BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Gambaran Umum PT Astra International Tbk. (ASII)

Sejarah Astra berawal pada tahun 1957 di Jakarta. Astra memulai bisnisnya sebagai sebuah perusahaan perdagangan umum dengan nama PT Astra International Inc. Pada tahun 1990, dilakukan perubahan nama menjadi PT Astra International Tbk, seiring dengan pelepasan saham ke publik beserta pencatatan saham Perseroan di Bursa Efek Indonesia yang terdaftar dengan *ticker* ASII. Hingga akhir tahun 2013, Astra telah memiliki 197.434 karyawan pada 179 anak perusahaan, perusahaan asosiasi dan pengendalian bersama entitas yang menjalankan enam segmen usaha, yaitu Otomotif, Jasa Keuangan, Alat Berat dan Pertambangan, Agribisnis, Infrastruktur, Logistik dan Lainnya, dan Teknologi Informasi. Nilai kapitalisasi pasar PT Astra International Tbk ditutup di penghujung tahun 2013 sebesar Rp 275,3 triliun. Selama 56 tahun, Astra telah menjadi saksi pasang surut ekonomi Indonesia dan terus berkembang dengan memanfaatkan peluang bisnis berbasis sinergi yang luas dengan pihak eksternal maupun internal Grup Astra. Sebagai salah satu grup usaha terbesar nasional saat ini, Astra telah mampu membangun reputasi yang baik serta menjadi bagian dari keseharian dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat di tanah air. Hal ini diwujudkan dengan persembahan berupa ragam produk dan jasa terbaik yang ditawarkan serta sumbangsih non-bisnis melalui program tanggung jawab sosial

yang luas di bidang pendidikan, lingkungan, pengembangan usaha kecil dan menengah (UKM) dan kesehatan, sebagai bagian dari perjalanan Astra untuk menjadi perusahaan kebanggaan bangsa yang turut berperan dalam upaya berkelanjutan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat Indonesia.

4.1.2 Gambaran Umum PT Indospring Tbk. (INDS)

PT. Indospring Tbk adalah produsen automotive spring terbesar di Asia Tenggara, dan merupakan bagian dari INDOPRIMA GROUP, holding produsen automotive parts terbesar di Jawa Timur. Berdiri di tahun 1978, kini dengan 3 plant berlokasi di Gresik, Jawa Timur, adalah perusahaan PMDN yang memasok industri otomotif dan kendaraan berat dari seluruh pabrikan otomotif ternama dunia. 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.

Pemegang saham mayoritas INDS adalah PT Indoprima Gemilang (88,11%), yang didirikan di Surabaya – Indonesia dengan nama PT Indokalmo. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan INDS bergerak dalam bidang industri spare parts kendaraan bermotor khususnya pegas, yang berupa leaf spring (pegas daun) dan coil spring (pegas spiral).

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.

4.1.3 Gambaran Umum PT Selamat Sempurna Tbk. (SMSM)

Selamat Sempurna Tbk (SMSM) didirikan di Indonesia pada tanggal 19 Januari 1976 dan memulai kegiatan operasi komersialnya sejak tahun 1980. Kantor pusat SMSM berlokasi di Wisma ADR, Jalan Pluit Raya I No. 1, Jakarta Utara, sedangkan pabriknya berlokasi di Jakarta dan Tangerang. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Selamat Sempurna Tbk adalah PT Adrindo Inti Perkasa (pengendali) (58,13%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SMSM terutama adalah bergerak dalam bidang industri alat-alat perlengkapan (suku cadang) dari berbagai macam alat-alat mesin pabrik dan kendaraan, dan yang sejenisnya.

Merek produk dari Selamat Sempurna Tbk, antara lain: merek Sakura untuk produk S/F dan Filtration; dan merek ADR untuk produk radiator, dump hoist, coolant dan brake parts. Pada tanggal 13 Agustus 1996, SMSM memperoleh pernyataan efektif dari BAPEPAM-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham SMSM (IPO) kepada masyarakat sebanyak 34.400.000 saham dengan nilai nominal Rp500,- per saham dan harga penawaran Rp1.700,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 09 September 1996. Sehubungan dengan transaksi penggabungan usaha (Merger) SMSM dengan Andhi Chandra Automotive Products Tbk (anak usaha),

yang berlaku efektif pada tanggal 28 Desember 2006, SMSM menerbitkan saham baru sejumlah 141.000.060 saham dengan nilai nominal Rp100,- per saham. Saham-saham tersebut telah dicatatkan di BEI pada tanggal 2 Januari 2007.

4.1.4 Gambaran Umum PT Gajah Tunggal Tbk. (GJTL)

PT. Gajah Tunggal Tbk. (IDX:GJTL) adalah salah satu perusahaan pembuat ban di Indonesia. Perusahaan ini didirikan pada 1951 dengan memproduksi dan mendistribusikan ban luar dan ban dalam sepeda. Selanjutnya perusahaan ini berkembang memperluas produksi dengan membuat variasi produk melalui produksi ban sepeda motor tahun 1971, diikuti oleh ban bias untuk mobil penumpang dan niaga pada tahun 1981. Awal tahun 90-an, Perusahaan mulai memproduksi ban radial untuk mobil penumpang dan truk.

Pada saat ini Gajah Tunggal mengoperasikan 5 pabrik ban dan ban dalam untuk memproduksi ban radial, ban bias dan ban sepeda motor, serta 2 pabrik yang memproduksi kain ban dan SBR (Styrene Butadiene Rubber) yang terkait dengan fasilitas produksi ban. Kelima pabrik ban dan pabrik kain ban ini berlokasi di Tangerang, sekitar 30 kilometer disebelah barat Jakarta. Sedangkan pabrik SBR berlokasi di komplek Industri Kimia di Merak, Banten, sekitar 90 km disebelah barat Jakarta.

4.1.5 Gambaran Umum PT Astra Auto Part Tbk. (AUTO)

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.

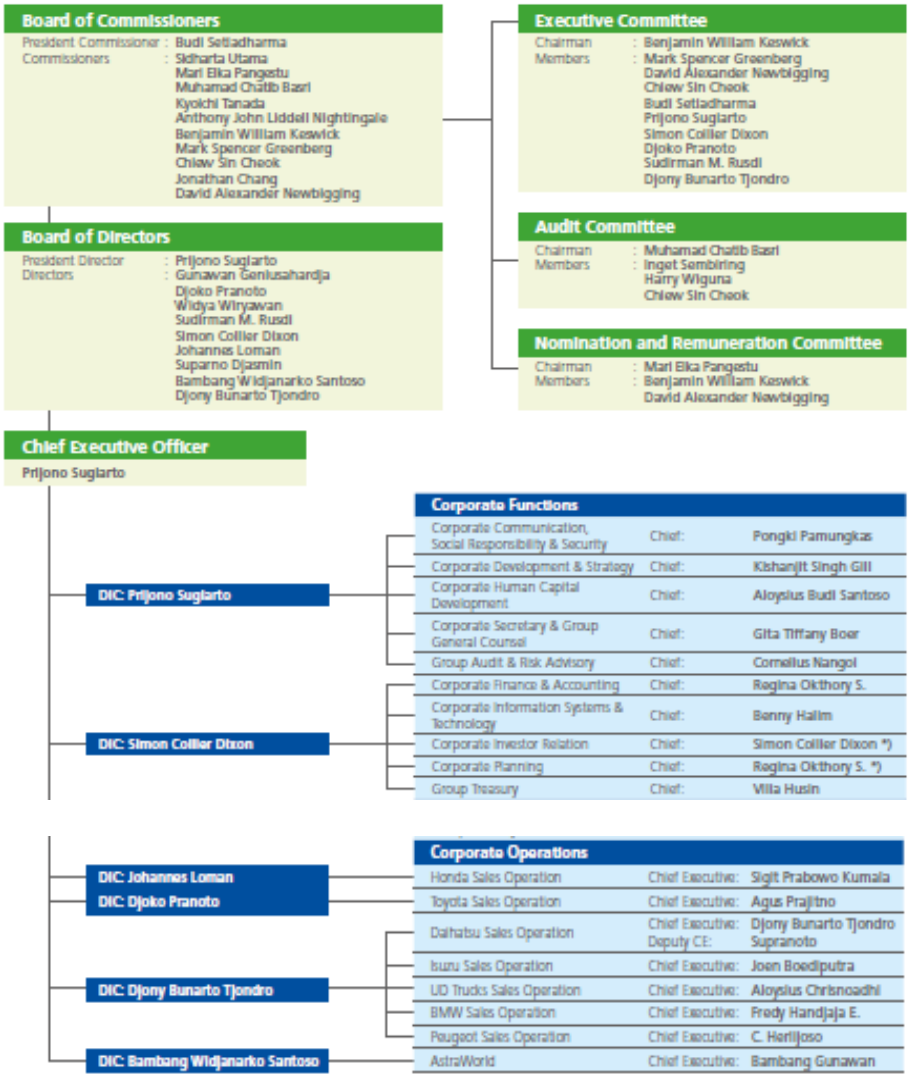
Di bidang manufaktur, Astra Otoparts memiliki 4 unit bisnis, 12 anak perusahaan konsolidasi, 18 associates dan jointly controlled entities, 2 cost companies, serta 11 sub-subsidiary companies yang aktif. Produk komponen Perseroan dan rangkaiannya (assemblies) didistribusikan secara langsung ke pasar 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.

