BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Perusahaan

4.1.1.1 Sejarah Singkat Bursa Efek Indonesia

Bursa Efek Indonesia adalah salah satu bursa saham yang dapat memberikan peluang investasi dan sumber pembiayaan dalam upaya mendukung pembangunan Ekonomi Nasional. Bursa Efek Jakarta pertama kali dibuka pada tanggal 14 desember 1912, dengan bantuan pemerintah kolonial Belanda, didirikan di Batavia, pusat pemerintahan kolonial Belanda yang kita kenal sekarang dengan Jakarta. Bursa Efek Jakarta dulu disebut *Call-Efek.* Sistem perdagangannya seperti lelang, dimana tiap efek berturut-turut diserukan pemimpin "*Call*", kemudian para pialang masing-masing mengajukan permintaan beli atau penawaran jual sampai ditemukan kecocokan harga, maka transaksi terjadi. Pada saat itu terdiri dari 13 perantara pedagang efek (makelar).

Bursa saat itu bersifat *demand-following,* karena para investor dan para perantara pedagang efek merasakan keperluan akan adanya suatu bursa efek di Jakarta. Bursa lahir karena permintaan akan jasanya sudah mendesak. Orang-orang Belanda yang bekerja di Indonesia saat itu sudah lebih dari tiga ratus tahun mengenal akan investasi dalam efek, dan penghasilan serta hubungan mereka memungkinkan mereka menanamkan uangnya dalam aneka rupa efek. Baik efek

dari perusahaan yang ada di Indonesia maupun efek dari luar negeri. Sekitar 30 sertifikat (sekarang disebut depository receipt) perusahaan Amerika, perusahaan Kanada, perusahaan Belanda, perusahaan Prancis dan perusahaan Belgia. Pada tahun 1939 Bursa Efek tersebut harus ditutup karena terjadinya gejolak ekonomi di Eropa. Dan pada tahun 1942 bertepatan dengan terjadinya perang dunia ke dua, Bursa Efek di Jakarta pun ditutup sekaligus menandakan berakhirnya aktivitas pasar modal di Indonesia.

Bursa Efek Jakarta kembali dibuka pada tanggal 10 Agustus 1977 dan ditangani oleh Badan Pelaksana Pasar Modal (BAPEPAM), institusi baru di bawah Departemen Keuangan. Kegiatan perdagangan dan kapitalisasi pasar saham pun mulai meningkat seiring dengan perkembangan pasar finansial dan sektor swasta yang puncak perkembangannya pada tahun 1990. Pada tahun 1991, bursa saham diswastanisasi menjadi PT. Bursa Efek Jakarta dan menjadi salah satu bursa saham yang dinamis di Asia. Swastanisasi bursa saham ini menjadi PT. Bursa Efek Jakarta mengakibatkan beralihnya fungsi BAPEPAM menjadi Badan Pengawas Pasar Modal.

Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis, disamping berperan dalam mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan. Pembangunan transportasi pada hakekatnya untuk mendukung tercapainya pembangunan nasional menuju terwujudnya kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat sebagaimana diamanahkan dalam Undang Undang Dasar 1945.

Pembangunan bidang transportasi menjadi bagian upaya mewujudkan Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong sebagaimana visi Presiden ke-7 (tujuh) Republik Indonesia. Perencanaan pembangunan bidang transportasi ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, daya saing nasional, serta meningkatkan kapasitas distribusi barang dan komoditas antar wilayah. Indonesia yang memiliki keunggulan dan karakteristik baik dari segi wilayah maupun jumlah penduduk, dimana diperkirakan sesuai data dari Badan Pusat Statistik jumlah penduduk pada tahun 2019 akan mencapai sekitar 268 juta jiwa, dan lebih dari 60% tinggal di perkotaan. Sedangkan sesuai data yang ada diperkirakan lebih dari setengah penduduk Indonesia tinggal di Pulau Jawa, dimana Pulau Jawa masih menyumbangkan kontribusi pertumbuhan ekonomi terbesar dibandingkan pulau-pulau lainnya. Upaya untuk mendorong pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di luar Jawa dalam kerangka pemerataan pembangunan harus didorong melalui dukungan pembangunan infrastruktur transportasi yang berkelanjutan.

Seiring perkembangan layanan jasa transportasi yang serba cepat, kebutuhan masyarakat dari segi layanan jasa pun meningkat tajam untuk memenuhi kebutuhan hidup salah satunya kebutuhan akan jasa transportasi. Berikut ini adalah profil perusahaan pada sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2011-2014 yang merupakan sampel dari penelitian ini.

4.1.1.2 Sejarah Singkat Perusahaan Sub Sektor Transportasi

1. PT Cardig Aero Service Tbk

Cardig Aero Services Tbk (dahulu PT Cardig Air Services) (CASS) didirikan tanggal 16 Juli 2009 dan mulai beroperasi secara komersil tahun 2010. Kantor pusat CASS berlokasi di Menara Cardig, JI. Raya Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur.Telp: (62-21) 8087-5050 (Hunting), Fax: (62-21) 8088-5001. CASS tergabung dalam kelompok usaha Cardig Group.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Cardig Aero Services Tbk, antara lain: PT Cardig Asset Management (pengendali) (25,79%), SATS Investment (II) Pte Ltd (21,65%), Cemerlang Pte Ltd (20,00%), PT Dinamika Raya Swarna (9,34%) dan PT Rizki Bukit Abadi (8,22%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Perusahaan meliputi bidang perdagangan, keagenan, perwakilan, jasa, angkutan, dan industri. Kegiatan utama CASS bersama anak usahanya saat ini adalah menyediakan berbagai jasa layanan untuk penerbangan, seperti jasa pergudangan, jasa penunjang penerbangan, jasa katering, jasa perbengkelan penerbangan dan jasa manajemen fasilitas.

CASS memiliki anak usaha yang pernah tercatat di Bursa Efek Surabaya (sekarang Bursa Efek Indonesia), yakni Jasa Angkasa Semesta Tbk (JASS), di delisting tahun 2009 karena sahamnya tidak beredar di masyarakat (komposisi pemegang saham JASS tahun 2008: PT Cardig International (50,09%), Singapore Airport Terminal Services Limited (49,80%) dan Karyawan JASS (0,11%)). Cardig Aero Services mengakuisisi 50,10% saham JASS dari PT Cardig

International pada tanggal 26 April 2010. Pada tanggal 22 Nopember 2011, CASS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham CASS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 313.030.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham saham dengan harga penawaran Rp400,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 05 Desember 2011.

2. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

Garuda Indonesia (PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk; IDX: GIAA) adalah maskapai penerbangan nasional Indonesia. Garuda adalah nama burung tunggangan Dewa Wisnu dalam legenda pewayangan. Pada tahun 2007, maskapai ini bersama dengan maskapai Indonesia lainnya (termasuk anak perusahaan Garuda Indonesia, Citilink), dilarang terbang menuju Eropa karena kejadian yang menimpa pesawat Garuda Indonesia nomor penerbangan 200. Setahun kemudian, maskapai ini menerima sertifikasi IATA Operational Safety Audit (IOSA) dari IATA yang menunjukkan Garuda Indonesia telah memenuhi standar keselamatan penerbangan Internasional.

Perbaikan layanan dan meningkatnya kualitas layanan maskapai membuat Garuda menjadi pemenang kategori "World's Most Improved Airline" dari Skytrax. 1 Juni 2010 menjapada hari bersejarah bagi Garuda Indonesia, di mana pembukaan kembali rute Amsterdam dilaksanakan menggunakan Pesawat Airbus A330-200 dengan perhentian di Dubai. Pada bulan Juni 2012, Garuda Indonesia dengan klub sepak bola Liverpool FC, Inggris mengadakan perjanjian kerjasama dan kini merupakan sponsor global untuk Liverpool FC. Tahun 2013, Garuda

Indonesia mendapat dua penghargaan dari Skytrax yaitu "World Best Economy Class" dan "World Best Economy Class Seat". Pada pertengahan tahun 2014, Garuda Indonesia mendapat penghargaan "World's Best Cabin Crew".

Pada tanggal 5 Maret 2014, Garuda Indonesia resmi bergabung dengan aliansi SkyTeam sebagai anggota ke-20 yang peresmiannya berlangsung di Denpasar, Bali. Pada tanggal 30 Mei 2014, Garuda Indonesia melayani rute ke Amsterdam dengan nonstop menggunakan pesawat Boeing 777-300ER yang memiliki kabin terbaru dari semua armada. Pada tanggal 8 September 2014, Garuda Indonesia memperpanjang rute penerbangannya menuju London. Pada tanggal 11 Desember 2014, bertepatan dengan mundurnya Dirut Garuda Indonesia saat itu, Emirsyah Satar. Garuda Indonesia mendapat Anugerah penghargaan sebagai maskapai "berbintang 5" sedunia dari Skytrax dan menjadi anggota dari 7 maskapai dunia yang mendapat penghargaan tersebut.

3. PT Tanah Laut Tbk

Tanah Laut Tbk (dahulu Indoexchange Tbk) (INDX) didirikan tanggal 19 September 1991 dengan nama PT Sanggrahamas dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1996. Kantor pusat INDX terletak di Landmark Center Tower I, Lantai 16, Jl. Jend. Sudirman No. 1 Jakarta Selatan 12910 – Indonesia. Telp : (62-21) 2941-0662, 2941-0663, 2941-0664 (Hunting), Fax : (62-21) 2941-0665. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Tanah Laut Tbk, antara lain: Equatorex Sdn Bhd (56,28%) dan Heyday Investment Ltd (25,18%).

Sebelumnya INDX bergerak di bidang penyediaan jasa informasi dan berita keuangan melalui portal internet.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan INDX adalah bergerak dalam bidang perencanaan dan desain dalam rangka pengembangan manajemen bisnis dibidang pelayaran, angkutan dan logistic kelautan, kepelabuhan, pertambangan, sumber daya energi serta jasa konsultasi lainnya. Pada tanggal 27 April 2001, INDX memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham INDX (IPO) kepada masyarakat sebanyak 120.000.000 dengan nilai nominal Rp25,- per saham dengan harga penawaran Rp125,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 17 Mei 2001.

4. PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk

Mitrabahtera Segara Sejati Tbk (MBSS) didirikan tanggal 24 Maret 1994 dan mulai beroperasi secara komersial pada tanggal 1994. MBSS berdomisili di Gedung Menara Karya, Lantai 12 Unit A-H, JI. H.R Rasuna Said Blok X-5 Kav 1-2, Jakarta Selatan 12950 – Indonesia. Telp: (62-21) 5794-4755, 5794-4766 (Hunting), Fax: (62-21) 5794-4767, 5794-4768.

Pemegang yang memiliki 5% atau lebih saham Mitrabahtera Segara Sejati Tbk, antara lain: PT Indika Energy Infrastructure (pengendali) (51%) dan The China Navigation Co. Pte. Ltd (25,68%). PT Indika Energy Infrastructure merupakan perusahaan yang 100% sahamnya dimiliki oleh Indika Energy Tbk (INDY). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan MBSS

terutama menjalankan usaha dalam bidang pelayaran, angkutan laut, baik barang maupun penumpang, pengangkutan minyak dari pusat-pusat pengilangan, penyewaan kapal laut, perwakilan pelayaran dari perusahaan pelayaran angkutan laut baik pelayaran tetap maupun tidak tetap untuk pelayaran di dalam negeri dan di luar negeri, agen perkapalan perusahaan pelayaran, pelayaran penundaan laut, penyewaan peralatan pelayaran dan pelayaran luar negeri antar negara (pelayaran samudera). Kegiatan utama MBSS adalah jasa logistik laut dan transshipment di Indonesia yang menyediakan solusi logistik dan transportasi laut terpadu untuk pemindahmuatan barang curah, terutama batubara. Armada yang dimiliki MBSS, antara lain: 83 Tug Boat, 78 Barge, 7 Floating Crane, 1 Kapal Semen dan 1 Kapal Pendukung.

