berubah menjadi penyaluran utama.

Tahun 1973, PT. Astra International Incorporation ditunjuk sebagai agen tunggal untuk produk-produk Daihatsu, dengan demikian Toyota Astra Motor tidak hanya memasarkan kendaraan merek Toyota saja tetapi juga kendaraan merek Daihatsu.

Karena perkembangan yang semakin pesat, maka pada tanggal 1 Januari 1976 didirikan PT. Astra Motor Sales (AMS) berdasarkan Akta Notaris Kartini Mulyadi, S.H. No.195 tanggal 30 Juli 1975 dan No.52 tanggal 10 Oktober 1975. Sejak saat itu PT. Astra Motor Sales menjadi penyalur utama mobil merek Toyota dan memiliki puluhan kantor cabang.

Selanjutnya pada bulan Maret 1990, PT. Astra Motor Sales telah menjual sahamnya terhadap masyarakat, dan pada saat bersamaan PT. Astra Motor Sales yang berada di Jl. Asia Afrika No.125 Bandung diubah menjadi PT. All Toyota Divisions. Dan pada tanggal 19 Februari 1991, berdasarkan Akta Notaris No.43 yang dibuat oleh Ny. Indirani Soepojo, S.H. PT. All Toyota Division berubah menjadi PT. Astra International Tbk. Toyota Sales Operation Cabang Bandung atau yang lebih dikenal dengan nama AUTO 2000. AUTO 2000 ini merupakan tempat penjualan resmi Authorized Main Dealer bagi kendaraan merek Toyota yang berkantor pusat di Jl. Gaya Motor III No.3 Jakarta 14330.

## **Visi dan Misi PT. Astra International Tbk.**

### **1. Visi Perusahaan**

- a. menjadi salah satu perusahaan dengan pengelolaan terbaik di Asia Pasifik dengan penekanan pada pertumbuhan yang berkelanjutan dengan pembangunan kompetensi melalui pengembangan sumber daya manusia, struktur keuangan yang solid, kepuasan pelanggan dan efisiensi.
- b. menjadi perusahaan yang mempunyai tanggung jawab sosial serta ramah lingkungan.

### **2. Misi Perusahaan**

Sejahtera bersama dengan memberikan nilai terbaik kepada stakeholder kami.

### **3.3 Sejarah Singkat PT. Astra Otoparts Tbk.**

Awalnya perusahaan ini bernama PT Alfa Delta Motor yang berdiri pada tahun 1976. Kemudian tahun 1993 mampu membeli saham PT Menara Alam Teknik serta merubah nama menjadi PT Menara Alam Pradipta. Di tahun 1996 perusahaan melakukan merger dengan beberapa perusahaan yang memproduksi komponen di Grup Astra. Dengan adanya merger, nama perusahaan berubah menjadi PT Astra Dian Lestari. Lalu tahun 1997 perusahaan merubah nama menjadi PT Astra Otoparts. Dan di tahun 1998 terdaftar di Bursa Efek Jakarta.

PT Astra Otoparts Tbk (Astra Otoparts) merupakan sebuah group perusahaan yang bergerak dibidang produksi serta distribusi suku cadang

kendaraan , baik roda empat maupun roda dua di Indonesia. PT Astra Otoparts Tbk (Astra Otoparts) menjadi yang terkemuka karena perkembangan usaha yang dijalankan sangat pesat. Sasaran produk dari PT Astra Otoparts Tbk (Astra Otoparts) adalah pabrik otomotif serta penjual sparepart. Dengan memiliki 7 unit usaha bisnis, kemudian 14 anak perusahaan konsolidasi , serta mempekerjakan lebih dari 37.000 orang, perusahaan ini adalah perusahaan suku cadang terbesar di Indonesia.

### **Visi dan Misi PT. Astra Otoparts Tbk.**

#### **1. Visi perusahaan**

Menjadi supplier komponen otomotif kelas dunia, sebagai mitra usaha pilihan utama di Indonesia dengan didukung kemampuan engineering yang handal.

#### **2. Misi Perusahaan**

- a.** Mengembangkan industri komponen otomotif yang handal dan kompetitif, serta menjadi mitra strategis bagi para pemain industri otomotif di Indonesia dan regional.
- b.** Menjadi warga usaha yang bertanggungjawab dan memberikan kontribusi positif kepada stakeholders.

### **3.4 Sejarah Singkat PT. Indo Kordsa Tbk.**

Perseroan lahir pada tahun 1981 dengan nama PT Branta Mulia sebagai perusahaan pemasok utama bahan penguat ban premium di kawasan Asia Tenggara. Selain memiliki citra yang baik, kualitas produk nomor satu, profesionalisme yang tinggi, serta komitmen yang kuat dalam memberikan

pelayanan prima kepada pelanggan, Perseroan juga memiliki Sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas dengan hasrat besar untuk melakukan yang terbaik yang melatarbelakangi kesuksesan Perseroan hingga hari ini

Pada tahun 1985, Perseroan membuka pabrik kain ban pertamanya di Citeureup, Bogor, Jawa Barat. Selanjutnya kegiatan operasi secara komersil dimulai pada tanggal 1 April 1987. Saham Perseroan juga mulai tercatat di Bursa Efek Jakarta dan Bursa Efek Surabaya di tahun 1990 dengan nama PT Branta Mulia Tbk.

Sejak saat itu, banyak pembaharuan dan peningkatan nilai yang dilakukan demi kepentingan pemangku kepentingan, antara lain: pada Oktober 1990, Perseroan melakukan ekspansi dengan mendirikan perusahaan patungan yang diberi nama Thai Branta Mulia Co.Ltd., dan pada tahun 1993, Perseroan membuka pabrik kain ban di Ayutthaya, Thailand. Selanjutnya Perseroan mendirikan PT Branta Mulia Teijin Indonesia dengan bekerjasama dengan Teijin Limited Jepang pada awal 1996 untuk memproduksi benang ban polyester, dan produksi komersial dimulai pada tahun 1997 di Citeureup, Bogor, Jawa Barat.

Di tahun 1997, DuPont Chemical and Energy Operation Inc. mengakuisisi saham Perseroan sebanyak 19,78% saham. Akuisisi tersebut memberi angin segar bagi Perseroan karena kerjasama tersebut menghasilkan aliansi strategis hingga Januari 2006. Kerjasama tersebut berakhir pada tahun 2006 ketika DuPont menjual seluruh sahamnya kepada beberapa pemegang saham pendiri PT Branta Mulia Tbk.

Pada tahun 1999, Perseroan mencabut pencatatan sahamnya di Bursa Efek Surabaya (BES). Perseroan meningkatkan kepemilikan sahamnya di Thai Branta Mulia Co Ltd dari 49% menjadi 64,19% pada tahun 2000. Pada tahun 2006, Kordsa Global AS yang merupakan salah satu perusahaan dalam Turki Sabanci Holding Group, membeli 51,3% saham Perseroan. Lalu pada tahun 2007, Kordsa Global kembali meningkatkan sahamnya menjadi 60,21% dan Perseroan berganti nama menjadi PT Indo Kordsa Tbk., sedangkan PT Branta Mulia Teijin Indonesia berganti nama menjadi PT Indo Kordsa Teijin.

Kepemilikan saham Perseroan di PT Indo Kordsa Teijin berhasil ditingkatkan pada tahun 2008 menjadi 99,90% dengan membeli saham yang dimiliki oleh Teijin Fibers Limited. Sehingga pada tahun 2009, PT Indo Kordsa Teijin berganti nama menjadi PT Indo Kordsa Polyester (IKP).

Visi dan Misi PT. Indo Kordsa Tbk.

**a. Visi Perusahaan**

Menjadi Indo Kordsa yang tangkas dalam bisnis bernilai tinggi untuk pertumbuhan yang berkelanjutan.

**b. Misi Perusahaan**

Menjadi perusahaan penyedia kain ban terkemuka yang memberikan solusi prima.

**3.5 Sejarah Singkat PT. Indospring Tbk.**

Indospring Tbk (INDS) didirikan tanggal 05 Mei 1978 dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1979. Kantor pusat INDS

terletak di Jalan Mayjend Sungkono No. 10, Segoromadu, Gresik 61123, Jawa Timur –Indonesia.

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

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

Pada tanggal 26 Juni 1990, INDS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam- LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham INDS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 3.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp9.000,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 10 Agustus 1990.

## **Visi dan Misi PT. Indospring Tbk.**

### **a. Visi Perusahaan**

Menjadi produsen leaf spring dan coil spring otomotif yang dapat diandalkan di dalam pasar global dengan produk yang berkualitas tinggi dan dikerjakan oleh manusia yang berkomitmen tinggi.

### **b. Misi Perusahaan**

- a. Mengirimkan produk yang memenuhi kebutuhan dan harapan secara konsisten kepada pelanggan.
- b. Menjalankan program perbaikan berkelanjutan melalui implementasi sistem kualitas.
- c. Memberdayakan orang melalui sistem pelatihan, 5S, program Picos dan Gugus Kendali Mutu.
- d. Mengejar nilai-nilai tertinggi dalam passion, integrity, commitment dan adaptasi terhadap pelanggan, pekerja, pemasok, dan masyarakat luas.
- e. Mengejar produktivitas tertinggi melalui orang dan output.
- f. Mewujudkan Indospring sebagai perusahaan ramah lingkungan.