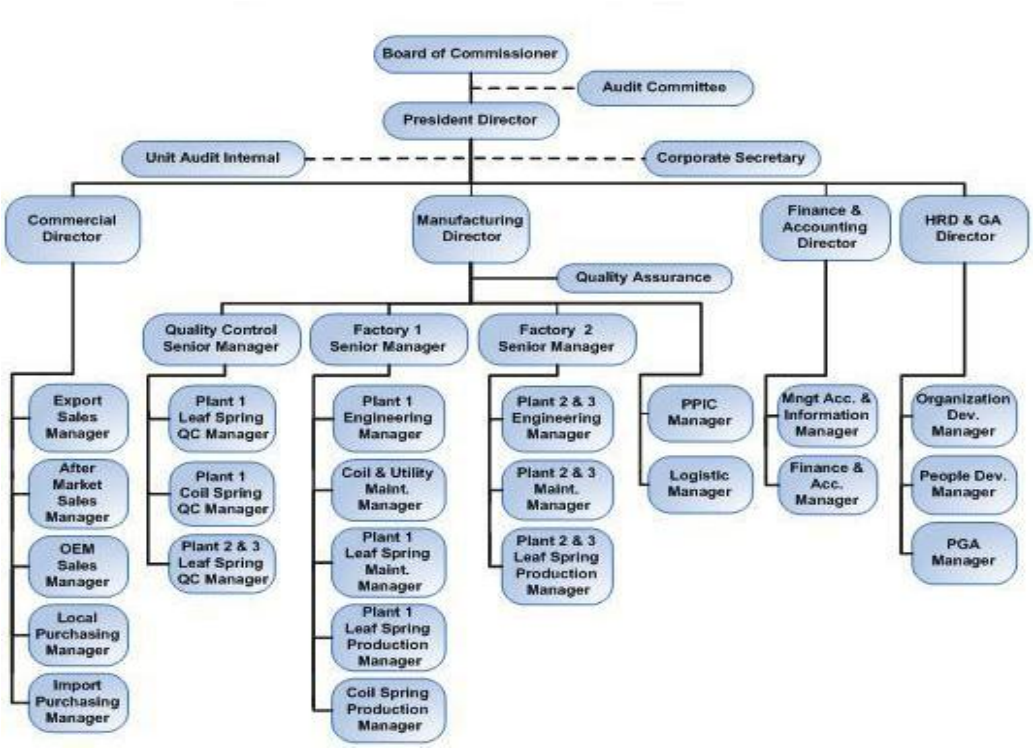
Sejak tahun 1998, Astra Otoparts mengembangkan jaringan retail otomotif modern pertama di Indonesia dengan konsep bisnis waralaba yang fokus pada fast moving parts, quick service, dan related service. Jaringan retail yang dikenal dengan nama Shop&Drive ini terus berkembang hingga akhir tahun 2014, dan telah memiliki lebih dari 300 outlet yang tersebar di pulau Jawa, Bali, Kalimantan, dan Sulawesi.

4.2 Struktur Organisasi Perusahaan

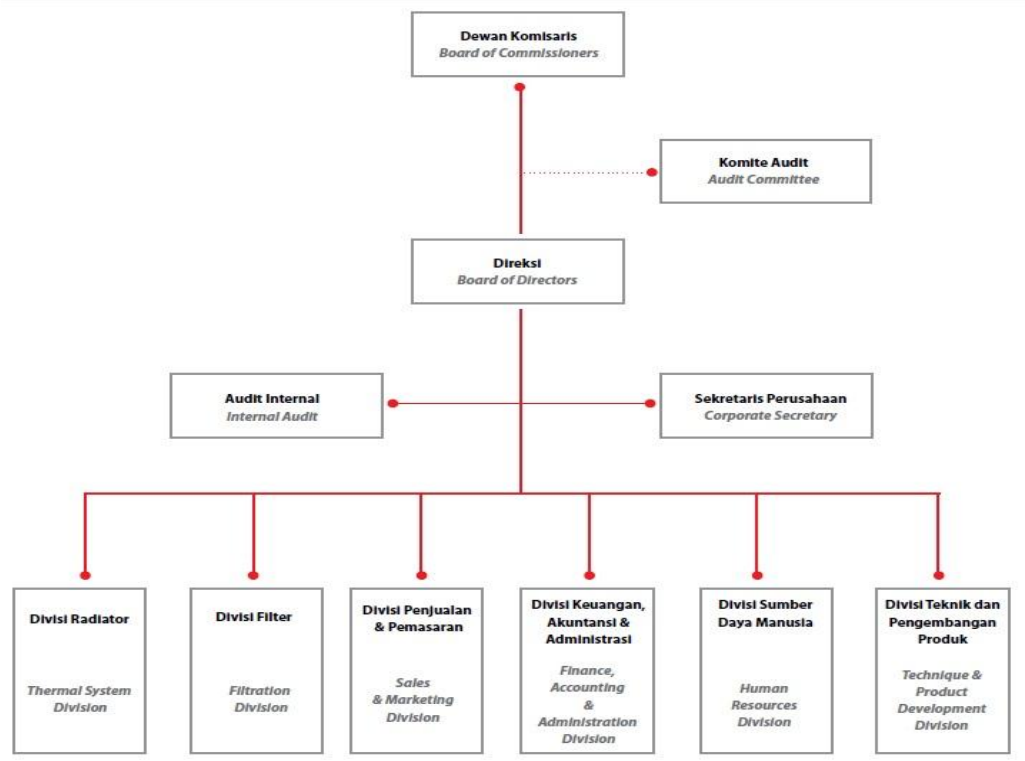
4.2.1 Struktur Organisasi PT Astra International Tbk. (ASII)



4.2.2 Struktur Organisasi PT Indospring Tbk. (INDS)



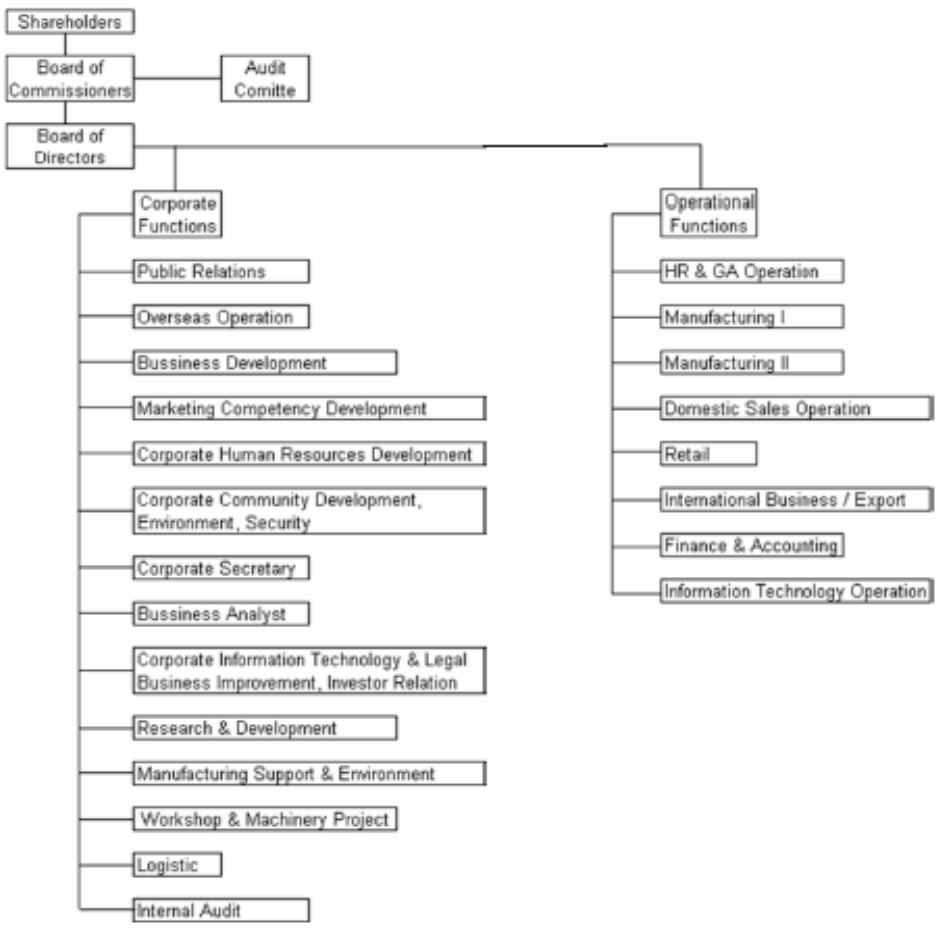
4.2.3 Struktur Organisasi PT Selamat Sempurna Tbk. (SMSM)



4.2.4 Struktur Organisasi PT Gajah Tunggal Tbk. (GJTL)



4.2.5 Struktur Organisasi PT Astra Auto Part Tbk. (AUTO)



4.3 Pembahasan Penelitian

4.3.1 Analisis Deskriptif

4.3.1.1 Perkembangan Perputaran Modal Kerja Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Definisi Perputaran Modal Kerja (*working capital turn over*) merupakan salah satu rasio untuk mengukur atau menilai keefektifan modal kerja perusahaan selama periode tertentu. Artinya seberapa banyak modal kerja berputar selama suatu periode atau dalam suatu periode. Untuk menugukur rasio ini, dengan membandingkan antara penjualan dengan modal kerja atau dengan modal kerja rata-rata. Apabila perputaran modal kerja rendah dapat diartikan perusahaan sedang kelebihan modal kerja. Hal ini disebabkan karena rendahnya perputaran persediaan, piutang atau saldo kas yang terlalu besar. Demikian pula sebaliknya jika perputaran modal kerja tinggi, mungkin disebabkan tingginya perputaran persediaan, piutang, atau saldo kas yang terlalu kecil. Secara sistematis, perhitungan Perputaran Modal Kerja sebagai berikut:

$$\boldsymbol{PERPUTARAN\ MODAL\ KERJA} = \frac{\textbf{Penjualan Bersih}}{\boldsymbol{Modal\ Kerja\ Rata-rata}}$$

Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan perputaran modal kerja dari periode 2009-2014, yaitu sebagai berikut :

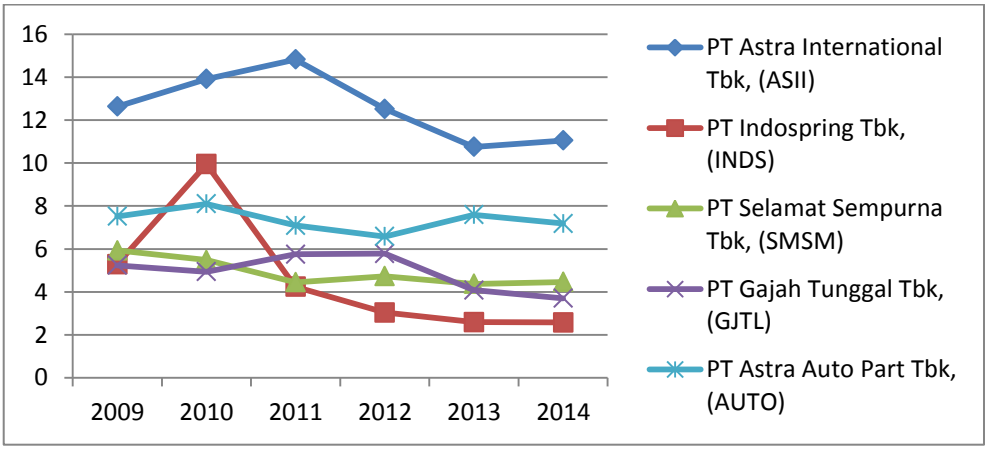
Tabel 4.1
Perkembangan Perputaran Modal Kerja Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Nama Perusahaan	Tahun	Perputaran Modal Kerja (X)	Perkembangan	
PT Astra International Tbk, (ASII)	2009	12,63	-	-
	2010	13,91	1,28	Naik
	2011	14,82	0,91	Naik
	2012	12,52	-2,3	Turun

	2013	10,75	-1,77	Turun
	2014	11,05	0,3	Naik
PT Indospring Tbk, (INDS)	2009	5,29	-	-
	2010	9,95	4,66	Naik
	2011	4,24	-5,71	Turun
	2012	3,04	-1,2	Turun
	2013	2,59	-0,45	Turun
	2014	2,58	-0,01	Turun
PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM)	2009	5,93	-	-
	2010	5,48	-0,45	Turun
	2011	4,45	-1,03	Turun
	2012	4,73	0,28	Naik
	2013	4,37	-0,36	Turun
	2014	4,46	0,09	Naik
PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL)	2009	5,24	-	-
	2010	4,94	-0,3	Turun
	2011	5,75	0,81	Naik
	2012	5,78	0,03	Naik
	2013	4,08	-1,7	Turun
	2014	3,7	-0,38	Turun
PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO)	2009	7,52	-	-
	2010	8,1	0,58	Naik
	2011	7,09	-1,01	Turun
	2012	6,58	-0,51	Turun
	2013	7,59	1,01	Naik
	2014	7,18	-0,41	Turun

Sumber : *Indonesia Stock Exchange* (Sudah diolah)

Untuk mengetahui lebih jelas mengenai Perputaran Modal Kerja dapat dilihat dari grafik berikut :



Gambar 4.1
Grafik Perkembangan Perputaran Modal Kerja Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata perputaran modal kerja perusahaan mengalami penurunan. Perusahaan yang memiliki perputaran modal kerja yang tinggi dipegang oleh PT Astra International Tbk, (ASII) tahun 2009-2014 yaitu 12,63%, 13,91%, 14,82%, 12,52%, 10,75% dan 11,05%. Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut pada periode 2009-2014 adalah lebih baik dari perusahaan-perusahaan lainnya. Perusahaan yang memiliki perputaran modal kerja terendah dipegang oleh PT Indospring Tbk, (INDS) pada tahun 2009 yaitu 5,29%, PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL) tahun 2010 yaitu 4,94%, PT Indospring Tbk, (INDS) tahun 20111-2014 yaitu 4,24%, 3,04%, 2,59% dan 2,58%. Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut yang diukur oleh perputaran modal kerja adalah yang paling rendah jika dibandingkan dengan perusahaan lainnya.

Berikut penyebab-penyebab penurunan rasio perputaran modal kerja pada 5 perusahaan otomotif yang terdaftar di bursa efek Indonesia (BEI):

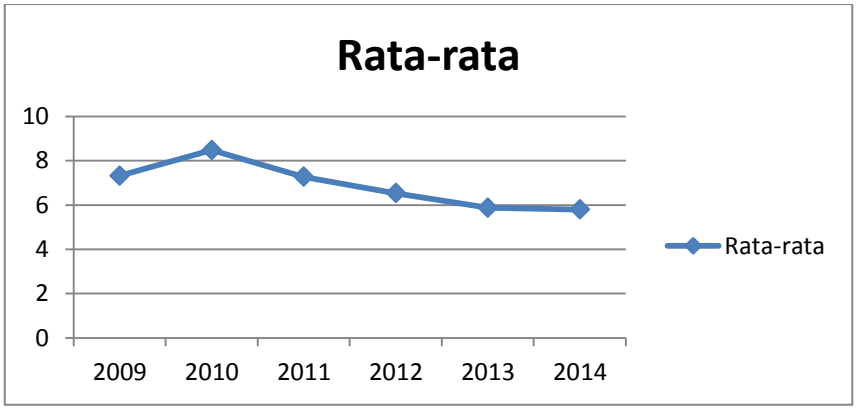
1. Pada PT Astra International Tbk, (ASII) penurunan perputaran modal kerja terjadi pada tahun 2012-2013 terjadi akibat adanya penurunan penjualan sepeda motor. Di akibakan karena kredit sepeda motor dengan menggunakan uang muka yang rendah, mengakibatkan pemasukan pada perusahaan menurun dan berimbas pada turunnya modal kerja itu sendiri **(beritasatu.com).**
2. Pada PT Indospring Tbk, (INDS) penurunan perputaran modal kerja terjadi pada tahun 2011-2014 akibat pasokan bahan baku yang berkurang seiring dengan adanya bencana alam dan terikatnya dengan pasokan bahan baku dari luar negeri sehingga mengakibatkan produksi menurun yang berimbas pada penurunan penjualan perusahaan. Penjualan yang menurun mengakibatkan penurunan juga pada modal kerja (sumber laporan tahunan INDS).
3. Pada PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM) penurunan terjadi pada tahun 2010-2011 disebabkan karena terjadinya peningkatan beban penjualan, yang meliputi beban promosi, royalti, pengangkutan, dan pemasaran, seiring dengan terjadinya peningkatan penjualan bersih Perseroan. Selain itu, peningkatan beban gaji dan kesejahteraan karyawan dan beban kantor juga merupakan salah satu penyebab terjadinya peningkatan beban usaha tersebut. Meningkatnya beban usaha menurukan modal kerja dalam kegiatan produksi. (sumber laporan tahunan SMSM).
4. Pada PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL) penurunan perputaran modal kerja terjadi pada tahun 2013-2014 akibat adanya penurunan penjualan ekspor

akibat adanya kelesuan ekonomi di negara-negara maju. Penjualan tersebut berpengaruh besar terhadap penurunan modal kerja karena semakin sedikit produk yang terjual akibat adanya kelesuan ekonomi (sumber laporan tahunan GJTL).

5. Pada PT Astra Auto Part Tbk (AUTO) penurunan terjadi pada tahun 2011-2012 akibat karena modal kerja yang biasa digunakan perusahaan dipergunakan untuk penambahan asset serta penambahan investasi pada anak perusahaan (sumber laporan tahunan AUTO).

Rata-rata Perkembangan Perputaran Modal Kerja Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Perusahaan	Tahun					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PT Astra International Tbk, (ASII)	12.63	13.91	14.82	12.52	10.75	11.05
PT Indospring Tbk, (INDS)	5.29	9.95	4.24	3.04	2.59	2.58
PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM)	5.93	5.48	4.45	4.73	4.37	4.46
PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL)	5.24	4.94	5.75	5.78	4.08	3.7
PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO)	7.52	8.1	7.09	6.58	7.59	7.18
Nilai Minimum	5.24	4.94	4.24	3.04	2.59	2.58
Nilai Maksimum	12.63	13.91	14.82	12.52	10.75	11.05
Rata-rata	7.32	8.47	7.27	6.53	5.87	5.79



Gambar 4.2
Grafik Rata-Rata Perkembangan Perputaran Modal Kerja Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Berdasarkan gambar di atas dapat disimpulkan dari tahun 2009-2014 terjadi peningkatan dan penurunan Perputaran Modal Kerja pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa efek Indonesia. Pada tahun 2010-2014 Perputaran Modal Kerja cenderung mengalami penurunan.