Pada tanggal 25 Maret 2011, MBSS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham MBSS kepada masyarakat sebanyak 175.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham saham dengan harga penawaran Rp1.600,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 06 April 2011.

5. PT Mitra International Resources Tbk

Mitra International Resources Tbk (sebelumnya bernama Mitra Rajasa Tbk) (MIRA) didirikan 24 April 1979 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1979. Kantor pusat MIRA berlokasi di Gedung Grha Mitra, Jalan Pejaten Barat No. 6, Jakarta Selatan 12510 dan kantor operasional beralamat di Jl. Tlajung

Udik KM.19, Gunung Putri, Citeureup-Bogor. Telp: (62-21) 867-1237, 867-1537 (Hunting), Fax: (62-21) 867-1536.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Mitra International Resources Tbk, antara lain: PT Intikencana Pranajati (pengendali) (11,67%), PT Mitra Murni Expressindo (pengendali) (5,79%), Branch s/a Blue Coral Capital Ltd (19,17%) dan Resonance Power Trio Holdings Ltd (5,93%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan MIRA adalah menjalankan usaha dalam bidang pengangkutan darat, perdagangan, jasa, pembangunan, pertambangan dan perindustrian. Saat ini, MIRA bergerak dalam bidang industri jasa transportasi darat serta melakukan investasi pada anak usaha yang bergerak di bidang jasa penunjang industri minyak, gas dan panas bumi.

Pada tanggal 06 Januari 1997, MIRA memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham MIRA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 30.000.000 dengan nilai nominal Rp500,- per saham dengan harga penawaran Rp1.175,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 30 Januari 1997.

6. PT Indo Straits Tbk

Indo Straits Tbk (PTIS) didirikan tanggal 21 Januari 1985. Kantor pusat PTIS berlokasi di Graha Kirana, lantai 15, Jalan Yos Sudarso Kav. 88, Jakarta Utara 14350 – Indonesia. Telp: (62-21) 8531-1285 (Hunting), Fax: (62-21) 6531-1265. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Indo Straits Tbk adalah Straits Corporation Pte. Ltd (induk usaha), yang didirikan dan berdomisili di

Singapura, dengan persentase kepemilikan sebesar 77,73%. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan PTIS terutama meliputi pekerjaan bawah air, pengerukan dan reklamasi, pemasangan pipa dan instalasi untuk keperluan pelayaran; pekerjaan konstruksi pelabuhan, bangunan, pengolahan dan penampungan minyak dan gas, aktivitas pengerukan; pelayanan dukungan logistik untuk industri penambangan dan minyak dan gas; dan perdagangan yang mencakup impor dan ekspor. Kegiatan utama yang dijalankan Indo Straits Tbk dan anak usahanya saat ini adalah sebagai penyedia jasa rekayasa kelautan yang terintegrasi dalam bidang pekerjaan konstruksi sipil kelautan bagi perusahaan pertambangan minyak dan gas bumi dan jasa dukungan logistik yang mencakup dukungan transportasi dan pindah angkut (transshipment) bagi perusahaan penambangan batu bara.

Pada tanggal 28 Juni 2011, PTIS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham PTIS kepada masyarakat sebanyak 100.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham saham dengan harga penawaran Rp950,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 12 Jul 2011.

7. PT Sidomulyo Selaras Tbk

Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) didirikan tanggal 13 Januari 1993 dan memulai kegiatan komersial pada tahun 1993. Kantor pusat SMDU terletak di Jalan Gunung Sahari III No.12 A, Jakarta. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Sidomulyo Selaras Tbk, antara lain: Tjoe Mien Sasminto

(pengendali) (51,41%), Sugiharto (pengendali) (14,49%), Credit Suisse AG Singapore Trust (11,59%) dan Karen Kin And Co Ltd (6,45%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SDMU terutama menjalankan usaha dalam bidang jasa transportasi bahan berbahaya dan beracun yaitu bahan-bahan kimia, minyak dan gas untuk kebutuhan sektor industri. Kegiatan usaha utama Sidomulyo Selaras adalah bergerak bidang transportasi, penyimpanan, penyewaan tangki penyimpanan bahan berbahaya dan beracun (B3) khususnya bahan kimia, minyak dan gas dengan pelanggan utama adalah perusahaan-perusahaan yang bergerak di sektor industri kimia hulu yang menghasilkan bahan bahan kimia dasar.

Pada tanggal 28 Juni 2011, SDMU memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham SDMU (IPO) kepada masyarakat sebanyak 237.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham saham dengan harga penawaran Rp225,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 12 Jul 2011.

8. PT Samudera Indonesia Tbk

Samudera Indonesia Tbk (SMDR) didirikan 13 Nopember 1964 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1964. Kantor pusat SMDR berlokasi di Gedung Samudera Indonesia, Jl. Letjen. S. Parman Kav. 35, Jakarta Barat 11480 – Indonesia, dengan kantor cabang di seluruh kota pelabuhan utama di Indonesia. Telp : (62-21) 5348-0088, 534-7210, 530-4185, 549-4993 (Hunting), Fax : (62-21) 534-7171. Pemegangan saham yang memiliki 5% atau lebih Samudera

Indonesia Tbk, antara lain: PT Samudera Indonesia Tangguh (induk usaha) (57,98%) dan PT Ngrumat Bondo Utomo (14,21%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SMDR meliputi kegiatan pelayaran termasuk pengangkutan barang dengan kapal, dan kegiatan lainnya dengan bertindak sebagai agen baik keagenan lokal maupun keagenan umum untuk perusahaan pelayaran lainnya. Kegiatan utama Samudera Indonesia dan anak usahanya adalah transportasi kargo dan logistik terintegrasi pada lini bisnis yang dimilikinya yakni Samudera Shipping (pelayaran curah kering; pelayaran curah cair, gas, jasa pendukung lepas pantai; pelayaran peti kemas; dan jasa pengelolaan kapal), Samudera Logistics, Samudera Terminal, dan Samudera Agencies.

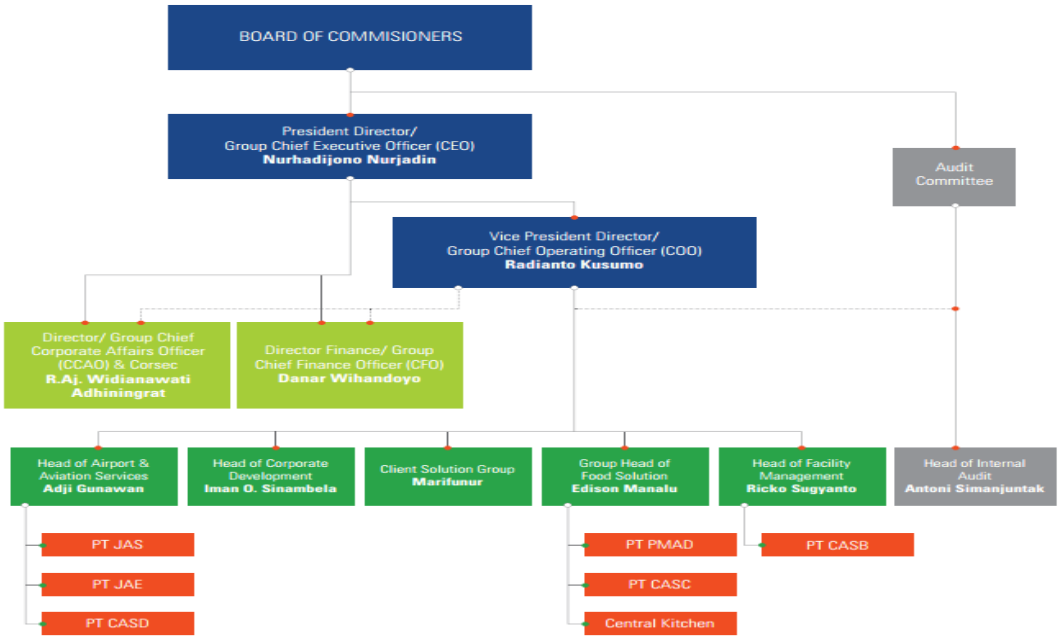
Pada tanggal 23 Juni 1999, SMDR memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk pendaftaran SMDR sebagai perusahaan publik. Seluruh sahamnya tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 05 Juli 1999.

4.1.2 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi menggambarkan kerangka dan susunan hubungan diantara fungsi, bagian atau posisi, juga menunjukkan hierarki organisasi dan struktur sebagai wadah untuk menjalankan wewenang, tanggung jawab dan sistem pelaporan terhadap atasan dan pada akhirnya memberikan stabilitas dan kontinuitas yang memungkinkan organisasi tetap hidup walaupun orang datang dan pergi serta pengkoordinasian hubungan dengan lingkungan. Struktur organisasi dapat menghindari atau mengurangi kesimpangsiuran dalam

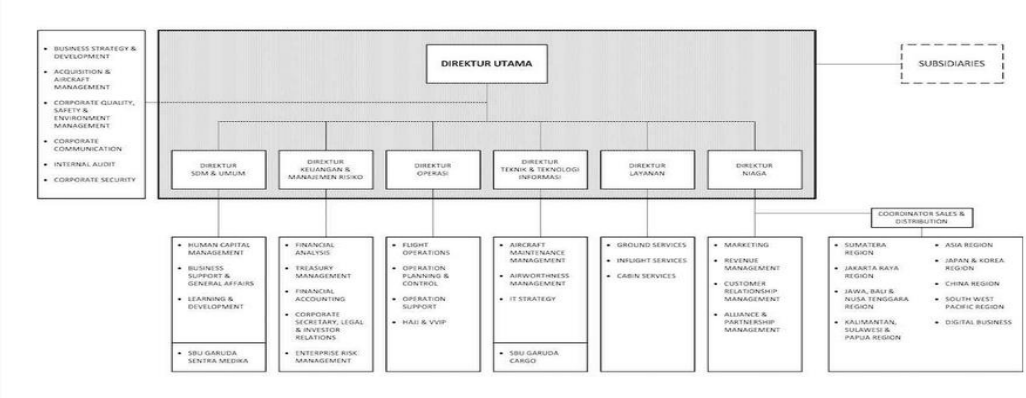
pelaksanaan tugas. Berikut Stuktur Organisasi pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1. **PT Cardig Aero Service Tbk**



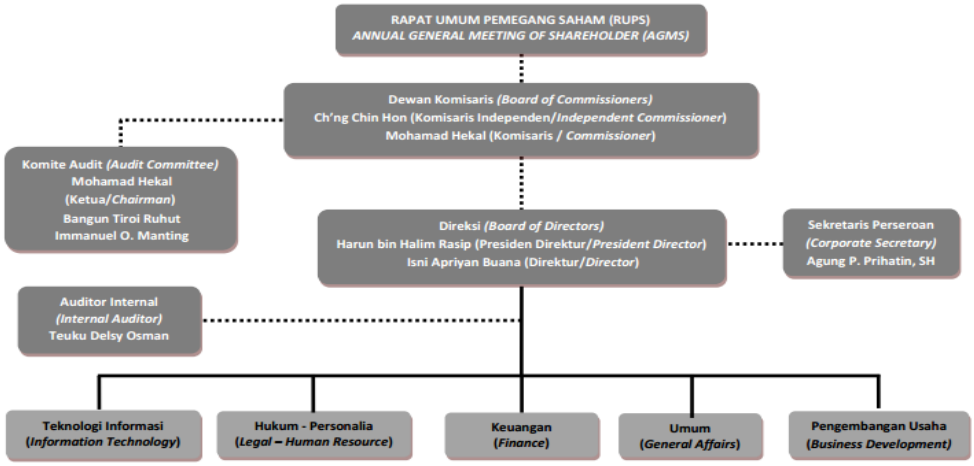
Gambar 4.1 Struktur Organisasi
PT Cardig Aero Service Tbk

