BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Sejarah Singkat Perusahaan

1. PT Buana Listya Tama Tbk. (BULL)

PT Buana Listya Tama Tbk (BULL) merupakan salah satu perusahaan tanker minyak dan gas domestik yang berfokus pada pengangkutan minyak, gas, dan kimia. Sejak berdirinya pada 12 Mei 2005, Perseroan berkomitmen untuk tetap mempertahankan eksistensinya di industri perkapalan Indonesia. Hal ini terbukti melalui upaya Perseroan dengan secara resmi mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2011.

Dengan dukungan pemerintah dalam menjalankan misinya untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, Perseroan ikut berpartisipasi dalam memajukan industri perkapalan Indonesia yang berfokus pada pengangkutan cair laut yaitu minyak, gas, dan kimia. Di sisi lain, Indonesia yang merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia memberikan peluang strategis untuk Perseroan dalam mengembangkan kegiatan bisnis perkapalan dan kelautannya ke pasar yang lebih luas.

2. PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. (APOL)

PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. (APOL) mengawali perjalanannya sebagai perusahaan pelayaran Indonesia terdiversifikasi pada tahun 1975,

dipelopori oleh Bapak Oentoro Surya sebagai pendiri dan sekarang sebagai Presiden Komisaris Perseroan.

APOL memulai bisnisnya dengan kapal kargo umum, sebagai pengangkut pelopor untuk produk perkayuan ke pasar internasional, khususnya Asia Timur. Sejalan dengan pertumbuhan industri sumber daya alam Indonesia, Perseroan menambah armada untuk mendukung transportasi cair, gas, barang dan curah kering untuk pasar domestik dan internasional..

3. PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELLY)

Perseroan didirikan pada tanggal 5 Februari 1977 dengan nama PT Nelly Dwi Putri Chemical yang menjalankan usaha perdagangan umum dan perindustrian, yaitu pada industri kimia dengan memproduksi lem untuk digunakan di industri pengolahan plywood (kayu lapis).

Sejak didirikannya, Perseroan telah mengalami perubahan nama dan bidang usaha. Pada tanggal 20 Juli 1989 Perseroan memperluas bidang usahanya dengan menyediakan jasa angkutan laut, menjadi agen perantara dan pencari muatan (canvasing), penyewaan kapal (chartering), dan jasa penunjang angkutan laut lainnya, dan merubah nama Perseroan menjadi PT Pelayaran Nelly Dwi Putri dengan berkedudukan dan berkantor pusat di Jakarta.

Pada tahun 1997 Perseroan melakukan penambahan Armada Kapal Tunda 1 Unit dan Tongkang 11 Unit. Selanjutnya tahun 1998 Melakukan penyertaan saham ke Entitas Anak PT Permata Barito Shipyard & Engineering yang menyediakan Industri Jasa Perbaikan Kapal dan Pembuatan Kapal (Docking/ Galangan Kapal).

4. PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk. (TMAS)

Kiprah Perseroan di industri perkapalan berawal saat Bpk. Harto Khusumo dan Bpk. Koentojo bersepakat untuk mendirikan sebuah perusahaan pertama di Indonesia yang merintis pelayanan pengiriman barang dalam peti kemas melalui jalur laut, dengan nama PT Tempuran Emas pada tanggal 17 September 1987.

Enam tahun berselang, Perseroan memantapkan diri untuk bertransformasi menjadi perusahaan publik dengan masuk di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2003 dengan nama TEMAS Line dan kode saham "TMAS". TEMAS Line mencatatkan sahamnya pada 25 Juni 2003 melalui penawaran sebanyak 451.000.000 lembar saham, yang menjadikannya sebagai perusahaan pengangkutan peti kemas nasional pertama yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sejak 9 Juli 2003. Produk dan Jasa Perseroan bergerak di bidang usaha transportasi laut yang khususnya menyediakan jasa pengiriman barang dalam peti kemas dengan cakupan layanan yang meliputi transportasi peti kemas, jasa bongkar muat peti kemas, dan pengelolaannya dalam skala nasional.

5. PT. Trans Power Marine Tbk. (TPMA)

Selama lebih dari satu dekade, PT Trans Power Marine Tbk (TPM atau Perusahaan) telah berperan aktif dalam pemberdayaan industri pelayaran nasional. Seiring lahirnya Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 yang diprakarsai oleh Indonesian Shipowners's Association, di tahun yang sama TPM pun secara resmi menjejakkan kaki dan mulai melakukan kegiatan komersial. PT Trans Power Marine Tbk memulai operasinya yang bergerak dalam pegangkutan komoditas curah seperti batu bara, nikel, iron ore, gypsum, sand, wood chip, dan lain-lain.

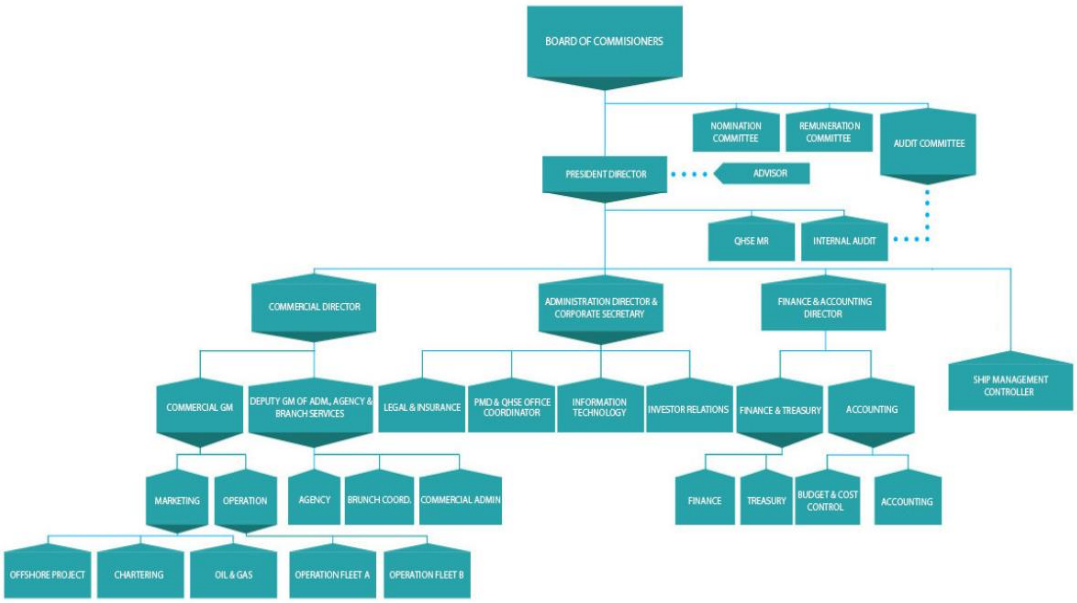
Implementasi asas cabotage yang konsekuen dan terawasi dengan baik berhasil mendorong pertumbuhan jumlah armada angkutan laut nasional terus meningkat dengan pertumbuhan rata-rata 9,24 persen per tahun. Hal ini juga menjadi faktor pendorong positif bagi Perusahaan untuk memperbesar kapasitas armadanya. Setelah beberapa tahun beroperasi dengan armada sewaan dari pihak ketiga dan menunjukkan kinerja yang terus meningkat, Perusahaan berekspansi memperbesar jumlah armada kapalnya dengan dukungan dana dari bank.

6. PT. Tanah Laut Tbk. (INDX)

Perseroan melakukan Penawaran Saham Perdana atau Initial Public Offering (IPO) pada tahun 2001 dan memperoleh dana sebesar Rp.15 miliar. Pada bulan Januari 2010, Perseroan mendapatkan persetujuan dari pemegang saham untuk melakukan Kuasi Reorganisasi untuk mengeliminir saldo laba negatif Perseroan melalui penurunan nilai nominal saham dari Rp 250,00 menjadi Rp 50,00 terhitung sejak tanggal 5 April 2010 bersamaan dengan diperolehnya persetujuan dari Menteri Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Sejalan dengan kegiatan usaha Perseroan, Perseroan mendirikan Entitas Anak, yaitu PT Pelayaran INDX Lines (PIL), yang bergerak dibidang Pelayaran Dalam Negeri. Pada bulan Februari 2011 Equatorex Sdn Bhd, sebuah perseroan terbatas berkedudukan di Malaysia mengambil alih 100% saham Integrax Berhad pada Perseroan.