Pada tahun 2011 telah terjadi gempa dan tsunami yang melanda Jepang 11 Maret 2011, berimbas pada penjualan mobil asal negeri itu di Indonesia. Rusaknya pabrik-pabrik di Jepang membuat pengiriman komponen kendaraan terhambat. Akibatnya, produksi kendaraan pun tersendat dan membuat penjualan menurun sehingga modal kerja perusahaan ikut menurun. ***(viva.co.id).***

Pada tahun 2012 kebijakan pemerintah mengenai mewajibkan nilai uang muka minimal 25 persen untuk pembelian kendaraan bermotor roda dua, uang muka 20 persen untuk kendaraan bermotor roda empat dengan keperluan produktif, serta uang muka 30 persen untuk kendaraan bermotor roda empat dengan keperluan non-produktif. Sehingga membuat menurunkan daya beli masyarakat yang semakin berkurang dan penjualan perusahaan menurun (**kemenperin.go.id**).

Pada tahun 2013 penyebab penurunan penjualan otomotif karena adanya kenaikan harga BBM, inflasi yang tinggi, serta nilai tukar rupiah yang melemah terhadap dolar AS **(lipsus.kontan.co.id).**

Pada tahun 2014 naiknya harga bahan bakar minyak mengakibatkan permintaan semakin menurun dikarenan para konsumen berfikiran ulang untuk membeli kendaraan bermotor sehingga mengakibatkan penjualan otomotif

menurun dan mengakibatkan perputaran modal kerja perusahaan otomotif terganggu **(beritasatu.com).**

4.3.1.2 Perkembangan Solvabilitas (DAR) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Solvabilitas, adalah menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangannya apabila perusahaan tersebut dilikuidasikan, baik kewajiban keuangan jangka pendek maupun jangka panjang

Secara sitematis, perhitungan Solvabilitas (DAR) sebagai berikut:

$$\textbf{\textit{Debt Asset to Ratio}} = \frac{\textbf{Total Utang}}{\textbf{Total Aktiva}}$$

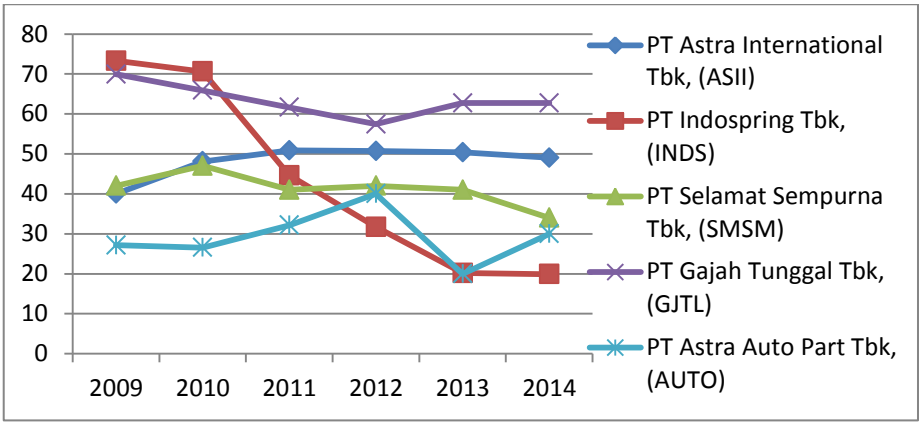
Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan dan rata-rata Solvabilitas dari periode 2009-2014, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.2
Perkembangan Solvabilitas (DAR) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Nama Perusahaan	Tahun	DAR (%)	Perkembangan	
PT Astra International Tbk, (ASII)	2009	40	-	-
	2010	48,12	8,12	Naik
	2011	50,85	2,73	Naik
	2012	50,72	-0,13	Turun
	2013	50,37	-0,35	Turun
	2014	49,02	-1,35	Turun
PT Indospring Tbk, (INDS)	2009	73,3	-	-
	2010	70,6	-2,7	Turun
	2011	44,6	-26	Turun
	2012	31,7	-12,9	Turun
	2013	20,2	-11,5	Turun
	2014	19,9	-0,3	Turun
PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM)	2009	42	-	-
	2010	47	5	Naik
	2011	41	-6	Turun
	2012	42	1	Naik
	2013	41	-1	Turun
	2014	34	-7	Turun

PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL)	2009	69,91	-	-
	2010	65,9	-4,01	Turun
	2011	61,65	-4,25	Turun
	2012	57,43	-4,22	Turun
	2013	62,71	5,28	Naik
	2014	62,7	-0,01	Turun
PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO)	2009	27,17	-	-
	2010	26,54	-0,63	Turun
	2011	32,18	5,64	Naik
	2012	40	7,82	Naik
	2013	20	-20	Turun
	2014	30	10	Naik

Untuk mengetahui lebih jelas mengenai Solvabilitas dapat dilihat dari grafik berikut :



Gambar 4.3
Grafik Perkembangan Solvabilitas (DAR) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata Solvabilitas perusahaan mengalami fluktuasi. Perusahaan yang memiliki Solvabilitas tertinggi dipegang oleh PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL) pada tahun 2009 yaitu 69,91%, PT Indospring Tbk, (INDS) pada tahun 2010 yaitu 70,6%, PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL) tahun 2011-2014 yaitu 61,65%, 57,43%, 62,71%, dan 62,7%. Perusahaan yang memiliki Solvabilitas terendah dipegang oleh PT

Astra Auto Part Tbk, (AUTO) pada tahun 2009-2013 yaitu 27,17%, 26,54%, 32,18%, 40% dan 20%, PT Indospring Tbk, (INDS) tahun 2014 yaitu 19,9%.

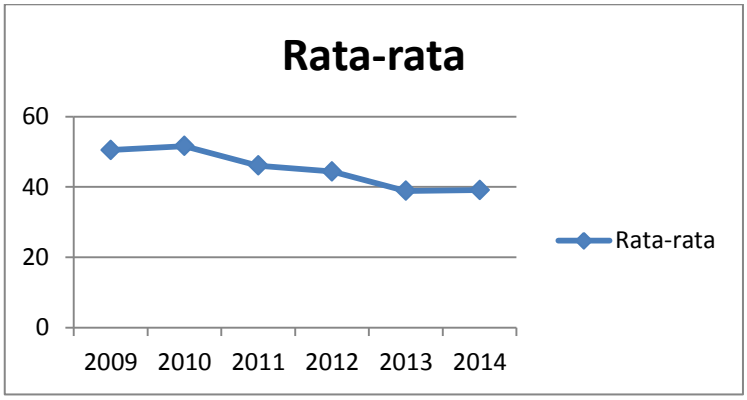
Berikut penyebab-penyebab penurunan rasio Solvabilitas (DAR) pada 5 perusahaan otomotif yang terdaftar di bursa efek Indonesia (BEI):

1. Pada PT Astra International Tbk, (ASII) penurunan solvabilitas terjadi pada tahun 2012-2014 akibat menurunnya laba dan menurunya kepemilikan group astra sebesar 15,7% (sumber: laporan tahun ASII).
2. Pada PT Indospring Tbk (INDS) penurunan solvabilitas terjadi pada tahun 2009-2014 diakibatkan karena penjualan perusahaan meningkat dari tahun sebelumnya. Penjualan yang meningkat membuat perusahaan untuk membayar kewajiban-kewajibannya lebih awal sehingga mengakibatkan rasio hutang perusahaan menurun (sumber:laporan tahunan INDS).
3. Pada PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM) penurunan pada tahun 2013-2014 tersebut disebabkan oleh adanya penurunan hutang Obligasi yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun sebesar 79,58 milyar (sumber laporan tahunan SMSM).
4. Pada PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL) penurunan pada tahun 2010-2012 terjadi akibat manajemen membayar sebagian hutang perusahaan, dikarenakan terjadinya peningkatan penjualan sebesar 20% dari penjualan dalam dan luar negeri .(sumber laporan tahunan GJTL).
5. Pada PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO) penurunan tahun 2013 merupakan penurunan yang signifikan terjadi akibat adanya keputusan perseroan melakukan pembayaran dini sebagian pinjaman perbankan. Keputusan

tersebut mengakibatkan penurunan pada hutang perusahaan. (sumber laporan tahunan AUTO).

Rata-rata Perkembangan Solvabilitas (DAR) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Perusahaan	Tahun					
	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
PT Astra International Tbk, (ASII)	40	48.12	50.85	50.72	50.37	49.02
PT Indospring Tbk, (INDS)	73.3	70.6	44.6	31.7	20.2	19.9
PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM)	42	47	41	42	41	34
PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL)	69.91	65.9	61.65	57.43	62.71	62.7
PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO)	27.17	26.54	32.18	40	20	30
Nilai Minimum	27.17	26.54	32.18	31.7	20	19.9
Nilai Maksimum	73.3	70.6	61.65	57.43	62.71	62.7
Rata-rata	50.47	51.63	46.05	44.37	38.85	39.12



Gambar 4.4
Grafik Rata-Rata Perkembangan Solvabilitas (DAR) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Berdasarkan gambar di atas dapat disimpulkan dari tahun 2009-2014 terjadi peningkatan dan penurunan Solvabilitas pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa efek Indonesia. Pada tahun 2011- 2014 Perputaran Modal Kerja cenderung mengalami penurunan.