2. **PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk**



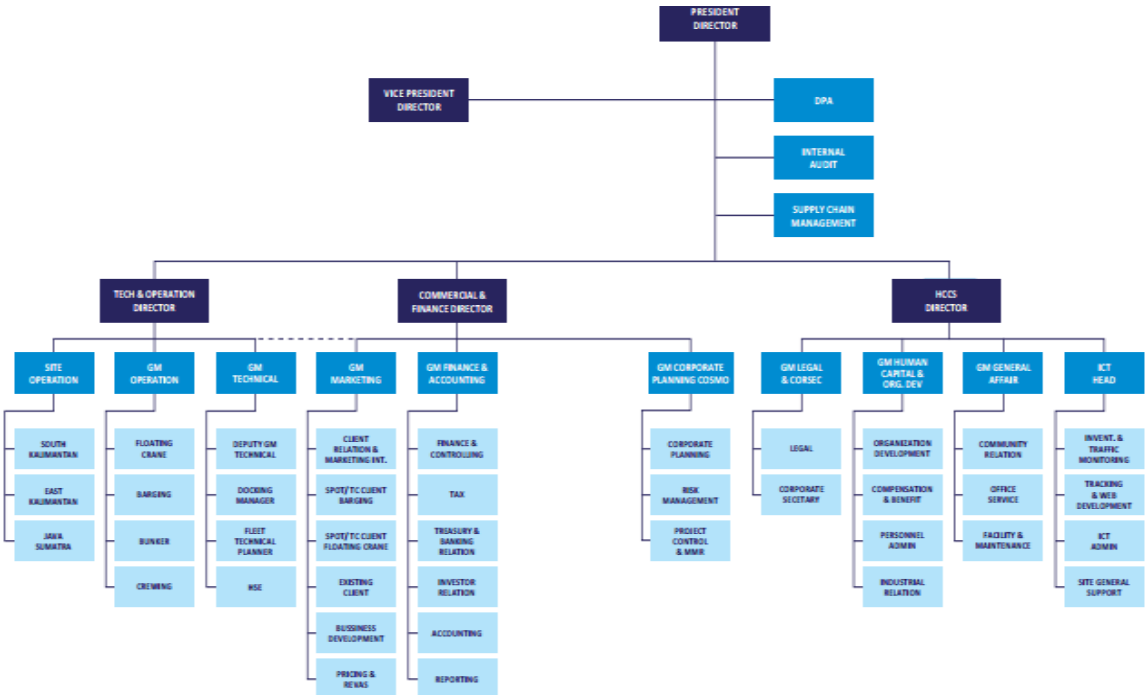
Gambar 4.2 Struktur Organisasi
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

3. PT Tanah Laut Tbk



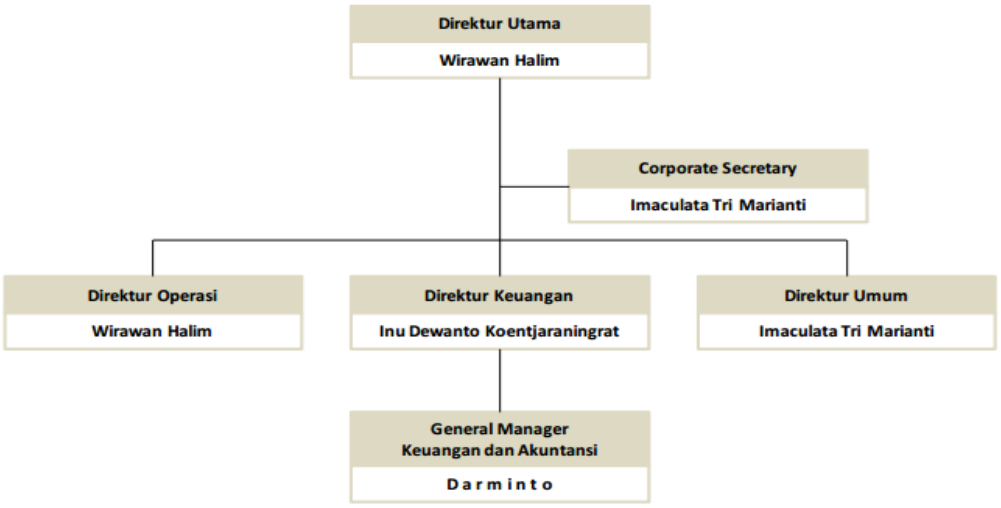
Gambar 4.3 Struktur Organisasi
PT Tanah Laut Tbk

4. PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk



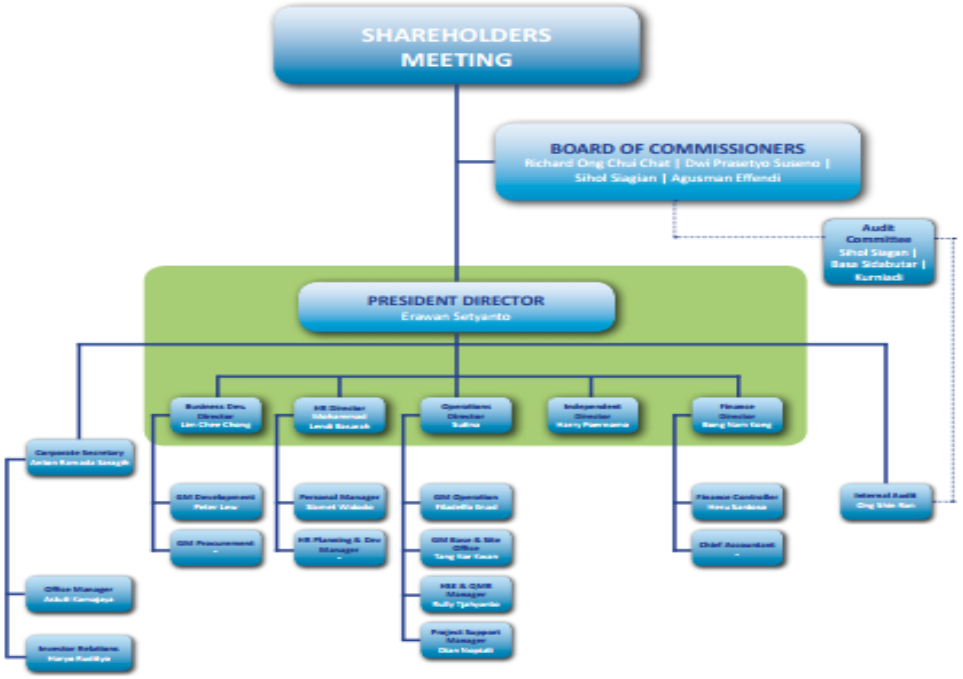
Gambar 4.4 Struktur Organisasi
PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk

5. PT Mitra International Resources Tbk



Gambar 4.5 Struktur Organisasi
PT Mitra International Resources Tbk

6. PT Indo Straits Tbk



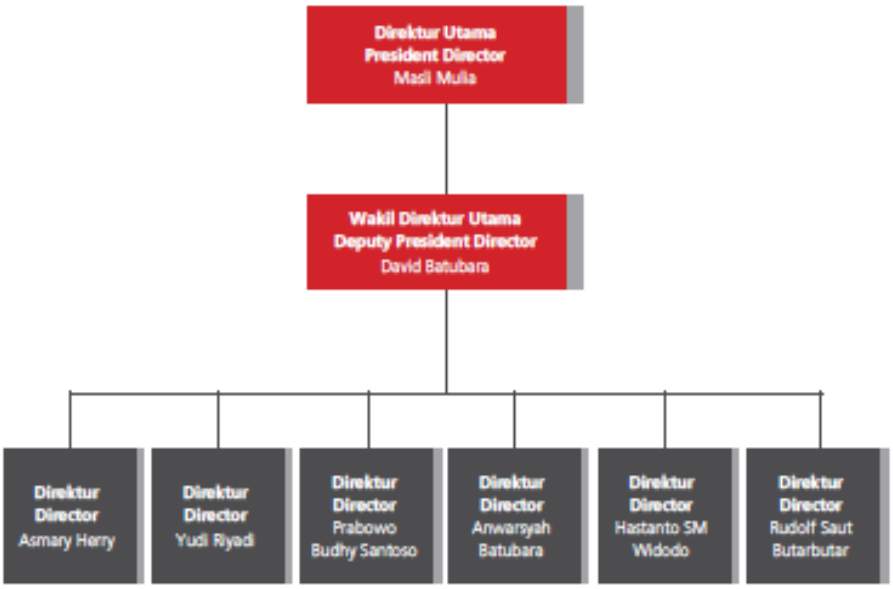
Gambar 4.6 Struktur Organisasi
PT Indo Straits Tbk

7. PT Sidomulyo Selaras Tbk



Gambar 4.7 Struktur Organisasi
PT Sidomulyo Selaras Tbk

8. PT Samudera Indonesia Tbk



Gambar 4.8 Struktur Organisasi
PT Samudera Indonesia Tbk

4.2 Pembahasan Penelitian

4.2.1 Analisis Deskriptif (Kualitatif)

4.2.1.1 Perkembangan Modal Kerja pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Modal kerja merupakan salah satu unsur aktiva yang sangat penting dalam perusahaan. Karena tanpa modal kerja perusahaan tidak dapat memenuhi kebutuhan dana untuk menjalankan aktivitasnya. Masa perputaran modal kerja yakni sejak kas ditanamkan pada elemen-elemen modal kerja hingga menjadi kas lagi, adalah kurang dari satu tahun atau berjangka pendek. Masa perputaran modal kerja ini menunjukan tingkat efisiensi penggunaan modal kerja tersebut. Disamping tingkat efisiensi ,manajer keuangan juga dituntut untuk memperlihatkan sumber dana untuk memenuhi modal kerja tersebut.

Modal Kerja dapat dihitung menggunakan rumus sebagai berikut :

Modal Kerja = Aktiva Lancar – Hutang Lancar

Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan Modal kerja dari periode 2011-2014, yaitu sebagai berikut :

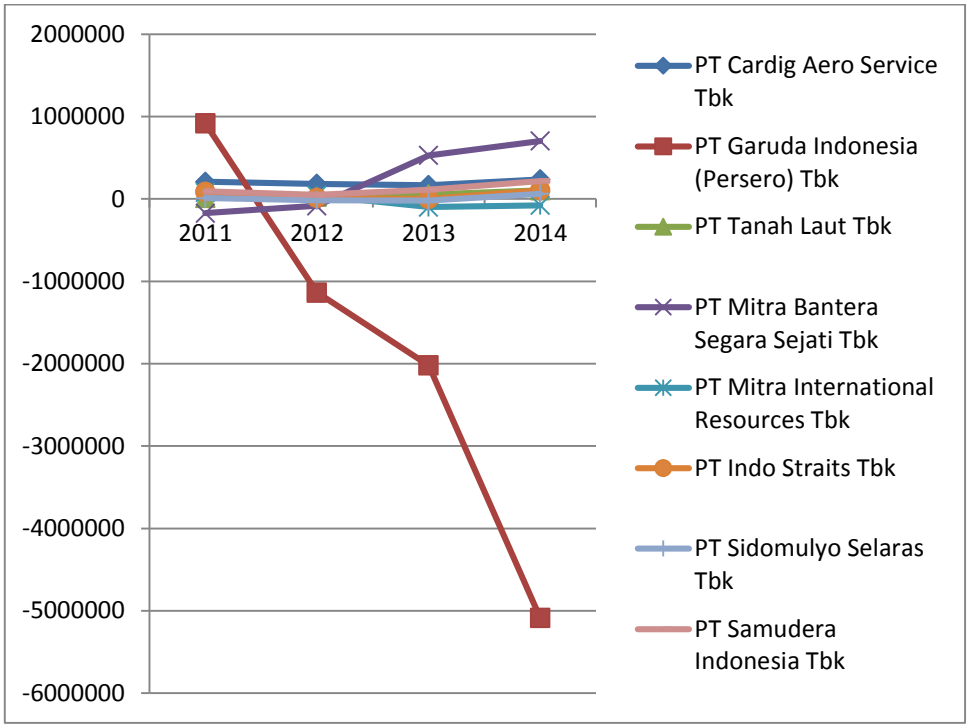
Tabel 4.1

Perkembangan Modal Kerja pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

(Disajikan dalam Jutaan Rupiah)