## **3.6 Sejarah Singkat PT. Multistrada Arah Sarana Tbk.**

PT Multistrada Arah Sarana Tbk atau MASA (Perseroan) adalah produsen ban di Indonesia yang berdiri pada 1988 dengan nama PT Oroban Perkasa. MASA memproduksi ban luar kendaraan bermotor baik mobil maupun motor, dengan merek sendiri, yakni Achilles dan Corsa. Selain untuk

merek sendiri, Perseroan juga memproduksi ban untuk perusahaan lain dengan merek perusahaan tersebut yang dikenal sebagai off-take.

Pada awal berdirinya, Perseroan mendapatkan bantuan teknis dari produsen ban terkemuka di dunia yaitu Pirelli-Italy dan Continental GmbH – Jerman. Namun pada akhir tahun 90 an dimana krisis ekonomi melanda Indonesia, seluruh kewajiban Perseroan dialihkan ke Badan Penyehatan Perbankan Nasional (BPPN).

Pada tahun 2004 Perseroan diambil alih oleh PVP XVIII Pte Ltd dan PT Indokemika Jayatama. Melalui kepemimpinan manajemen baru tersebut, sejarah Perseroan mulai berubah. Hal ini ditandai dengan Penawaran Umum Saham Perdana / Initial Public Offering yang dilakukan pada tahun 2005. Melalui kombinasi ekuitas dan hutang sindikasi, Perseroan berhasil mendapatkan dana untuk ekspansi melalui berbagai inovasi, peningkatan kapasitas produksi dan kualitas.

Berkat kerja keras tersebut, kapasitas produksi Perseroan telah mencapai 10 juta ban PCR dan 6 juta ban MC. Selain itu Perseroan telah berhasil mengembangkan lini produknya melalui ban Solid Tire “ST” serta ban radial untuk truk dan bus “TBR”. Dan melalui dukungan jaringan distributor yang semakin luas baik di pasar dalam negeri maupun pasar internasional, Perseroan semakin mantap untuk melanjutkan pertumbuhannya.

Menjadi Perusahaan yang sukses, Perseroan juga terus memperbaiki kondisi internal Perusahaan dengan menjaga keselamatan konsumen melalui penerapan standar kualitas keselamatan dunia yang diterapkan selama proses

produksi. Hal tersebut terbukti dari berbagai sertifikasi yang telah didapatkan antara lain ISP/TS 16949:2009 dan ISO/IEC 17025: 2008 untuk Quality Management System dan beberapa sertifikat produk antara lain SNI, CCC, Inmetro, BIS, ECE-30, ECE-54, GSO, DOT, FMVSS 139.

Melalui komitmen yang terus- menerus terhadap kualitas, Perseroan berhasil menjadi salah satu produsen ban nasional yang diperhitungkan. Prestasi itu dinilai cukup membanggakan, karena dibanding pesaing dalam industry sama, pencapaian Perseroan relatif cukup singkat.

Meningkatnya penjualan dan pengakuan atas produk Perseroan dari pasar otomotif di seluruh Indonesia dan dunia, memberi keyakinan bagi Perseroan untuk terus meningkatkan kinerja sesuai dengan status sebagai produsen ban kelas dunia.

Perseroan fokus pada perubahan dan inovasi untuk meningkatkan penjualan dan imej di pasar dunia. Langkah tersebut didukung dengan penggabungan kemampuan teknis, bisnis, keunggulan pada fasilitas yang dimiliki, dan sinergi dari seluruh karyawan yang bekerja bersama.

#### **Visi dan Misi PT. Multistrada Arah Sarana Tbk.**

##### **1. Visi Perusahaan**

Sebagai pemimpin dan trendsetter dalam industry ban.

##### **2. Misi Perusahaan**

Untuk membuat dunia lebih baik dan sejahtera.

### **3.7 Sejarah Singkat PT. Prima Alloy Steel Universal Tbk.**

Prima Alloy Steel Universal Tbk (PRAS) didirikan tanggal 20 Februari 1984 dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1986. Kantor pusat dan pabrik PRAS terletak di Jalan Muncul No. 1, Gedangan, Sidoarjo, Jawa Timur 61254 – Indonesia.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Prima Alloy Steel Universal Tbk, yaitu: PT Enmaru Internasional (pengendali) (37,94%), Vinice Enterprises Holdings Limited, British Virgin Islands (16,12%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan PRAS meliputi industri rim, stabilizer, velg aluminium dan peralatan lain dari alloy aluminium dan baja, serta perdagangan umum untuk produk-produk tersebut. Saat ini, Prima Alloy Steel bergerak dalam bidang industri velg kendaraan bermotor roda empat (dengan merek dagang Panther, PCW, Devino, Akuza, Incubus, Ballistic, Menzari, dan Viscera) yang terbuat dari bahan aluminium alloy yang umumnya dikenal sebagai velg racing atau aluminium alloy wheels.

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

## **Visi dan Misi PT. Prima Alloy Steel Universal Tbk.**

### **1. Visi Perusahaan**

Untuk menjadi kelas dunia produsen velg.

### **2. Misi Perusahaan**

- a. Untuk menghasilkan roda kinerja modis dan baik.
- b. Untuk memiliki link distribusi yang solid seluruh dunia.
- c. Untuk memiliki sumber daya manusia yang paling kompeten.
- d. Untuk menjadi perusahaan yang ramah lingkungan.

## **3.8 Sejarah Singkat PT. Selamat Sempurna Tbk.**

PT Selamat Sempurna Tbk. (SMSM) merupakan perusahaan utama dari ADR Group (Divisi Otomotif) dan saat ini merupakan salah satu produsen filter dan radiator terbesar di wilayah. Perusahaan memproduksi filter, radiator, oil coolers, condensers, brake pipe, fuel pipes, fuel tanks, exhaust systems, and press parts. Merk dagang Sakura Filter telah terdaftar lebih dari 90 negara. SMSM telah terdaftar sebagai perusahaan publik sejak tahun 1996, dan sekarang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Saat ini SMSM memiliki saham sebesar 70% di PT Panata Jaya Mandiri, dan juga memiliki saham 15% di PT POSCO IJPC, sebuah perusahaan patungan (Joint Venture) dengan Posco dan Daewoo International Corporation, Korea. SMSM memiliki saham 33% di PT Tokyo Radiator Selamat Sempurna, sebuah perusahaan patungan (Joint Venture) dengan Tokyo Radiator Manufacturing Co.Ltd, Jepang.; memiliki saham 51% di PT

Hydraxle Perkasa dan memiliki saham 99,99% di PT Prapat Tunggal Cipta dan PT Selamat Sempurna Perkasa.

Sejak 2009-2016, SMSM mendapatkan Penghargaan Primaniyarta dari pemerintah Republik Indonesia dengan kategori pembangun merk global, karena berhasil mengembangkan dan menembus merek di pasar global. Sejak tahun 2006, Perusahaan telah diakui oleh pemerintah sebagai wajib pajak patuh.

### **Visi Dan Misi PT. Selamat Sempurna Tbk.**

#### **1. Visi**

Menjadi perusahaan kelas dunia dalam industry komponen otomotif.

#### **2. Misi**

Peningkatan berkesinambungan dalam memenuhi semua persyaratan melalui kecemerlangan proses transformasi terbaik.

### **3.9 Sejarah Singkat PT. Gajah Tunggal Tbk.**

Didirikan pada tahun 1951, PT. Gajah Tunggal Tbk. Memulai produksi bannya dengan ban sepeda. Sejak itu perusahaan bertumbuh menjadi produsen ban terpadu terbesar di Asia tenggara. Perusahaan memperluas produksi dengan membuat variasi produk melalui produksi ban sepeda motor tahun 1971, diikuti oleh ban bias untuk mobil penumpang dan komersial di tahun 1981. Awal tahun 90an, perusahaan mulai memproduksi ban radial untuk mobil penumpang dan truk.

Perusahaan memiliki dan mengoperasikan fasilitas produksi ban yang terintegrasi dan terbesar di Indonesia. Perusahaan didirikan pada tahun 1951

sebagai produsen ban sepeda, dan selama bertahun-tahun memperluas kapasitas produksi dan awal diversifikasinya dalam pembuatan ban sepeda motor dan ban dalam, serta akhirnya ke dalam pembuatan ban kendaraan penumpang dan komersial.

Perusahaan mulai memproduksi ban sepeda motor pada tahun 1973 dan mulai memproduksi ban bias untuk penumpang dan kendaraan komersial pada tahun 1981. Pada tahun 1993, Perusahaan mulai memproduksi dan menjual ban radial untuk mobil penumpang dan truk ringan. Pada tahun 2010, Perusahaan melakukan pengembangan kemampuan produksi ban TBR.

### **Visi Dan Misi PT. Gajah Tunggal Tbk.**

#### **1. Visi**

Menjadi Good Corporate Citizen dengan posisi keuangan yang kuat, pemimpin pasar di Indonesia, dan menjadi perusahaan produsen ban yang berkualitas dengan reputasi global.

#### **2. Misi**

Menjadi produsen yang memimpin dan terpercaya sebuah portfolio produk ban yang optimal, dengan harga yang kompetitif dan kualitas yang unggul di saat yang sama terus meningkatkan ekuitas merek produk kami, melaksanakan tanggung jawab sosial kami, dan memberikan profitabilitas/hasil investasi kepada para pemegang saham serta nilai tambah untuk semua stakeholder perusahaan.