Pada tahun 2011 telah terjadi Gempa yang diikuti gelombang tsunami di jepang sehingga membuat pabrik otomotif berhenti beroperasi akibat terendam. Ini juga membuat pasokan mobil dan suku cadang kendaraan seret ***(kontan.co.id).***

Menurunnya Solvabilitas (DAR) pada tahun 2013 dan 2014 dikarenakan adanya kenaikan bahan bakar minyak (BBM) pada tahun tersebut. Sehingga mengakibatkan harga bahan pokok meningkat dan turunnya daya beli masyarakat. Hal ini menjadi ancaman bagi perusahaan karena apabila perusahaan memiliki nilai solvabilitas yang tinggi dikhawatirkan perusahaan tidak dapat menutupi kewajibannya dikarenakan daya beli masyarakat yang menurun. Dengan diturunkannya rasio solvabilitas ini juga diharapkan perusahaan dapat memperoleh keuntungan yang tinggi bagi perusahaan ***(beritasatu.com).***

4.3.1.3 Perkembangan Rentabilitas (GPM) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Rentabilitas adalah sebagai kemampuan perusahaan untuk memperoleh laba dengan aktiva atau modal yang dipakai untuk menghasilkan laba selama periode tertentu. Tingkat rentabilitas mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan, maka dengan demikian tingkat rentabilitas yang tinggi merupakan pencerminan efisiensi yang tinggi pula. Berkaitan dengan hal tersebut maka perusahaan lebih diarahkan untuk mendapatkan rentabilitas maksimal dari pada laba yang maksimal.

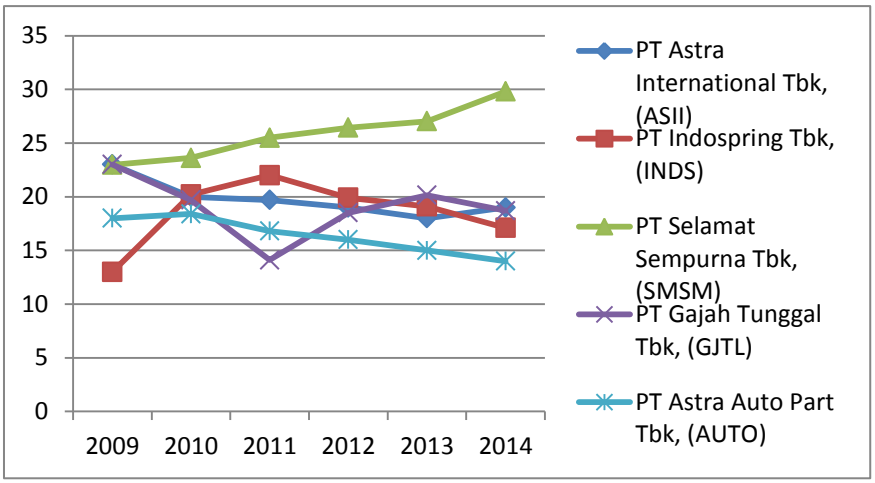
Secara sistematis, perhitungan Rentabilitas (GPM) adalah sebagai berikut:

$$\textbf{Gross Profit Margin} = \frac{\textbf{laba kotor}}{\textbf{penjualan}} \textbf{ x 100\%}$$

Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan dan rata- Rentabilitas dari periode 2009-2014, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.3
Perkembangan Rentabilitas (GPM) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Nama Perusahaan	Tahun	GPM (%)	Perkembangan	
PT Astra International Tbk, (ASII)	2009	23	-	-
	2010	20	-3	Turun
	2011	19,7	-0,3	Turun
	2012	19	-0,7	Turun
	2013	18	-1	Turun
	2014	19	1	Naik
PT Indospring Tbk, (INDS)	2009	13	-	-
	2010	20,2	7,2	Naik
	2011	22	1,8	Naik
	2012	19,9	-2,1	Turun
	2013	19,1	-0,8	Turun
	2014	17,1	-2	Turun
PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM)	2009	22,98	-	-
	2010	23,62	0,64	Naik
	2011	25,49	1,87	Naik
	2012	26,44	0,95	Naik
	2013	27,03	0,59	Naik
	2014	29,81	2,78	Naik
PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL)	2009	23	-	-
	2010	19,7	-3,3	Turun
	2011	14,1	-5,6	Turun
	2012	18,51	4,41	Naik
	2013	20,14	1,63	Naik
	2014	18,7	-1,44	Turun
PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO)	2009	18	-	-
	2010	18,4	0,4	Naik
	2011	16,8	-1,6	Turun
	2012	16	-0,8	Turun
	2013	15	-1	Turun
	2014	14	-1	Turun



Gambar 4.5
Grafik Perkembangan Rentabilitas (GPM) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata Rentabilitas mengalami fluktuasi. Perusahaan yang memiliki Rentabilitas tertinggi dipegang oleh PT Astra International Tbk, (ASII) dan PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL) pada tahun 2009 yaitu 23%, PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM) pada tahun 2010-2014 yaitu 23,62%, 25,49%, 26,44%, 27,03% dan 29,81%. Hal terjadi karena adanya peningkatkan penjualan pada penjualan. Perusahaan yang memiliki Rentabilitas terendah dipegang oleh PT Indospring Tbk, (INDS) pada tahun 2009 yaitu 13%, PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO) tahun 2010 yaitu 18,4%, PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL) tahun 2011 yaitu 14,1%, PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO) tahun 2012-2014 yaitu 16%, 15% dan 14%.

Berikut penyebab-penyebab penurunan rentabilitas pada 5 perusahaan otomotif yang terdaftar di bursa efek Indonesia (BEI):

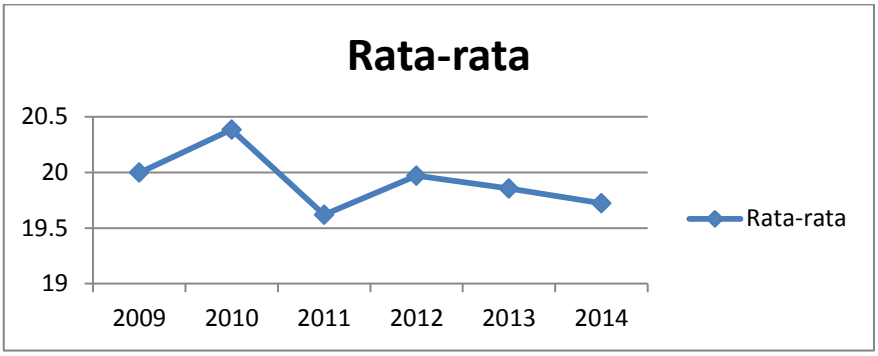
1. Pada PT Astra International Tbk, (ASII) penurunan pada tahun 2009-2013 terjadi akibat adanya kenaikan biaya bahan baku yang tidak sepenuhnya dapat dibebankan pada pelanggan dan meningkatnya biaya pemasaran dan

branding. Dengan meningkatnya beban dan biaya bahan baku maka laba yang didapat tidak bisa dipergunakan secara maksimal (sumber laporan tahunan ASII) .

2. Pada PT Indospring Tbk, (INDS) penurunan tahun 2012-2014 terjadi akibat adanya peningkatan beban usaha dan kenaikan kurs rupiah sebesar 11,6% . menaikannya beban usaha mengakibatkan menurunnya laba usaha karena dipergunakan untuk untuk membiayai beban tersebut (sumber laporan tahunan INDS).
3. Pada PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL) penurunan tahun 2010-2011 terjadi akibat adanya kenaikan harga bahan baku walaupun sedikit bisa diimbangi dengan menaikan harga produk. Namun karena kenaikan harga tersebut penjualan sedikit terganggu dan mengakibatkan berkurangnya laba (sumber laporan tahunan GJTL).
4. Pada perusahaan PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO) penurunan terjadi pada tahun 2011-2014 dan penurunan signifikan terjadi pada tahun 2011 itu karena adanya peningkatan harga bahan baku material yang tidak bisa dibebankan kepada konsumen. Sehingga keuntungan perusahaan mengalami sedikit penurunan (sumber laporan tahunan AUTO).
5. Sementara pada PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM) tidak terjadi penurunan gross profit margin dikarenakan perusahaan tersebut mengalami kenaikan penjualan terus menerus.

Rata-Rata Perkembangan Rentabilitas (GPM) Pada Perusahaan Otomotif Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (2009-2014)

Perusahaan	Tahun					
	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
PT Astra International Tbk, (ASII)	23	20	19.7	19	18	19
PT Indospring Tbk, (INDS)	13	20.2	22	19.9	19.1	17.1
PT Selamat Sempurna Tbk, (SMSM)	22.98	23.62	25.49	26.44	27.03	29.81
PT Gajah Tunggal Tbk, (GJTL)	23	19.7	14.1	18.51	20.14	18.7
PT Astra Auto Part Tbk, (AUTO)	18	18.4	16.8	16	15	14
Nilai Minimum	13	18.4	14.1	16	15	14
Nilai Maksimum	23	23.62	25.49	26.44	27.03	29.81
Rata-rata	19.996	20.38	19.618	19.97	19.85	19.72



Gambar 4.6
Grafik Rata-Rata Perkembangan Rentabilitas (GPM) Pada Perusahaan Otomotif Periode 2009-2014

Berdasarkan gambar di atas dapat disimpulkan dari tahun 2009-2014 terjadi peningkatan dan penurunan Rentabilitas (GPM) pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa efek Indonesia. Pada tahun 2011, 2013 dan 2014 Rentabilitas (GPM) cenderung mengalami penurunan.

Pada tahun 2011 telah terjadi Banjir di Thailand tersebut yang telah melumpuhkan kegiatan produksi dan penjualan mobil, infrastruktur dasar serta pelabuhan utama yang biasa mengangkut kendaraan utuh dan komponen ke Indonesia dan negara lain ***(bisnis.com)***.