Perusahaan	Tahun	Modal Kerja (Rp)	Perkembangan		
			Rp	%	
PT Cardig Aero Service Tbk	2011	208.370	-	-	-
	2012	182.957	(25.413)	(0,12)	Turun
	2013	167.572	(15.385)	(0,84)	Turun
	2014	236.517	68.945	41,14	Naik
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	2011	917.114	-	-	-
	2012	(1.137.587)	(2.054.701)	(2,24)	Turun
	2013	(2.021.567)	(883.980)	(7,77)	Turun
	2014	(5.084.464)	(3.062.897)	(15,15)	Turun
PT Tanah Laut Tbk	2011	11.102	-	-	-
	2012	27.216	16.114	1,45	Naik
	2013	55.144	27.928	10,2	Naik
	2014	105.147	50.003	9,06	Naik
PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk	2011	(172.847)	-	-	-
	2012	(83.142)	89.705	51,89	Naik
	2013	528.942	612.084	73,61	Naik
	2014	702.335	173.393	327,88	Naik
PT Indo Straits Tbk	2011	79.303	-	-	-
	2012	42.430	(36.873)	(46,49)	Turun
	2013	(99.424)	(141.854)	(334,32)	Turun
	2014	(78.461)	20.963	(21,08)	Naik
PT Mitra International Resources Tbk	2011	86.459	-	-	-
	2012	12.049	(74.410)	(86,06)	Turun
	2013	381	(11.668)	(96,83)	Turun
	2014	104.512	104.131	27,33	Naik
PT Sidomulyo Selaras Tbk	2011	61.824	-	-	-
	2012	9.946	(51.878)	(8,39)	Turun
	2013	(17.783)	(27.729)	(2,78)	Turun
	2014	(21.846)	(4.063)	0,22	Naik
PT Samudera Indonesia Tbk	2011	90.274	-	-	-
	2012	48.046	(42.228)	(46,77)	Turun
	2013	113.439	65.393	13,61	Naik
	2014	217.838	104.399	92,03	Naik

Sumber : *Indonesia Stock Exchange* (Sudah diolah)



Gambar 4.9
Grafik perkembangan Modal Kerja pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Dengan melihat tabel dan gambar diatas, maka dapat disimpulkan bahwa Modal Kerja pada perusahaan sub sektor trasportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014 mengalami fluktuasi. Perusahaan yang memiliki Modal Kerja yang tinggi dipegang oleh :

PT Cardig Aero Service Tbk pada tahun 2014 yaitu Rp 236.517 (disajikan dalam juta). Untuk tingginya Modal Kerja pada PT Cardig Aero Service Tbk pada tahun 2014 disebabkan oleh kas dan setara kas, kenaikan ini sejalan dengan kenaikan pendapatan dan volume penjualan. Piutang usaha meningkat, peningkatan ini terutama disebabkan oleh kenaikan volume penjualan dan penambahan klien-klien baru dengan kontribusi utama berasal dari pelanggan terbesar Grup. (Sumber: Laporan Tahunan CASS).

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2011 yaitu Rp 917.114 (disajikan dalam juta) menunjukkan kenaikan modal kerja yang disebabkan oleh kenaikan kas dalam melakukan penawaran umum saham perdana (initial public offering/IPO) di Bursa Efek Indonesia dan sukses meraih dana, peningkatan piutang yang antara lain disebabkan oleh peningkatan tagihan terkait dengan jasa penerbangan maupun non penerbangan. Termasuk di dalam tagihan jasa penerbangan adalah tagihan kepada agen penumpang, agen kargo, haji dan kartu kredit, dan kenaikan persediaan yang antara lain terdiri dari suku cadang, jasa boga dan lainnya. (Sumber: Laporan Tahunan GIAA). Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut pada periode 2011-2014 adalah lebih baik dari perusahaan-perusahaan lainnya.

Perusahaan yang memiliki Modal Kerja terendah dipegang oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada tahun 2012-2014 yaitu Rp -1.137.587, Rp -2.021.567 dan Rp -5.084.464 (disajikan dalam juta), PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk pada tahun 2011 yaitu Rp -172.847. Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut yang diukur oleh modal kerja adalah yang paling rendah jika dibandingkan dengan perusahaan lainnya.

Berikut penyebab-penyebab penurunan modal kerja pada 8 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia (BEI) :

1. PT Cardig Aero Service Tbk, penurunan modal kerja terjadi pada tahun 2012-2013 terjadi akibat meningkatnya hutang usaha yang berasal dari hutang entitas anak terkait perkembangan bisnis kepada beberapa supplier dan Perseroan banyak menggunakan kas untuk aktivitas pendanaan yang

berimbas pada turunnya modal kerja seperti biaya gaji dan tunjangan , biaya pergudangan, biaya keamanan, biaya perawatan pesawat, dan biaya overhead (Sumber: Laporan Tahunan CASS).

2. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, penurunan modal kerja terjadi pada tahun 2012-2014 terjadi akibat berasal dari pengeluaran kas kepada pemasok dan karyawan yang meningkat dan beban operasional penerbangan, biaya ini kenaikan ini disebabkan oleh peningkatan beban bahan bakar seiring dengan peningkatan jam terbang, beban sewa dan beban charter pesawat kenaikan ini disebabkan oleh penambahan armada sewa yang dilakukan selama 2014 (Sumber: Laporan Tahunan GIAA).
3. PT Tanah Laut Tbk, penurunan modal kerja terjadi pada tahun 2011 disebabkan oleh adanya penambahan asset serta penambahan investasi pada anak perusahaan (Sumber: Laporan Tahunan INDX).
4. PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk, penurunan modal kerja terjadi pada tahun 2011 disebabkan oleh terjadinya kenaikan kewajiban lancar sebesar dan kewajiban tidak lancar. Peningkatan ini disebabkan oleh pertumbuhan saldo hutang usaha dan pinjaman bank pada tahun 2011. Peningkatan hutang usaha tersebut disebabkan oleh peningkatan belanja operasional kepada vendor untuk mendukung pertumbuhan pendapatan selama tahun 2011 (Sumber: Laporan Tahunan MBSS).
5. PT Indo Straits Tbk, penurunan modal kerja terjadi pada tahun 2012-2013 disebabkan oleh terjadinya peningkatan beban penjualan, yang meliputi beban royalti, pengangkutan, dan pemasaran, seiring dengan terjadinya

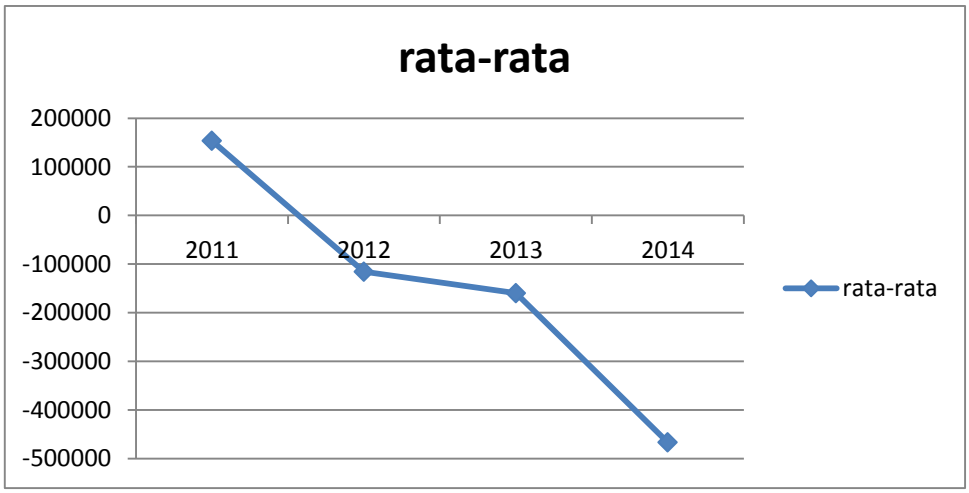
peningkatan penjualan bersih Perseroan. Selain itu, peningkatan beban gaji dan kesejahteraan karyawan juga merupakan salah satu penyebab terjadinya peningkatan beban usaha tersebut (Sumber: Laporan Tahunan PTIS).

6. PT Mitra International Resources Tbk, penurunan modal kerja terjadi pada tahun 2012-2013 disebabkan oleh terjadinya peningkatan jumlah aset karenakan adanya penambahan armada di unit usaha angkutan darat, baik berupa armada truk (jenis trinton, trailer, portal) maupun alat berat (vacuum truck, loader, crane, mover) (Sumber: Laporan Tahunan MIRA).
7. PT Sidomulyo Selaras Tbk, penurunan modal kerja terjadi pada tahun 2012-2013 disebabkan oleh terjadinya Beban Penjualan Usaha Perseroan mengalami kenaikan, peningkatan tersebut disebabkan oleh kenaikan biaya operasional bahan baku dan perawatan armada (Sumber: Laporan Tahunan SDMU).
8. PT Samudera Indonesia Tbk, penurunan modal kerja terjadi pada tahun 2012 disebabkan oleh terjadinya penurunan aset dimana Perseroan melakukan divestasi atas beberapa aset yang kurang produktif seperti mengurangi armada angkutan darat dan laut yaitu container, curah, cair maupun gas (Sumber: Laporan Tahunan SMDR).

Tabel 4.2

Rata-rata perkembangan *Modal Kerja* pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Tahun	Modal Kerja (disajikan dalam jutaan rupiah)	Perkembangan %
2011	153.715,12	-
2012	(115.726,75)	(2,69)
2013	(159.669,87)	(4,39)
2014	(466.844)	(30,71)



Gambar 4.10
Grafik Rata-rata perkembangan Modal Kerja pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Pada Tabel 4.2 dapat disimpulkan dari tahun 2011-2014 terjadi penurunan Modal Kerja pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Pada tahun 2012 telah terjadi krisis keuangan di Amerika Serikat (AS) yang dipicu subprime mortgage buble crisis yang terus berlarut. Bagi Indonesia,

krisis ini akan memiliki dampak yang saling terkait di berbagai sektor, dimana salah satunya kenaikan biaya transportasi akibat krisis perekonomian global diprediksi menyulitkan industri logistik di Indonesia dalam menjalankan usahanya di tengah permintaan pasar akan penurunan tarif layanan (**viva.co.id**).

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

Pada tahun 2014 perusahaan transportasi yang memiliki laba negatif disebabkan oleh meningkatnya beban operasional terutama harga bahan bakar yang dipengaruhi harga minyak dunia sehingga berimbas kepada pendapatan perusahaan yang menurun **(sindonews.com)** .

Penurunan modal kerja tahun 2012-2014 pada sub sektor transportasi tidak lepas disebabkan ada perusahaan yang memiliki kinerja keuangan yang buruk yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, perusahaan tersebut tiap tahun memiliki penurunan modal kerja yang disebabkan oleh pembayaran uang muka pembelian pesawat terkait dengan penambahan armada sehingga penambahan pinjaman jangka pendek dan jangka panjang bertambah dan tidak bisa menutupi pembiayaan kegiatan operasional seperti pembelian bahan baku/mentah. (Sumber: Laporan Tahunan GIAA).

4.2.1.2 Perkembangan Investasi Aktiva Tetap pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Investasi atau penanaman modal (*capital expenditure*) adalah harapan bahwa perusahaan akan dapat memperoleh kembali dana yang telah diinvestasikan.

Pengkaitan sumber-sumber dalam jangka panjang untuk menghasilkan laba dimasa yang akan datang. Dari definisi tersebut bahwa investasi dilakukan untuk jangka waktu yang lama atau jangka waktu yang sebentar yang nantinya di harapakan mampu menghasilkan keuntungan yang nantinya bisa dijadikan sebagai patokan dalam membandingkan atas keberhasilan investasi yang telah dilakukan oleh perusahaan karena pada umumnya perusahaan melakukan investasi dalam jumlah yang besar pada berbagai aktiva tetap.