### **3.10 Sejarah Singkat PT. Goodyear Indonesia Tbk.**

Goodyear Indonesia merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di industri pembuatan ban kelas dunia. Perusahaan ini berdiri pada tanggal 29 Agustus 1898 di Akron, Ohio. Selain memproduksi ban-ban yang berkualitas, perusahaan Goodyear juga mengelola jaringan pipa minyak, 4 perkebunan karet dan mengelola 1900 lebih pengecer atau penjual ban serta pusat - pusat pelayanan dan fasilitas jalur distribusi di seluruh dunia. Produk - produknya dibuat oleh 72 pabrik di seluruh dunia yang 33 pabrik diantaranya berada di kawasan Amerika Serikat dan 39 pabrik selebihnya tersebar di 27 negara lain, termasuk Indonesia.

#### **Visi Dan Misi PT. Goodyear Indonesia Tbk.**

##### **1. Visi**

Mempertahankan dan memperkuat posisi Perusahaan sebagai pemimpin pasar dalam negeri dalam industri ban, Indonesia serta diakui sebagai produsen ban berkualitas yang sehat secara finansial dan ternama dalam pasar global.

##### **2. Misi**

Menjadi produsen terkemuka berbagai jenis ban berkualitas tinggi dengan harga kompetitif sekaligus memaksimalkan keuntungan dan laba bagi pemegang saham serta melaksanakan tanggung jawab Perusahaan dan memberi nilai tambah serta kepercayaan pada seluruh pemegang saham dan perusahaan.

### **3.11 Sejarah Singkat PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk.**

PT Indomobil Sukses Internasional Tbk (Perseroan) merupakan suatu kelompok usaha terpadu yang memiliki beberapa anak perusahaan yang bergerak di bidang otomotif yang terkemuka di Indonesia. Perseroan didirikan pada tahun 1976 dengan nama PT. Indomobil Investment Corporation dan pada tahun 1997 dilakukan penggabungan usaha (merger) dengan PT. Indomulti Inti Industri Tbk

Sejak saat itulah status Perseroan berubah menjadi perusahaan terbuka dengan nama PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk, dengan kantor pusatnya di Wisma Indomobil I, lantai 6, Jl. MT. Haryono Kav 8, Jakarta Timur - 13330.

Bidang usaha utama Perseroan dan anak perusahaan meliputi: pemegang lisensi merek, distributor penjualan kendaraan, layanan purna jual, jasa pembiayaan kendaraan bermotor, distributor suku cadang dengan merek "IndoParts", perakitan kendaraan bermotor, produsen komponen otomotif serta kelompok usaha pendukung lainnya.

Semua produk dipersiapkan untuk memenuhi kebutuhan dan kepuasan pelanggan dengan standar kualitas yang dijamin oleh perusahaan prinsipal serta didukung oleh layanan purna jual yang prima melalui jaringan jaringan 3S (Sales, Service, dan Spareparts) yang tersebar di seluruh Indonesia.

Perseroan mengelola merk- merk terkenal dengan reputasi internasional yang meliputi Audi, Foton, Great Wall, Hino, Kalmar,

Liugong, Manitou, Nissan, Renault, Renault Trucks, Suzuki, Volkswagen, Volvo, Volvo Trucks, dan Mack Trucks.

Produk-produk yang ditawarkan meliputi jenis kendaraan bermotor roda dua, kendaraan bermotor roda empat, bus, truk, forklift, dan alat berat lainnya. Melalui sinergi dari 4.224 karyawan tetap yang tersebar di seluruh anak perusahaan di Indonesia telah mampu menopang Perseroan menjadi salah satu perusahaan di bidang Otomotif yang terkemuka. Perseroan secara terus menerus mengembangkan kemampuan, pengetahuan, ketrampilan, dan pemahaman nilai-nilai yang secara terus menerus dijalankan melalui program pelatihan baik yang diselenggarakan di dalam maupun di luar Perseroan, program konseling, coaching, seminar, dan praktek kerja lapangan (on the job training).

Pengembangan kompetensi, dan jenjang karir, telah menjadi satu prioritas kegiatan Perseroan dan telah dikemas dalam suatu sistem yang dievaluasi secara terus menerus. Usaha keras tersebut membuahkan hasil yang sangat baik melalui pencapaian laba bersih Perseroan sebesar Rp. 448,67 milyar dalam tahun buku 2010 ini.

### **Visi dan Misi PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk.**

#### **1. Visi**

Menjadi perusahaan otomotif terhandal dan terpercaya di dalam negeri.

#### **2. Misi**

- a. Mengembangkan seluruh sumber daya yang dimiliki secara berkesinambungan untuk meningkatkan profesionalisme bagi kepuasan pelanggan.
- b. Memberikan kontribusi dan berupaya sepenuhnya bagi pengembangan usahaIndomobil.
- c. Memberikan komitmen dan nilai terbaik bagi seluruh pihak yang berkepentingan dengan memperhatikan kepentingan masyarakat.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Hasil Penelitian

##### 4.1.1 Uji Asumsi Klasik

##### 1. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel bebas dan terkait mempunyai distribusi data yang normal. Model regresi yang baik adalah distribusi data normal sebagai persyaratan utama dalam uji asumsi klasik. Pengujian normalitas dalam penelitian ini menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov Test* menggunakan sistem SPSS 22. Hasil Uji Normalitas dapat dilihat pada tabel 4.1 di bawah ini:

**Tabel 4.1**  
**Uji Normalitas**

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		70
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0E-7
	Std. Deviation	,84999890
Most Extreme Differences	Absolute	,104
	Positive	,079
	Negative	-,104
Kolmogorov-Smirnov Z		,873
Asymp. Sig. (2-tailed)		,431
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		

Berdasarkan hasil uji normalitas, dapat dilihat dari tabel 4.1 di atas bahwa nilai Asymp Sig (2-tailed) adalah sebesar  $0,431 > 0,05$  maka artinya

data berdistribusi normal. Sehingga data yang digunakan dalam penelitian ini layak digunakan.

## 2. Uji multikolinearitas

Uji Multikolinearitas merupakan uji yang digunakan untuk melihat ada atau tidaknya korelasi antar variabel bebas dalam regresi linear berganda. Model regresi yang baik adalah terbebas dari multikolinearitas. Pengujian tersebut dilakukan dengan melihat nilai *Variance Inflation Factor* atau VIF. Jika nilai VIF tidak lebih dari 10 maka model dapat dikatakan terbebas dari multikolinearitas dan sebaliknya jika nilai VIF lebih besar dari 10 maka disimpulkan terdapat gangguan multikolinearitas pada model regresi. Hasil uji multikolinearitas dapat dilihat pada tabel 4.2 dibawah ini :

**Tabel 4.2**  
**Uji Multikolinearitas**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Coefficients								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-4,327E-016	,105		,000	1,000		
	DAR(x1)	-,325	,295	-,325	-1,104	,274	,128	7,810
	DER(x2)	-,309	,327	-,309	-,946	,347	,104	9,616
	LTDtER(x3)	,257	,183	,257	1,403	,165	,331	3,017
	TATO(x4)	,256	,115	,256	2,222	,030	,840	1,190

a. Dependent Variable: Zscore(y )

Berdasarkan tabel hasil uji multikolinearitas diatas dapat diketahui bahwa nilai *Variance Inflation Factor* variabel independen yaitu, *Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio,* dan *Total*

*Asset Turnover* memiliki nilai VIF dibawah 10. Hal ini menunjukkan tidak terjadi multikolinearitas antara variabel independen dalam model regresi.

### 3. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi digunakan untuk menguji apakah ada pengaruh dalam variabel bebas terhadap variabel terikat dalam model regresi data panel. Data yang baik harus terbebas dari autokorelasi atau tidak boleh terjadi autokorelasi. Untuk menguji apakah terdapat autokorelasi atau tidak, dapat kita lihat dalam tabel 4.3 berikut :

**Tabel 4.3**  
**Uji Autokolerasi**

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.527 <sup>a</sup>	.278	.233	.87576227	.696
a. Predictors: (Constant), Zscore(x4), Zscore(x1), Zscore(x3), Zscore(x2)					
b. Dependent Variable: Zscore(y )					