Pada tahun 2013 telah terjadi kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) yang berpengaruh besar terhadap minat beli masyarakat sehingga masyarakat berfikir ulang untuk membeli dan memiliki kendaraan ***(tempo.co)*.**

Pada tahun 2014 ketatnya persaingan membuat penjualan perusahaan otomotif sedikit terganggu. Dengan para pesaing melakukan diskon-diskon dalam penjualannya sehingga perusahaan otomotif mengalami penurunan laba. Di karenakan kesulitan dalam bersaing dengan perusahaan lain **(*cnnindonesia.com*).**

4.3.2 Analisis Kuantitatif

1. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi berganda digunakan peneliti dengan maksud untuk menganalisis hubungan linear anatara variabel independen dengan variabel dependen. Dengan kata lain untuk mengetahui besarnya pengaruh Perputaran Modal Kerja, Solvabilitas (DAR) terhadap Rentabilitas (GPM). Dalam perhitungannya, penulis menggunakan program software SPSS 16.0 for windows. Berikut merupakan perhitungan regresi berganda secara komputerisasi dengan SPSS 16.0 for windows sebagai berikut :

Tabel 4.4
Analisis Regresi Linear Berganda

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-262.809	164.309		-1.599	.121
	Perputaran Modal Kerja	35.761	19.219	.486	3.861	.002
	DAR	4.578	5.069	.351	2.004	.086

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel di atas, diperoleh bentuk persamaan regresi linear berganda sebagai berikut :

$$Y = -262.809 + 35.761\,X_1 + 4.578\,X_2 + e$$

Dari persamaan regresi linear berganda diatas diperoleh nilai konstanta sebesar -262.809. artinya jika variabel GPM (Y) tidak dipengaruhi oleh kedua varibel bebasnya, maka besarnya rata-rata GPM akan bernilai -262.809.

Tanda koefisien variabel bebas menunjukkan arah hubungan dari variabel yang bersangkutan dengan Rentabilitas (GPM). Koefisien regresi untuk variabel bebas X_1 bernilai positif, menunjukkan hubungan yang searah antara Perputaran Modal Kerja (X_1) dengan Rentabilitas (Y). Koefisien regresi untuk variabel bebas X_2 bernilai positif, menunjukkan hubungan yang searah antara Sovabilitas (X_2) dengan Rentabilitas (Y)

2. Uji Asumsi klasik

Dalam mencari keabsahan analisis regresi berganda, peneliti ini akan diuji dengan menggunakan uji asumsi klasik, yang bertujuan untuk mengetahui apakah model regresi yang diperoleh dapat menghasilkan estimator yang baik. Adapun ke empat uji asumsi klasik itu adalah :

a. Uji Normalitas

Uji Normalitas digunakan untuk menguji apakah model regresi mempunyai distribusi normal atau tidak. Asumsi normalitas merupakan persyaratan yang sangat penting pada pengujian kebermaknaan (signifikansi) koefisien regresi. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki

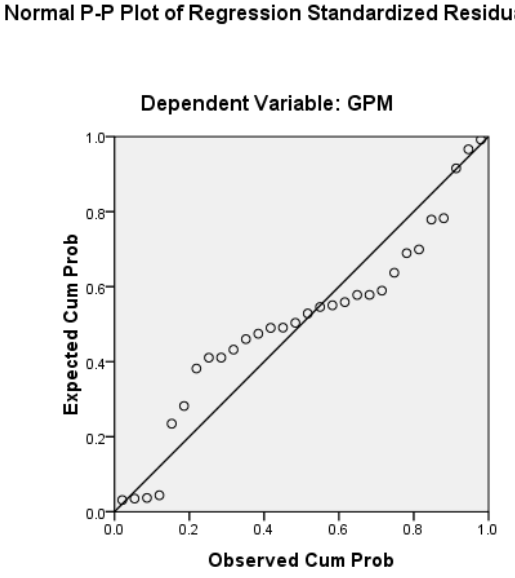
distribusi normal atau mendekati normal, sehingga layak dilakukan pengujian secara statistik. Berikut merupakan tabel Uji Normalitas sebagai berikut :

Tabel 4.5
Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters[a]	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.31453989E2
Most Extreme Differences	Absolute	.178
	Positive	.141
	Negative	-.178
Kolmogorov-Smirnov Z		.972
Asymp. Sig. (2-tailed)		.301

a. Test distribution is Normal.

Berikut merupakan grafik normal *probability* plot sebagai berikut :



Gambar 4.7
Grafik Normal Probability-plot of Regression Standardized Residual

Berdasarkan tabel dan gambar di atas dapat dilihat nilai sig (0.301) > a (0,05). Karena nilai sig > 0,05 dan tidak terdapat masalah pada uji normalitas sehingga dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah ada model regresi ditemukan adanya korelasi antara variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi di antara variabel independen. Jika variabel independen saling berkorelasi, maka variabel ini tidak ortogonal. Variabel ortogonal adalah variabel independen yang nilai korelasi antar sesama variabel independen sama dengan nol. Sebagai dasar acuannya dapat disimpulkan:

1. Jika nilai tolerance > 10 persen dari nilai VIF < 10, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada multikolinieritas antar variabel independen dalam model regresi.
2. Jika nilai tolerance < 10 persen dan nilai VIF > 10, maka dapat disimpulkan bahwa ada multikolinieritas antar variabel independen dalam model regresi.

Tabel 4.6
Uji Multikolinieritas

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	Perputaran Modal Kerja	.953	1.050
	Solvabilitas (DAR)	.953	1.050

Berdasarkan tabel diatas nilai tolerance untuk masing-masing variabel :

1. Nilai tolerance Perputaran Modal Kerja , 0,953 > 0,10
2. Nilai tolerance Solvabilitas (DAR), 0,953 > 0,10

Maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas antara variabel bebas Perputaran Modal Kerja dan Solvabilitas (DAR).

Berdasarkan tabel diatas diperoleh VIF untuk masing-masing variabel :

1. VIF variabel Perputaran Modal Kerja, 1.050 < 10
2. VIF variabel Solvabilitas (DAR), 1.050 < 10

Maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas antar variabel bebas Perputaran Modal Kerja dan Solvabilitas (DAR), artinya bahwa diantara variabel bebas Perputaran Modal Kerja dan Solvabilitas (DAR) tidak terdapat korelasi yang cukup kuat antara sesama variabel bebas dan data layak digunakan untuk analisis regresi berganda.

c. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas merupakan indikasi varian antar residual tidak homogen yang mengakibatkan nilai taksiran yang diperoleh tidak efisien. Untuk menguji homogenitas varian dari residual digunakan uji rank spearman rho, yaitu dengan mengkorelasikan variabel bebas terhadap nilai absolut dari residul (error). Apabila koefisien dari masing-masing variabel independen ada yang signifikan pada tingkat kekeliruan 5% mengindikasi adanya heteroskedastisitas.

Tabel 4.7
Uji Heteroskedastisitas

Correlations

			Perputaran Modal Kerja	DAR	Unstandardized Residual
Spearman's rho	Perputaran Modal Kerja	Correlation Coefficient	1.000	.321	.094
		Sig. (2-tailed)	.	.083	.621
		N	30	30	30
	Solvabilitas (DAR)	Correlation Coefficient	.321	1.000	.181
		Sig. (2-tailed)	.083	.	.338
		N	30	30	30
	Unstandardized Residual	Correlation Coefficient	.094	.181	1.000
		Sig. (2-tailed)	.621	.338	.
		N	30	30	30

Berdasarkan hasil korelasi yang diperoleh seperti dapat dilihat pada tabel diatas dapat dilihat bahwa korelasi antara variabel Perputaran Modal Kerja dan Solvabilitas (DAR) sebagai berikut :

1. Nilai Correlation Coefficient Perputaran Modal Kerja sebesar 0.094 > 0,05
2. Nilai Correlation Coefficient Solvabilitas (DAR) 0.181 > 0,05

Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi masalah heteroskedastisitas, artinya variabel pengganggu e (error) memiliki varian yang sama sepanjang observasi dari berbagai nilai dari variabel bebas, hal ini berarti data pada setiap variabel bebas memiliki rentangan yang sama, sehingga model regresi layak untuk digunakan dalam melakukan pengujian.

d. Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi bertujuan apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada pada periode t-1 (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi. Cara yang dapat digunakan untuk mendeteksi ada atau tidaknya autokorelasi dengan uji Durbin-Watson (DW test). Uji Durbin-Watson hanya digunakan untuk autokorelasi tingkat satu dan mensyaratkan adanya intercept (konstanta) dalam model regresi dan tidak ada veriabel lagi di antara variabel independen.

Hipotesis yang akan diuji adalah :

Ho : tidak ada autokorelasi ($r = 0$)

Ha : ada aoutokorelasi ($r \neq 0$)

Tabel 4.8
Uji Autokorelasi

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.628[a]	.394	.101	343.51078	1.343

a. Predictors: (Constant), DAR, Perputaran Modal Kerja

b. Dependent Variable: GPM

Berdasarkan hasil pengolahan diperoleh nilai statistik Durbin-Watson (D-W) = 1.343 sementara dari tabel d pada tingkat kekeliruan 5% untuk jumlah variabel bebas = 2 dan jumlah pengamatan n = 30 diperoleh batas bawah nilai tabel (d_L) = 1.283 dan batas atasnya (d_U) = 1.566. karena nilai Durbin-Watson

model regresi DW (1.343) > d_u(1.283), maka dapat disimpulkan bahwa tidak terapat terdapat autokorelasi.

3. Uji Koefisien Korelasi Pearson

Analisis koefisien korelasi pearson digunakan untuk mengukur ada atau tidaknya hubungan linier antara Perputaran Modal Kerja , Solvabilitas (DAR) dan Rentabilitas (GPM). Kegunaannya untuk mengetahui deraja hubungan dan kontribusi variabel bebas (independent) dengan variabel terikat (dependent).