Perhitungan Investasi Aktiva Tetap dapat dituliskan dengan rumus sebagai berikut :

Investasi Aktiva Tetap = Aktiva Tetap – Akumulasi Penyusutan

Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan dan rata-rata Investasi Aktiva dari periode 2011-2014, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.3

Perkembangan Investasi Aktiva Tetap pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

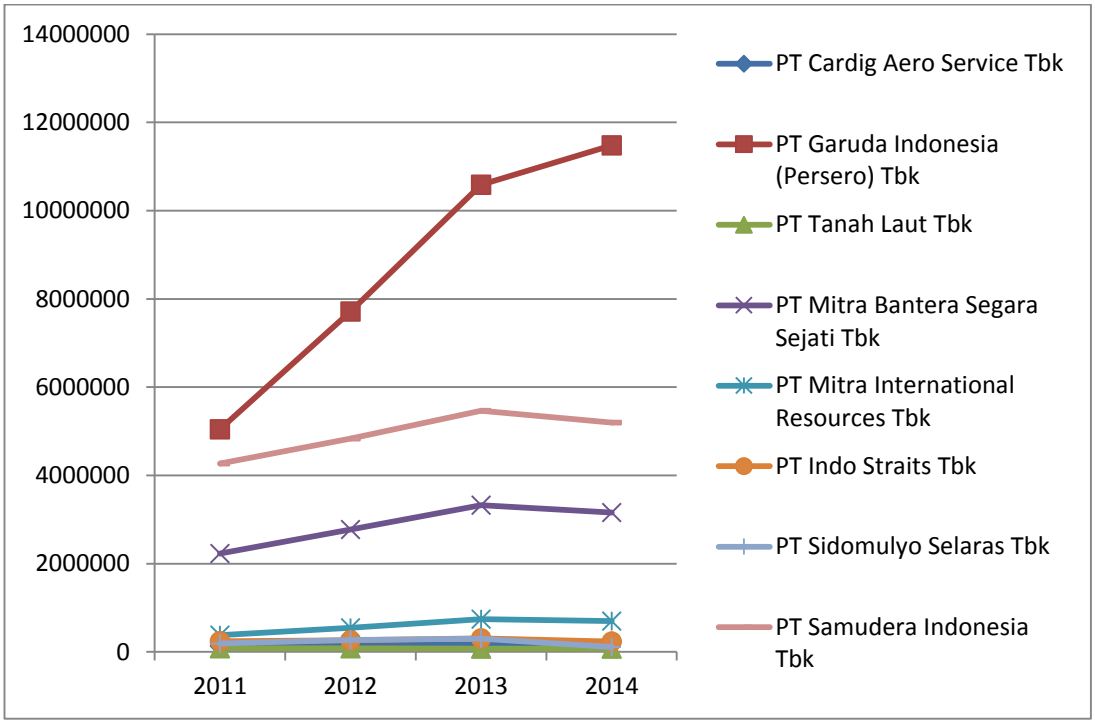
(Disajikan dalam Jutaan Rupiah)

Perusahaan	Tahun	Investasi Aktiva Tetap (Rp)	Perkembangan		
			Rp	%	
PT Cardig Aero Service Tbk	2011	130.649	-	-	-
	2012	149.588	18.939	14,49	Naik
	2013	177.056	27.468	18,36	Naik
	2014	236.409	59.353	33,52	Naik

Perusahaan	Tahun	Investasi Aktiva Tetap (Rp)	Perkembangan		
			Rp	%	
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	2011	5.045.542	-	-	-
	2012	7.717.425	2.671.883	52,95	Naik
	2013	10.590.223	2.872.798	37,22	Naik
	2014	11.478.358	888.135	83,86	Naik
PT Tanah Laut Tbk	2011	84.923	-	-	-
	2012	80.802	(4.121)	(4,85)	Turun
	2013	74.577	(6.225)	(7,70)	Turun
	2014	72.869	(1.708)	(22,90)	Turun
PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk	2011	2.232.165	-	-	-
	2012	2.773.587	541.422	24,25	Naik
	2013	3.329.220	555.633	25,26	Naik
	2014	3.159.488	(169.732)	(5,09)	Turun
PT Indo Straits Tbk	2011	380.772	-	-	-
	2012	546.561	165.789	43,54	Naik
	2013	741.802	195.241	46,54	Naik
	2014	697.600	(44.202)	(5,95)	Turun
PT Mitra International Resources Tbk	2011	245.677	-	-	-
	2012	262.251	16.574	6,74	Naik
	2013	305.540	43.289	16,50	Naik
	2014	233.243	(72.297)	(23,66)	Turun
PT Sidomulyo Selaras Tbk	2011	115.904	-	-	-
	2012	189.510	73.606	6,35	Naik
	2013	271.311	81.801	43,16	Naik
	2014	301.533	30.222	11,18	Turun
PT Samudera Indonesia Tbk	2011	4.270.638	-	-	-
	2012	4.832.264	561.626	13,15	Naik
	2013	5.464.631	632.367	13,86	Naik
	2014	5.199.110	(265.521)	(4,85)	Turun

Sumber : *Indonesia Stock Exchange* (Sudah diolah)

Untuk mengetahui lebih jelas mengenai Investasi Aktiva dapat dilihat dari grafik berikut :



Gambar 4.11

Grafik perkembangan Investasi Aktiva Tetap pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, maka dapat disimpulkan bahwa rata-rata Investasi Aktiva pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014 mengalami fluktuasi. Perusahaan yang memiliki Investasi Aktiva Tetap tertinggi dipegang oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk pada tahun 2011-2014 yaitu Rp. 5.045.542, Rp 7.717.425, Rp 10.590.223, Rp 11.478.358 (Disajikan dalam jutaan rupiah). Menurut laporan tahunan GIAA Perseroan melakukan investasi barang modal berupa peralatan untuk operasional penerbangan Garuda Indonesia yang terdiri dari aset perawatan dan perbaikan serta simulator pesawat. Selain itu dialokasikan untuk investasi

bangunan dan tanah. Ini menggambarkan bahwa kinerja perusahaan tersebut pada periode 2011-2014 adalah lebih baik dari perusahaan-perusahaan lainnya.

Perusahaan yang memiliki Investasi Aktiva terendah adalah PT Tanah Laut Tbk pada tahun 2011-2014 yaitu Rp 84.923, Rp 80.802, Rp 74.577 dan Rp 72.869 (Disajikan dalam jutaan rupiah).

Berikut penyebab-penyebab penurunan Investasi aktiva tetap pada 8 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia (BEI) :

1. PT Cardig Aero Service Tbk, penurunan Investasi aktiva tetap terjadi pada tahun 2011 terjadi akibat meningkatnya biaya penyusutan terutama penyusutan dari Aset Perseroan yang baru seperti Gudang Kargo 521, JACS (JAS Cargo System) serta tambahan Ground Support Equipments untuk unit usaha Silver (Sumber: Laporan Tahunan CASS).
2. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, penurunan Investasi aktiva tetap terjadi pada tahun 2011 terjadi akibat biaya penyusutan terutama penyusutan dari Aset anak Perseroan (Sumber: Laporan Tahunan GIAA).
3. PT Tanah Laut Tbk, penurunan Investasi aktiva tetap terjadi pada tahun 2011-2014 disebabkan oleh adanya pengurangan asset perseroan dan berkurangnya piutang usaha (Sumber: Laporan Tahunan INDX).
4. PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk, penurunan Investasi aktiva tetap terjadi pada tahun 2014 disebabkan oleh berkurangnya belanja modal seperti pembelian tanah, pembelian peralatan dan mesin, juga belanja modal gedung dan bangunan di tahun 2014. penambahan aset tetap untuk kapal di tahun 2014, biaya depresiasi selama tahun 2014 meningkat

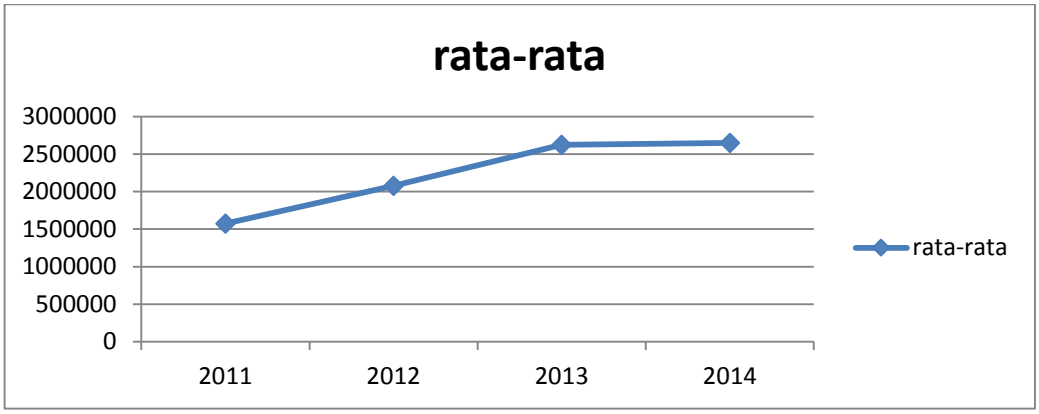
dengan pertambahan armada Perusahaan. Di tahun 2014 (Sumber: Laporan Tahunan MBSS).

5. PT Indo Straits Tbk, penurunan Investasi aktiva tetap terjadi pada tahun 2014 disebabkan oleh terjadinya kenaikan harga bahan baku sehingga modal kerja perusahaan meningkat dan investasi aktiva tetap berkurang (Sumber: Laporan Tahunan PTIS).
6. PT Mitra International Resources Tbk, penurunan Investasi aktiva tetap terjadi pada tahun 2014 disebabkan oleh penjualan perusahaan meningkat dari tahun sebelumnya dan hutang perusahaan yang turun (Sumber: Laporan Tahunan MIRA).
7. PT Sidomulyo Selaras Tbk, penurunan Investasi aktiva tetap terjadi pada tahun 2011 disebabkan oleh terjadinya sejumlah tertentu dari pendapatan Perseroan diperoleh dalam mata uang asing, dan sebagian dari utang diperoleh dalam mata uang dolar Amerika Serikat. Oleh sebab itu perubahan nilai tukar dolar akan berdampak pada pendapatan dan beban bunga dan tentunya, laba bersih Perseroan (Sumber: Laporan Tahunan SDMU).
8. PT Samudera Indonesia Tbk, penurunan Investasi aktiva tetap terjadi pada tahun 2014 disebabkan oleh terjadinya nilai pengurangan aset tetap yang jauh lebih rendah dari tahun lalu dan berkurangnya penerimaan arus kas dari penjualan aset tetap. (Sumber: Laporan Tahunan SMDR).

Tabel 4.4

Rata-rata perkembangan *Investasi Aktiva Tetap* pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Tahun	Investasi Aktiva Tetap (disajikan dalam jutaan rupiah)	Perkembangan %
2011	1.572.484,5	-
2012	2.079.223,62	5,06
2013	2.623.072,75	5,43
2014	2.649.122,62	5,63



Gambar 4.12

Grafik rata-rataperkembangan Investasi Aktiva Tetap pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Pada Tabel 4.4 dapat disimpulkan dari tahun 2011-2014 terjadi peningkatan dan penurunan Investasi Aktiva Tetap pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Pada tahun 2011 pertumbuhan ekonomi global mengalami penurunan, beberapa negara mengalami perlambatan ekonomi di tahun 2011 seperti Jepang sebagai akibat tsunami yang

melanda negara itu di bulan Maret tahun 2011 yang mengakibatkan berkurangnya pengiriman bahan baku ekspor-impor (**viva.co.id**).

Pada tahun 2012 Investasi Aktiva Tetap cenderung mengalami kenaikan karena disebabkan perusahaan menambahkan aktiva tetap sehingga pertumbuhan laba pun ikut meningkat (**sindonews.com**)

Kemudian pada tahun 2013-2014 sektor transportasi mengalami peningkatan meskipun dampaknya belum optimal terhadap perbaikan industri dan monopoli pasar. Berdasarkan data realisasi investasi triwulan II/2016 yang dirilis oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), realisasi investasi dari penanaman modal dalam negeri (PMDN) untuk sektor industri alat angkutan dan transportasi lainnya hanya Rp35,54 miliar dengan total 32 proyek. Sementara itu, untuk PMA sektor sejenis tercatat meraih investasi yang cukup tinggi yakni Rp475,4 miliar dengan total 325 proyek.