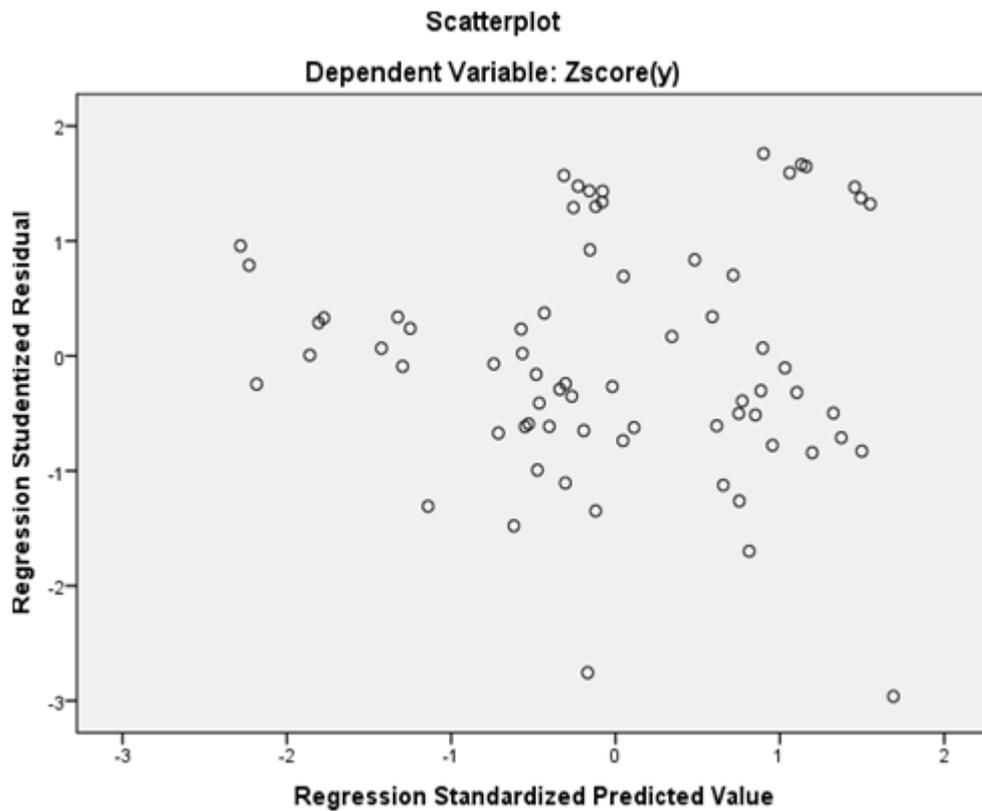
Menurut Sunyoto (2013:98) tidak terjadi autokorelasi jika nilai *Durbin Watson* berada diantara -2 dan 2 atau ( $-2 < DW < 2$ ). Pada tabel 4.3 diatas dapat dilihat nilai DW adalah sebesar 0,696 ini berarti dengan melihat kriteria pengambilan keputusan, maka dapat disimpulkan dalam model regresi tidak terjadi autokorelasi karena nilai *Durbin Watson* 0,696 berada diantara -2 dan 2 atau ( $-2 < 0,874 < 2$ ).

### 4. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas merupakan uji yang digunakan untuk melihat sama atau tidaknya varian dari residual suatu pengamatan ke pengamatan lain. Regresi yang baik adalah data yang terbebas dari heteroskedastisitas.

Artinya harus ada kesamaan varian untuk semua variabel yang disebut homoskedastisitas.

Uji heteroskedastisitas dapat dilihat dengan gambar *scatterplot* dibawah ini :



**Gambar 4.1**  
**Uji Heteroskedastisitas**

Berdasarkan gambar 4.1 diatas diatas dapat dilihat bahwa titik – titik data menyebar secara acak baik diatas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y dan titik tidak membentuk suatu pola tertentu. Hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi, sehingga model regresi layak untuk memprediksi laba yang dihasilkan atas penjualan perusahaan yang diukur dengan *Net Profit Margin* berdasarkan variabel

independen *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over*.

## 5. Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dengan regresi data panel dimaksudkan untuk menguji pengaruh variabel bebas yang diteliti saat ini yaitu *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* terhadap variabel terikat yaitu *Net Profit Margin*.

**Tabel 4.4**  
**Hasil Pengujian Regresi Linear Berganda**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Coefficients								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
		1	(Constant)	-4,327E-016				
	DAR(x1)	-,325	,295	-,325	-1,104	,274	,128	7,810
	DER(x2)	-,309	,327	-,309	-,946	,347	,104	9,616
	LTDtER(x3)	,257	,183	,257	1,403	,165	,331	3,017
	TATO(x4)	,256	,115	,256	2,222	,030	,840	1,190

a. Dependent Variable: Zscore(y )

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + e$$

$$Y = -4,327E-016 - 0,325X_1 - 0,309X_2 + 0,257X_3 + 0,256X_4$$

Dari model regresi tersebut dapat diperoleh :

Nilai konstanta  $\alpha$  sebesar  $-4,327E-016$  artinya apabila variabel independen yaitu *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* bernilai nol (0), maka variabel dependen yaitu *Net Profit Margin* akan bernilai tetap sebesar  $-4,327E-016$

*Debt to Asset Ratio* bernilai negatif sebesar 0,325 artinya apabila variabel *Debt to Asset Ratio* mengalami penurunan sebesar 1 (satu) satuan sedangkan variabel lainnya dianggap konstan, maka variabel dependen yaitu *Net Profit Margin* akan mengalami penurunan sebesar 0,325.

*Debt to Equity Ratio* bernilai negatif sebesar 0,309 artinya apabila variabel *Debt to Equity Ratio* mengalami penurunan sebesar 1 (satu) satuan sedangkan variabel lainnya dianggap konstan, maka variabel dependen yaitu *Net Profit Margin* akan mengalami penurunan sebesar 0,309.

*Long Term Debt to Equity Ratio* bernilai positif sebesar 0,257 artinya apabila variabel *Long Term Debt to Equity Ratio* mengalami peningkatan sebesar 1 (satu) satuan sedangkan variabel lainnya dianggap konstan, maka variabel dependen yaitu *Net Profit Margin* akan mengalami peningkatan sebesar 0,257.

*Total Asset Turn Over* bernilai positif sebesar 0,256 artinya apabila variabel *Total Asset Turn Over* mengalami peningkatan sebesar 1 (satu) satuan sedangkan variabel lainnya dianggap konstan, maka variabel dependen yaitu *Net Profit Margin* akan mengalami peningkatan sebesar 0,256.

#### **4.1.2 Uji Hipotesis**

##### **1. Uji F**

Uji F adalah uji yang digunakan untuk melakukan pengujian hipotesis secara simultan dimana semua variabel independen dimasukkan dalam model secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Berikut hasil uji F yang diolah menggunakan SPSS 22

**Tabel 4.5**  
**Hasil Uji f**

AN OVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	19,148	4	4,787	6,241	,000 <sup>b</sup>
	Residual	49,852	65	,767		
	Total	69,000	69			
a. Dependent Variable: Zscore(y )						
b. Predictors: (Constant), Zscore(x4), Zscore(x1), Zscore(x3), Zscore(x2)						

Secara simultan seluruh variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terkait pada  $\alpha = 5\%$  atau 0,05 dan kriteria uji F dengan membandingkan  $F_{hitung}$  sebesar 6,241 dan  $F_{tabel}$  sebesar 2,51, maka dapat dilihat bahwa  $F_{hitung} > F_{tabel}$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yang artinya terdapat pengaruh signifikan antara variabel *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* secara simultan terhadap nilai perusahaan yaitu *Net Profit Margin* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2020.

## 2. Uji t

Uji t digunakan sebagai pengujian hipotesis apakah variabel independen berpengaruh signifikan secara parsial terhadap variabel dependen. Tingkat signifikan menggunakan  $\alpha = 5\%$  atau 0,05. Hasil pengujian uji t dari penelitian ini dapat dilihat pada tabel 4.7 sebagai berikut :

**Tabel 4.6**  
**Hasil Uji t**

Coefficients <sup>a</sup>								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-4,327E-016	,105		,000	1,000		
	DAR(x1)	-,325	,295	-,325	-1,104	,274	,128	7,810
	DER(x2)	-,309	,327	-,309	-,946	,347	,104	9,616
	LTDtER(x3)	,257	,183	,257	1,403	,165	,331	3,017
	TATO(x4)	,256	,115	,256	2,222	,030	,840	1,190

a. Dependent Variable: Zscore(y )

Berdasarkan tabel diatas dengan nilai  $t_{hitung}$  dapat diketahui bahwa secara parsial besarnya pengaruh *Debt to Asset Ratio* sebesar -1,104, *Debt to Equity Ratio* sebesar -0,946, *Long Term Debt to Equity Ratio* sebesar 1,403, dan *Total Asset Turn Over* sebesar 2,222. Dengan nilai  $t_{tabel\alpha} = 0,05$  dan  $df = 65$  maka diperoleh nilai  $t_{tabel}$  sebesar 1,99714. Berdasarkan Tabel diatas hasil pengujian secara parsial dapat dijelaskan sebagai berikut :

**d. Pengujian Hipotesis *Debt to Asset Ratio***

Hasil perbandingan antara nilai  $t_{hitung}$  variabel *Debt to Asset Ratio* sebesar -1,104 dan  $t_{tabel}$  sebesar 1,99714. Dari hasil tersebut dapat diketahui  $t_{hitung} < t_{tabel}$  (-1,104 < 1,99714) dengan nilai signifikan variabel *Debt to Asset Ratio* 0,274 lebih besar dari  $\alpha = 0,05$ . Maka dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya tidak ada pengaruh signifikan *Current Ratio* terhadap Laba bersih atas penjualan yang diukur dengan *Net Profit Margin* pada perusahaan

subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2020.

**e. Pengujian Hipotesis *Debt to Equity Ratio***

Hasil perbandingan antara nilai  $t_{hitung}$  variabel *Debt to Equity Ratio* sebesar -0,946 dan  $t_{tabel}$  sebesar 1,99714. Dari hasil tersebut dapat diketahui  $t_{hitung} < t_{tabel}$  (-0,946 < 1,99714) dengan nilai signifikan variabel *Debt to Equity Ratio* 0,347 lebih besar dari  $\alpha = 0,05$ . Maka dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya tidak ada pengaruh signifikan *Debt to Equity Ratio* terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur dengan *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2020.

**f. Pengujian Hipotesis *Long Term Debt to Equity Ratio***

Hasil perbandingan antara nilai  $t_{hitung}$  variabel *Long Term Debt to Equity Ratio* sebesar 0,403 dan  $t_{tabel}$  sebesar 1,99714. Dari hasil tersebut dapat diketahui  $t_{hitung} < t_{tabel}$  (0,403 < 1,99714) dengan nilai signifikan variabel *Long Term Debt to Asset Ratio* 0,165 lebih besar dari  $\alpha = 0,05$ . Maka dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya tidak ada pengaruh signifikan terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2020.