A. Secara korelasi parsial antara X_1 (Perputaran Modal Kerja) dengan Y (GPM), apabila X_2 (DAR) dianggap konstan dengan perhitungan dengan menggunakan SPSS 16.0 for windows sebagai berikut:

Tabel 4.9
Korelasi Secara parsial Antara Perputaran Modal Kerja dan Rentabilitas (GPM)

Correlations

Control Variables			Perputaran Modal Kerja	GPM
DAR	Perputaran Modal Kerja	Correlation	1.000	.547
		Significance (2-tailed)	.	.001
		Df	0	27
	Rentabilitas (GPM)	Correlation	.547	1.000
		Significance (2-tailed)	.001	.
		Df	27	0

Hasil perhitungan SPSS 16.0 for windows menghasilkan nilai r yang sama yaitu 0,547 dengan arah positif. nilai r tersebut berarti bahwa hubungan antara variabel X_1 dan Y bersifat positif. Artinya Perputaran Modal Kerja memiliki

hubungan yang kuat dengan Rentabilitas (GPM), dikatakan kuat karena nilai korelasi sebesar 0,547 berada pada interval 0,50 – 0,699 yang dapat dilihat pada tabel interpretasi. Arah positif menggambarkan bahwa ketika Perputaran Modal Kerja meningkat maka Rentabilitas (GPM) akan meningkat.

B. Secara korelasi parsial antara X_2 (DAR) dengan Y (GPM), apabila X_1 (Perputaran Modal Kerja) dianggap konstan dengan perhitungan dengan menggunakan SPSS 16.0 for windows sebagai berikut:

Tabel 4.10
Korelasi Secara Parsial Antara Sovabilitas (DAR) Dan Rentabilitas (GPM)

Correlations

Control Variables			DAR	GPM
Perputaran Modal Kerja	DAR	Correlation	1.000	.384
		Significance (2-tailed)	.	.068
		Df	0	27
	GPM	Correlation	.384	1.000
		Significance (2-tailed)	.068	.
		Df	27	0

Hasil perhitungan dengan SPSS 16.0 for windows menghasilkan nilai r yaitu 0.384. Nilai r tersebut berarti bahwa hubungan antara variabel X_2 dan Y bersifat positif. Artinya Solvabilitas (DAR) memiliki hubungan yang moderate dengan GPM. Hubungan antara variabel X_2 (DAR) dan Y (GPM) dikatakan moderate karena korelasi sebesar 0.384 berada pada interval 0,300 – 0,499 yang dapat dilihat pada tabel interpretasi.

4. Uji Koefisien Determinasi

Besarnya pengaruh X_1 (Perputaran Modal Kerja) dan X_2 (DAR) terhadap Y (GPM) dapat diketahui dengan menggunakan analisis koefisien determinasi atau singkat Kd yang diperoleh dengan mengkuadratkan koefisien korelasinya.

a. Cara pertama dengan perhitungan manual, yaitu :

Kd = r^2 x 100%

= $(0.628)^2$ x 100%

= 0.394 x 100%

= 39.4

Kd = 39.4 %

b. Cara kedua dengan perhitungan menggunakan program SPSS 16.0 for windows, yaitu :

Tabel 4.11
Uji Koefisien Determinasi Perputaran Modal Kerja , DAR Dengan GPM

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.628[a]	.394	.101	343.51078

a. Predictors: (Constant), DAR, Perputaran Modal Kerja

b. Dependent Variable: GPM

Berdasarkan perhitungan manual dan hasil output menggunakan SPSS 16.0 for windows dapat diperoleh koefisien determinasi, yaitu sebesar 0.628 ini berarti bahwa secara parsial Perputaran Modal Kerja (X_1), DAR(X_2) mempengaruhi GPM (Y) adalah sebesar 39.4% sedangkan sisanya sebesar 60.6% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti. Faktor-faktor lain yang tidak di teliti seperti modal kerja, debt equity ratio, current ratio dan lainnya. Dengan demikian dapat dikatakan Perputaran Modal Kerja, DAR tetap mempengaruhi GPM.

Tabel 4.12
Pengaruh Parsial Dengan Rumus Beta X Zero

Model		Standardized Coefficients	Correlations		
		Beta	Zero-orGPM	Partial	Part
1	(Constant)				
	Perputaran Modal Kerja	.486	.521	.510	.487
	Solvabilitas (DAR)	.351	.401	.384	.312

Berikut adalah hasil pengaruh secara parsial antara variabel bebas terhadap terikat dengan rumus X zero:

1. Variabel Perputaran Modal Kerja= 0.486 x 0.521 = 0.253 x 100% = 25.3%
2. Variabel Solvabilitas (DAR) = 0.351 x 0.401 = 0.1407 x 100% = 14.1%

Dari hasil perhitungan diatas, dapat diketahui bahwa variabel yang paling berpengaruh terhadap variabel terikat adalah variabel Perputaran Modal Kerja (X_1) sebesar 25,3% dan diikuti dengan variabel DAR (X_2) sebesar 14.1%. dengan demikian pengaruh secara keseluruhan sebesar 39.4% sedangkan sisanya 60.6% merupakan kontribusi variabel lain. Faktor-faktor lain yang tidak di teliti seperti modal kerja, debt equity ratio, current ratio dan lainnya.

4.3.3 Pengujian hipotesis secara simultan (uji-F)

Untuk menguji secara simultan ada tidaknya hubungan variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y), maka pengujian dilakukan dengan menggunakan uji statistik F.

Penetapan Hipotesis

H0 : β1 = β2, = 0 Perputaran Modal Kerja dan Solvabilitas (DAR) berpengaruh tidak signifikan terhadap Rentabilitas (GPM) secara simultan.

Ha : β1 = β2, ≠ 0 Perputaran Modal Kerja dan Solvabilitas (DAR) berpengaruh signifikan terhadap Rentabilitas (GPM) secara simultan.

Taraf signifikansi (a) : 0,05

Kriteria uji : tolak H0 jika nilai F-hitung > F-tabel, terima Ha jika nilai F-hitung < F-tabel. Nilai statistik uji F dapat diketahui dari tabel output berikut:

Tabel 4.13
Pengujian Hipotesis Secara Simultan Perputaran Modal Kerja , Solvabilitas (DAR) Terhadap Rentabilitas (GPM)

ANOVA[b]

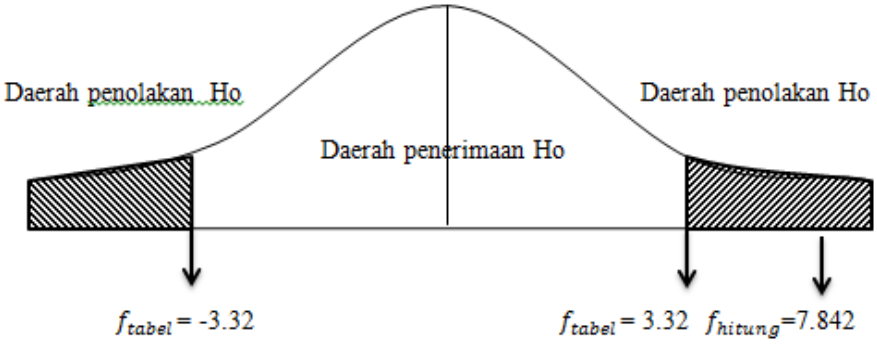
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	620432.384	2	310216.192	7.842	.010[a]
	Residual	3185990.653	27	117999.654		
	Total	3806423.037	29			

a. Predictors: (Constant), DAR, Perputaran Modal Kerja

b. Dependent Variable: GPM

Berdasarkan tabel output di atas, dapat diketahui nilai F hitung sebesar 7.842. Nilai ini akan dibandingkan dengan nilai F tabel. Dengan a=0,05, db1=2 dan db2=30, diketahui nilai F tabel sebesar 3.32. Dari nilai-nilai di atas, diketahui nilai F hitung (7.842) > F tabel (3.32), sehingga H0 ditolak, artinya F hitung lebih besar daripada F tabel yang artinya terdapat pengaruh signifikan dari Perputaran Modal Kerja (X_1) dan DAR (X_2) terhadap GPM (Y).

Jika disajikan dalam gambar, maka nilai F hitung dan F tabel tampak sebagai berikut:



Gambar 4.8
Daerah Penerimaan Dan Penolakan Ho Antara Perputaran Modal Kerja , Solvabilitas (DAR) Terhadap Rentabilitas (GPM)

Pada gambar diatas dapat dilihat nilai F hitung jatuh pada daerah penolakan Ho, sehingga disimpulkan bahwa Perputaran Modal Kerja dan Solvabilitas (DAR) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap Rentabilitas (GPM).

Dari hasil pengujian hipotesis secara simultan (uji f) diatas, hasil pengujian tersebut sama dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Sri Yuli Waryati yang berjudul "Pengaruh Perputaran Modal Kerja Dan Rasio Hutang Terhadap Return On Investment Pada Industri Manufaktur Di Bursa Efek Indonesia", menyebutkan bahwa secara simultan perputaran modal kerja dan rasio hutang berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

4.3.4 Pengujian Hipotesis Secara Parsial (Uji t)

Dalam penelitian ini uji t digunakan untuk menguji koefisien regresi secara parsial dari masing-masing variabel independen dengan variabel dependen,

yaitu pengaruh Perputaran Modal Kerja dan Solvabilitas (DAR) terhadap Rentabilitas (GPM) secara parsial.