Realisasi investasi di sektor transportasi terbilang cukup tinggi meski tak signifikan. Hal ini karena banyaknya proyek pembangunan infrastruktur logistik seperti pelabuhan dan bandar udara (**Bisnis.com**).

4.2.1.3 Perkembangan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Return on Invesment (ROI) merupakan pengembalian investasi di beberapa referensi lainnya rasio ini juga ditulis dengan *Earning after Tax* dibagi total asset. Rasio ini melihat sejauh mana investasi yang telah ditanamkan mampu

memberikan pengembalian keuntungan sesuai dengan yang diharapkan. Dan investasi tersebut sebenarnya sama dengan asset perusahaan yang ditanamkan atau ditempatkan.

Perhitungan *Return on Invesment* (ROI) dapat dituliskan dengan rumus sebagai berikut :

$$ROI = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Aktiva Lancar}} \text{ X } 100\%$$

Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan dan rata-rata Tingkat Pengembalian Investasi dari periode 2011-2014, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.5

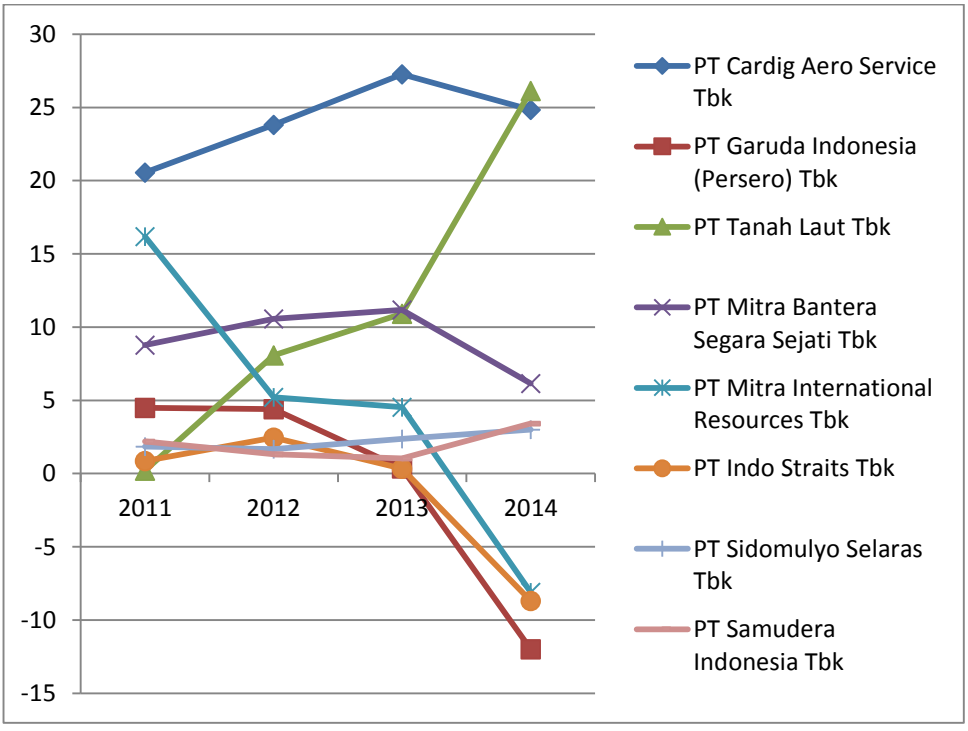
perkembangan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Perusahaan	**Tahun**	**Tingkat Pengembalian Investasi %**	**Perkembangan**	
			%	
PT Cardig Aero Service Tbk	2011	20,56	-	-
	2012	23,82	3,26	Naik
	2013	27,27	3,45	Naik
	2014	24,85	(2,42)	Turun
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	2011	4,49	-	-
	2012	4,4	(0,09)	Turun
	2013	0,37	(4,03)	Turun
	2014	-11,99	(12,36)	Turun
PT Tanah Laut Tbk	2011	0,21	-	-
	2012	8,08	7,87	Naik
	2013	10,91	2,83	Naik
	2014	26,13	15,22	Naik
PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk	2011	8,78	-	-
	2012	10,56	1,78	Naik
	2013	11,18	0,62	Naik
	2014	6,15	(5,03)	Turun
PT Indo Straits Tbk	2011	16,19	-	-
	2012	5,22	(10,97)	Turun
	2013	4,53	(0,69)	Turun
	2014	-8,1	(12,63)	Turun

Perusahaan	Tahun	Tingkat Pengembalian Investasi %	Perkembangan	
			%	
PT Mitra International Resources Tbk	2011	0,86	-	-
	2012	2,45	1,59	Naik
	2013	0,34	(2,11)	Turun
	2014	-8,7	(9,04)	Turun
PT Sidomulyo Selaras Tbk	2011	3,01	-	-
	2012	1,85	(1,16)	Turun
	2013	1,68	(0,17)	Turun
	2014	2,36	0,68	Naik
PT Samudera Indonesia Tbk	2011	2,19	-	-
	2012	1,33	(0,86)	Turun
	2013	1,04	(0,29)	Turun
	2014	3,41	2,37	Naik

Sumber : *Indonesia Stock Exchange* (Sudah diolah)

Untuk mengetahui lebih jelas mengenai Tingkat Pengembalian Investasipada dapat dilihat dari grafik berikut :



Gambar 4.13
Grafik perkembangan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014 mengalami fluktuasi. Perusahaan yang memiliki Tingkat Pengembalian Investasi tertinggi dipegang oleh PT Cardig Aero Service Tbk pada tahun 2011-2013 yaitu 20,56%, 23,82% dan 27,27%, PT Cardig Aero Service Tbk memiliki Tingkat pengembalian investasi yang tinggi dikarenakan perusahaan mampu menarik investor untuk menanamkan dananya di perusahaan tersebut (Sumber: Laporan tahunan CASS).

PT Tanah Laut Tbk pada tahun 2014 yaitu 26,13%. memiliki Tingkat pengembalian investasi tertinggi dikarenakan perusahaan mengambil kebijakan kontribusi dari RRSB 13% dan PIL 87%. Dengan telah beroperasinya Coal Trans-loader Barge Parameswara sehingga angka tingkat pengembalian investasi meningkat.(Sumber: Laporan Tahunan INDX). Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut pada periode 2011-2014 adalah lebih baik dari perusahaan-perusahaan lainnya.

Perusahaan yang memiliki Tingkat Pengembalian Investasi terendah adalah PT Tanah Laut Tbk pada tahun 2011 yaitu 0,21%, PT Samudera Indonesia Tbk pada tahun 2012 yaitu 1,33%, PT Mitra International Resources Tbk tahun 2013 yaitu 0,34%, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2014 yaitu -11,99%. Berikut penyebab-penyebab penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) pada 8 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia (BEI) :

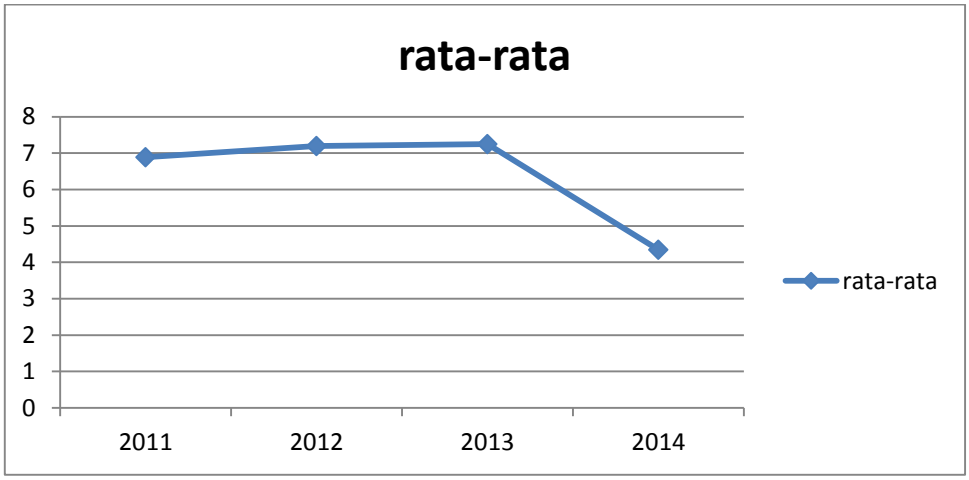
1. PT Cardig Aero Service Tbk, penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) terjadi pada tahun 2014 terjadi akibat hutang jangka pendek yang bertambah dan beban overhead sehingga laba berkurang (Sumber: Laporan Tahunan CASS).
2. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) terjadi pada tahun 2011-2014 terjadi dikarenakan berasal dari penurunan pendapatan biro perjalanan (Sumber: Laporan Tahunan GIAA).
3. PT Tanah Laut Tbk, penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) terjadi pada tahun 2011 disebabkan oleh pada tahun tersebut perusahaan memiliki biaya overhead yang tinggi sehingga perusahaan menutupi biaya-biaya overhead tersebut (Sumber: Laporan Tahunan INDX).
4. PT Mitra Bantera Segara Sejati Tbk, penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) terjadi pada tahun 2014 disebabkan mengeluarkan beban Penyelesaian Kewajiban Penundaan utang seperti beban gaji dan tunjangan, kenaikan beban usaha lebih disebabkan adanya pembayaran pesangon untuk karyawan (Sumber: Laporan Tahunan MBSS).
5. PT Indo Straits Tbk, penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) terjadi pada tahun 2012-2014 disebabkan oleh menurunnya pendapatan pada tahun tersebut yang disebabkan oleh menurunnya pendapatan pada unit usaha Marine Logistics Support Service. (Sumber: Laporan Tahunan PTIS).

6. PT Mitra International Resources Tbk, penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) terjadi pada tahun 2013-2014 disebabkan oleh menurunnya perolehan laba kotor di tahun tersebut (Sumber: Laporan Tahunan MIRA).
7. PT Sidomulyo Selaras Tbk, penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) terjadi pada tahun 2013-2014 disebabkan oleh terjadinya peningkatan harga bahan baku/mentah yang menyebabkan beban usaha meningkat dan penurunan laba (Sumber: Laporan Tahunan SDMU).
8. PT Samudera Indonesia Tbk, penurunan Tingkat pengembalian investasi (ROI) terjadi pada tahun 2012-2013 disebabkan oleh terjadinya faktor terbesar yaitu adanya peningkatan beban keuangan sehingga perusahaan tidak dapat mengoptimalkan laba usahanya (Sumber: Laporan Tahunan SMDR).

Tabel 4.6

Rata-rata perkembangan *Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)*
pada perusahaan sub sektor
Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Tahun	Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)	Perkembangan
	%	%
2011	6.89	-
2012	7.19	0.3
2013	7.25	0.06
2014	4.34	(2,91)



Gambar 4.14
Grafik Rata-rata perkembangan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) pada perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2014

Pada Tabel 4.6 dapat disimpulkan dari tahun 2011-2014 terjadi peningkatan dan penurunan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Pada tahun 2011-2013 Tingkat pengembalian Investasi (ROI) cenderung terus mengalami kenaikan, kenaikan tersebut disebabkan oleh perusahaan meningkatkan investasi aktiva tetap agar menghasilkan laba yang tinggi, penggunaan modal kerja dan investasi aktiva tetap yang efesien akan menghasilkan laba yang optimal sehingga pengembalian investasi akan meningkat.

Sedangkan pada tahun 2014 Tingkat pengembalian Investasi (ROI) mengalami penurunan sebesar 4,34%. Penurunan ROI di sub sektor transportasi tersebut terjadi karena beban usaha yang meningkat disebabkan oleh beban bahan

bakar yang semakin besar dipengaruhi harga minyak dunia sehingga sehingga berimbas kepada pendapatan perusahaan yang menurun (**Berita.com**).

4.2.2 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 Modal Kerja, Investasi Aktiva Tetap terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI). 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 4.7
Analisis Regresi Linear Berganda

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.889	2.097		3.763	.001
	Modal Kerja	2.186E-6	.000	.235	2.518	.037
	Investasi Aktiva Tetap	-6.607E-7	.000	-.217	-3.941	.014

a. Dependent Variable: Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

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

$$Y = 7.889 + 2.186\,X_1 - 6.607\,X_2 + e$$

Dari persamaan regresi linear berganda diatas diperoleh nilai konstanta sebesar 7.889. artinya jika variabel Tingkat Pengembalian Investasi(Y) tidak dipengaruhi oleh kedua varibel bebasnya, maka besarnya rata-rata Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) akan bernilai 7.889.

Tanda koefisien variabel bebas menunjukkan arah hubungan dari variabel yang bersangkutan dengan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI). Koefisien regresi untuk variabel bebas X_1 bernilai positif, menunjukkan hubungan yang searah antara Modal Kerja (X_1) dengan Tingkat Pengembalian Investasi (Y), yang mengandung arti semakin tinggi Modal Kerja (X_1) maka akan semakin tinggi juga Tingkat Pengembalian Investasi (Y). Koefisien regresi untuk variabel bebas X_2 bernilai negatif, menunjukkan koefisien arah regresi negatif, menunjukkan hubungan yang tidak searah antara Investasi Aktiva Tetap (X_2) dan Tingkat Pengembalian Investasi (Y), yang mengandung arti semakin meningkat Investasi Aktiva Tetap (X_2) maka akan semakin menurun Tingkat Pengembalian Investasi (Y) ataupun sebaliknya.

4.2.3 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 sbegai berikut :

Tabel 4.8

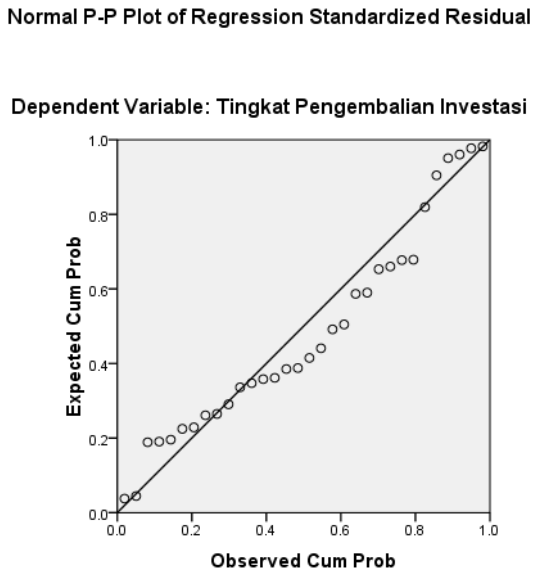
Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		32
Normal Parameters[a]	Mean	.0000000
	Std. Deviation	8.67982560
Most Extreme Differences	Absolute	.129
	Positive	.129
	Negative	-.118
Kolmogorov-Smirnov Z		.728
Asymp. Sig. (2-tailed)		.665

a. Test distribution is Normal.

Berikut merupakan grafik normal *probability* plot sebagai berikut :



Gambar 4.15

Grafik Normal Probability-plot of Regression Standardized Residual

Berdasarkan tabel dan gambar di atas dapat dilihat nilai sig (0.665) >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 4.9
Uji Multikolinieritas

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	Modal Kerja	.538	1.859
	Investasi Aktiva Tetap	.538	1.859

Berdasarkan tabel diatas nilai tolerance untuk masing-masing variabel :

1. Nilai tolerance Modal Kerja, 0,538> 0,10
2. Nilai tolerance Investasi Aktiva Tetap, 0,538> 0,10

Maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas antara variabel bebas Modal Kerja dan Investasi Aktiva Tetap.

Berdasarkan tabel diatas diperoleh VIF untuk masing-masing variabel :

1. VIF variabel Modal Kerja, 1.859< 10
2. VIF variabel Investasi Aktiva Tetap, 1.859< 10

Maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas antar variabel bebas Modal Kerja dan Investasi Aktiva Tetap, artinya bahwa diantara variabel bebas Modal

Kerja dan Investasi Aktiva Tetap 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 4.10
Uji Heteroskedastisitas

Correlations

			Modal Kerja	Investasi Aktiva Tetap	Unstandardized Residual
Spearman's rho	Modal Kerja	Correlation Coefficient	1.000	.196	.277
		Sig. (2-tailed)	.	.283	.125
		N	32	32	32
	Investasi Aktiva Tetap	Correlation Coefficient	-.196	1.000	-.119
		Sig. (2-tailed)	.283	.	.916
		N	32	32	32
	Unstandardized Residual	Correlation Coefficient	.277	-.119	1.000
		Sig. (2-tailed)	.125	.916	.
		N	32	32	32

Berdasarkan hasil korelasi yang diperoleh seperti dapat dilihat pada tabel diatas dapat dilihat bahwa korelasi antara variabel Modal Kerja dan Investasi Aktiva Tetap sebagai berikut

1. Nilai Correlation Coefficient Modal Kerja sebesar 0.277> 0,05
2. Nilai Correlation Coefficient Investasi Aktiva Tetap -0.119> 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 (first order autocorrelation) 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 4.11

Uji Autokorelasi

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.573[a]	.328	.114	8.97414	3.714

a. Predictors: (Constant), Investasi Aktiva Tetap, Modal Kerja

b. Dependent Variable: Tingkat Pengembalian Investasi

Berdasarkan hasil pengolahan diperoleh nilai statistik Durbin-Watson (D-W) = 3.714 sementara dari tabel d pada tingkat kekeliruan 5% untuk jumlah variabel bebas = 2 dan jumlah pengamatan n = 32 diperoleh batas bawah nilai tabel (d_L) = 1.309 dan batas atasnya (d_U) = 1.573. karena nilai Durbin-Watson model regresi DW (3.714) $> d_u$(1.573), maka dapat disimpulkan bahwa tidak terapat terdapat autokorelasi.

4.2.4 Uji Koefisien Korelasi Pearson

Analisis koefisien korelasi pearson digunakan untuk mengukur ada atau tidaknya hubungan linier antara Modal Kerja, Investasi Aktiva Tetap dan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI). Kegunaannya untuk mengetahui derajat hubungan dan kontribusi variabel bebas (independent) dengan variabel terikat (dependent).

A. secara korelasi parsial antara X_1 (Modal Kerja) dengan Y (Tingkat Pengembalian Investasi), apabila X_2 (Investasi Aktiva Tetap) dianggap konstan dengan perhitungan dengan menggunakan SPSS 16.0 for windows sebagai berikut

Tabel 4.12

Korelasi Secara parsial Antara Modal Kerjadan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

Correlations

Control Variables			Modal Kerja	Tingkat Pengembalian Investasi
Investasi Aktiva Tetap	Modal Kerja	Correlation	1.000	.486
		Significance (2-tailed)	.	.037
		Df	0	29
	Tingkat Pengembalian Investasi	Correlation	.486	1.000
		Significance (2-tailed)	.037	.
		Df	29	0

Hasil perhitungan SPSS 16.0 for windows menghasilkan nilai r yang sama yaitu 0,486 dengan arah positif. nilai r tersebut berarti bahwa hubungan antara variabel X_1 dan Y bersifat positif. Artinya Modal Kerja memiliki hubungan yang sedang dengan Tingkat Pengembalian Investasi, dikatakan sedang karena nilai korelasi sebesar 0,486 berada pada interval 0,40 – 0,599 yang dapat dilihat pada tabel interpretasi. Arah positif menggambarkan bahwa ketika Modal Kerja meningkat maka Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) akan meningkat.

B. secara korelasi parsial antara X_2 (Investasi Aktiva Tetap) dengan Y (Tingkat Pengembalian Investasi), apabila X_1 (Modal Kerja) dianggap konstan dengan perhitungan dengan menggunakan SPSS 16.0 for windows sebagai berikut :

Tabel 4.13

Korelasi Secara parsial Antara Investasi Aktiva Tetap dan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

Correlations

Control Variables			Investasi Aktiva Tetap	Tingkat Pengembalian Investasi
Modal Kerja	Investasi Aktiva Tetap	Correlation	1.000	-.572
		Significance (2-tailed)	.	.014
		Df	0	29
	Tingkat Pengembalian Investasi	Correlation	-.572	1.000
		Significance (2-tailed)	.014	.
		Df	29	0

Hasil perhitungan dengan SPSS 16.0 for windows menghasilkan nilai r yaitu -0.572. Nilai r tersebut berarti bahwa hubungan antara variabel X_2 dan Y bersifat negatif. Artinya Investasi Aktiva Tetap memiliki hubungan yang sedang dengan Tingkat Pengembalian Investasi. Hubungan antara variabel X_2 (Investasi Aktiva Tetap) dan Y (Tingkat Pengembalian Investasi) dikatakan sedang karena korelasi sebesar -0.572 berada pada interval 0,40 – 0,599 yang dapat dilihat pada tabel interpretasi. Arah negatif menggambarkan bahwa ketika Investasi Aktiva Tetap meningkat maka Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) akan menurun ataupun sebaliknya. Hal ini berbeda dengan teori yang mengatakan bahwa Investasi aktiva tetap meningkat maka Tingkat pengembalian investasi (ROI) pun akan meningkat. Karna sesuai dengan perekonomian indonesia yang setiap tahunnya fluktuatif sehingga teori dengan hasil penelitian dapat berbeda. Hasil penelitian ini mendukung dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh

ari bramasto. Investasi dalam aktiva tetap memberikan pengaruh yang negatif terhadap pencapaian ROI. Hal ini menunjukkan bahwa bertambahnya investasi aktiva tetap belum dapat memberikan dampak yang lebih besar terhadap laba atau dalam pencapaian tingkat pengembalian investasi. Menjelaskan bahwa investasi aktiva tetap secara parsial berpengaruh negatif terhadap Tingkat pengembalian Investasi.

4.2.5 Uji Koefisien Determinasi

Besarnya pengaruh X_1 (Modal Kerja) dan X_2 (Investasi Aktiva Tetap) terhadap Y (Tingkat Pengembalian Investasi) 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%

= $(0.573)^2$ x 100%

= 0.328 x 100%

= 32.8

Kd = 32.8 %

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

Tabel 4.14

Uji Koefisien Determinasi Modal Kerja, Investasi Aktiva Tetap dengan Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.573[a]	.328	.114	8.97414

a. Predictors: (Constant), Investasi Aktiva Tetap, Modal Kerja

Berdasarkan perhitungan manual dan hasil output menggunakan SPSS 16.0 for windows dapat diperoleh koefisien determinasi, yaitu sebesar 0.573 ini berarti bahwa secara parsial Modal Kerja(X_1), Investasi Aktiva Tetap (X_2) mempengaruhi Tingkat Pengembalian Investasi(Y) adalah sebesar 32.8% sedangkan sisanya sebesar 67.2% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti. Dengan demikian dapat dikatakan Modal Kerja, Investasi Aktiva Tetap tetap mempengaruhi Tingkat Pengembalian Investasi.

Tabel 4.15

Pengaruh Parsial Dengan Rumus Beta X Zero Order

Model		Standardized Coefficients	Correlations		
		Beta	Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)				
	Modal Kerja	.235	.582	.186	.172
	Investasi Aktiva Tetap	-.217	-.877	-.172	-.159

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

1. Variabel Modal Kerja= 0.235 x 0.582 = 0.136 x 100% = 13.8%

2. Variabel Investasi Aktiva Tetap = -0.217 x -0.877 = 0.190 x 100% = 19%

Dari hasil perhitungan diatas, dapat diketahui bahwa variabel yang paling berpengaruh terhadap variabel terikat adalah variabel Investasi Aktiva Tetap (X_2) sebesar 19% dan diikuti dengan variabel Modal Kerja (X_1) sebesar 13.8%. dengan demikian pengaruh secara keseluruhan sebesar 32.8% sedangkan sisanya 67.2% merupakan kontribusi variabel lain seperti persediaan, penjualan, biaya usaha (biaya umum & administrasi, biaya penjualan dan biaya lain-lain). Sehingga dapat disimpulkan bahwa modal kerja dan investasi aktiva tetap mempengaruhi tingkat pengembalian investasi pada perusahaan sub sektor Transportasi.

4.2.6 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 Modal Kerja dan Investasi Aktiva Tetap berpengaruh tidak signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) secara simultan.

Ha : β1 = β2, ≠ 0 Modal Kerja dan Investasi Aktiva Tetap berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI) 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 4.16

Pengujian Hipotesis secara simultan Modal Kerja, Investasi Aktiva Tetap terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

ANOVA[b]

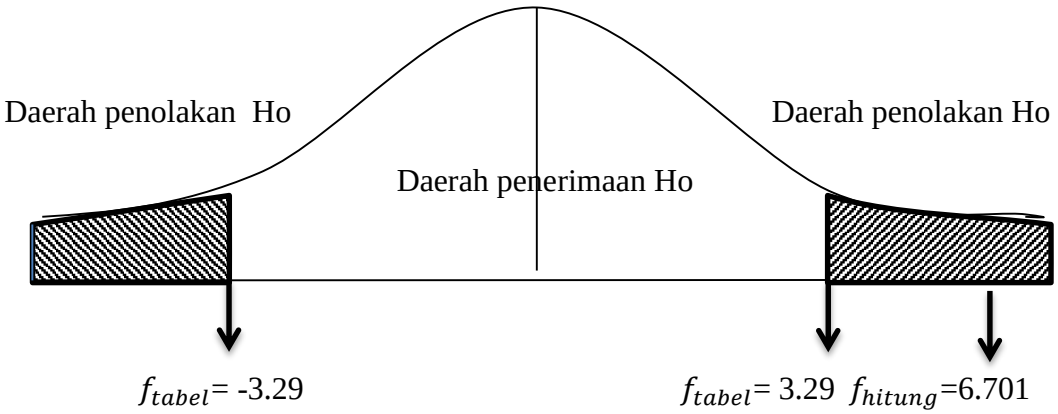
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	483.198	2	241.599	6.701	.025[a]
	Residual	2335.521	29	80.535		
	Total	2818.719	31			

a. Predictors: (Constant), Investasi Aktiva Tetap, Modal Kerja

b. Dependent Variable: Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

Berdasarkan tabel output di atas, dapat diketahui nilai F hitung sebesar 6.701. Nilai ini akan dibandingkan dengan nilai F tabel. Dengan a=0,05, db1=2 dan db2=32, diketahui nilai F tabel sebesar 3.29. Dari nilai-nilai di atas, diketahui nilai F hitung (3.701) > F tabel (3.29), sehingga Ho ditolak, artinya F-hitung lebih besar daripada F-tabel yang artinya terdapat pengaruh signifikan dari Modal Kerja (X_1) dan Investasi Aktiva Tetap (X_2) terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (Y).

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



Gambar 4.16

Daerah penerimaan dan penolakan Ho antara Modal Kerja, Investasi Aktiva Tetap terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

Pada gambar diatas dapat dilihat nilai fhitung jatuh pada daerah penolakan Ho, sehingga disimpulkan bahwa secara simultan Modal Kerja dan Investasi Aktiva Tetap berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI).

Dari hasil pengujian hipotesis secara simultan (uji f) diatas, hasil pengujian tersebut sama dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Im. Pasma Suartika, Iw. Suartana, Dwi Putra Darmawan yang berjudul "Pengaruh Aktiva Tetap, Hutang Jangka Panjang, dan Modal terhadap Laba Bersih Perusahaan Agribisnis Indeks LQ 45 yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia", menyebutkan bahwa secara simultan Modal Kerja dan Investasi Aktiva Tetap berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI).

Sedangkan berdasarkan Dong & Su yang berjudul "Pengaruh Komponen Modal Kerja terhadap Profitabilitas Perusahaan", menyebutkan bahwa secara simultan Modal Kerja dan Investasi Aktiva Tetap tidak berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI).

4.2.7 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 Modal Kerjadan Investasi Aktiva Tetap terhadap Tingkat Pengembalian Investasi secara parsial.

Adapun kriteria dari pengujian hipotesis secara parsial adalah sebagai berikut :

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

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

4.2.7.1 Pengujian Hipotesis Modal Kerja Terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

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 : :

$Ho : \beta_1 = 0$, Modal Kerja(X_1) tidak berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi(Y)

$Ha : \beta_1 \neq 0$, Modal Kerja(X_1) berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi(Y)

α = 5%

Tabel 4.17

Pengujian Hipotesis Secara Parsial (Uji T) Modal KerjaTerhadapTingkat Pengembalian Investasi (ROI)

Coefficients[a]

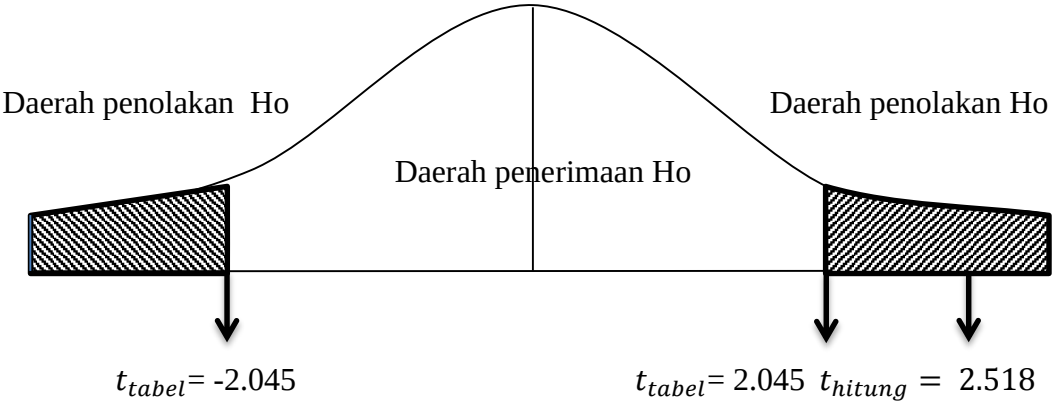
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.889	2.097		3.763	.001
	Modal Kerja	2.186E-6	.000	.235	2.518	.037
	Investasi Aktiva Tetap	-6.607E-7	.000	-.217	-3.941	.014

a. Dependent Variable: Tingkat Pengembalian Investasi

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 = 32-2-1 = 29. Maka t (0,05:29) = 2.045.

Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui nilai t_{hitung} variabel Modal Kerja 2.518 dengan nilai signifikan 0.037. Karena nilai t_{hitung} 2.518 lebih besar dari t_{tabel} 2.045 maka pada tingkat kekeliruan 5% diputuskan untuk menolak *Ho* sehingga *Hα* diterima. Artinya dengan tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa Modal Kerja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi.

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



Gambar 4.17

Daerah penerimaan dan Penolakan Ho atara Modal Kerja terhadap Tingkat Pengembalian Investasi

Pada gambar diatas dapat dilihat nilai thitung jatuh pada daerah penolakan Ho, sehingga disimpulkan bahwa Modal Kerja secara parsial berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI).

Dari hasil pengujian hipotesis secara parsial (uji t) diatas, hasil pengujian tersebut sama dengan hasil penelitian dari jurnal penelitian terdahulu Agus Wibowo, Sri Wartini yang berjudul "Efisiensi Modal Kerja, Likuiditas Dan Leverage Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Di BEI", menyebutkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara *working capital* terhadap *return on investment* secara parsial. Hasil penelitian ini ditunjukan dengan nilai signifikansi dari *working capital*.

Sedangkan berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Asih, yang berjudul "Pengaruh efisiensi modal kerja, likuiditas, dan solvabilitas terhadap profitabilitas pada perusahaan real estate dan property yang go public di BEJ",

yang memberikan kesimpulan bahwa secara parsial modal kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

4.2.7.2 Pengujian Hipotesis Investasi Aktiva Tetap Terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

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: :

$Ho : \beta_2 = 0$, Investasi Aktiva Tetap(X_2) berpengaruh tidak signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi(Y)

$Ha : \beta_2 \neq 0$, Investasi Aktiva Tetap (X_2) berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi(Y)

α = 5

Tabel 4.18

Pengujian Hipotesis Secara Parsial (Uji T) Investasi Aktiva Tetap Terhadap Tingkat Pengembalian Investasi

Coefficients[a]

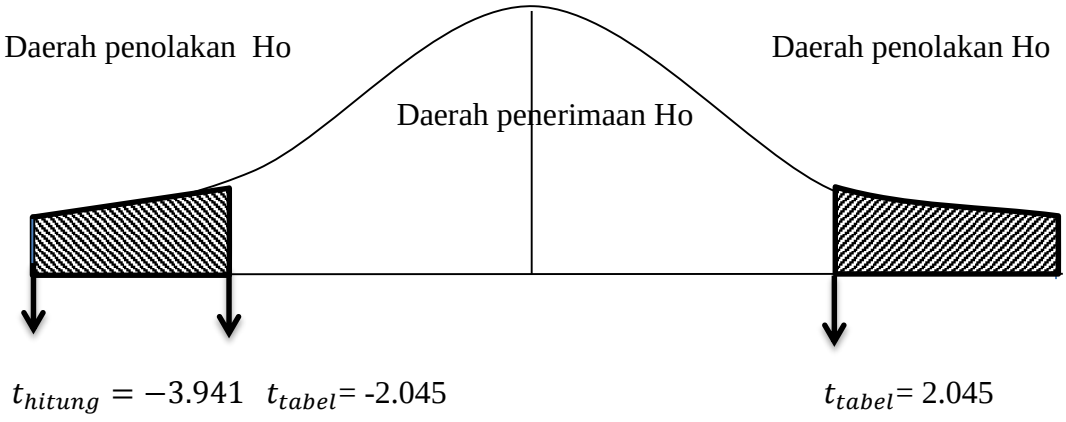
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.889	2.097		3.763	.001
	Modal Kerja	2.186E-6	.000	.235	2.518	.037
	Investasi Aktiva Tetap	-6.607E-7	.000	-.217	-3.941	.014

a. Dependent Variable: Tingkat Pengembalian Investasi

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 = 32-2-1 = 29. Maka t (0,05:29) = 2.045.

Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui nilai t_{hitung} variabel Investasi Aktiva Tetap -3.941 dengan nilai signifikan 0.014. Karena nilai t_{hitung} -3.941<t_{tabel} -2.045 maka pada tingkat kekeliruan 5% diputuskan Ho ditolak. Artinya dengan tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa Investasi Aktiva Tetap memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi.

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



Gambar 4.18

Daerah penerimaan dan Penolakan Ho atara Investasi Aktiva Tetap terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI)

Pada gambar diatas dapat dilihat nilai thitung jatuh pada daerah penolakan Ho, sehingga disimpulkan bahwa Investasi Aktiva Tetap secara parsial berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI).

Dari hasil pengujian hipotesis secara parsial (uji t) diatas, hasil pengujian tersebut sama dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Darminto yang berjudul "Pengaruh Investasi dan Sumber Dana Terhadap Profitabilitas", menyebutkan bahwa Investasi Aktiva Tetap secara parsial berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI). Aktiva tetap dalam hal ini secara parsial berpengaruh signifikan, karena aktiva tetap merupakan aktiva yang dimiliki oleh perusahaan dengan nilai yang cukup besar dan tidak untuk dijual kembali serta dominan harus diperhitungkan oleh perusahaan, aktiva tetap juga mampu menghasilkan laba jika dapat digunakan secara efesien dan meningkatkan tingkat pengembalian investasi (ROI) perusahaan.

Sedangkan berdasarkan Asiyah yang berjudul "Pengaruh Investasi Aktiva Tetap terhadap Profitabilitas Perusahaan", menyebutkan bahwa Investasi Aktiva Tetap tidak berpengaruh signifikan terhadap Tingkat Pengembalian Investasi (ROI).