**g. Pengujian Hipotesis *Total Asset Turn Over***

Hasil perbandingan antara nilai  $t_{hitung}$  variabel *Total Asset Turn Over* sebesar 2,222 dan  $t_{tabel}$  sebesar 1,99714. Dari hasil tersebut dapat diketahui  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $2,222 > 1,99714$ ) dengan nilai signifikan variabel *Total Asset Turn Over* 0,030 lebih kecil dari  $\alpha = 0,05$ . Maka dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak artinya terdapat pengaruh positif dan signifikan *Total Asset Turn Over* terhadap laba bersih atas penjualanyang diukur dengan *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2020.

**4.1.3 Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)**

Analisis koefisien determinasi digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel independen terhadap variabel dependen.

**Tabel 4.7**  
**Hasil Uji Koefisien Determinasi**

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,527 <sup>a</sup>	,278	,233	,87576227	,696
a. Predictors: (Constant), Zscore(x4), Zscore(x1), Zscore(x3), Zscore(x2)					
b. Dependent Variable: Zscore(y )					

Berdasarkan hasil pengujian koefisien determinasi pada tabel 4.7 diatas, menunjukkan bahwa nilai R Square sebesar 0,278 yang artinya bahwa besarnya kontribusi variabel independen yaitu  $X_1$  *Debt to Asset*

*Ratio*,  $X_2$  *Debt to Equity Ratio*,  $X_3$  *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan  $X_4$  *Total Asset Turn Over* mempengaruhi variabel dependen yaitu *Price to Book Value* sebesar  $(0,278 \times 100 = 27,8\%)$ , sedangkan sisanya  $(100 - 27,8 = 72,2\%)$  dipengaruhi oleh variabel-variabel lain diluar penelitian. Seperti *Current ratio*, *Inventory TurnOver*, *Working Capital Turnover*.

## **4.2 Pembahasan**

### **4.2.1 Pengaruh Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turn Over secara simultan terhadap Net Profit Margin.**

Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turn Over terhadap variabel laba atas penjualan yang diukur dengan Net Profit Margin adalah secara simultan  $F_{hitung}$  sebesar 6,241 dengan taraf signifikansi 0,000 yang berarti lebih kecil dari nilai  $\alpha = 5\%$  atau 0,05 dan kriteria uji F dengan membandingkan  $F_{hitung}$  sebesar 6,241 dan  $F_{tabel}$  sebesar 2,51, maka dapat dilihat bahwa  $F_{hitung} > F_{tabel}$  yaitu  $6,241 > 2,51$ , sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yang artinya terdapat pengaruh signifikan antara variabel Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turn Over secara simultan terhadap laba atas penjualan yaitu Net Profit Margin pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2020. Berdasarkan pengujian koefisien determinasi menunjukkan bahwa  $R$  Square sebesar 0,291 yang berarti bahwa variabilitas variabel dependen

yang dapat dijelaskan oleh variabel independen yaitu Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turn Over dalam penelitian ini adalah sebesar 27,8% sedangkan sisanya 72,2% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak ada dalam penelitian ini. Seperti Current Rasio, Working Capital Turnover, Inventory Turnover,

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Pamela Hadianto (2018) Dari hasil penelitian ini bahwa secara simultan *Total Asset Turnover* (TATO) dan *Working Capital Turnover* (WCT) berpengaruh secara signifikan terhadap Net Profit Margin. Adapun hasil penelitian menurut Sekar Marfita Skema (2019) membuktikan bahwa variabel Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), dan Total Asset Turnover secara simultan berpengaruh terhadap Net Profit Margin.

#### **4.2.2 Pengaruh Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, dan Total Asset Turn Over secara parsial terhadap Net Profit margin.**

##### **a. Pengaruh Debt to Asset Ratio terhadap Net Profit Margin**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh antara *Debt to Asset Ratio* terhadap *Net Profit Margin* adalah nilai  $t_{hitung}$  variabel *Debt to Asset* sebesar -1,104 dan  $t_{tabel}$  sebesar -1,99714 dari hasil perbandingan maka dapat diketahui  $t_{hitung} < t_{tabel}$  (-1,104 < -1,99714), dengan nilai signifikan *Debt to Asset* sebesar 0,274 lebih besar dari  $\alpha = 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak yang berarti tidak ada pengaruh signifikan *Debt to Asset Ratio* terhadap laba bersih atas penjualan yang

diukur dengan *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2020.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Diana Triutari dan Debi Kurni (2016) bahwa *Debt to Asset Ratio* tidak berpengaruh atau negatif dan signifikan terhadap *Net Profit Margin*.

**b. Pengaruh Debt to Equity Ratio terhadap Net Profit Margin**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh antara *Debt to Equity Ratio* terhadap *Net Profit Margin* adalah nilai  $t_{hitung}$  variabel *Debt to Equity Ratio* sebesar -0,946 dan  $t_{tabel}$  sebesar -1,99714 dari hasil perbandingan maka dapat diketahui  $t_{hitung} < t_{tabel}$  (-0,946 < -1,99714), dengan nilai signifikan *Debt to Equity Ratio* sebesar 0,347 lebih besar dari  $\alpha = 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak yang berarti tidak ada pengaruh signifikan *Debt to Equity Ratio* terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur dengan *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2020.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan dengan penelitian sebelumnya yaitu Hadiana (2020) yang menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh dan negatif signifikan terhadap *Net Profit Margin*.

**c. Pengaruh Long Term Debt to Equity Ratio terhadap Net Profit Margin**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh antara *Long Term Debt to Equity Ratio* terhadap *Net Profit Margin* adalah nilai  $t_{hitung}$  variabel *Long Term Debt to Equity Ratio* sebesar 1,403 dan  $t_{tabel}$  sebesar 1,99714 dari hasil perbandingan maka dapat diketahui  $t_{hitung} < t_{tabel}$  ( $1,403 < 1,99714$ ), dengan nilai signifikan *Long Term Debt to Equity Ratio* sebesar 0,165 lebih besar dari  $\alpha = 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak yang berarti tidak ada pengaruh *Long Term Debt to Equity Ratio* terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur dengan *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2020. Hasil penelitian berbeda dengan penelitian yang dilakukan pada penelitian sebelumnya yaitu menurut Dian Maulita dan Intan Tania (2018) dengan judul analisis pengaruh Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio terhadap Net Profit Margin pada perusahaan industri makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2016-2019, hasil dari penelitian ini diketahui bahwa variabel DER dan LTDtER berpengaruh positif signifikan terhadap NPM.

**d. Pengaruh Total Asset Turn Over secara parsial terhadap Net Profit Margin**

Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh antara *Total Asset Turn Over* terhadap *Net Profit Margin* adalah nilai  $t_{hitung}$  variabel

*Total Asset Turn Over* sebesar 2,222 dan  $t_{\text{tabel}}$  sebesar 1,99714 dari hasil perbandingan maka dapat diketahui  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$  ( $2,222 > 1,99714$ ), dengan nilai signifikan *Total Asset Turn Over* sebesar 0,030 lebih kecil dari  $\alpha = 0,05$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yang berarti terdapat pengaruh positif dan signifikan *Total Asset Turn Over* terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur dengan *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2020.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan dengan penelitian sebelumnya yaitu Pamela Hadiano (2018) dari hasil penelitian yang dilakukan bahwa *Total Asset Turn Over* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Net Profit Margin*.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

- a. Variabel *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur oleh *Net Profit Margin* koefisien determinasi sebesar 0,278, artinya variabel independen yaitu *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Long Term Debt to Equity Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* dapat menjelaskan variabel dependen yaitu *Net Profit Margin* hanya sebesar 27,8% pada perusahaan sektor pertanian yang terdaftar di BEI periode 2014-2020 sedangkan sisanya 72,2% dipengaruhi oleh faktor lain diluar penelitian.
- b. Variabel *Debt to Asset Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur oleh *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2020.
- c. Variabel *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur oleh *Net Profit Margin* pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2020.
- d. Variabel *Long Term Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur oleh *Net Profit Margin* dengan koefisien regresi sebesar 0,257 pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2020.

- e. Variabel *Total Asset Turn Over* berpengaruh positif dan signifikan terhadap laba bersih atas penjualan yang diukur oleh *Net Profit Margin* dengan koefisien regresi sebesar 0,256 pada perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2020.

## 5.2 Saran

### 1. Bagi Perusahaan

Bagi pihak manajemen perusahaan sebaiknya memperhatikan kebijakan likuiditas, komposisi modal, dan aktivitas karena hal tersebut akan berpengaruh laba yang dihasilkan perusahaan meskipun perusahaan memiliki profitabilitas yang tinggi.

### 2. Bagi Masyarakat dan Calon Investor

Masyarakat ataupun calon investor sebelum melakukan investasi pada suatu perusahaan diharapkan dapat memperhatikan informasi dalam laporan keuangan terutama mengenai profitabilitas dan aktivitas karena variabel tersebut akan mempengaruhi nilai perusahaan tersebut.

### 3. Bagi Peneliti Berikutnya

Bagi peneliti berikutnya diharapkan untuk menambah jumlah sampel dan meneliti variabel - variabel lain yang mungkin berpengaruh terhadap nilai perusahaan, serta menggunakan sektor perusahaan lain yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adi Prastowo. (2011). **Metode Penelitian Kuantitatif**. dalam prespektif Rancangan Penelitian (Jogyakarta: Ar-Ruzz Media).
- Alvia Iftina Rayana. (2021). Skripsi: **Pengaruh Inventory Turnover(ITO) dan Total Asset Turnover (TATO) terhadap Net Profit Margin pada perusahaan yang terdaftar di Indeks saham Syari'ah di PT.Indofarma. Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati:Bandung.**
- Badrudin.(2013). **Dasar-Dasar Manajemen**. Bandung: Alfabeta.
- Brigham, Houston, (2011), **Dasar – Dasar Manajemen**. Edisi ke 11. Selamba Empat: Jakarta.
- Dian Maulita dan Intan Tania. (2018),Jurnal **:Pengaruh Debt to Equity Ratio(DER), Debt to Asset Ratio (DAR), dan Long TermDebt to Equity Ratio (LTDER) Terhadap Profitabilitas(Studi Pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor DMakanan dan Minuman YangTerdaftar Di BEI Periode 2011-2016)**, Universita Serang Raya,Banten.
- Diana Triutari dan Debi Kurnia(2016), Jurnal **: Pengaruh Struktur Modal terhadap Profitabilitas pada perusahaan sub Sebtor property dan real estate yang terdapat di (BEI) periode 2011-2014.Universitas Padjajaran.**
- Ela Widasari dan Ihat Ferihat. (2015), Jurnal **:Pengaruh Debt To Total Asset Ratio Terhadap Net Profit Margin Pada Perusahaan Rokok Yang Terdaftar Di Bursa EfekIndonesia STIE La Tansa Mashiro,Rangkasbitung.**
- Fahmi, Irham, (2013).**Analisis Laporan Keuangan**. Bandung:Alfabeta.
- Ghozali, Imam, (2013). **Aplikasi Analisis Multivariante dengan Program IMB SPSS 21 Update PLS Regresi**: Semarang.
- Hadiana Muzia Fatima (2020), Jurnal **:Pengaruh Current Ratio,Debt to Equity Ratio, terhadap Net Profit Margin pada perusahaan yang terdaftar di Jakarta Islamic Index:studi di PT.Kalbe Farma Tbk periode 2009-2018.**
- Hanafi, Mamduh. M. (2018). **Manajemen Keuangan edisi 2**. Yogyakarta: BPFY Yogyakarta.
- Hasibuan. (2013). **Manajemen Sumber Daya Manusia**. Edisi Revisi. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Hery. (2015). **Analisis Laporan Keuangan Pendekatan Rasio Keuangan**. CABS (Center for Academic publishing service) : Yogyakarta.
- Hore, James C. Van dan John M. Wachowich Jr. (2010).**Fundamental ofFinancial Management Perinsip-Perinsip Manajemen Keuangan**, Edisi 12 Buku 2. Selamba Empat: Jakarta.

- Indrawan, Rully dan Yaniawati, (2014). **Metodologi Kuantitatif, Kualitatif dan Campuran untuk Manajemen. pembangunan dan pendidikan.** PT. Refika Aditama : Bandung.
- Jihan Novira. (2019), Skripsi : **Pengaruh Debt to Equity Ratio, Debt to Equity Ratio, Long Term Debt to Equity Ratio, terhadap Net Profit Margin pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2017,** Universitas Sumatera Utara, Sumatera Utara.
- Kasmir.(2012). **Analisis Manajemen Keuangan.** Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Kasmir. (2010). **Analisis Laporan Keuangan.** Jakarta: PT. Radja Grafindo Persada.
- Kasmir. (2013). **Analisis Laporan Keuangan.** Jakarta: PT Radja Grafindo Persada.
- Misbahuddin dan Hasan, (2013). **Analisi Data Penelitian Dengan Statistik Edisi ke 2.** Bumi Aksara : Jakarta.
- Munawir s. (2010). **Analisis Laporan Keuangan Edisi Keempat.** cetakan kelima Belas. Yogyakarta: Liberty.
- Martono dan Agus Harijito, (2010). **Manajemen Keuangan.** Edisi ke 3. Yogyakarta: Ekanisia.
- Priyanto, Duwi. Tahun (2013). **Mandiri Belajar Analisis Data Dengan SPSS.** Cetak Pertama. Yogyakarta : Mediakom.
- Ratih Amelia. (2021). **Pengaruh Debt To Assets Ratio, Debt To Equity Ratio Terhadap Net Profit Margin Pada Perusahaan Industri Makanan Dan minuman Yang Terdaftar Di Bei 2016 – 2019** Universitas Raharja, Tangerang.
- Riyanto, Bambang, (2010). **Dasar-Dasar Pembelajaran Perusahaan.** BPFE : Yogyakarta.
- Sandra Heliola dan Dwi Fitrizal Salim (2018), Jurnal : **Pengaruh Struktur Modal Terhadap Kinerja Perusahaan pada 50 Leading Companies in Market Capitalization di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2018** Universitas Pendidikan Indonesia.
- Sartono. (2010). **Manajemen Keuangan dan Teori Aplikasi.** Yogyakarta. BFFE.
- Sutrisno. (2003). **Manajemen Keuangan. Teori Konsep dan Aplikasi.** edisi pertama EKONISIA. Yogyakarta.
- Sunjoyo dan et.al. (2013). **Aplikasi SPSS Untuk Smart Riset** : Program Ibm SPSS 22. PT. Alfabeta. Bandung.
- Sungadji dan Sopiah, (2010). **Metodologo Penelitian.** CV Andi Offset: yogyakarta.
- Sutrisno. (2012). **Manajemen Keuangan Teori. Konsep dan Aplikasi** (8<sup>th</sup> ed). Yogyakarta: Ekonisia.
- Universitas Batanghari. Fakultas Ekonomi. 2018. **Pedoman Penulisan.** Skripsi. Jambi.

Website. [http://id.Wikipedia.org/wiki/Manajemen keuangan](http://id.Wikipedia.org/wiki/Manajemen_keuangan) diakses pada tanggal 21 Mei 2021

Website. <http://m.merdeka.com> di akses pada tanggal 21 Mei 2021

Website. [www. Wikipedia](http://www.Wikipedia) (2015) di akses pada tanggal 21Mei 2021

Website. [www. Idx.com](http://www.Idx.com) diakses pada tanggal 21 Mei 2021

<https://asii.co.id/>(Diakses 18 Mei 2021)

[https://indo korsa.co.id/](https://indo.korsa.co.id/)(Diakses 18 Mei 2021)

<https://auto.co.id/>(Diakses 18Mei 2021)

<https://gjt1.co.id/>(Diakses 18 Mei 2021)

<https://imas.co.id/>(Diakses 18 Mei 2021)

[https:// masa.co.id/](https://masa.co.id/)(Diakses 18 Mei 2021)

<https://smsm.co.id/>(Diakses 18 Mei 2021)

<https://gdyr.co.id/>(Diakses 18 Mei 2021)

<https://pras.co.id/>(Diakses 18 Mei 2021)

<https://inds.co.id/>(Diakses 18 Mei 2021)

## LAMPIRAN A

### DATA SAMPEL PENELITIAN TAHUN 2016 – 2020

#### TABEL PERHITUNGAN DAR

No	Kode Saham	Tahun	Total Hutang	Total Asset	DAR
1	ASII	2014	115840,00	236027,00	0,49
		2015	118902,00	245543,00	0,48
		2016	121949,00	261855,00	0,47
		2017	139325,00	295830,00	0,47
		2018	170348,00	344711,00	0,49
		2019	165195,00	351958,00	0,47
		2020	142749,00	338203,00	0,42
2	BRAM	2014	130627,00	308318,00	0,42
		2015	108901,00	291835,00	0,37
		2016	98316,00	296060,00	0,33
		2017	87414,00	304484,00	0,29
		2018	76038,00	296400,00	0,26
		2019	58823,00	279485,00	0,21
		2020	55218,00	263741,00	0,21
3	GJTL	2014	10485032,00	16122036,00	0,65
		2015	12115363,00	17509505,00	0,69
		2016	12849602,00	18697779,00	0,69
		2017	12501710,00	18191176,00	0,69
		2018	13835648,00	19711478,00	0,70
		2019	12620444,00	18856075,00	0,67
		2020	10926513,00	17781660,00	0,61
4	INDS	2014	459999,00	2282668,00	0,20
		2015	634889,00	2553928,00	0,25
		2016	409209,00	2477273,00	0,17
		2017	289798,00	2434617,00	0,12
		2018	288106,00	2482338,00	0,12
		2019	262136,00	2834423,00	0,09
		2020	262520,00	2826260,00	0,09
5	SMSM	2014	636,00	1758,00	0,36
		2015	780,00	2220,00	0,35
		2016	675,00	2255,00	0,30
		2017	615,00	2443,00	0,25
		2018	651,00	2801,00	0,23
		2019	665,00	3107,00	0,21

		2020	727,00	3376,00	0,22
6	IMAS	2014	16754,00	23474,00	0,71
		2015	18164,00	24861,00	0,73
		2016	18924,00	25633,00	0,74
		2017	22094,00	31375,00	0,70
		2018	30844,00	41044,00	0,75
		2019	35290,00	44698,00	0,79
		2020	35693,00	48409,00	0,74
7	MASA	2014	251563312,00	625512290,00	0,40
		2015	252977703,00	598429237,00	0,42
		2016	270776948,00	609745210,00	0,44
		2017	320614779,00	657608837,00	0,49
		2018	325464552,00	643361511,00	0,51
		2019	255715066,00	451103384,00	0,57
		2020	219892429,00	447155090,00	0,49
8	AUTO	2014	4244862,00	14387568,00	0,30
		2015	4195684,00	14339110,00	0,29
		2016	4075716,00	14612274,00	0,28
		2017	4003233,00	14762309,00	0,27
		2018	4626013,00	15889648,00	0,29
		2019	4365175,00	16015709,00	0,27
		2020	3909303,00	15180094,00	0,26
9	GDYR	2014	69341893,00	125933551,00	0,55
		2015	63833786,00	119315863,00	0,53
		2016	56563392,00	112840841,00	0,50
		2017	70187977,00	123765600,00	0,57
		2018	71622059,00	126016356,00	0,57
		2019	68002673,00	120360141,00	0,56
		2020	71432336,00	116510444,00	0,61
10	PRAS	2014	601006310349,00	1286827899805,00	0,47
		2015	811177918367,00	1531742052164,00	0,53
		2016	903464665102,00	1596466547662,00	0,57
		2017	865838417894,00	1542243721302,00	0,56
		2018	947413833530,00	1635543021515,00	0,58
		2019	1011402296453,00	1657127269798,00	0,61
		2020	1149071273337,00	1668922580521,00	0,69

**TABEL PERHITUNGAN DER**

No	Kode Saham	Tahun	Total Hutang	Total Modal	DE R
1	ASII	2014	115840,00	120187,00	0,96
		2015	118902,00	126533,00	0,94
		2016	121949,00	139906,00	0,87
		2017	139325,00	156505,00	0,89
		2018	170348,00	174363,00	0,98
		2019	165195,00	186763,00	0,88
		2020	142749,00	195454,00	0,73
2	BRAM	2014	130627,00	177691,00	0,74
		2015	108901,00	182934,00	0,60
		2016	98316,00	197744,00	0,50
		2017	87414,00	217070,00	0,40
		2018	76038,00	220362,00	0,35
		2019	58823,00	220662,00	0,27
		2020	55218,00	208522,00	0,26
3	GJTL	2014	10485032,00	5637004,00	1,86
		2015	12115363,00	5394142,00	2,25
		2016	12849602,00	5848177,00	2,20
		2017	12501710,00	5689466,00	2,20
		2018	13835648,00	5875830,00	2,35
		2019	12620444,00	6235631,00	2,02
		2020	10926513,00	6855147,00	1,59
4	INDS	2014	459999,00	1822667,00	0,25
		2015	634889,00	1919039,00	0,33
		2016	409209,00	2068064,00	0,20
		2017	289798,00	2144819,00	0,14
		2018	288106,00	2194232,00	0,13
		2019	262136,00	2572287,00	0,10
		2020	262520,00	2563740,00	0,10
5	SMSM	2014	636,00	1122,00	0,57
		2015	780,00	1440,00	0,54
		2016	675,00	1580,00	0,43
		2017	615,00	1828,00	0,34
		2018	651,00	2150,00	0,30
		2019	665,00	2442,00	0,27
		2020	727,00	2649,00	0,27
6	IMAS	2014	16754,00	6720,00	2,49
		2015	18164,00	6697,00	2,71
		2016	18924,00	6709,00	2,82
		2017	22094,00	9281,00	2,38
		2018	30844,00	10200,00	3,02
		2019	35290,00	9408,00	3,75

		2020	35693,00	12716,00	2,81
7	MASA	2014	251563312,00	373948978,00	0,67
		2015	252977703,00	345451534,00	0,73
		2016	270776948,00	338968262,00	0,80
		2017	320614779,00	336994058,00	0,95
		2018	325464552,00	317896959,00	1,02
		2019	255715066,00	195388318,00	1,31
		2020	219892429,00	227262661,00	0,97
8	AUTO	2014	4244862,00	10142706,00	0,42
		2015	4195684,00	10143426,00	0,41
		2016	4075716,00	10536558,00	0,39
		2017	4003233,00	10759076,00	0,37
		2018	4626013,00	11263635,00	0,41
		2019	4365175,00	11650534,00	0,37
		2020	3909303,00	11270791,00	0,35
9	GDYR	2014	69341893,00	56591658,00	1,23
		2015	63833786,00	55482077,00	1,15
		2016	56563392,00	56277449,00	1,01
		2017	70187977,00	53577623,00	1,31
		2018	71622059,00	54393828,00	1,32
		2019	68002673,00	52357468,00	1,30
		2020	71432336,00	45078108,00	1,58
10	PRAS	2014	601006310349,00	685821589456,00	0,88
		2015	811177918367,00	720564133797,00	1,13
		2016	903464665102,00	693001882560,00	1,30
		2017	865838417894,00	676405303408,00	1,28
		2018	947413833530,00	688129187984,00	1,38
		2019	1011402296453,00	645724973345,00	1,57
		2020	1149071273337,00	519851307184,00	2,21

**TABEL PERHITUNGAN LTDtER**

No	Kode Saham	Tahun	Total Hutang Jangka Panjang	Total Modal	LTDE R
1	ASII	2014	41599,00	120187,00	0,35
		2015	42660,00	126533,00	0,34
		2016	32870,00	139906,00	0,23
		2017	40603,00	156505,00	0,26
		2018	53881,00	174363,00	0,31
		2019	65233,00	186763,00	0,35
		2020	57013,00	195454,00	0,29
2	BRAM	2014	53345,00	177691,00	0,30
		2015	52383,00	182934,00	0,29
		2016	38756,00	197744,00	0,20
		2017	38628,00	217070,00	0,18
		2018	25584,00	220362,00	0,12
		2019	25393,00	220662,00	0,12
		2020	18807,00	208522,00	0,09
3	GJTL	2014	7368809,00	5637004,00	1,31
		2015	8402215,00	5394142,00	1,56
		2016	8505797,00	5848177,00	1,45
		2017	8103753,00	5689466,00	1,42
		2018	8038288,00	5875830,00	1,37
		2019	7199502,00	6235631,00	1,15
		2020	6176832,00	6855147,00	0,90
4	INDS	2014	124875,00	1822667,00	0,07
		2015	189883,00	1919039,00	0,10
		2016	85509,00	2068064,00	0,04
		2017	86074,00	2144819,00	0,04
		2018	70376,00	2194232,00	0,03
		2019	97528,00	2572287,00	0,04
		2020	100042,00	2563740,00	0,04
5	SMSM	2014	99,00	1122,00	0,09
		2015	208,00	1440,00	0,14
		2016	166,00	1580,00	0,11
		2017	195,00	1828,00	0,11
		2018	181,00	2150,00	0,08
		2019	203,00	2442,00	0,08
		2020	329,00	2649,00	0,12
6	IMAS	2014	5281,00	6720,00	0,79
		2015	5128,00	6697,00	0,77
		2016	6329,00	6709,00	0,94
		2017	6329,00	9281,00	0,68
		2018	9308,00	10200,00	0,91

		2019	13983,00	9408,00	1,49
		2020	11733,00	12716,00	0,92
7	MASA	2014	155692331,00	373948978,00	0,42
		2015	129193306,00	345451534,00	0,37
		2016	126736982,00	338968262,00	0,37
		2017	139093452,00	336994058,00	0,41
		2018	107343548,00	317896959,00	0,34
		2019	183497258,00	195388318,00	0,94
		2020	130056246,00	227262661,00	0,57
8	AUTO	2014	387053,00	10142706,00	0,04
		2015	569777,00	10143426,00	0,06
		2016	817570,00	10536558,00	0,08
		2017	961731,00	10759076,00	0,09
		2018	559314,00	11263635,00	0,05
		2019	926176,00	11650534,00	0,08
		2020	1133653,00	11270791,00	0,10
9	GDYR	2014	2735375,00	56591658,00	0,05
		2015	1755396,00	55482077,00	0,03
		2016	2095982,00	56277449,00	0,04
		2017	2780652,00	53577623,00	0,05
		2018	1819623,00	54393828,00	0,03
		2019	1843134,00	52357468,00	0,04
		2020	1980049,00	45078108,00	0,04
10	PRAS	2014	564899086298,00	685821589456,00	0,82
		2015	655589698468,00	720564133797,00	0,91
		2016	221302982166,00	693001882560,00	0,32
		2017	215743263746,00	676405303408,00	0,32
		2018	170416738315,00	688129187984,00	0,25
		2019	105372134985,00	645724973345,00	0,16
		2020	947914301633,00	519851307184,00	1,82

**TABEL PERHITUNGAN TATO**

No	Kode Saham	Tahun	Penjualan	Total Asset	TATO
1	ASII	2014	201701,00	236027,00	0,85
		2015	184196,00	245543,00	0,75
		2016	181084,00	261855,00	0,69
		2017	206057,00	295830,00	0,70
		2018	239205,00	344711,00	0,69
		2019	237166,00	351958,00	0,67
		2020	175046,00	338203,00	0,52
2	INDS	2014	207717,00	308318,00	0,67
		2015	207867,00	291835,00	0,71
		2016	220299,00	296060,00	0,74
		2017	241783,00	304484,00	0,79
		2018	264440,00	296400,00	0,89
		2019	245619,00	279485,00	0,88
		2020	168492,00	263741,00	0,64
3	GJTL	2014	13070734,00	16122036,00	0,81
		2015	12970237,00	17509505,00	0,74
		2016	13633556,00	18697779,00	0,73
		2017	14146918,00	18191176,00	0,78
		2018	15349939,00	19711478,00	0,78
		2019	15939421,00	18856075,00	0,85
		2020	13434592,00	17781660,00	0,76
4	INDS	2014	1866977,00	2282668,00	0,82
		2015	1659506,00	2553928,00	0,65
		2016	1637037,00	2477273,00	0,66
		2017	1967983,00	2434617,00	0,81
		2018	2400062,00	2482338,00	0,97
		2019	2091492,00	2834423,00	0,74
		2020	1626191,00	2826260,00	0,58
5	SMSM	2014	2633,00	1758,00	1,50
		2015	2803,00	2220,00	1,26
		2016	2880,00	2255,00	1,28
		2017	3340,00	2443,00	1,37
		2018	3933,00	2801,00	1,40
		2019	3936,00	3107,00	1,27
		2020	3234,00	3376,00	0,96
6	IMAS	2014	19458,00	23474,00	0,83
		2015	18100,00	24861,00	0,73
		2016	15050,00	25633,00	0,59
		2017	15359,00	31375,00	0,49
		2018	17878,00	41044,00	0,44