Adapun kriteria dari pengujian hipotesis secara parsial adalah sebagai berikut :

1. $t_{hitung} < t_{tabel}$, dengan α = 5%, maka Ho diterima artinya tidak signifikan.
2. $t_{hitung} > t_{tabel}$, dengan α = 5%, maka Ho ditolak artinya signifikan.

4.3.4.1 Pengujian Hipotesis Perputaran Modal Kerja Terhadap Rentabilitas (GPM)

Dalam penelitian ini uji t digunakan untuk menguji koefisien regresi secara parsial dari masing-masing variabel independen dengan variabel dependen adapun hipotesis yang akan diuji adalah sebagai berikut :

Hipotesis :

$\boldsymbol{Ho : \beta_1 = 0}$, Perputaran Modal Kerja (X_1) tidak berpengaruh signifikan terhadap Rentabilitas (Y)

$\boldsymbol{Ha : \beta_1 \neq 0}$, Perputaran Modal Kerja (X_1) berpengaruh signifikan terhadap Rentabilitas (Y)

α = 5%

Tabel 4.14
Pengujian Hipotesis Secara Parsial (Uji T) Perputaran Modal Kerja Terhadap Rentabilitas (GPM)

Coefficients[a]

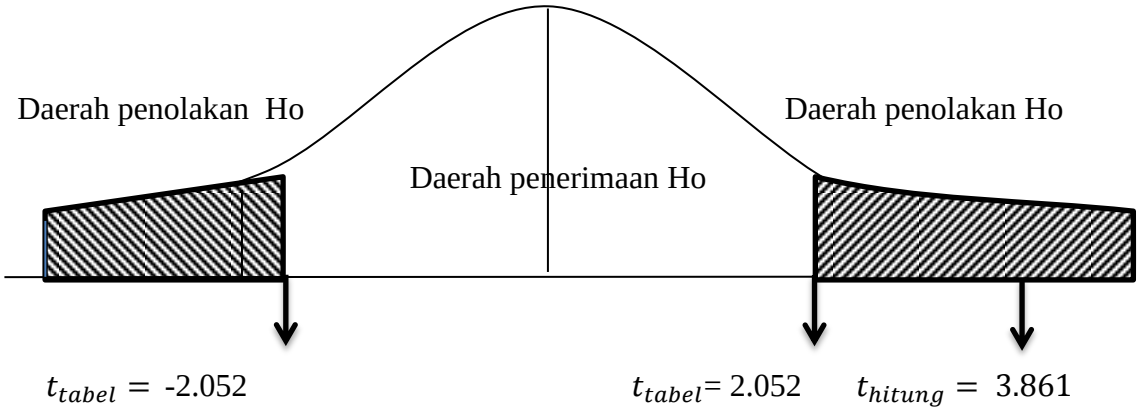
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-262.809	164.309		-1.599	.121
	Perputaran Modal Kerja	35.761	19.219	.486	3.861	.002
	DAR	4.578	5.069	.351	2.004	.086

a. Dependent Variable: GPM

Berdasarkan tabel di atas diperoleh hasil t_{hitung} tersebut dibandingkan dengan nilai t_{tabel}. t_{tabel} diperoleh dari tingkat kepercayaan dengan taraf nyata α = 0,05, dimana df = n-k-1 = 30-2-1 = 27. Maka t (0,05:27) = 2.052.

Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui nilai t_{hitung} variabel Perputaran Modal Kerja 3.861 dengan nilai signifikan 0.002. Karena nilai t_{hitung} 3.861 > t_{tabel} 2.052 maka pada tingkat kekeliruan 5% diputuskan untuk menolak Ho. Artinya dengan tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa Perputaran Modal Kerja memiliki pengaruh signifikan terhadap Rentabilitas (GPM).

Berdasarkan uji hipotesis dapat digambarkan daerah penolakan dan penerimaan sebagai berikut



Gambar 4.9
Daerah Penerimaan Dan Penolakan Ho Antara Perputaran Modal Kerja Terhadap Rentabilitas (GPM)

Pada gambar diatas dapat dilihat nilai thitung jatuh pada daerah penolakan Ho, sehingga disimpulkan bahwa Perputaran Modal Kerja secara parsial berpengaruh signifikan terhadap Rentabilitas (GPM).

Dari hasil pengujian hipotesis secara parsial (uji t) diatas, hasil pengujian tersebut sama dengan hasil penelitian dari jurnal penelitian terdahulu Wahyu Indah yang berjudul "Analisis Pengaruh Perputaran Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Perusahaan Pada Cv. Business Ali Solok", yang menyebutkan terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel perputaran modal kerja terhadap profitabilitas perusahaan pada CV. Business Ali Kota Solok. Bahwa apabila terjadi perubahan terhadap tinggi rendahnya perputaran modal kerja maka akan sangat berpengaruh terhadap tingkat profitabilitas perusahaan.

4.3.4.2 Pengujian Hipotesis Solvabilitas (DAR) Terhadap Rentabilitas (GPM)

Dalam penelitian ini uji t digunakan untuk menguji koefisien regresi secara parsial dari masing-masing variabel independen dengan variabel dependen adapun hipotesis yang akan diuji adalah sebagai berikut :

Hipotesis:

$\boldsymbol{Ho}: \boldsymbol{\beta_2 = 0}$, DAR($X_2$) berpengaruh tidak signifikan terhadap Rentabilitas (Y)

$\boldsymbol{Ha}: \boldsymbol{\beta_2 \neq 0}$, DAR($X_2$) berpengaruh signifikan terhadap Rentabilitas (Y)

α = 5%

Tabel 4.15
Pengujian Hipotesis Secara Parsial (Uji T) DAR Terhadap GPM

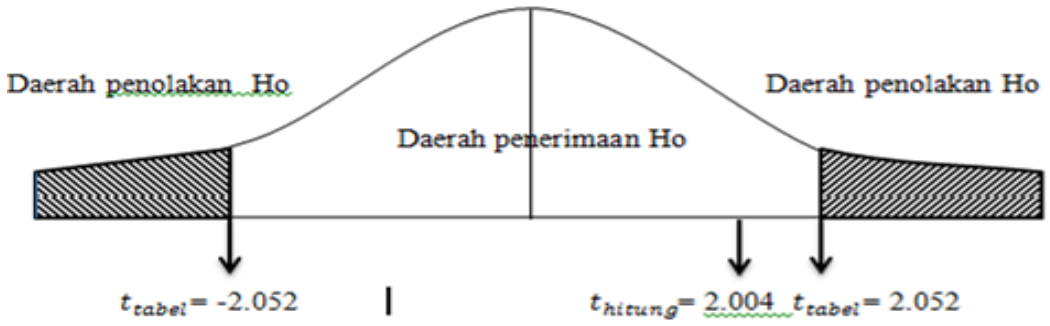
Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-262.809	164.309		-1.599	.121
	Perputaran Modal Kerja	35.761	19.219	.486	3.861	.002
	DAR	4.578	5.069	.351	2.004	.086

Berdasarkan tabel di atas diperoleh hasil t_{hitung} tersebut dibandingkan dengan nilai t_{tabel}. t_{tabel} diperoleh dari tingkat kepercayaan dengan taraf nyata α = 0,05, dimana df = n-k-1 = 30-2-1 = 27. Maka t (0,05:27) = 2.052.

Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui nilai t_{hitung} variabel DAR 2.004 dengan nilai signifikan 0.86. Karena nilai t_{hitung} 2.004< t_{tabel} 2.052 maka pada tingkat kekeliruan 5% diputuskan Ho diterima. Artinya dengan tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa Solvabilitas (DAR) memiliki pengaruh tidak signifikan terhadap Rentabilitas (GPM).

Berdasarkan uji hipotesis dapat digambarkan daerah penolakan dan penerimaan sebagai berikut :



Gambar 4.10
Daerah Penerimaan Dan Penolakan Ho Antara Solvabilitas (DAR) Terhadap Rentabilitas (GPM)

Pada gambar diatas dapat dilihat nilai t_{hitung} jatuh pada daerah penerimaan Ho, sehingga disimpulkan bahwa Solvabilitas (DAR) secara parsial berpengaruh tidak signifikan terhadap Rentabilitas (GPM).

Hal ini menunjukkan bahwa perubahan solvabilitas tidak terlalu berdampak pada perubahan Rentabilitas. Menurut Van Horne (1998), semakin tinggi *debt asset ratio,* semakin besar risiko keuangannya. Yang dimaksudkan

dengan terjadinya peningkatan risiko dimana perusahaan terlalu banyak melakukan pendanaan aktiva dari hutang. Dengan adanya risiko gagal bayar, maka biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan untuk mengatasi masalah ini semakin besar. Dimana perusahaan tidak cuma harus membayar hutang tetapi juga harus membayar bunganya. Hal ini dapat menurunkan rentabilitas yang dimiliki oleh perusahaan. Kebijakan hutang yang tinggi akan menyebabkan tingginya beban bunga yang harus ditanggung.

Selain itu Solvabilitas tidak berpangaruh signifikan terhadap Rentabilitas pada perusahaan otomotif dikarenakan jumlah konsumen tidak bertambah walaupun modal kerja di tambah dari hutang. Karena jumlah konsumen tidak berubah signifikan setiap tahunnya

Dari hasil pengujian hipotesis secara parsial (uji t) diatas, hasil pengujian tersebut tidak sama dengan hasil penelitian dari jurnal penelitian terdahulu Julita yang berjudul “Pengaruh Debt To Equity Ratio Dan Debt To Assets Ratio Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Transformasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”, yang menyebutkan bahwa Solvabilitas (DAR) berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas .