BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

Bursa Efek Indonesia (BEI), atau *Indonesia Stock Exchange* (IDX) merupakan bursa hasil penggabungan dari Bursa Efek Jakarta (BEJ) dengan Bursa Efek Surabaya (BES). Pada tahun 2004, Pemerintah memutuskan untuk menggabung Bursa Efek Jakarta sebagai pasar saham dengan Bursa Efek Surabaya sebagai pasar obligasi dan derivatif untuk meningkatkan efektivitas operasional dan transaksi. Bursa Efek Indonesia mulai beroperasi pada 1 Desember 2007. Bursa Efek Indonesia menggunakan sistem perdagangan bernama Jakarta Automated Trading System (JATS) sejak 22 Mei 1995, menggantikan sistem manual yang digunakan sebelumnya. Tahun 2009 sistem JATS digantikan dengan sistem baru bernama JATS-NextG.

Untuk memberikan informasi yang lebih lengkap tentang perkembangan bursa kepada publik, Bursa Efek Indonesia menyebarkan data pergerakan harga saham melalui media cetak dan elektronik. Satu indikator pergerakan harga saham tersebut adalah indeks harga saham. Saat ini, BEI mempunyai tujuh macam indeks saham antara lain IHSG, Indeks Sektoral, Indeks LQ45, .Indeks Individual, Jakarta Islamic Index,Indeks Papan Utama dan Papan Pengembangan, dan Indeks Kompas100. Bursa Efek Indonesia berpusat di Kawasan Niaga Sudirman, Jl. Jend. Sudirman 52-53, Senayan, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Adapun dalam penelitian ini mengambil kasus pada perusahaan makanan dan minuman yang terdapat di Bursa Efek Indonesia. Perusahaan-perusahaan Otomotif yang

dimaksud diantaranya adalah PT. Astra International Tbk , PT. Astra Otoparts Tbk , PT. Goodyear Indonesia Tbk , PT. Indokordsa Tbk , PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk , dan PT. Multistrada Arah Sarana Tbk.

4.1.1 Sejarah Perusahaan

Sejarah perusahaan yang dipaparkan dalam penelitian ini terkait dengan objek penelitian, yaitu perusahaan sektor makanan dan minuman. Berikut diantaranya yaitu:

1 PT. Astra International, Tbk

PT. Astra International. Tbk (Perseroan) didirikan pada tahun 1957 di Bandung dan dikelola serta dipimpin oleh William Soeryadjaja, Tjien Kian Tie dan Liem peng Hong. Pada tahun 1965 PT. Astra International memusatkan kantor pusatnya di Jakarta, dan kantor Bandung dijadikan sebagai cabang pertama .dengan nama PT. Astra Incorporated. Perseroan berdomisili di jakarta, Indonesia, dengan kantor pusat di jl. Gaya Motor Raya No.8, Sunter II, Jakarta. PT.Astra International resmi berdiri secara hukum dan disahkan di hadapan Notaris Sie kwan Djioe dengan akte notaris No.67 tanggal 20 februari1957 di Jakarta, dan dalam keputusan menteri kesehatan RI No.J.A/53/5 tanggal 1 juli 1957 dan terdaftar di paniteran pengadilan negeri di Jakarta serta di umumkan dalam tambahan no.01117 berita Negara RI No.85 tanggal 22 oktober 1957.

Perusahaan ini awalnya bergerak dibidang usaha permobilan, yaitu Toyota, Daihatsu, Isuzu, Nissan Truck, dan pada bidang lainnya seperti :

1 PT.Federal , bergerak di bidang pemasaran sepeda motor Honda dan sepeda Federal .
2 United Traktor, bergerak di bidang usaha mesin berat pertanian seperti ; Traktor, Messey Ferguson, Sumitomo, Link Belt dan lain-lain.
3 Bidang usaha perkantoran dan perdagangan mesin Foto Copy Xerox, minyak pelumnas dan specialis Caltex.
4 Astra Argo bergerak dibidang usaha pertanian, perkebunan dan perkayuan.

Pada tahun 1969 mulai mengalihkan usaha impor alat-alat berat dan barang-barang teknik. Makin luasnya usaha tersebut dikarenakan PT.astra makin memperoleh kepercayaan dari para investor luar negeri untuk memasarkan produk-prodyk otomotif. Pada tahun 1990, Perusahaan mengubah namanya menjadi PT. Astra International Tbk. Sesuai dengan pasal 3 Anggaran dasar perseroan, Ruang lingkup perseroan adalah Perdagangan umum, perindustrian, jasa pertambangan, pengangkutan, pertanian, pembangunan dan jasa konsultasi. Ruang lingkup kegiatan utama anak perusahaan meliputi perakitan dan penyaluran mobil , sepeda motor berikut suku cadangnya, penjualan dan penyewaan alat-alat berat , pertambangan dan jasa terkait, pengebangan dan jasa terkait pengembangan perkebunan. PT. Astra Intenational Tbk atau lebih dikenal dengan Astra Group ini telah tercatat di Bursa Efek Jakarta sejak tanggal 4 April 1990. Saat ini mayoritas Kepemilikan sahamnya dimiliki oleh Jardine Cycle dan Carriage, Singapura.

PT.Astra International Tbk merupakan suatu badan usaha swasta yang juga merupakan perusahaan public,yang kini memiliki enam divisi,yaitu:

1.Vehicle Division

2.Heavy Equipment Division

3.Property Division

4.Resources Division

Divisi-divisi yang memasarkan produk astra kemudian satu persatu memisahkan diri dan berkembang dan juga memiliki cabang di daerah.

2 PT. Astra Otoparts Tbk.

PT Astra Otoparts Tbk (Astra Otoparts) adalah sebuah grup perusahaan komponen otomotif terbesar dan terkemuka di Indonesia yang memproduksi dan mendistribusikan beranekaragam suku cadang kendaraan bermotor roda dua dan roda empat. Segmen pasar terbesar Perseroan adalah pasar pabrikan otomotif (OEM/Original Equipment for Manufacturer) dan pasar suku cadang pengganti (REM/Replacement Market). Saat ini Grup Astra Otoparts terdiri dari 7 unit bisnis, 14 anak perusahaan konsolidasi, 18 associates dan jointly controlled entities, 2 cost companies, serta 11 sub-subsidiary companies yang aktif, yang didukung oleh 37.754 orang karyawan. Dalam rangka memperluas kapasitas, membangun kompetensi dan meningkatkan daya saing di pasar global, Perseroan menjalin aliansi strategis dengan mendirikan anak perusahaan patungan bersama-sama pemasok komponen terkemuka dari Jepang, Eropa, Amerika Serikat, China, dan Taiwan, seperti Aisin Seiki, Aisin Takaoka, Akashi Kikai Seisakusho,

Akebono Brake, Aktiebolaget SKF, Asano Gear, Daido Steel, Denso, DIC Corporation, GS Yuasa, Juoku Technology, Kayaba, Keihin Seimitsu Kogyo, Mahle, MetalArt, NHK Precision, Nippon Gasket, Nittan Valve, Pirelli, SunFun Chain, Toyoda Gosei, Toyota Industries, dan Visteon.

Di bidang manufaktur, Astra Otoparts memiliki 4 unit bisnis, 12 anak perusahaan konsolidasi, 18 associates dan jointly controlled entities, 2 cost companies, serta 11 sub-subsidiary companies yang aktif. Produk komponen Perseroan dan rangkaiannya (assemblies) didistribusikan secara langsung ke pasar OEM dan ke pasar REM di dalam dan luar negeri melalui unit bisnis perdagangan Astra Otoparts. Pabrikan otomotif terkemuka yang menjadi pelanggan Perseroan diantaranya adalah Toyota, Daihatsu, Isuzu, UD Trucks, Chevrolet, Hino, Honda, Hyundai, Kia, Mazda, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Perodua, dan Suzuki untuk kendaraan roda empat; dan Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, dan TVS untuk kendaraan roda dua. Di bidang perdagangan, Astra Otoparts memiliki unit bisnis domestik, unit bisnis internasional, dan unit bisnis retail yang mendistribusikan komponen otomotif ke pasar suku cadang pengganti. Perseroan memiliki jaringan distribusi domestik yang luas, mencakup 50 main dealers, 23 kantor penjualan, dan 12.000 toko suku cadang yang tersebar di seluruh Indonesia. Produk Perseroan tidak hanya menguasai pasar dalam negeri tetapi juga telah merambah ke lebih dari 30 negara di Timur Tengah, Asia Oceania, Afrika, Eropa, dan Amerika, serta memiliki kantor perwakilan di Dubai. Sejak tahun 1998, Astra Otoparts mengembangkan jaringan retail otomotif modern pertama di Indonesia dengan konsep bisnis waralaba yang fokus pada fast moving parts, quick service,

dan related service. Jaringan retail yang dikenal dengan nama Shop&Drive ini terus berkembang hingga akhir tahun 2014, dan telah memiliki lebih dari 300 outlet yang tersebar di pulau Jawa, Bali, Kalimantan, dan Sulawesi.

3. PT Goodyear Indonesia Tbk.

Pabrik pertama Goodyear di Akron, Ohio, dibuka pada tahun 1898. Tiga belas pegawai pertama Goodyear di pabrik ini pun berhasil memproduksi ban sepeda dan gerobak, serta sepatu kuda dari karet dan koin untuk kasino. Goodyear pun makin berkembang dengan diciptakannya mobil.

Pada tahun 1901, Frank Seiberling memasok ban balap untuk Henry Ford. Pada tahun 1903, Paul Weeks Litchfield, petinggi Goodyear, berhasil mematenkan ban *tubeless* ciptaannya. Pada tahun 1908, Ford pun menggunakan ban Goodyear untuk Model T produksinya. Pada tahun 1909, Goodyear mulai memproduksi ban pesawat.

Pada tahun 1911, Goodyear mulai bereksperimen untuk mendesain kapal udara. Hingga Goodyear nantinya berhasil mendapat pesanan dari Angkatan Udara A.S untuk memproduksi kapal udara, yang akan digunakan Amerika Serikat di Perang Dunia I. Kemampuan angkut dan pengintaian kapal udara buatan Goodyear inipun memberi kontribusi signifikan untuk kemenangan pihak Sekutu.

Pada tahun 1916, Litchfield berhasil menemukan sebidang tanah di Phoenix, Arizona yang cocok untuk ditanami kapas, yang mana sangat dibutuhkan oleh Goodyear untuk memperkuat karet di ban-ban produksinya. Pembelian tanah seluas 360 hektar inipun diatur oleh *Southwest Cotton Company*, yang dibentuk

dengan Litchfield sebagai presidennya. (Tanah ini nantinya berkembang menjadi kota Goodyear dan Litchfield Park.)

Pada tahun 1924, Litchfield, sebagai wakil direktur Goodyear, mengadakan *joint venture* dengan Zeppelin untuk membentuk Goodyear-Zeppelin Corporation.

Hingga tahun 1926, Goodyear adalah perusahaan pengolah karet terbesar di dunia.

Restrukturisasi besar di Goodyear terjadi pada tahun 1991. Goodyear mempekerjakan Stanley Gault, mantan direktur keuangan Rubbermaid untuk mengembangkan perusahaan. Sebagai hasilnya, 12.000 pekerja harus diberhentikan.

Pada tahun 2005, Titan Tire membeli divisi ban pertanian milik Goodyear, dan tetap memproduksi ban-ban ini dengan merek **Goodyear** dibawah lisensi. Pembelian ini juga termasuk sebuah pabrik di Freeport, Illinois.

Pada tanggal 10 Juli 2008, Goodyear diakui sebagai salah satu perusahaan paling terhormat di Amerika Serikat oleh Reputation Institute (RI) dan majalah Forbes.

Hal ini didasarkan atas survei yang dilakukan oleh RI, yang mengukur tingkat kepercayaan, kekaguman, dan penghargaan konsumen terhadap suatu merek.

Nilai Goodyear sebesar 76.0, menunjukkan peningkatan 7.54 poin dari nilai tahun 2007 dan merupakan peningkatan paling besar diantara perusahaan lain yang ada di survei tersebut.

Goodyear juga disebut sebagai perusahaan suku cadang otomotif paling dikagumi di seluruh dunia oleh majalah Fortune. Audit Integrity Inc. dan majalah Forbes

juga menempatkan Goodyear di posisi keenam sebagai perusahaan paling layak dipercaya di Amerika Serikat.

Pada musim panas tahun 2009, Goodyear mengumumkan rencananya untuk menutup pabrik bannya di Filipina sebagai bagian dari strategi globalnya.

Pada tahun 2011, tujuh puluh tahun setelah berakhirnya kemitraan Goodyear-Zeppelin Corporation, diumumkan bahwa Goodyear akan kembali bermitra dengan Zeppelin untuk merakit zeppelin bersama.

4. PT. Indokordsa Tbk.

Indo Kordsa Tbk (BRAM) didirikan 08 Juli 1981 dan mulai berproduksi secara komersial pada tanggal 1 April 1987. Kantor pusat dan pabrik Indo Kordsa berlokasi di Jl. Pahlawan, Desa Karang Asem Timur, Citeureup, Bogor.

BRAM tergabung dalam kelompok usaha Grup Kordsa Global Endustriyel Iplik ve Kord Bezi Sanayi ve Ticaret A.S. (Kordsa Global, Turki), suatu perusahaan yang berdomisili di Turki.

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

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan BRAM meliputi bidang manufaktur dan pemasaran ban, filamen yarn (serai-serat nylon, polyester, rayon), benang nylon untuk ban dan bahan baku polyester (purified

terepthalic acid). Hasil produksi BRAM dipasarkan di dalam dan di luar negeri, ke Asia dan Timur Tengah.

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

5. PT Indomobil Sukses Internasional

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 jaringanjaringan 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.

6. PT. Multi Strada Arah Sarana Tbk.

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

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Multistrada Arah Sarana Tbk (30/06/2015), antara lain: PT Central Sole Agency (pengendali) (16,67%), Pieter Tanuri (direksi) (pengendali) (15,32%), Lunar Crescent International Inc., British Virgin Islands (15,11%), Standard Chartered Bank SG PVB Clients AC (11,80%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan MASA adalah menjalankan usaha di bidang industri pembuatan ban untuk semua jenis kendaraan bermotor, dan pengusahaan dan pengelolaan Hutan Tanaman Industri (HTI). Saat ini, kegiatan utama MASA adalah pembuatan ban luar kendaraan bermotor roda dua (merek Corsa) dan roda empat (merek Achilles). Selain itu, MASA juga memproduksi dan memasarkan ban jenis Solid Tire (ST) dan Truck and Bus Radial (TBR). Pada tanggal 18 Maret 2005, MASA memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham MASA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.000.000.000 dengan nilai nominal Rp140,- per saham dengan harga penawaran Rp170,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 09 Juni 2005.

4.2 Analisis Deskriptif

Untuk mengetahui kondisi dari setiap variabel yang diteliti yaitu Perputaran Kas (X_1), Leverage (X_2) dan Profitabilitas (Y) Pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selanjutnya akan dilakukan analisis deskriptif yakni cara analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang sudah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan untuk umum ataupun generalisasi.

4.2.1 Perkembangan Perputaran Kas Pada Perusahaan Otomotif yang Terdaftar di BEI Periode 2010-2014 (X_1)

Perputaran kas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat ketersediaan kas untuk membayar tagihan (utang) dan biaya-biaya yang berkaitan dengan penjualan. Perputaran kas berfungsi untuk mengukur tingkat kecukupan modal kerja perusahaan yang dibutuhkan untuk membayar tagihan dan membiayai penjualan.

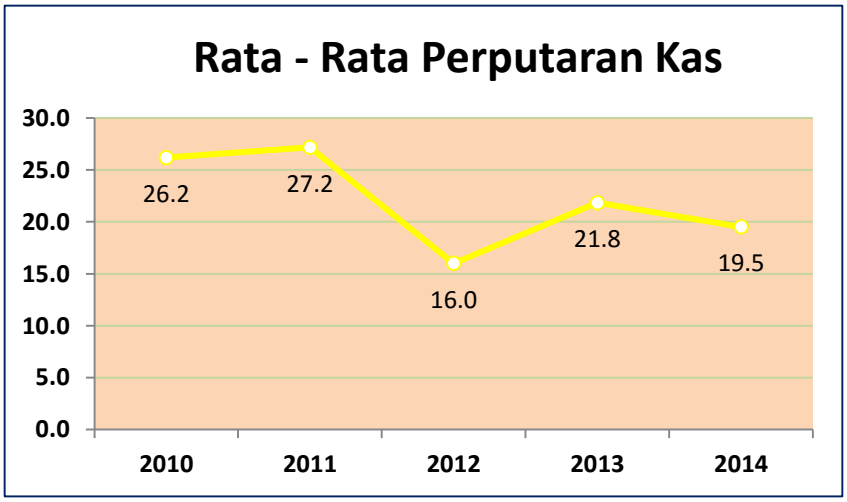
Berikut adalah table perkembangan perputaran kas pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2010-2014:

Tabel 4.1
Perkembangan Perputaran Kas Periode 2010-2014

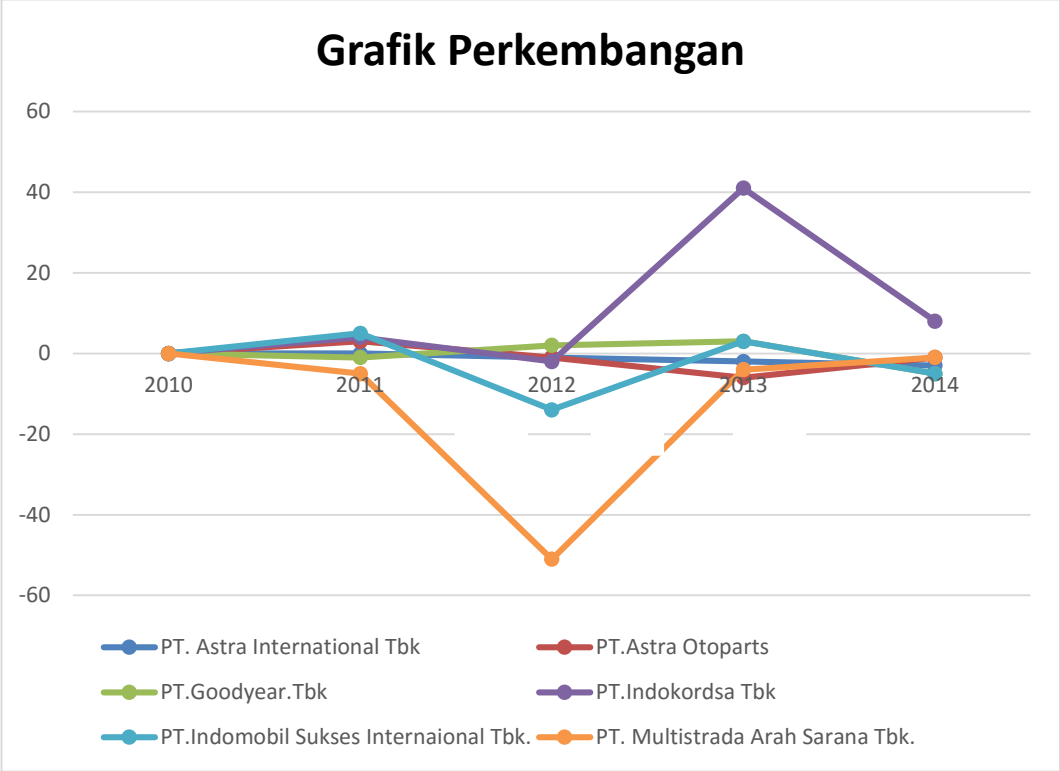
Nama Perusahaan	Tahun	Perputaran Kas (kali)	Perkembangan	
PT.Astra International Tbk	2010	16 kali	-	-
	2011	16 kali	0	Tetap
	2012	15 kali	(1)	Turun
	2013	13 kali	(2)	Turun
	2014	10 kali	(3)	Turun
PT. Astra Otoparts Tbk	2010	14 kali	-	-
	2011	17 kali	3	Naik
	2012	16 kali	(1)	Turun
	2013	10 kali	(6)	Turun
	2014	9 kali	(1)	Turun
PT. Goodyear Indonesia Tbk	2010	17 kali	-	-
	2011	16 kali	(1)	Turun
	2012	18 kali	2	Naik
	2013	21 kali	3	Naik
	2014	16 kali	(5)	Turun
PT. Indokordsa Tbk	2010	19 kali	-	-
	2011	23 kali	4	Naik
	2012	21 kali	(2)	Turun
	2013	62 kali	41	Naik
	2014	70 kali	8	Naik
PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk	2010	23 kali	-	-
	2011	28 kali	5	Naik
	2012	14 kali	(14)	Turun
	2013	17 kali	3	Naik
	2014	5 kali	(12)	Turun
PT. MultiStrada Arah Sarana Tbk.	2010	68 kali	-	-
	2011	63 kali	(5)	Turun
	2012	12 kali	(51)	Turun
	2013	8 kali	(4)	Turun
	2014	7 kali	(1)	Turun

Tabel 4.2
Rata - Rata Perputaran Kas Periode 2010-2014

Perusahaan	Perputaran Kas (Kali)				
	2010	2011	2012	2013	2014
PT.Astra International Tbk	16	16	15	13	10
PT. Astra Otoparts Tbk	14	17	16	10	9
PT. Goodyear Indonesia Tbk	17	16	18	21	16
PT. Indokordsa Tbk	19	23	21	62	70
PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk	23	28	14	17	5
PT. MultiStrada Arah Sarana Tbk	68	63	12	8	7
Maksimum	**68**	**63**	**21**	**62**	**70**
Minimum	**14**	**16**	**12**	**8**	**5**
Rata-rata	**26,2**	**27,2**	**16,0**	**21,8**	**19,5**



Gambar 4.1
Grafik Rata-Rata Perputaran Kas Periode 2010-2014



Gambar 4.2
Grafik Perkembangan Perputaran Kas Periode 2010-2014

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata perputaran kas fluktuasi naik turun cenderung menurun. peningkatan tertinggi perputaran kas ada pada tahun 2011 oleh PT. Indomobil Sukses International Tbk. Naik sebesar 5 kali hal ini disebabkan oleh penjualan kendaraan roda empat, mencatat laba bersih Rp 1,06 triliun pada tahun buku 2011. Laba ini naik 102,66% dari periode sebelumnya pada tahun 2010. Rp 526,98 miliar.

pada tahun 2013 oleh PT.Indokordsa Tbk. Sebesar 41 kali hal ini disebabkan oleh peningkatan penjualan karet ban dan penjualan benang ban.

pada tahun 2013 PT.Goodyear Tbk sebesar 3 kali hal ini disebabkan oleh penambahan unit produksi sehingga memperbanyak penjualan di perusahaan.

Perputaran kas jika semakin cepat perputarannya maka laba perusahaan pun akan semakin meningkat karena setiap satu kali berputarnya kas , perusahaan dapat menggunakan kas tersebut untuk operasional perusahaan sehingga menghasilkan laba . hal tersebut mempengaruhi pula pada penjualan yang akan semakin meningkat.

Sedangkan perputaran kas terendah ada pada tahun 2012 dari PT.Indomobil Sukses Internasional Tbk. Terjadi penurunan sebesar 14 kali disebabkan oleh Pengembangan 40 jaringan penjualan dan purna jual di berbagi daerah.

Pada tahun 2012 dari PT Multistrada Arah Sarana Tbk. Penurunan sebesar 51 kali disebabkan oleh , penurunan penjualan di pasar ekspor, sepanjang Januari-Februari 2012. Yakni, anjlok 7,4% atau 445.497 unit menjadi 5,57 juta unit dibandingkan periode sama 2011 yang tercatat 6,02 juta unit dan penaikan harga BBM yang berdampak pada penjualan di pasar otomotif.

Pada tahun 2013 dari PT. Astra Otoparts Tbk. Terjadi penurunan sebesar 6 kali disebabkan oleh keanikan biaya ketenagakerjaan karena dampak keanikan bbm serta kenaikan signifikan Upah Minimum Provinsi (UPM).

4.2.2 Perkembangan Leverage Pada Perusahaan Otomotif yang Terdaftar di BEI Periode 2010-2014 (X_2)

Hutang ini bisa berasal dari bank atau pembiayaan lainnya. Pada umumnya perusahaan yang terlalu banyak melakukan pembiayaan dengan hutang, dianggap tidak sehat karena dapat menurunkan laba.

Berikut adalah table perkembangan perputaran Leverage pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2010-2014:

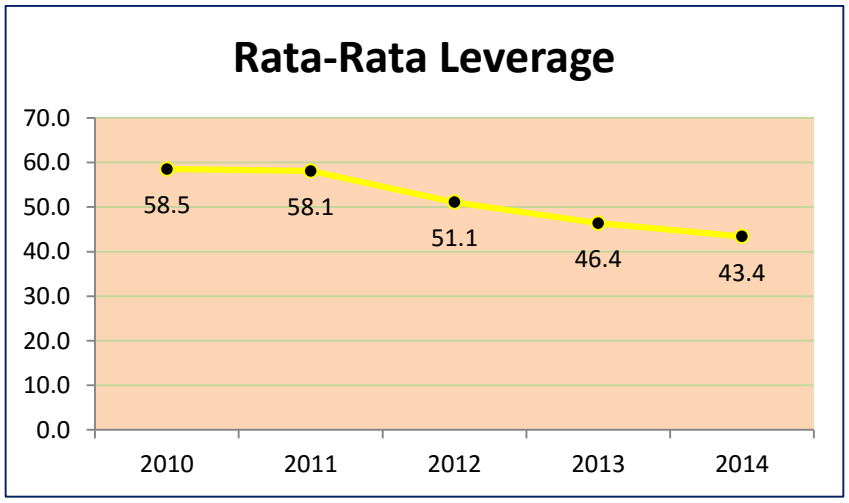
Tabel 4.3
Perkembangan Leverage Periode 2010-2014

Nama Perusahaan	Tahun	Leverage (%)	Perkembangan	
PT.Astra International Tbk	2010	47,9 %	-	-
	2011	50,7 %	2,8	Naik
	2012	50,6 %	0,1	Turun
	2013	50,3 %	0,3	Turun
	2014	49%	1,3	Turun
PT. Astra Otoparts Tbk	2010	26,5%	-	-
	2011	32,1 %	5,6	Naik
	2012	32,8 %	0,7	Naik
	2013	24,2 %	8,6	Turun
	2014	29,5%	5,3	Naik
PT. Goodyear Indonesia Tbk	2010	65,4 %	-	-
	2011	63,9 %	2,5	Turun
	2012	57,4 %	6.5	Turun
	2013	49,3 %	8,1	Turun
	2014	53,8%	4,5	Naik
PT. Indokordsa Tbk	2010	69 %	-	-
	2011	93 %	24	Naik
	2012	85 %	8	Turun
	2013	74 %	11	Turun
	2014	16,9%	57,1	Turun
PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk	2010	79,8 %	-	-
	2011	62,6 %	17,2	Turun
	2012	40,4 %	22,2	Turun
	2013	40,3 %	0,1	Turun
	2014	71,3%	31	Naik
PT. MultiStrada Arah Sarana Tbk.	2010	62,6 %	-	-
	2011	46,3 %	16,3	Turun
	2012	40,4 %	5,9	Turun
	2013	40,3 %	0,1	Turun
	2014	40%	0,3	Turun

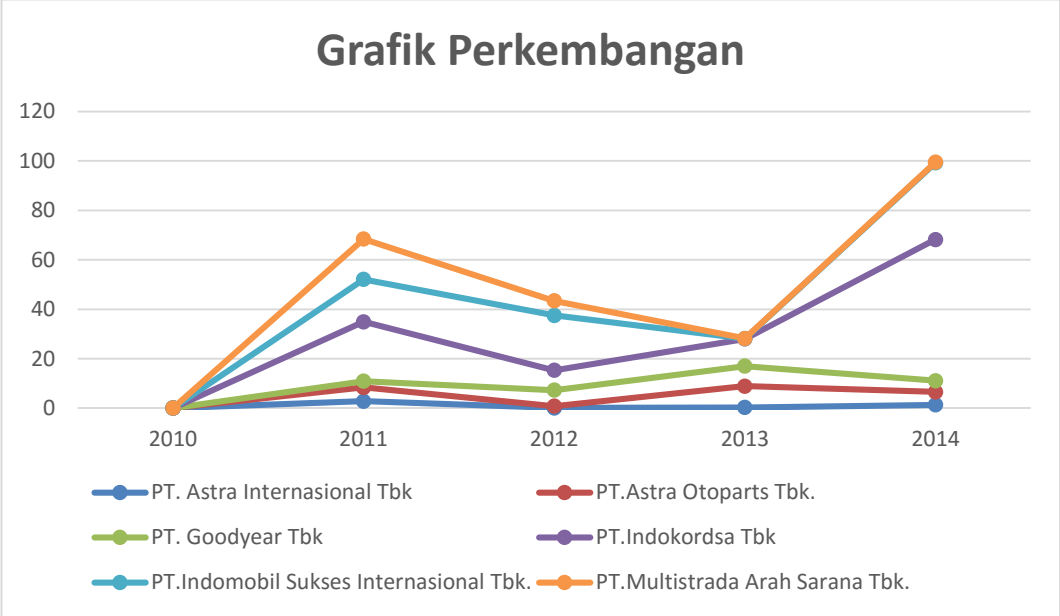
Tabel 4.4
Rata - Rata Leverage Periode 2010-2014

Perusahaan	Leverage (%)				
	2010	2011	2012	2013	2014
PT.Astra International Tbk	47,9	50,7	50,6	50,3	49,0
PT. Astra Otoparts Tbk	26,5	32,1	32,8	24,2	29,5
PT. Goodyear Indonesia Tbk	65,4	63,9	57,4	49,3	53,8
PT. Indokordsa Tbk	69,0	93,0	85,0	74,0	16,9
PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk	79,8	62,6	40,4	40,3	71,3
PT. MultiStrada Arah Sarana Tbk.	62,6	46,3	40,4	40,3	40,0
Maksimum	**79,8**	**93**	**85**	**74**	**71,3**
Minimum	**26,5**	**32,1**	**32,8**	**24,2**	**16,9**
Rata-rata	**58,5**	**58,1**	**51,1**	**46,4**	**43,4**

Untuk mengetahui lebih jelas mengenai perkembangan Leverage pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2010-2014 dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4.3
Grafik Rata-Rata Leverage Periode 2010-2014



Gambar 4.4
Grafik Perkembangan Leverage Periode 2010-2014

Berdasarkan tabel dan grafik tersebut dapat dilihat nilai rata-rata dan perkembangan Leverage pada Perusahaan Otomotif yang Terdaftar di BEI periode 2010-2014.

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata Leverage fluktuasi naik turun cenderung menurun. peningkatan tertinggi Leverage ada pada Pada tahun 2011 pada PT Astra Otoparts Tbk. Sebesar 5,6% disebabkan Oleh Peningkatan kegiatan pada perseroan yang mempengaruhi biaya – biaya opersional.

Pada tahun 2011 Pada PT Indokordsa Tbk. Sebesar 24% disebabkan Oleh biaya penambahan kapasitas produksi pada anak perusahaan.

Pada tahun 2014 pada PT Indomobil Sukses Internasional Tbk. Sebesar 71,3% disebabkan Oleh beban operasional karena perluasan jaringan pemasaran, purna jual , kenaikan suku Bunga bank dan depresiasi nilai rupiah.

Semakin tinggi tingkat leverage maka aka semakin besar pula tingkat profitabilitas suatu perusahaan hal itu disebabkan karena perusahaan memiliki tambahan dana untuk meningkatkan penjualan dan nantinya akan menjadi keuntungan bagi perusahaan

Sedangkan penurunan Leverage terendah ada pada tahun 2011 pada PT Multistrada Arah Sarana Tbk. Sebesar 16,3% disebabkan oleh

Pada tahun 2012 pada PT Indomobil Sukses Internasional Tbk sebesar 22,2 disebabkan oleh kenaikan penjualan bersih segmen usaha kendaraan dan penjualan suku cadang dan juga peningkatan jasa pembiayaan .

Pada Tahun 2013 Pada Astra Otoparts Tbk sebesar 8,6% disebabkan oleh peningkatan penjualan suku cadang pengganti.

Pada tahun 2013 Pada PT Goodyear Tbk sebesar 8,1 disebabkan karena perusahaan meningkatnya penjualan disbanding tahun 2012 hal itu disebabkan oleh PT Goodyear Tbk. Berhasil mengurangi konsumsi bahan baku dan menerapkan cara operasi terbaik serta mempergunakan sumber daya sebagai investas.

Pada tahun 2014 Pada PT Indokordsa Tbk sebesar 57,1 disebabkan oleh penjualan benang polyster untuk ban dan tire coat bahan baku kain khusus untuk ban.

4.2.3 Perkembangan Profitabilitas Pada Perusahaan Otomotif yang Terdaftar di BEI Periode 2010-2014 (Y)

Bagi pimpinan perusahaan, profitabilitas digunakan sebagai tolak ukur berhasil atau tidaknya perusahaan yang dipimpinnya, sedangkan bagi karyawan perusahaan semakin tinggi profitabilitas yang diperoleh perusahaan, maka ada peluang untuk meningkatkan gaji karyawan.

Berikut adalah tabel perkembangan profitabilitas pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2010-2014 :

Tabel 4.5
Perkembangan Profitabilitas Periode 2010-2014

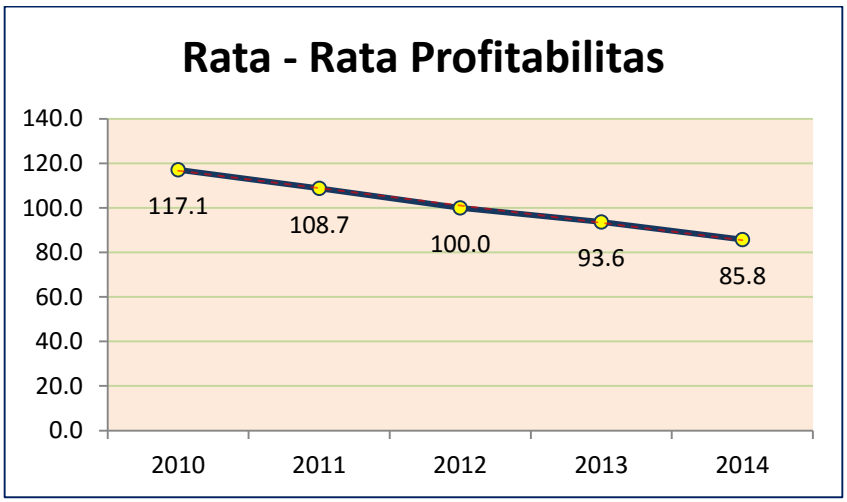
Nama Perusahaan	Tahun	Profitabilitas (%)	Perkembangan	
PT.Astra International Tbk	2010	115,18 %	-	-
	2011	105,90 %	9,88	Turun
	2012	103,20 %	2,7	Turun
	2013	85,45 %	17,75	Turun
	2014	90,60 %	5,15	Naik
PT. Astra Otoparts Tbk	2010	111,98 %	-	-
	2011	105,75 %	6,23	Turun
	2012	93,20 %	12,55	Turun
	2013	84,81 %	8,39	Turun
	2014	85,22 %	0,41	Naik
PT. Goodyear Indonesia Tbk	2010	151,44 %	-	-
	2011	158,50 %	7,06	Naik
	2012	164,15 %	5,56	Naik
	2013	166,05 %	2,10	Naik
	2014	128,10 %	37,95	Turun
PT. Indokordsa Tbk	2010	120,95 %	-	-
	2011	114,46 %	6,49	Turun
	2012	75,73 %	38,73	Turun
	2013	83,74 %	8,01	Naik
	2014	67,37 %	16,37	Turun
PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk	2010	136,95 %	-	-
	2011	122,17 %	14,78	Turun
	2012	112,55 %	9.62	Turun
	2013	90,05 %	22.5	Turun
	2014	82,90 %	7.15	Turun

Nama Perusahaan	Tahun	Profitabilitas (%)	Perkembangan	
PT. MultiStrada Arah Sarana Tbk.	2010	66,04 %	-	-
	2011	45,47 %	20,57	Turun
	2012	51,38 %	5,91	Naik
	2013	51,48 %	0,10	Naik
	2014	60,42 %	8,94	Naik

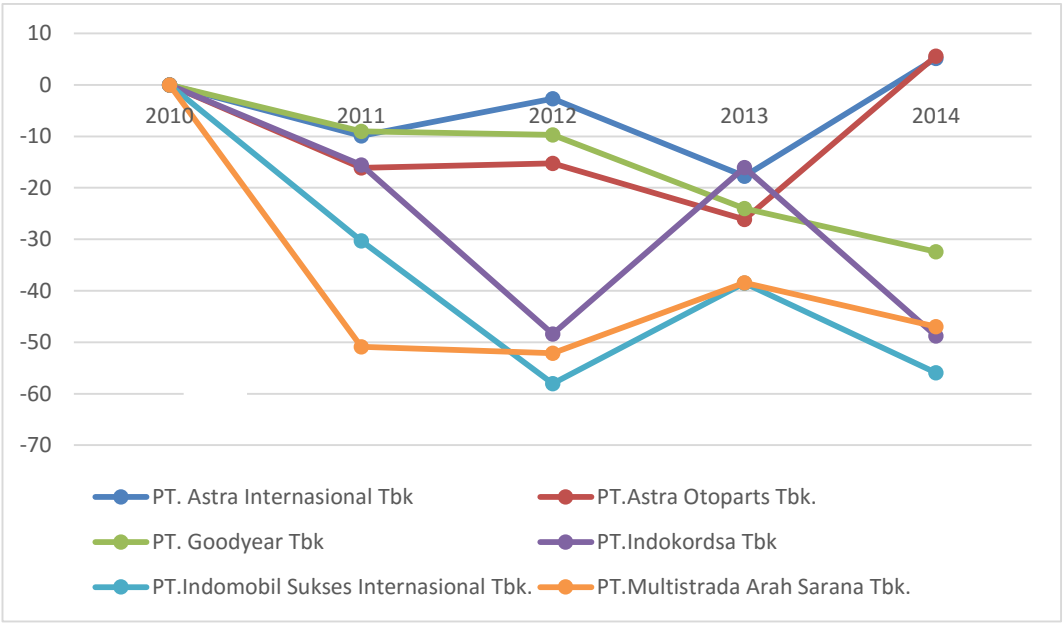
Tabel 4.6
Rata - Rata Profitabilitas Periode 2010-2014

Perusahaan	Profitabilitas (%)				
	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
PT.Astra International Tbk	115,2	105,9	103,2	85,5	90,6
PT. Astra Otoparts Tbk	112,0	105,8	93,2	84,8	85,2
PT. Goodyear Indonesia Tbk	151,4	158,5	164,2	166,1	128,1
PT. Indokordsa Tbk	121,0	114,5	75,7	83,7	67,4
PT. Indomobil Sukses Internasional Tbk	137,0	122,2	112,6	90,1	82,9
PT. MultiStrada Arah Sarana Tbk.	66,0	45,5	51,4	51,5	60,4
Maksimum	**151,4**	**158,5**	**164,2**	**166,1**	**128,1**
Minimum	**66,0**	**45,5**	**51,4**	**51,5**	**60,4**
Rata-rata	**117,1**	**108,7**	**100,0**	**93,6**	**85,8**

Untuk mengetahui lebih jelas mengenai perkembangan Profitabilitas pada perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2010-2014 dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4.5
Grafik Rata-Rata Profitabilitas Periode 2010-2014



Gambar 4.6
Grafik Perkembangan Profitabilitas Periode 2010-2014

Berdasarkan tabel dan grafik tersebut dapat dilihat nilai rata-rata dan perkembangan Profitabilitas pada Perusahaan Otomotif yang Terdaftar di BEI periode 2010-2014 mengalami fluktuasi.

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata Profitabilitas fluktuasi naik turun. peningkatan Profitabilitas ada pada tahun 2011 pada PT Goodyear Tbk sebesar 7,06% disebabkan oleh penjualan ban ekspor mengalami peningkatan permintaan

Pada tahun 2013 pada PT indokordsa Tbk. Sebesar 8,01% disebabkan oleh penjualan ban di dalam negeri mengalami peningkatan.

Pada tahun 2014 pada PT Astra Internasional Tbk sebesar 5,15% disebabkan oleh penjualan mobil berat dan pada segmen sepeda motor, penjualan PT.Astra Honda Motor (AHM) tumbuh 8% menjadi 5,1 juta unit dan pangsa pasar meningkat dari 61% menjadi 64%. Pada tahun 2014.

Pada tahun 2014 pada PT Multistrada Arah Sarana Tbk sebesar 8,94% disebabkan oleh peningkatan penjualan ban merk PCR sebanyak 7,7 juta ban penjualan tersebut merupakan kontribusi dari penjualan dalam negeri sebesar 18%.

Tujuan setiap oerusahaan adalah untuk memperoleh keuntungan atau meningkatkan profitabilitas. Semakin tinggi profitabilitas maka semakin besarjuga keuntungan yang dimiliki oleh perusahaan. Salah satu cara untuk mendapatkan keuntungan yaitu dengan meningkatkan penjualan karena semakin besar penjualan semakin tinggi pula profitabilitas yang diperoleh perusahaan .

Sedangkan perkembangan terendah ada pada tahun 2011 pada PT Multistrada Arah Sarana Tbk sebesar 20,57% disebabkan oleh perluasan perkebuanan karet khusus ban yang mengakibatkan penurunan laba.

Pada tahun 2012 pada PT indokordsa Tbk sebesar 38,73 %disebabkan oleh kenaikan harga bbm yang memicu menurunnya penjualan ban di PT indokordsa Tbk

Pada tahun 2013 pada PT Indomobil Sukses Internasional Tbk. Sebesar 22,5% Disebabkan oleh kenaikan gaji karyaawan dan penambahan biaya operasional.

Pada tahun 2014 pada PT Goodyear Tbk sebesar 37,95% disebabkan oleh berkurangnya permintaan di pasar internasional yang berdampak pada profitabilitas

4.3 Analisis Verifikatif

Untuk mencari pengaruh Perputaran Kas dan Leverage terhadap Profitabilitas pada perusahaan otomotif yang tercatat di BEI akan dianalisis dengan menggunakan analisis regresi linier berganda yang kemudian dilanjutkan dengan uji korelasi, koefisien determinasi dan pengujian hipotesis.

4.3.1 Analisis Linier Berganda

Analisis regresi berganda digunakan peniliti dengan maksud untuk menganalisis hubungan linear antara variable independen dengan variable dependen. Dengan kata lain untuk mengetahui besarnya pengaruh perputaran kas terhadap profitabilitas, dan leverage terhadap profitabilitas pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2010-2014 :

Tabel 4.7
Estimasi Regresi Linier Berganda Antara Perputaran Kas dan Leverage terhadap Profitabilitas

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	82,371	18,070		4,559	,000
	Perputaran Kas (X1)	-,527	,320	-,288	-1,645	,112
	Leverage (X2)	,589	,314	,329	1,876	,072

a. Dependent Variable: Profitabilitas (Y)

Dari tabel *output SPSS* di atas, terlihat nilai konstanta (a) yang diperoleh adalah sebesar 82,371 dengan arah koefisien regresi (b_i) sebesar -0,527 X_1 dan 0,589 X_2, sehingga persamaan regresi linier berganda yang terbentuk adalah sebagai berikut :

$$Y = 82{,}371 - 0{,}527X_1 + 0{,}589X_2$$

Nilai konstanta (a) sebesar 82,371% pada persamaan regresi linier berganda di atas menunjukan nilai Profitabilitas ketika Perputaran Kas dan Leverage bernilai nol (konstan).

Arah koefisien regresi untuk variabel Perputaran Kas adalah sebesar -0,527 dan bertanda negatif (-) yang menunjukan bahwa setiap terjadi peningkatan pada variabel Perputaran Kas sebesar 1 kali, maka diprediksikan mampu menurunkan Profitabilitas sebesar 0,527%.

Arah koefisien regresi untuk variabel Leverage adalah sebesar 0,589 dan bertanda positif (+) yang menunjukan bahwa setiap terjadi peningkatan variabel Leverage sebesar 1%, maka diprediksikan mampu meningkatkan Profitabilitas sebesar 0,589%.

4.3.2 Uji Asumsi Klasik

Untuk menguji apakah data layak dilakukan analisis regresi maka terlebih dahulu dilakukan uji asumsi klasik agar hasil asumsi yang dihasilkan tidak bias, adapun asumsi klasik terdiri dari uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heteroskedastisitas dan uji auto korelasi.

a. Uji Normalitas

Uji Normalitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi, variabel terikat dan variabel bebas keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Adapun alat pengujian yang digunakan oleh penulis yaitu dengan menggunakan tes *Kolmogorov Smirnov*. Dalam hal ini untuk mengetahui apakah distribusi residual terdistribusi normal jika nilai signifikansi lebih dari 0,05.

Tabel 4.8
Uji Normalitas Model Regresi

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters[a,b]	Mean	0E-7
	Std. Deviation	30,11544178
Most Extreme Differences	Absolute	,094
	Positive	,094
	Negative	-,063
Kolmogorov-Smirnov Z		,517
Asymp. Sig. (2-tailed)		,952

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Dari tabel di atas dapat dilihat nilai signifikansi (Asymp. Sig. (2-tailed)) dari uji *Kolmogorov-Smirnov* sebesar 0,952 dan lebih besar dari 0,05. Karena nilai signifikansi uji *Kolmogorov-Smirnov* lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa model regresi telah memenuhi asumsi normalitas.

b. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas merupakan kondisi dimana variabel independen dalam model regresi saling berkorelasi hampir sempurna dengan variabel independen lainnya. Model regresi yang baik seharusnya bebas dari gejala multikolinearitas. Untuk menguji gejala tersebut, dapat dilihat dari nilai *Tolerance* dan *VIF* pada model regresi. Jika nilai *Tolerance* > 0,10 dan *VIF* < 10, maka dapat disimpulkan bahwa variabel bebas dalam model regresi terbebas dari gejala multikolinearitas. Dengan menggunakan bantuan program *SPSS*, diperoleh hasil uji sebagai berikut :

Tabel 4.9
Uji Multikolinearitas

Coefficients[a]

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Perputaran Kas (X1)	,994	1,006
	Leverage (X2)	,994	1,006

a. Dependent Variable: Profitabilitas (Y)

Berdasarkan tabel output *SPSS* di atas, diketahui nilai *Tolerance* yang diperoleh untuk kedua variabel independen > 0,10 dan nilai *VIF* < 10.

1. Nilai Tolerance untuk Perputaran Kas, 0,994 >0,1
2. Nilai Tolerance untuk Leverage, 0,994 >0,1

Sedangkan :

3. Nilai VIF Untuk Perputaran Kas, 1,006<10
4. Nilai untuk Leverage, 1,006<10

Hasil tersebut menunjukan bahwa model regresi yang akan dibentuk terbebas dari masalah multikolinearitas, sehingga model memenuhi salah satu asumsi untuk dilakukan pengujian regresi.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedasitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika bebeda disebut heteroskedastisitas.Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas.

Untuk mendeteksi adanya heterokedastisitas dilakukan dengan menggunakan uji Glejser. Dasar pengambilan keputusan uji heteroskedastisitas melalui uji Glejser dilakukan sebagai berikut:

1. Apabila koefisien parameter beta dari persamaan regresi signifikan statistik, yang berarti data empiris yang diestimasi terdapat heteroskedastisitas.
2. Apabila probabilitas nilai test tidak signifikan statistik, maka berarti data empiris yang diestimasi tidak terdapat heteroskedastisitas.

Berdasarkan Pengolahan SPSS maka diperoleh hasil sebagai berikut :

Table 4.10
Uji Glejser

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	17,678	10,640		1,662	,108
	Perputaran Kas (X1)	-,166	,189	-,164	-,878	,388
	Leverage (X2)	,185	,185	,188	1,001	,326

a. Dependent Variable: Absolute_Residual

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa nilai sig. yang diperoleh oleh Perputaran Kas dan Leverage lebih besar dari 0,05 (tidak signifikan), sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heterokedaktisitas pada model regresi.

d. Uji Autokorelasi

Autokorelasi digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi linier terdapat kesalahan pengganggu pada periode tertentu berkorelasi dengan kesalahan pengganggu pada periode lainnya. Akibat dari adanya autokorelasi dalam model regresi, koefisien regresi yang diperoleh menjadi tidak efisien, artinya tingkat kesalahannya menjadi sangat besar dan koefisien regresi menjadi tidak stabil. Salah satu cara untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi adalah dengan uji *Durbin-Watson* (*DW Test*). Kriteria uji: bandingkan nilai D-W dengan nilai d dari tabel Durbin-Watson:

1. Jika D-W < dL atau D-W > 4 – dL, kesimpulannya pada data terdapat autokorelasi.
2. Jika dU < D-W < 4 – dU, kesimpulannya pada data tidak terdapat autokorelasi.
3. Tidak ada kesimpulan jika dL ≤ D-W ≤dU atau 4 – dU ≤ D-W ≤ 4-dL.

Berdasarkan pengolahan SPSS diperoleh hasil sebagai berikut:

Table 4.11
Uji Autokorelasi

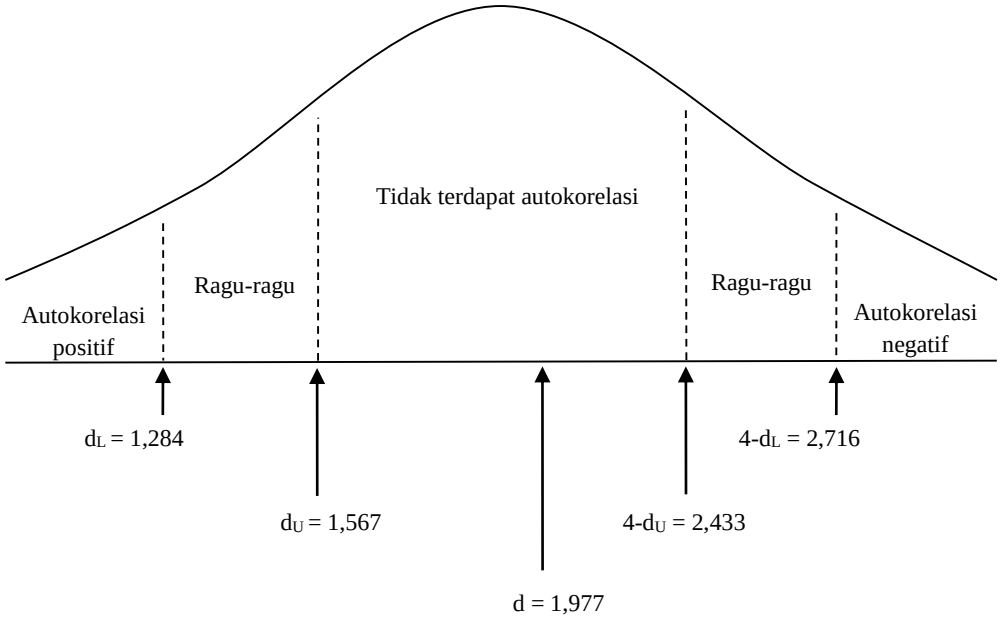
Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,420[a]	,176	,115	31,21090	1,977

a. Predictors: (Constant), Leverage (X2), Perputaran Kas (X1)

b. Dependent Variable: Profitabilitas (Y)

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat perolehan nilai statistik dw = 1,977 jika nilai tersebut digambarkan berdasarkan kriteria uji maka akan tampak sebagai berikut :



Gambar 4.7
Kurva Uji Autokorelasi

Dari tabel diatas diperoleh nilai dw sebesar 1,977. Nilai ini kemudian dibandingkan dengan nilai d_L dan d_U pada tabel *Durbin-Watson*. Untuk $\alpha = 0,05$, k = 2 dan n = 30, diperoleh d_L=1,284 dan d_U = 1,567. Karena d_U (1,567) < dw < 4-d_U (2,433), maka disimpulkan bahwa model tidak terdapat autokorelasi.

4.3.3 Analisis Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk mengetahui derajat asosiasi (kekuatan hubungan) antara variabel independen dengan variabel dependen. Dalam hal ini untuk mengetahui hubungan antara Perputaran Kas dan Leverage dengan Profitabilitas secara parsial. Untuk mengetahui bagaimana tingkat keeratan hubungan antara variable bebas dengan variable terikat, digunakan kriteria keeratan korelasi sebagai berikut :

Tabel 4.12
Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00-0,199	Sangat Rendah
0,20-0,399	Rendah
0,40-0,599	Sedang
0,60-0,799	Kuat
0,80-1,000	Sangat Kuat

Sumber:Statistika untuk ekonomi dan Bisnis, Andi Supangat, 2006

Hasil perhitungan korelasi antara variable terikat dapat dilihat dari tabel dibawah ini :

4.3.3.1 Korelasi Parsial antara Perputaran Kas dengan Profitabilitas

Tabel 4.13
Korelasi Parsial X_1 dengan Y

Correlations

		Perputaran Kas (X1)	Profitabilitas (Y)
Perputaran Kas (X1)	Pearson Correlation	1	-,263
	Sig. (2-tailed)		,161
	N	30	30
Profitabilitas (Y)	Pearson Correlation	-,263	1
	Sig. (2-tailed)	,161	
	N	30	30

Dari tabel *output SPSS* di atas, diketahui nilai korelasi antara Perputaran Kas dengan Profitabilitas adalah sebesar -0,263 dan termasuk dalam kategori hubungan yang “rendah” ada pada interval 0,20–0,399. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial terdapat hubungan yang rendah antara Perputaran Kas dengan Profitabilitas.

4.3.3.2 Korelasi Parsial antara Leverage dengan Profitabilitas

Tabel 4.14
Korelasi Parsial X_2 dengan Y

Correlations

		Leverage (X2)	Profitabilitas (Y)
Leverage (X2)	Pearson Correlation	1	,306
	Sig. (2-tailed)		,100
	N	30	30
Profitabilitas (Y)	Pearson Correlation	,306	1
	Sig. (2-tailed)	,100	
	N	30	30

Dari tabel *output SPSS* di atas, diketahui nilai korelasi antara Leverage dengan Profitabilitas adalah sebesar 0,306 dan termasuk dalam kategori hubungan yang "rendah" ada pada interval 0,20–0,399. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial terdapat hubungan yang rendah antara Leverage dengan Profitabilitas.

4.3.4 Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi merupakan nilai yang menunjukan besar kontribusi pengaruh yang diberikan oleh variabel independen terhadap variabel dependen yang dinyatakan dalam bentuk persentase (%), dalam hal ini untuk mengetahui besarnya pengaruh yang diberikan oleh Perputaran Kas dan Leverage terhadap Profitabilitas baik secara simultan maupun secara parsial. Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan program *SPSS*, diperoleh hasil uji sebagai berikut :

Tabel 4.15

Koefisien Determinasi Simultan X_1 dan X_2 Terhadap Y

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,420[a]	,176	,115	31,21090	1,977

a. Predictors: (Constant), Leverage (X2), Perputaran Kas (X1)

b. Dependent Variable: Profitabilitas (Y)

Dari tabel *output SPSS* di atas, terlihat nilai *R Square* yang diperoleh adalah sebesar 0,176 (17,6%). Hasil tersebut menunjukan bahwa secara simultan Perputaran Kas dan Leverage memberikan kontribusi pengaruh sebesar 17,6% terhadap Profitabilitas, sedangkan sebanyak (1-R^2) 82,4% sisanya merupakan besar kontribusi pengaruh dari faktor lain yang tidak diteliti.

Menurut **Kusnendi** (2005:17), untuk mengetahui besar kontribusi pengaruh secara parsial, diperoleh dari hasil perkalian antara nilai *Beta* dengan *Zero-Order*. *Beta* merupakan koefisien regresi yang sudah tersetandarkan *(unstandardized coefficients)* sedangkan *Zero-Order* merupakan korelasi dari masing-masing variabel independen dengan variabel dependen. Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan program *SPSS*, diperoleh hail sebagai berikut :

Tabel 4.16
Koefisien Determinasi Parsial

Model		***Standardized Coefficients***	***Correlations***	**KD Parsial**
		Beta	***Zero-order***	
1	Perputaran Kas (X1)	-0,288	-0,263	7,6%
2	Leverage (X2)	0,329	0,306	10,1%
Total Pengaruh				17,6%

Dari tabel di atas, diperoleh informasi bahwa secara parsial variabel Perputaran Kas memberikan pengaruh terhadap Profitabilitas sebesar 7,6% dan variabel Leverage memberikan pengaruh sebesar 10,1%, sehingga total pengaruh yang diberikan kedua variabel bebas adalah sebesar 17,6%. Seedangkan 82,4% nya dipengaruhi oleh variable lain yang tidak diteliti seperti perputaran persediaan , perputaran piutang , harga saham dan lain-lain.

4.3.5 Uji Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban suatu teori sementara yang sebenarnya masih memerlukan pengujian. Pengujian hipotesis dilakukan secara parsial terhadap koefesien regresi dengan menggunakan uji t, untuk menguji pengaruh masing-masing variable bebas terhadap variable terikat.

a. Uji Hipotesis Untuk Variabel X_1 Perputaran Kas

Rumusan hipotesis parsial yang akan diuji adalah sebagai berikut :

Ho : $\beta_1 = 0$ Secara parsial Perputaran Kas tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas.

Ha : $\beta_1 \neq 0$ Secara parsial Perputaran Kas berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas.

Taraf signifikansi (α) yang digunakan dalam pengujian ini sebesar 0,05.

Kriteria pengujian hipotesis :

a. Tolak Ho dan terima Ha jika nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$
b. Terima Ho dan tolak Ha jika nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$

Mengacu pada tabel distribusi *t* dengan α sebesar 0,05 dan *df* (n(30)-k(2)-1) = 27 untuk pengujian 2 pihak diperoleh nilai t_{tabel} sebesar 2,052 atau -2,052. Dengan menggunakan bantuan program *SPSS*, diperoleh hasil uji sebagai berikut :

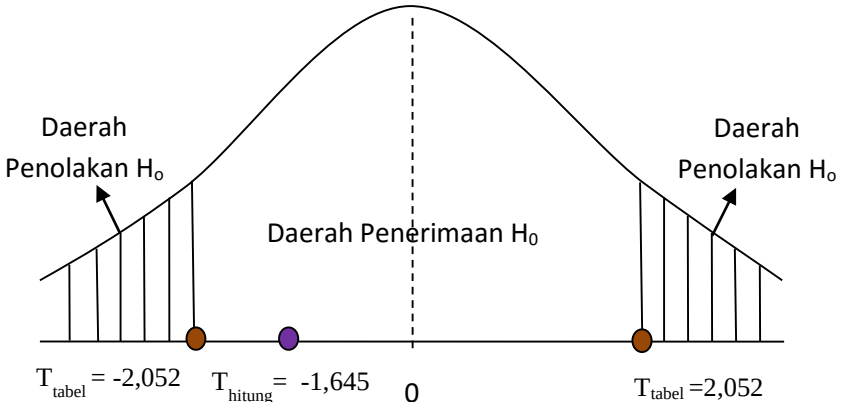
Tabel 4.17
Uji *t* (Parsial) X_1 Terhadap Y

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	82,371	18,070		4,559	,000
	Perputaran Kas (X1)	-,527	,320	-,288	-1,645	,112
	Leverage (X2)	,589	,314	,329	1,876	,072

a. Dependent Variable: Profitabilitas (Y)

Berdasarkan tabel di atas, terlihat nilai t_{hitung} untuk variabel Perputaran Kas adalah sebesar -1,645 < $t_{tabel\ (0,05)}$ (-2,052) sehingga sesuai dengan kriteria pengujian hipotesis adalah menerima Ho dan menolak Ha, artinya secara parsial Perputaran Kas tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas.



Gambar 4.8
Kurva Uji Hipotesis Parsial X_1 Terhadap Y

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Nina Sufiana, tahun 2010. Fakultas Ekonomi Universitas Udayana (UNUD),Bali dalam penelitiannya menyatakan bahwa Perputaran kas tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

b. Uji Hipotesis Untuk Variabel X_2 Leverage

Rumusan hipotesis parsial yang akan diuji adalah sebagai berikut :

Ho : $\beta_2 = 0$ Secara parsial Leverage tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas.

Ha : $\beta_2 \neq 0$ Secara parsial Leverage berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas.

Taraf signifikansi (α) yang digunakan dalam pengujian ini sebesar 0,05.

Kriteria pengujian hipotesis :

a. Tolak Ho dan terima Ha jika nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$
b. Terima Ho dan tolak Ha jika nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$

Mengacu pada tabel distribusi *t* dengan α sebesar 0,05 dan *df* (n(30)-k(2)-1) = 27 untuk pengujian 2 pihak diperoleh nilai t_{tabel} sebesar ± 2,052. Dengan menggunakan bantuan program *SPSS*, diperoleh hasil uji sebagai berikut :

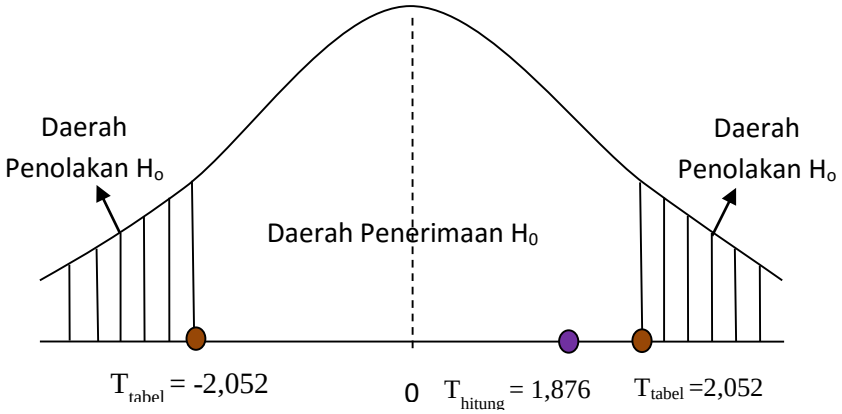
Tabel 4.18
Uji *t* (Parsial) X_2 Terhadap Y

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	82,371	18,070		4,559	,000
	Perputaran Kas (X1)	-,527	,320	-,288	-1,645	,112
	Leverage (X2)	,589	,314	,329	1,876	,072

a. Dependent Variable: Profitabilitas (Y)

Berdasarkan tabel di atas, terlihat nilai t_{hitung} untuk Leverage adalah sebesar 1,876 < $t_{tabel\ (0,05)}$ (2,052) sehingga sesuai dengan kriteria pengujian hipotesis adalah menerima Ho dan menolak Ha, artinya secara parsial Leverage tidak signifikan terhadap Profitabilitas.



Gambar 4.9
Kurva Uji Hipotesis Parsial X_2 Terhadap Y

Penelitian ini Tidak sejalan dengan penilitian Indah Purnama Sari dan Nyoman Abundanti tahun 2009 dalam penilitian nya menyatakan bahwa *Leverage* berpengaruh negatif signifikan terhadap profitabilitas.