		2019	18615,00	44698,00	0,42
		2020	15230,00	48409,00	0,31
7	MASA	2014	282042866,00	625512290,00	0,45
		2015	237022254,00	598429237,00	0,40
		2016	229800572,00	609745210,00	0,38
		2017	280974817,00	657608837,00	0,43
		2018	301847663,00	643361511,00	0,47
		2019	318263297,00	451103384,00	0,71
		2020	289607854,00	447155090,00	0,65
8	AUTO	2014	12255427,00	14387568,00	0,85
		2015	11723787,00	14339110,00	0,82
		2016	12806867,00	14612274,00	0,88
		2017	13549857,00	14762309,00	0,92
		2018	15356381,00	15889648,00	0,97
		2019	15444775,00	16015709,00	0,96
		2020	11869221,00	15180094,00	0,78
9	GDYR	2014	160765072,00	125933551,00	1,28
		2015	154399432,00	119315863,00	1,29
		2016	155170602,00	112840841,00	1,38
		2017	161261509,00	123765600,00	1,30
		2018	159928209,00	126016356,00	1,27
		2019	139315838,00	120360141,00	1,16
		2020	108268268,00	116510444,00	0,93
10	PRAS	2014	445664542004,00	1286827899805,00	0,35
		2015	469645085526,00	1531742052164,00	0,31
		2016	366709612329,00	1596466547662,00	0,23
		2017	348471154143,00	1542243721302,00	0,23
		2018	574869742811,00	1635543021515,00	0,35
		2019	3405513466399,00	1011402296453,00	3,37
		2020	300527048812,00	1149071273337,00	0,26

**TABEL PERHITUNGAN NPM**

No	Kode Saham	Tahun	Laba Bersih	Penjualan	NPM
1	ASII	2014	22131,00	201701,00	10,97
		2015	15613,00	184196,00	8,48
		2016	18302,00	181084,00	10,11
		2017	23121,00	206057,00	11,22
		2018	27372,00	239205,00	11,44
		2019	26621,00	237166,00	11,22
		2020	18571,00	175046,00	10,61
2	BRAM	2014	16427,00	207717,00	7,91
		2015	12574,00	207867,00	6,05
		2016	22299,00	220299,00	10,12
		2017	24568,00	241783,00	10,16
		2018	19377,00	264440,00	7,33
		2019	14583,00	245619,00	5,94
		2020	-4045,00	168492,00	-2,40
3	GJTL	2014	171279,00	13070734,00	1,31
		2015	-207955,00	12970237,00	-1,60
		2016	454035,00	13633556,00	3,33
		2017	-141289,00	14146918,00	-1,00
		2018	186364,00	15349939,00	1,21
		2019	359801,00	15939421,00	2,26
		2020	614861,00	13434592,00	4,58
4	INDS	2014	127820,00	1866977,00	6,85
		2015	1934,00	1659506,00	0,12
		2016	49556,00	1637037,00	3,03
		2017	113640,00	1967983,00	5,77
		2018	110687,00	2400062,00	4,61
		2019	101466,00	2091492,00	4,85
		2020	58751,00	1626191,00	3,61
5	SMSM	2014	421,00	2633,00	15,99
		2015	461,00	2803,00	16,45
		2016	539,00	3234,00	16,67
		2017	555,00	3340,00	16,62
		2018	634,00	3933,00	16,12
		2019	639,00	3936,00	16,23
		2020	539,00	3234,00	16,67
6	IMAS	2014	-65,00	19458,00	-0,33
		2015	-22,00	18100,00	-0,12
		2016	-313,00	15050,00	-2,08
		2017	-64,00	15359,00	-0,42
		2018	113,00	17878,00	0,63
		2019	156,00	18615,00	0,84

		2020	-676,00	15230,00	-4,44
7	MASA	2014	550096,00	282042866,00	0,20
		2015	-26859073,00	237022254,00	-11,33
		2016	-6702209,00	229800572,00	-2,92
		2017	-8071254,00	280974817,00	-2,87
		2018	-17908495,00	301847663,00	-5,93
		2019	-11188992,00	318263297,00	-3,52
		2020	33160574,00	289607854,00	11,45
8	AUTO	2014	954086,00	12255427,00	7,79
		2015	322701,00	11723787,00	2,75
		2016	483421,00	12806857,00	3,77
		2017	547781,00	13549857,00	4,04
		2018	680801,00	15356381,00	4,43
		2019	816971,00	15444775,00	5,29
		2020	-37864,00	11869221,00	-0,32
9	GDYR	2014	2780572,00	160765072,00	1,73
		2015	-110978,00	154399432,00	-0,07
		2016	1656125,00	155170602,00	1,07
		2017	-894214,00	161261509,00	-0,55
		2018	505306,00	159928209,00	0,32
		2019	-1196792,00	139315838,00	-0,86
		2020	-7111272,00	108268268,00	-6,57
10	PRAS	2014	11340527608	445664542004,00	2,54
		2015	6437333237	469645085526,00	1,37
		2016	-2690964318,00	366709612329,00	-0,73
		2017	4006380783,00	348471154143,00	1,15
		2018	8159520050,00	574869742811,00	1,42
		2019	-43624116829,00	3405513466399,00	-1,28
				0	

## LAMPIRAN B

### HASIL SPSS 6 SAMPEL PERUSAHAAN

```
NPART TESTS
  /K-S(NORMAL)=RES_1
  /MISSING ANALYSIS.
```

#### NPar Tests

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		70
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0E-7
	Std. Deviation	,84999890
	Absolute	,104
Most Extreme Differences	Positive	,079
	Negative	-,104
Kolmogorov-Smirnov Z		,873
Asymp. Sig. (2-tailed)		,431

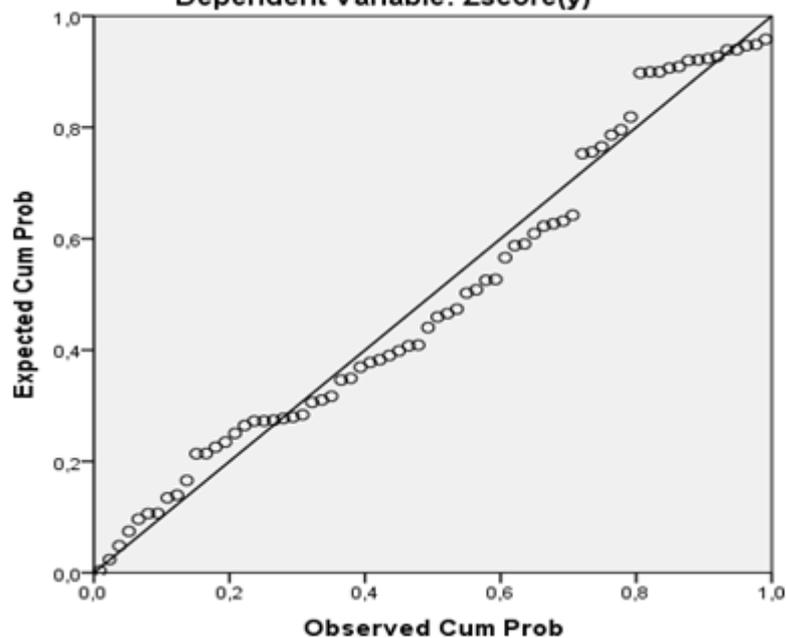
a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

#### Charts

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: Zscore(y)



**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,527 <sup>a</sup>	,278	,233	,87576227	,696

a. Predictors: (Constant), Zscore(x4), Zscore(x1), Zscore(x3), Zscore(x2)

b. Dependent Variable: Zscore(y )

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-4,327E-016	,105		,000	1,000	
	Zscore(x1)	-,325	,295	-,325	-1,104	,274	,128
	Zscore(x2)	-,309	,327	-,309	-,946	,347	,104
	Zscore(x3)	,257	,183	,257	1,403	,165	,331
	Zscore(x4)	,256	,115	,256	2,222	,030	,840

a. Dependent Variable: Zscore(y )

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	19,148	4	4,787	6,241	,000 <sup>b</sup>
	Residual	49,852	65	,767		
	Total	69,000	69			

a. Dependent Variable: Zscore(y )

b. Predictors: (Constant), Zscore(x4), Zscore(x1), Zscore(x3), Zscore(x2)

**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,527 <sup>a</sup>	,278	,233	,87576227	,696

a. Predictors: (Constant), Zscore(x4), Zscore(x1), Zscore(x3), Zscore(x2)

b. Dependent Variable: Zscore(y )