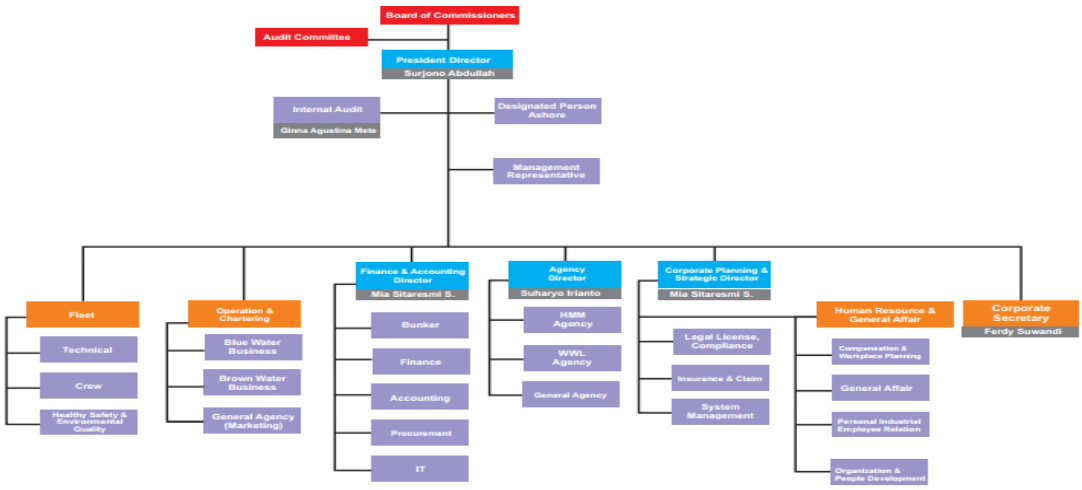
4.2 Struktur Organisasi Perusahaan

4.2.1 Struktur Organisasi PT Buana Listya Tama Tbk. (BULL)



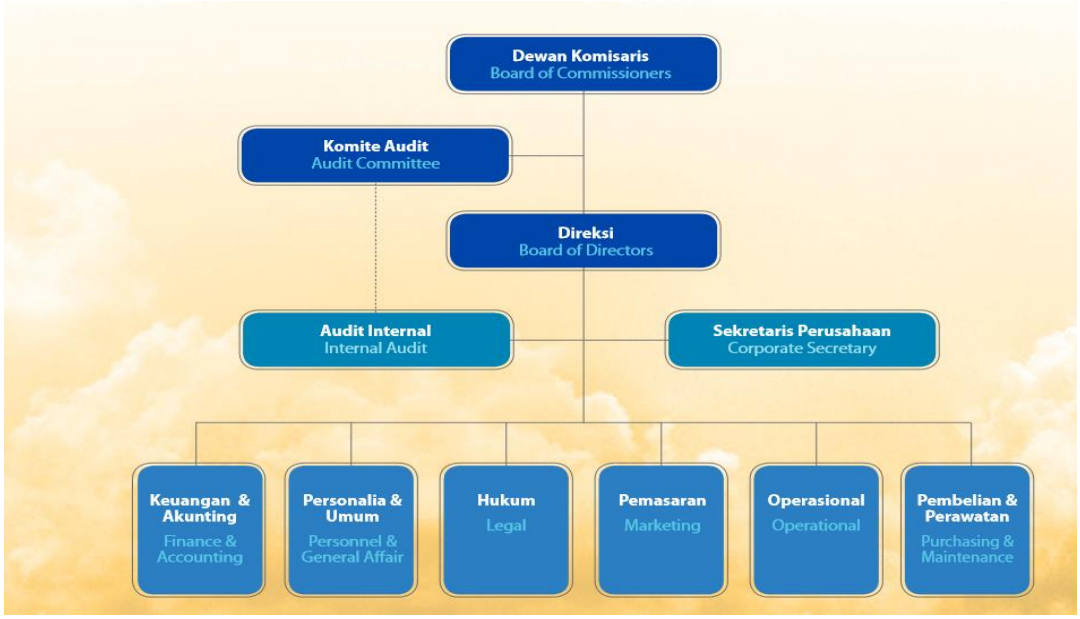
Gambar 4.1
Struktur Organisasi PT Buana Listya Tama Tbk. (BULL)

4.2.2 Struktur Organisasi PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. (APOL)



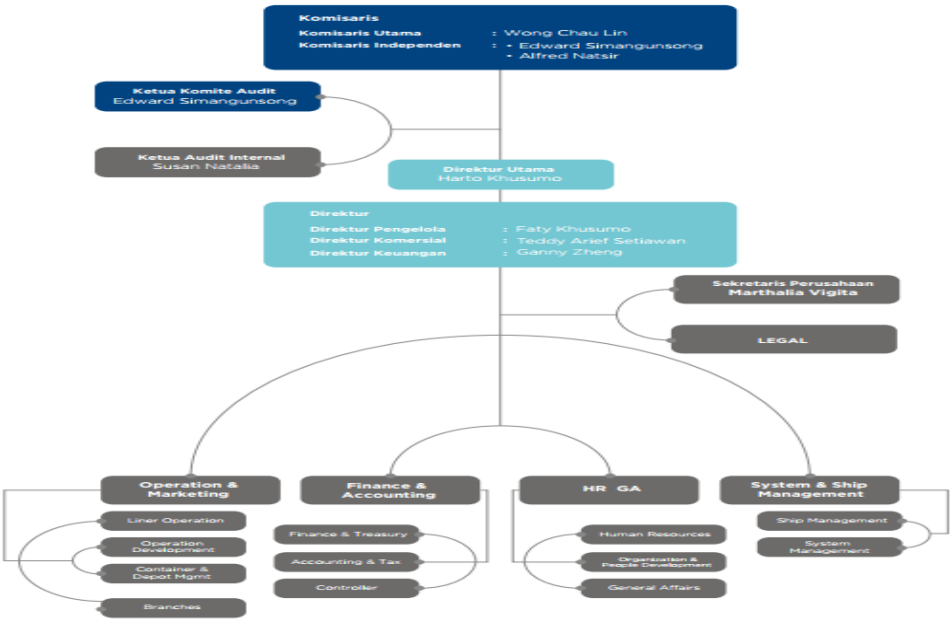
Gambar 4.2
Struktur Organisasi PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. (APOL)

4.2.3 Struktur Organisasi PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELLY)



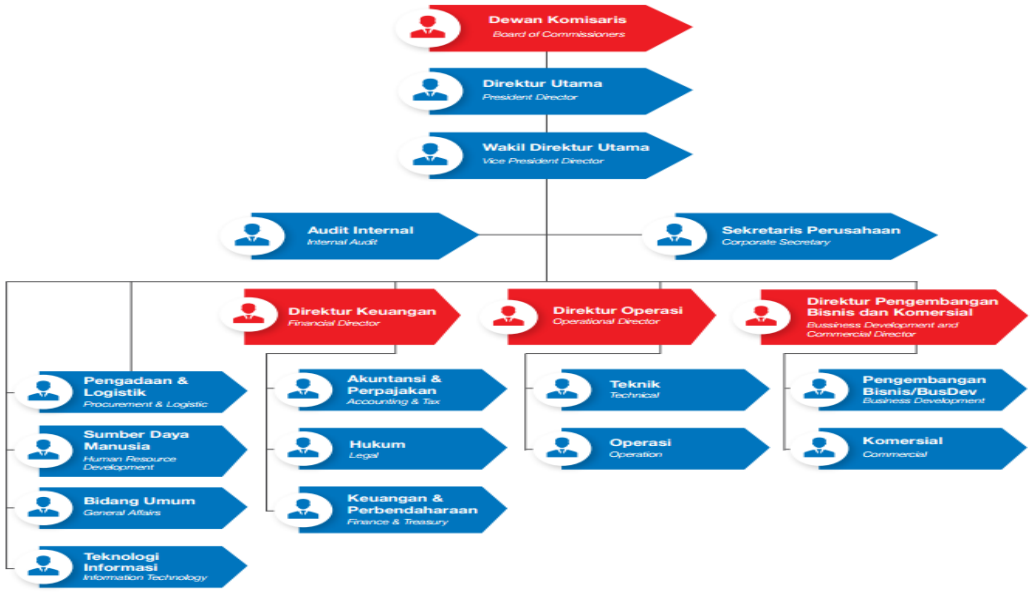
Gambar 4.3
Struktur Organisasi PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELLY)

4.2.4 Struktur Organisasi PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk. (TMAS)



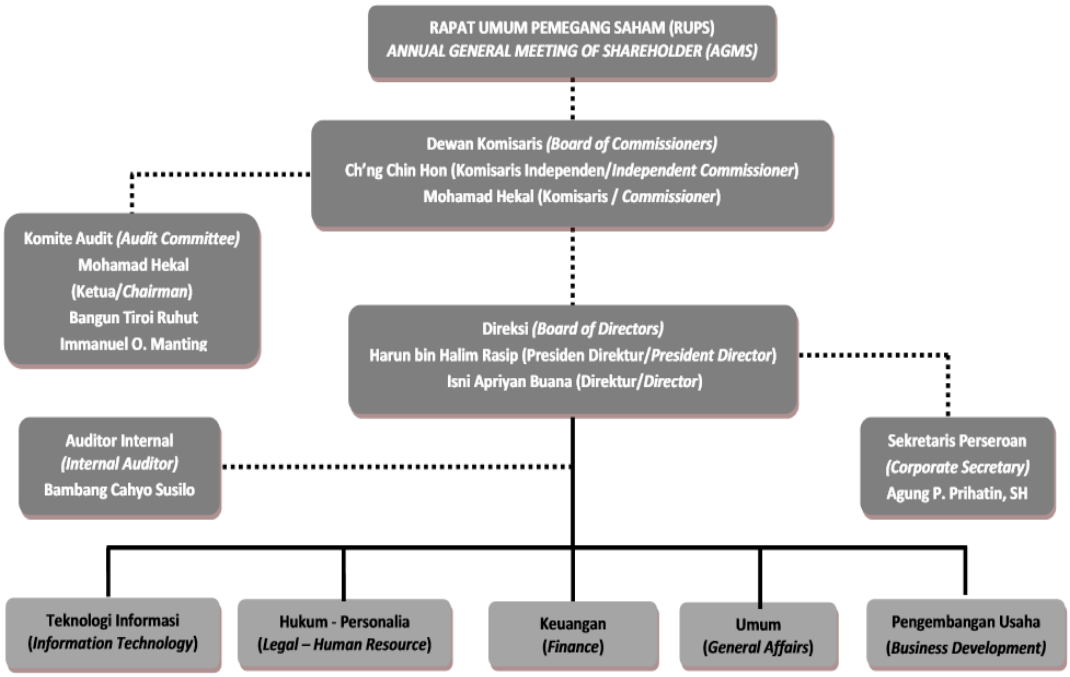
Gambar 4.4
Struktur Organisasi PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk. (TMAS)

4.2.5 Struktur Organisasi PT. Trans Power Marine Tbk. (TPMA)



Gambar 4.5
Struktur Organisasi PT. Trans Power Marine Tbk. (TPMA)

4.2.6 Struktur Organisasi PT. Tanah Laut Tbk. (INDX)



Gambar 4.6
Struktur Organisasi PT. Tanah Laut Tbk. (INDX)

4.3 Pembahasan Penelitian

4.3.1 Analisis Deskriptif

4.3.1.1 Perkembangan Profitabilitas pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Definisi Profiabilitas (ROA) adalah kemampuan suatu perusahaan memghasilkan laba dengan menggunakan total asset (kekayaan) yang dipunyai perusahaan setelah di sesuaikan dengan biaya-biaya untuk mendanai asset tersebut. Apabila profitabilitas tinggi maka dapat diartikan sedang mendapatkan pendapatan perusahaan laba yang tinggi. Hal ini disebabkan bila Laba setelah pajak (laba bersih) meningkat. Demikian juga sebaliknya profitabilitasnya rendah,mungkin di sebabkan rendahnya laba setalah pajak (laba bersih).

$$ROA = \frac{Laba\ Setelah\ Pajak}{Total\ Assets}\ X\ 100\%$$

Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan Profitabilitas perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.1
Perkembangan Profitabilitas pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

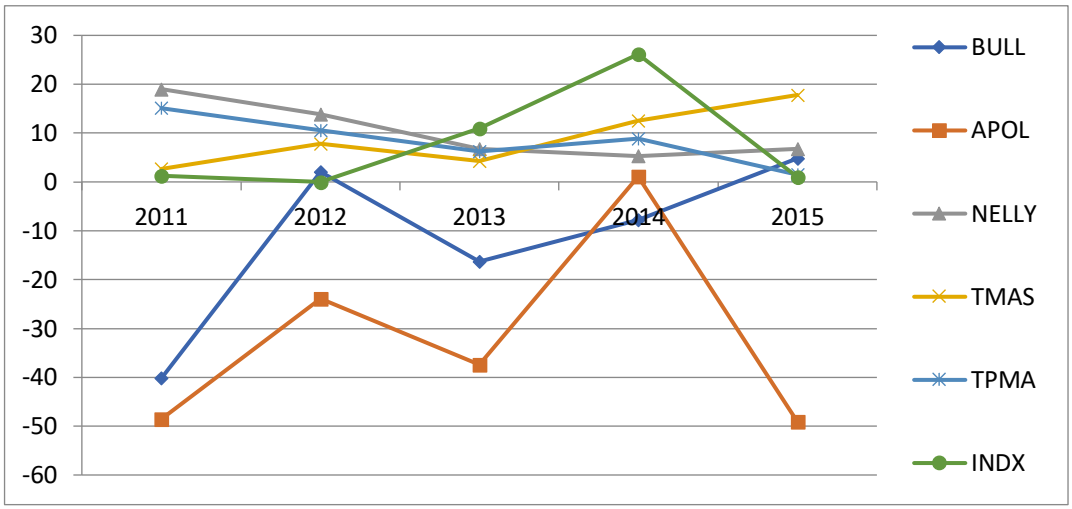
Nama Perusahaan	Tahun	ROA (%)	Perkembangan	
PT Buana Listya Tama Tbk. (BULL)	2011	-40,2		
	2012	2,04	42,24	NAIK
	2013	-16,27	-18,31	TURUN
	2014	-7,79	8,48	NAIK

Perkembangan Profitabilitas (2)

Nama Perusahaan	Tahun	ROA (%)	Perkembangan	
PT Buana Listya Tama Tbk. (BULL)	2015	4,83	12,62	NAIK
PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. (APOL)	2011	-48,53		
	2012	-23,94	24,59	NAIK
	2013	-37,46	-13,52	TURUN
	2014	1,1	38,56	NAIK
	2015	-49,1	-50,2	TURUN
PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELLY)	2011	19		
	2012	13,87	-5,13	TURUN
	2013	6,78	-7,09	TURUN
	2014	5,28	-1,5	TURUN
	2015	6,74	1,46	NAIK
PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk. (TMAS)	2011	2,66		
	2012	7,82	5,16	NAIK
	2013	4,24	-3,58	TURUN
	2014	12,49	8,25	NAIK
	2015	17,8	5,31	NAIK
PT. Trans Power Marine Tbk. (TPMA)	2011	15,09		
	2012	10,63	-4,46	TURUN
	2013	6,19	-4,44	TURUN
	2014	8,82	2,63	NAIK
	2015	1,48	-7,34	TURUN
PT. Tanah Laut Tbk. (INDX)	2011	1,22		
	2012	8,08	6,86	NAIK
	2013	10,92	2,84	NAIK
	2014	26,13	15,21	NAIK
	2015	1,03	-25,1	TURUN

Sumber : *Indonesia Stock Exchange* (Sudah diolah)

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



Gambar 4.7
Grafik Perkembangan Profitabilitas (ROA) pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Berdasarkan tabel dan gambar diatas dapat dijelaskan bahwa perkembangan Profitabilitas (ROA) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2015 :

Perusahaan BULL Pada tahun 2013 Perseroan mencatat ROA, sebesar -16,27% dan -41,02% atau memburuk dibandingkan kinerja tahun 2012 yang sebesar 1,16% dan 2,69%. Penurunan tersebut terutama disebabkan oleh kerugian sebesar USD 41,67 juta yang dialami Perseroan untuk tahun 31 Desember 2013. (BULL Laporan Tahunan 2013).

Perusahaan APOL Pada tahun 2015 dari profitabilitas yaitu sebesar negatif 118,51% menurun dibandingkan dengan tahun 2014 yaitu sebesar positif 2.45%. Hal ini disebabkan oleh peningkatan biaya umum dan administrasi, beban operasi

lain, beban keuangan, dan penurunan pendapatan keuangan. (APOL Laporan Tahunan 2015).

Perusahaan Nely Pada tahun 2013 dari hasil Pengembalian Aset (ROA) mengalami penurunan dari sebesar 14% pada tahun 2012, menjadi 7% pada tahun 2013, disebabkan karena menurunnya laba bersih Perseroan. (NELY Laporan Tahunan 2013).

Perusahaan TMAS Line pada tahun 2013 mencatat profitabilitas Rp. 70.820 juta, mengalami penurunan sebesar 41%, dibandingkan profitabilitas tahun 2012 yang mencatat Rp. 119.98 juta. Penurunan ini utamanya disebabkan oleh berkurangnya keuntungan penjualan aset Perusahaan sebesar Rp. 51.739 juta dari sebelumnya Rp. 65.387 juta di tahun 2012 mennjadi Rp. 13.649 juta di tahun 2013 serta meningkatnya biaya keuangan sebesar Rp. 25.325 juta dari sebelumnya Rp. 64.084 juta di tahun 2012 menjadi Rp. 89.409 juta di tahun 2013. (TMAS Laporan Tahunan 2013).

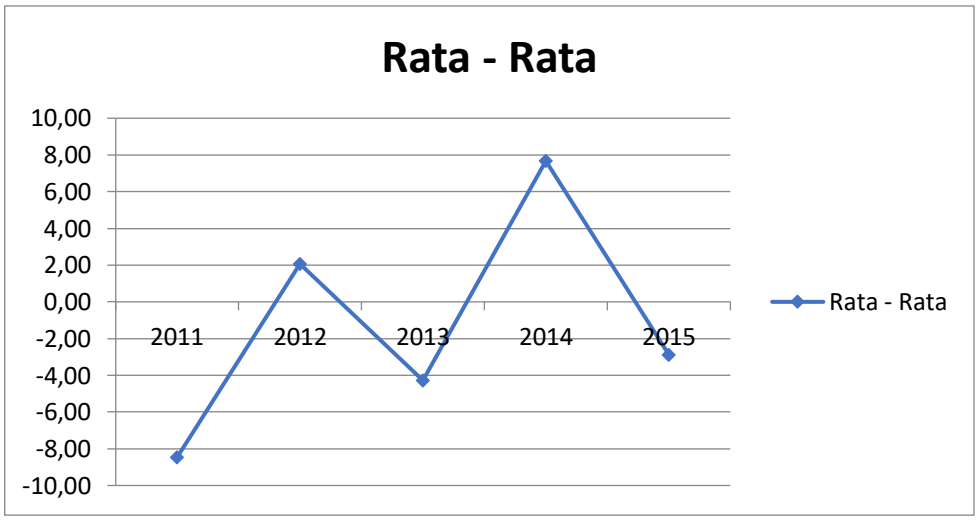
Perusahaan TPMA pada tahun 2015 mengalami Penurunan ROA ini terutama dikarenakan penurunan tarif pengangkutan batu bara yang disebabkan penurunan industri batu bara secara global dan menurunnya ekspor batu bara ke luar negeri. Pelemahan nilai tukar Rupiah terhadap Dolar Amerika Serikat juga turut mempengaruhi penurunan tarif. (TPMA Laporan Tahunan 2015).

Perusahaan INDX pada tahun 2015 mengalami penurunan ROA yang terdiri dari kontribusi dari RRSB dan PIL, masing-masing sejumlah 20% dan 80%. Dengan beroperasinya coal transloader barge Parameswara yang dikontrakkan

sehingga pertengahan 2015, PIL memberi dampak sangat besar pada pendapatan Perseroan untuk tahun buku 2015. (INDX Laporan Tahunan 2015).

Tabel 4.2
Rata-Rata Perkembangan Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Nama Perusahaan	Tahun				
	2011	2012	2013	2014	2015
BULL	-40,2	2,04	-16,27	-7,79	4,83
APOL	-48,53	-23,94	-37,46	1,1	-49,1
NELLY	19	13,87	6,78	5,28	6,74
TMAS	2,66	7,82	4,24	12,49	17,8
TPMA	15,09	10,63	6,19	8,82	1,48
INDX	1,22	8.08	10,92	26,13	1,03
Nilai Minimum	-48,53	-23,94	-37,46	-7,79	-49,1
Nilai Maksimum	19	13,87	10,92	26,13	17,8
Rata-rata	-8,46	2,084	-4,26	7,67	-2,87



Gambar 4.8
Grafik Rata-rata Perkembangan Profitabilitas (ROA) Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata Profitabilitas perusahaan mengalami fluktuatif. Perusahaan Transportasi yang

memiliki ROA yang tinggi dipegang oleh INDX pada tahun 2014 yaitu 26.13%. Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut pada periode 2011-2014 adalah lebih baik dari perusahaan-perusahaan lainnya. Perusahaan yang memiliki Profitabilitas terendah dipegang oleh APOL pada tahun 2015 yaitu -49,1%. Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut yang ukur oleh Profitabilitas adalah yang paling rendah jika dibandingkan dengan perusahaan lainnya.

Pada tahun 2013 perkembangan profitabilitas pada perusahaan transportasi mengalami penurunan yang disebabkan oleh kondisi perekonomian global masih belum pulih sepenuhnya seperti yang dapat dilihat di Tiongkok dan Amerika Serikat. Dari perspektif perekonomian global, pertumbuhan ekonomi dunia tahun 2013 mengalami penurunan jika dibandingkan dengan pertumbuhan yang dapat dicapai dalam tahun 2012 dan kondisi ini berdampak pada tingkat pertumbuhan ekonomi Indonesia yang dapat dicapai sebesar 6,3% dibawah tingkat pertumbuhan yang diproyeksikan sebesar 6,8%. Demikian pula inflasi dalam tahun 2013 sebesar 7,2% jauh di atas tingkat yang diperkirakan sebesar 4,9%. Dampak berikutnya dari masalah tingkat nilai tukar rupiah yang melemah adalah meningkatnya beban Operasional terutama faktor Bahan Bakar Minyak jadi mengkibatkan Profitabilitas perusahaan transportasi pelayaran jadi ikut menurun.

Pada tahun 2015 perkembangan profitabilitas pada perusahaan transportasi mengalami penurunan yang disebabkan oleh Perekonomian Indonesia juga terkena imbas langsung dari kondisi ekonomi global yang buruk. Tahun 2015, perekonomian Indonesia mengalami perlambatan sebesar 4,79% dibandingkan dengan pencapaian tahun sebelumnya sebesar 5,02%. Namun, pencapaian ini cukup

baik mengingat banyak tantangan pada tahun 2015 mulai dari kondisi ekonomi global yang mencakup rencana penarikan stimulus ekonomi oleh Bank Sentral AS (The Fed), ekspor yang menurun akibat turunnya permintaan dan harga komoditas global, serta adanya kebijakan pembatasan ekspor mineral mentah.

Akibat dari kondisi ekonomi yang buruk, hampir seluruh industri industri di Indonesia mengalami penurunan Profitabilitas (ROA) 5% yang cukup signifikan termasuk industri pelayaran. Dikatakan, selain pertumbuhan ekonomi nasional yang melambat, penguatan nilai tukar dolar AS terhadap rupiah yang membuat rupiah menyentuh level psikologis Rp 14.000 per dolar AS dan penurunan harga minyak dunia yang sudah berada di level US$ 40,73 per barel pada posisi November 2015, turut menghantam industri pelayaran nasional. (www.beritasatu.com).

4.3.1.2 Perkembangan Likuiditas (CR) Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Definisi **Likuiditas (CR)**, adalah rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo.

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{Aktiva\ Lancar}{Utang\ Lancar} \times 100\%$$

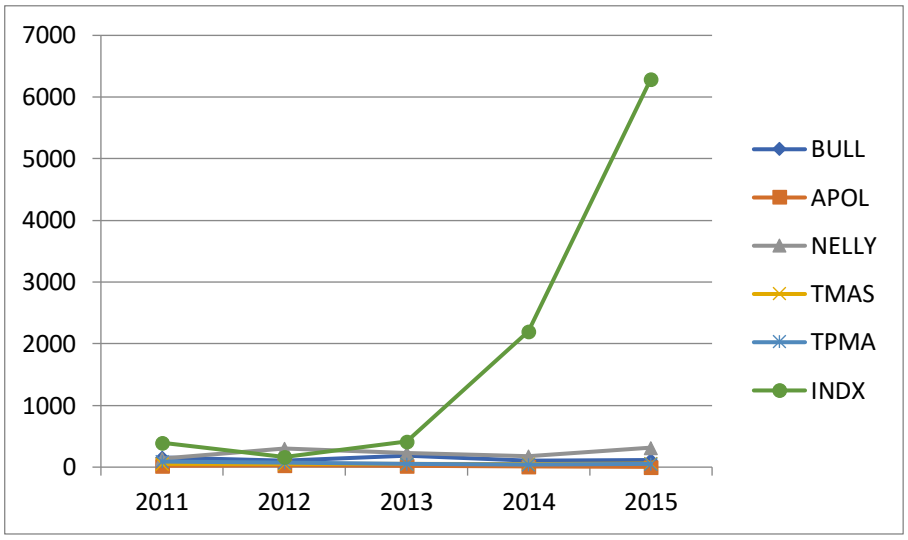
Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan Likuiditas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari periode 2011-2015, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.3
Perkembangan Likuiditas pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Nama Perusahaan	Tahun	CR (%)	Perkembangan	
PT Buana Listya Tama Tbk. (BULL)	2011	157		
	2012	106,29	-50,71	TURUN
	2013	185,69	79,4	NAIK
	2014	105,44	-80,25	TURUN
	2015	110,66	5,22	NAIK
PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. (APOL)	2011	25,56		
	2012	30,19	4,63	NAIK
	2013	20,96	-9,23	TURUN
	2014	14,54	-6,42	TURUN
	2015	4,07	-10,47	TURUN
PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELLY)	2011	139		
	2012	307,04	168,04	NAIK
	2013	230,67	-76,37	TURUN
	2014	181,69	-48,98	TURUN
	2015	316,37	134,68	NAIK
PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk. (TMAS)	2011	55,45		
	2012	50,81	-4,64	TURUN
	2013	51,84	1,03	NAIK
	2014	49,49	-2,35	TURUN
	2015	58,51	9,02	NAIK
PT. Trans Power Marine Tbk. (TPMA)	2011	90,24		
	2012	70,57	-19,67	TURUN
	2013	51,8	-18,77	TURUN
	2014	41,29	-10,45	TURUN
	2015	51,74	10,54	NAIK
PT. Tanah Laut Tbk. (INDX)	2011	396		
	2012	164,42	-231,58	TURUN
	2013	420	255,58	NAIK
	2014	2.201,54	1781,54	NAIK
	2015	6.296,02	4094,48	NAIK

Sumber : *Indonesia Stock Exchange* (Sudah diolah)

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



Gambar 4.9
Grafik Perkembangan Likuiditas pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Berdasarkan tabel dan gambar diatas dapat dijelaskan bahwa perkembangan Likuiditas (CR) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2015 :

PT. BULL Pada tahun 2014, Perseroan mencatatkan likuidias atau rasio lancar (aset lancar dibagi dengan kewajiban jangka pendek) sebesar 105% atau mengalami penurunan dibanding tahun 2013 yang sebesar 186%. Penurunan ini terutama dipengaruhi penyelesaian restrukturisasi utang dengan kreditur Merrill Lynch Credit Products, LLC dan Orchard Centar Limited . (BULL Laporan Tahunan 2014).

PT. APOL Pada tahun 2015, Perseroan mencatatkan likuidias atau rasio lancar (aset lancar dibagi dengan kewajiban jangka pendek) sebesar 4.07% atau mengalami penurunan dibanding tahun 2014 yang sebesar 14.54%. penurunan ini

terutama dipengaruhi adanya kenaikan biaya yang masih harus dibayar dan selisih kurs penutupan pada tanggal 31 desember 2015. (APOL Laporan Tahunan 2015).

PT. Nelly pada tahun 2013, Perseroan mencatat rasio lancar (aset lancar dibagi dengan kewajiban jangka pendek) mengalami penurunan dari sebesar 3,07 kali pada tahun 2012, menjadi 2,31 kali pada tahun 2013, yang terutama karena meningkatnya Pinjaman Bank Jangka Panjang Bagian jatuh tempo satu tahun. (NELY Laporan Tahunan 2013).

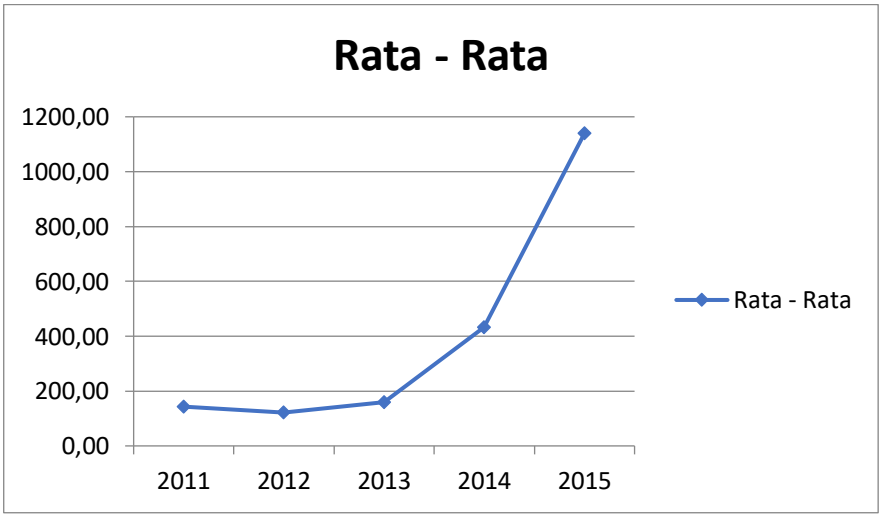
PT. TMAS pada tahun 2012, perseroan mencatatkan rasio lancar (aset lancar dibagi dengan kewajiban jangka pendek) mengalami penurunan sebesar 50% di banding tahun 2011 yamh sebesar 55%. Penurunan ini terjadi karena adanya pembelian 7 kapal baru dan pembayaran utang bank. (TMAS Laporan Tahunan 2012).

PT. TPMA Pada tahun 2012, Perseroan mencatatkan likuidias atau rasio lancar (aset lancar dibagi dengan kewajiban jangka pendek) sebesar 70% atau mengalami penurunan dibanding tahun 2011 yang sebesar 90%. Penurunan ini ini terutama dipengaruhi penyelesaian bank kepada PT Bank UOB Indonesia untuk modal kerja, penambahan fasilitas dari PT Bank Danamon Indonesia Tbk untuk pembelian kapal tunda dan kapal tongkang serta hutang kepada PT Indonesia eximbank yang digunakan untuk uang muka pembelian kapal tunda dan kapal tongkang. Pinjaman kredit investasi dari beberapa bank diperlukan untuk membiayai pembelian kapal tunda dan kapal tongkang disamping menggunakan sumber dana internal Perusahaan. (TPMA Laporan Tahunan 2012).

PT. INDX Pada tahun 2012, Perseroan mencatatkan likuidias atau rasio lancar (aset lancar dibagi dengan kewajiban jangka pendek) sebesar 164.42% atau mengalami penurunan dibanding tahun 2011 yang sebesar 396%. disebabkan oleh adanya Utang Pembelian Parameswara oleh PIL kepada pihak ketiga dan Pinjaman Modal Kerja kepada pihak berelasi. (INDX Laporan Tahunan 2012).

Tabel 4.4
Rata-rata Perkembangan Likuiditas pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Perusahaan	Tahun				
	2011	2012	2013	2014	2015
BULL	157,00	106,29	185,69	105,44	110,66
APOL	25,56	30,19	20,96	14,54	4,07
NELLY	139,00	307,04	230,67	181,69	316,37
TMAS	55,45	50,81	51,84	49,49	58,51
TPMA	90,24	70,57	51,80	41,29	51,74
INDX	396,00	164,42	420,00	2201,54	6296,02
Nilai Minimum	25,56	30,19	20,96	14,54	4,07
Nilai Maksimum	396,00	307,04	420,00	2201,54	6296,02
Rata-rata	143,88	121,55	160,16	432,33	1139,56



Gambar 4.10
Grafik Rata-rata Perkembangan Likuiditas pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata Likuiditas perusahaan mengalami berfluktuasi. Perusahaan yang memiliki Likuiditas tertinggi dipegang oleh INDX pada tahun 2015. Ini menggambarkan bahwa kinerja perusahaan tersebut pada tahun tersebut adalah lebih baik dari perusahaan-perusahaan lainnya. Perusahaan yang memiliki Likuiditas terendah dipegang oleh APOL pada tahun 2015. Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut yang diukur oleh Likuiditas adalah paling rendah jika dibandingkan dengan perusahaan-perusahaan lainnya.

Pada tahun 2012 perkembangan likuiditas pada perusahaan transportasi mengalami penurunan yang disebabkan oleh pengusaha pelayaran nasional meminta penghilangan ekonomi biaya tinggi. Ketua Umum Carmelita Hartoto Indonesia National Ship Owners Association menyebutkan 80% biaya freight atau angkut yang perusahaan pelayaran nasional kenakan merupakan pungutan tidak berdasar. Dia menyebutkan dari total pengenaan biaya angkut hanya sedikit sekali yang bisa dinikmati sebagai margin atau pendapatan pengusaha pelayaran. "Kami hanya menikmati sekitar 15% sampai 20% biaya freight karena sisanya dipergunakan untuk biaya lain," sedangkan penurunan terjadi pada rata rata 2012 menurut ketua Umum Hartono mengatakan likuiditas tahun ini menurun dibandingkan tahun 2011.

Biaya yang menyebabkan ekonomi tinggi tersebut antara lain berasal dari pelabuhan, pergudangan, buruh, bongkar muat dan lainnya. Pengusaha harus mengeluarkan biaya yang tidak perlu sehingga menekan kinerja mereka. Dia menilai perlu ada langkah untuk mengurangi ekonomi biaya tinggi di industri

pelayaran. Hal tersebut agar industri tetap bisa tumbuh. Pada tahun depan diprediksikan armada kapal niaga Indonesia bakal tumbuh 20 persen. Dengan jumlah armada yang banyak, kapal-kapal niaga nasional dapat menyerap pertumbuhan arus barang tersebut. Terutama kapal kegiatan lepas pantai dan kapal pengangkut batubara. Meskipun kebutuhan batubara di Cina dan India berkurang, tetapi di domestik masih butuh banyak, tandas dia. Pada saat ini total kapal niaga nasional sebanyak 12.600 unit kapal. Ada penambahan sekitar 540 unit di tahun ini. Sekitar 60 persen dari 12.600 unit kapal tersebut sudah berusia tua dan perlu dilakukan peremajaan. (bisnis.liputan6.com)

4.3.1.3 Perkembangan Struktur Modal Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Definisi **Struktur Modal (DER)**, merupakan Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam dengan pemilik peushaan**.** Dalam kondisi DER diatas satu perusahaan harus menaggung utang yang lebih besar dibandinkan modal yang dimiliki, resiko yang ditanggung perusahaan juga meningkat. Oleh karena itu investor cenderung lebih tertarik pada tingkat *Debt to Equity* tertentu yang besarnya kurang dari satu, karena jika lebih besar dari satu menunjukkan resiko yang dimiliki perusahaan semakin tinggi.

$$Debt\ to\ Equity\ Ratio = \frac{Total\ Liabilities}{Equity}$$

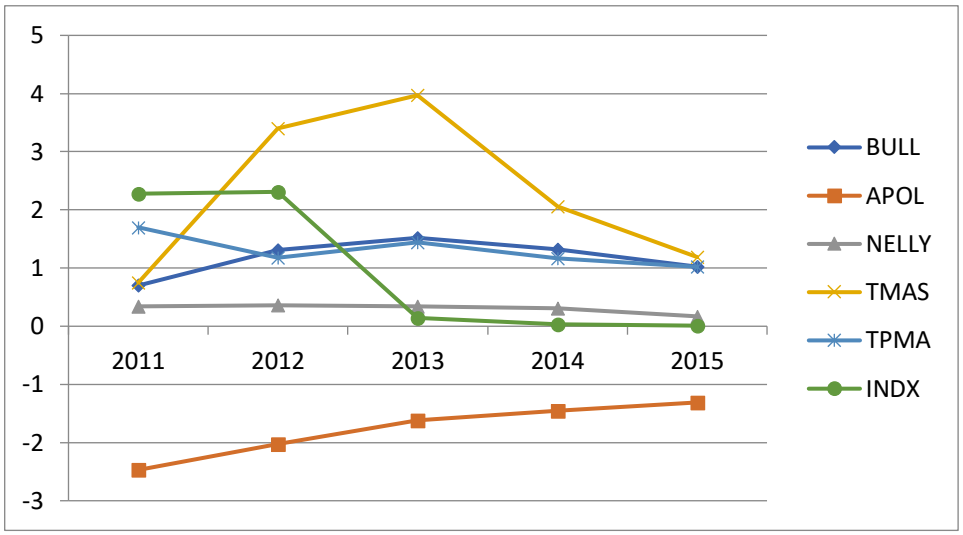
Tabel dan grafik dibawah ini adalah perkembangan Struktur Modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2011-2015, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.5
Perkembangan Struktur Modal Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Nama Perusahaan	Tahun	DER (X)	Perkembangan (%)		
PT Buana Listya Tama Tbk, (BULL)	2011	0,70			
	2012	1,31	0,61	87,14	Naik
	2013	1,52	0,21	16,03	Naik
	2014	1,32	-0,2	-13,16	Turun
	2015	1,02	-0,3	-22,72	Turun
PT, Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, (APOL)	2011	-2,47			
	2012	-2,03	0,44	-17,81	Turun
	2013	-1,62	0,41	-20,20	Turun
	2014	-1,45	0,17	-10,49	Turun
	2015	-1,31	0,14	-9,66	Turun
PT, Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, (NELLY)	2011	0,34			
	2012	0,36	0,02	5,88	Naik
	2013	0,34	-0,02	-5,56	Turun
	2014	0,31	-0,03	-8,82	Turun
	2015	0,17	-0,14	-45,16	Turun
PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk, (TMAS)	2011	0,75			
	2012	3,4	2,65	353,33	Naik
	2013	3,97	0,57	16,76	Naik
	2014	2,06	-1,91	-48,11	Turun
	2015	1,19	-0,87	-42,23	Turun
PT, Trans Power Marine Tbk, (TPMA)	2011	1,7			
	2012	1,18	-0,52	-30,59	Turun
	2013	1,44	0,26	22,03	Naik
	2014	1,17	-0,27	-18,75	Turun
	2015	1,02	-0,15	-12,82	Turun
PT, Tanah Laut Tbk, (INDX)	2011	2,28			
	2012	2,31	0,03	1,32	Naik
	2013	0,14	-2,17	-93,94	Turun
	2014	0,03	-0,11	-78,57	Turun
	2015	0,01	-0,02	-66,67	Turun

Sumber : *Indonesia Stock Exchange* (Sudah diolah)

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



Gambar 4.11
Grafik Perkembangan Struktur Modal pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Berdasarkan tabel dan gambar diatas dapat dijelaskan bahwa perkembangan Struktur Modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2015 :

Perusahaan BULL tahun 2015, Struktur modal di bawah ini menunjukkan bahwa rasio liabilitas terhadap ekuitas sebesar 102,13%, atau menurun dibandingkan tahun 2014 sebesar 149,96%. Hal ini mengindikasikan risiko keuangan yang semakin menurun dari tahun sebelumnya. Penurunan tersebut disebabkan oleh pembayaran pinjaman Perseroan selama tahun 2015. (BULL Laporan Tahunan 2015).

Perusahaan NELY pada tahun 2012 mencatat Rasio Liabilitas terhadap ekuitas, masih terjaga cukup rendah yaitu 0,36 kali pada tahun 2012, turun menjadi 0,34 kali pada tahun 2013. Rasio Liabilitas terhadap aset juga mengalami

penurunan, yaitu 0,27 kali pada tahun 2012, turun menjadi 0,25 kali pada tahun 2013. Penurunan tersebut sebagian besar karena penurunan Pinjaman Bank. (NELY Laporan Tahunan 2012).

Perusahaan TMAS pada tahun 2014, terjadinya pembayaran hutang bank menyebabkan turunnya hutang TEMAS Line, sehingga mengurangi nilai liabilitas jangka panjang Perusahaan. Pada tahun 2014, liabilitas jangka panjang TEMAS Line tercatat sebesar Rp479.382 juta. Angka ini menunjukkan penurunan sebesar Rp287.543 juta atau turun 37,5% dibanding tahun 2013 yang mencatat nilai liabilitas jangka panjang sebesar Rp766.925 juta. (TMAS Laporan Tahunan 2014).

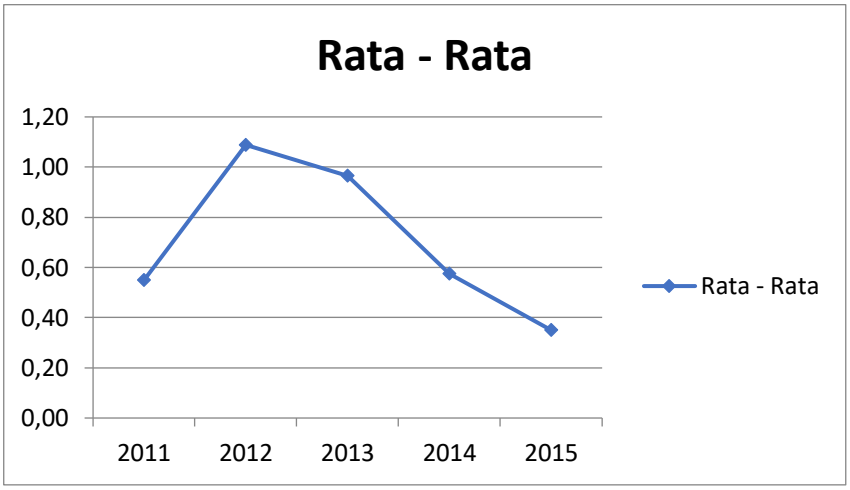
Perusahaan TPMA, Per 31 Desember 2012, perhitungan rasio liabilitas terhadap ekuitas keseluruhan Perusahaan tercatat sebesar 118,54% atau lebih rendah dari tahun 2011 yang tercatat sebesar 170,10%. Penurunan ini mencerminkan peningkatan kemampuan Perusahaan dalam membayar semua kewajibannya yang juga menunjukkan kapabilitas Perusahaan untuk memenuhi semua liabilitas jangka pendeknya. (TPMA Laporan Tahunan 2012).

Perusahaan INDX tahun 2012, Jumlah Liabilitas Liabilitas Perseroan berkurang dari Rp. 62,7 milyar di tahun 2012 menjadi Rp. 769 juta pada tahun 2013, disebabkan oleh adanya pembayaran Utang Pembelian Parameswara oleh PIL kepada pihak ketiga. (INDX Laporan Tahunan 2012).

Tabel 4.6
Rata-rata Perkembangan Struktur Modal pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Perusahaan	Tahun				
	2011	2012	2013	2014	2015
BULL	0,7	1,31	1,52	1,32	1,02

Perusahaan	Tahun				
	2011	2012	2013	2014	2015
APOL	-2,47	-2,03	-1,62	-1,45	-1,31
NELLY	0,34	0,36	0,34	0,31	0,17
TMAS	0,75	3,4	3,97	2,06	1,19
TPMA	1,7	1,18	1,44	1,17	1,02
INDX	2,28	2,31	0,14	0,03	0,01
Nilai Minimum	-2,47	-2,03	-1,62	-1,45	-1,31
Nilai Maksimum	2,28	3,4	3,97	2,06	1,19
Rata-rata	0,55	1,09	0,97	0,57	0,35



Gambar 4.12
Grafik Rata-rata Perkembangan Struktur Modal Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2011-2015

Berdasarkan tabel dan gambar diatas, diketahui bahwa rata-rata Struktur Modal mengalami fluktuasi. Perusahaan yang memiliki Struktur Modal tertinggi dipegang TMAS pada tahun 2013. Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut pada periode 2011-2015 adalah lebih baik dari perusahaan-perusahaan lainnya. Perusahaan yang memiliki Struktur Modal terendah dipegang oleh APOL pada tahun 2011. Ini membuktikan bahwa kinerja perusahaan tersebut yang diukur

oleh Struktur Modal adalah yang paling rendah jika dibandingkan dengan perusahaan lainnya.

Pada tahun 2015 perkembangan struktur modal pada perusahaan transportasi mengalami penurunan yang disebabkan oleh perekonomian Indonesia juga terkena imbas langsung dari kondisi ekonomi global yang buruk. Tahun 2015, perekonomian Indonesia mengalami perlambatan sebesar 4,79% dibandingkan dengan pencapaian tahun sebelumnya sebesar 5,02%. Namun, pencapaian ini cukup baik mengingat banyak tantangan pada tahun 2015 mulai dari kondisi ekonomi global yang mencakup rencana penarikan stimulus ekonomi oleh Bank Sentral AS (The Fed), ekspor yang menurun akibat turunnya permintaan dan harga komoditas global, serta adanya kebijakan pembatasan ekspor mineral mentah.

Akibat dari kondisi ekonomi yang buruk, hampir seluruh industri industri di Indonesia mengalami penurunan Struktur Modal yang cukup signifikan termasuk industri pelayaran. Dikatakan, selain pertumbuhan ekonomi nasional yang melambat, penguatan nilai tukar dolar AS terhadap rupiah yang membuat rupiah menyentuh level psikologis Rp 14.000 per dolar AS dan penurunan harga minyak dunia yang sudah berada di level US$ 40,73 per barel pada posisi November 2015, turut menghantam industri pelayaran nasional. Dan calon investor enggan untuk menanamkan modalnya pada industri pelayaran di indonesia (beritasatu.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 Profitabilitas (ROA), Likuiditas (CR) dan Struktur Modal (DER). 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

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.145	1.055		2.033	.052
	ROA	.530	.233	.350	2.271	.031
	CR	.036	.010	.523	3.394	.002

a. Dependent Variable: DER

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

$$Y = 2.145 + 0.530\ X_1 + 0.036\ X_2 + e$$

Dari persamaan regresi linear berganda tersebut masing-masing variabel dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Constant sebesar 2.145 menyatakan bahwa jika profitabilitas dan likuiditas bernilai 0 (nol) dan tidak ada perubahan, maka tingkat pengembalian struktur modal bernilai sebesar2.145 persen.
2. Variabel X1 yaitu profitabilitas (ROA) memiliki koefisien regresi sebesar 0.530 artinya jika profitabilitas meningkat satu satuan, maka struktur modal akan meningkat sebesar 0.530 kali.

3. Variabel X2 yaitu likuiditas (CR) memiliki koefisien regresi sebesar 0.036 artinya jika profitabilitas meningkat satu satuan, maka struktur modal akan meningkat sebesar 0.036 kali.

Tanda koefisien variabel bebas menunjukkan arah hubungan dari variabel yang bersangkutan dengan DER. Koefisien regresi untuk variabel bebas X_1 bernilai positif, menunjukkan hubungan yang searah antara ROA (X_1) dengan DER (Y). Koefisien regresi untuk variabel bebas X_2 bernilai positif, menunjukkan hubungan yang searah antara CR (X_2) dengan DER (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

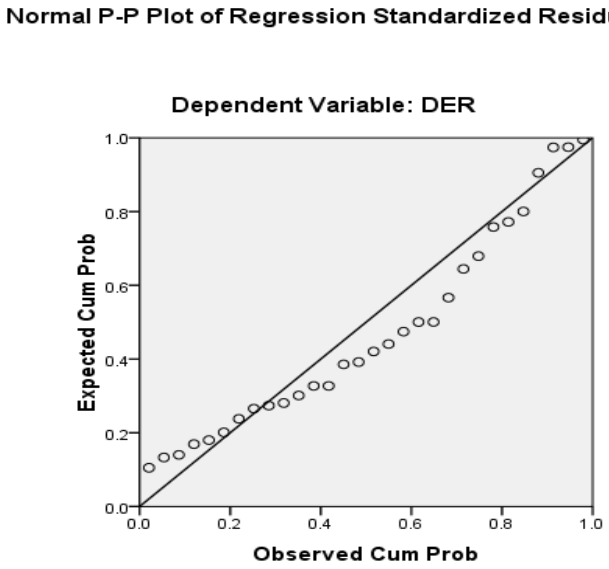
Uji Normalitas digunakan untuk menguji apakah model regresi mempunyai distribusi normal atau tidak. Asumsi normalitas merupakan persyaratan yang sangat penting pada pengujian kebermaknaan (signifikansi) koefisien regresi. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki distribusi normal atau mendekati normal, sehingga layak dilakukan pengujian secara statistik. Berikut merupakan tabel Uji Normalitas sbegai berikut:

Tabel 4.8
Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters[a]	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.07485071
Most Extreme Differences	Absolute	.166
	Positive	.166
	Negative	-.097
Kolmogorov-Smirnov Z		.910
Asymp. Sig. (2-tailed)		.379

a. Test distribution is Normal.

Berikut merupakan grafik normal *probability* plot sebagai berikut :



Gambar 4.13
Grafik Normal Probability-plot of Regression Standardized Residual

Berdasarkan tabel dan gambar di atas dapat dilihat nilai sig (0.379) > *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 multikolinearitas dilakukan untuk menguji ada tidaknya hubungan yang linear antara variabel bebas (independen) satu dengan variabel bebas (independen) yang lainnya. Adanya hubungan yang linear antar variabel independen akan menimbulkan kesulitan dalam memisahkan pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependennya. Jika terjadi hubungan yang linear antara variabel bebas maka mengakibatkan:

- Tingkat ketelitian koefisien regresi sebagai penduga sangat rendah, dengan demikian menjadi kurang akurat.
- Koefisien serta ragamnya akan bersifat stabil, sehingga adanya sedikit perubahan pada mengakibatkan ragamnya berubah sangat berarti.

Ada tidaknya korelasi antar variabel independen dapat diketahui dengan beberapa cara diantaranya memanfaatkan statistik korelasi *product moment* dari Pearson dan nilai VIF, dimana nilai VIF < 10 dinyatakan tidak terjadi multikolinearitas.

Tabel 4.9
Uji Multikolinieritas

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	ROA	.992	1.008
	CR	.992	1.008

Berdasarkan tabel diatas nilai tolerance untuk masing-masing variabel :

1. Nilai tolerance ROA , 0,992 > 0,10
2. Nilai tolerance CR, 0,992 > 0,10

Maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas antara variabel bebas ROA dan CR.

Berdasarkan tabel diatas diperoleh VIF untuk masing-masing variabel :

1. VIF variabel ROA , 1.008 < 10
2. VIF variabel CR, 1.008 < 10

Maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas antar variabel bebas ROA dan CR, artinya bahwa diantara variabel bebas ROA dan CR tidak terdapat korelasi yang cukup kuat antara sesama variabel bebas dan data layak digunakan untuk analisis regresi berganda.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji asumsi heteroskedastisitas ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah variasi residual absolut sama atau berbeda untuk semua pengamatan. Apabila terjadi heteroskedastisitas maka penaksir menjadi tidak lagi efisien baik dalam sampel kecil maupun besar dan estimasi koefisien dapat dikatakan menjadi kurang akurat.

Tabel 4.10
Uji Heteroskedasitisitas

Correlations

			ROA	CR	UnstandardizedResidual
Spearman's rho	ROA	Correlation Coefficient	1.000	-.102	-.226
		Sig. (2-tailed)	.	.591	.229
		N	30	30	30
	CR	Correlation Coefficient	-.102	1.000	-.196
		Sig. (2-tailed)	.591	.	.300
		N	30	30	30
	UnstandardizedResidual	Correlation Coefficient	-.226	-.196	1.000
		Sig. (2-tailed)	.229	.300	.
		N	30	30	30

Berdasarkan hasil korelasi yang diperoleh seperti dapat dilihat pada tabel diatas dapat dilihat bahwa korelasi antara variabel ROA dan CR sebagai berikut:

1. Nilai Correlation Coefficient ROA sebesar -0.226 < 0,05
2. Nilai Correlation Coefficient CR sebesar -0.196 < 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 orGPM 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	.603[a]	.364	.317	1.11395	1.510

a. Predictors: (Constant), CR, ROA

b. Dependent Variable: DER

Berdasarkan hasil pengolahan diperoleh nilai statistik Durbin-Watson (D-W) = 1.510 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 (1.510) < d_u(1.566), maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat terdapat autokorelasi.

3. Uji Koefisien Korelasi Pearson

Analisis koefisien korelasi pearson digunakan untuk mengukur ada atau tidaknya hubungan linier antara ROA, CR dan DER. Kegunaannya untuk mengetahui derajat hubungan dan kontribusi variabel bebas (independent) dengan variabel terikat (dependent).

Untuk mengetahui bagaimana tingkat keeratan hubungan antara variabel bebas dengan antara variabel bebas dengan variabel terikat, digunakan kriteria keeratan korelasi sebagai berikut :

Tabel 4.12
Pedoman Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval	Koefisien Tingkat Hubugan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0.399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Sumber: Sugiyono (2015 : 85)

Hasil perhitungan korelasi antara variabel bebas dengan variael terikat dapat di lihat dari tabel dibawah ini:

A. Secara korelasi parsial antara X_1 (ROA) dengan Y (DER), apabila X_2 (CR) dianggap konstan dengan perhitungan dengan menggunakan SPSS 16.0 for windows sebagai berikut :

Tabel 4.13
Korelasi Secara parsial Antara ROA dan DER
Correlations

Control Variables			ROA	DER
CR	ROA	Correlation	1.000	.401
		Significance (2-tailed)	.	.031
		df	0	27
	DER	Correlation	.401	1.000
		Significance (2-tailed)	.031	.
		df	27	0

Hasil perhitungan SPSS 16.0 for windows menghasilkan nilai r yang sama yaitu 0.401 dengan arah positif. nilai r tersebut berarti bahwa hubungan antara variabel X_1 dan Y bersifat positif. Artinya ROA memiliki hubungan yang sedang dengan DER. Hubungan antara variabel X_2 (ROA) dan Y (DER) dikatakan sedang karena korelasi sebesar 0.401 berada pada interval 0,40 – 0,599 yang dapat dilihat pada tabel interpretasi. Arah positif menggambarkan bahwa ketika Profitabilitas (ROA) meningkat maka Struktur Modal (DER) akan meningkat.

B. Secara korelasi parsial antara X_2 (CR) dengan Y (DER), apabila X_1 (ROA) dianggap konstan dengan perhitungan dengan menggunakan SPSS 16.0 for windows sebagai berikut :

Tabel 4.14
Korelasi Secara parsial Antara CR dan DER
Correlations

Control Variables			CR	DER
ROA	CR	Correlation	1.000	.547
		Significance (2-tailed)	.	.002
		df	0	27
	DER	Correlation	.547	1.000
		Significance (2-tailed)	.002	.
		df	27	0

Hasil perhitungan dengan SPSS 16.0 for windows menghasilkan nilai r yaitu 0.547. Nilai r tersebut berarti bahwa hubungan antara variabel X_2 dan Y bersifat positif. Artinya CR memiliki hubungan yang sedang dengan DER. Hubungan antara variabel X_2 (CR) dan Y (DER) dikatakan sedang karena korelasi sebesar 0.54 berada pada interval 0,40 – 0,599 yang dapat dilihat pada tabel interpretasi. Arah positif menggambarkan bahwa ketika Likuiditas (CR) meningkat maka Struktur Modal (DER) akan meningkat.

C. Secara korelasi simultan antara X_1 (ROA) dan X_2 (CR) dengan Y (DER), apabila X_1 (ROA) dan X_2 (CR) dianggap konstan dengan perhitungan dengan menggunakan SPSS 16.0 for windows sebagai berikut :

Tabel 4.15
Koefisien Korelasi Secara Simultan Antara ROA, CR dan DER

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.603[a]	.364	.317	1.11395

a. Predictors: (Constant), CR, ROA
b. Dependent Variable: DER

Hasil perhitungan dengan SPSS 16.0 for windows menghasilkan nilai r yaitu 0.603. Nilai r tersebut berarti bahwa hubungan antara variabel Profitabilitas (X_1) Likuiditas (X_2) terhadap Struktur Modal (Y) bersifat positif. Artinya ROA dan CR memiliki hubungan yang kuat dengan DER. Hubungan antara variabel Profitabilitas (X_1) Likuiditas (X_2) terhadap Struktur Modal (Y) dikatakan kuat karena korelasi sebesar 0,603 berada pada interval 0,60 – 0,799 yang dapat dilihat pada tabel interpretasi. Arah positif menggambarkan bahwa ketika Profitabilitas (ROA) dan Likuiditas (CR) meningkat maka Struktur Modal (DER) akan meningkat.

4. Uji Koefisien Determinasi

Besarnya pengaruh X_1 (ROA) dan X_2 (CR) terhadap Y (DER) 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%

= $(0.603)^2$ x 100%

= 0.364 x 100%

= 36.4

Kd = 36.4 %

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

Tabel 4.16

Uji Koefisien Determinasi ROA , CR dengan DER

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.603[a]	.364	.317	1.11395

a. Predictors: (Constant), CR, ROA

b. Dependent Variable: DER

Berdasarkan perhitungan manual dan hasil output menggunakan SPSS 16.0 for windows dapat diperoleh koefisien determinasi, yaitu sebesar 0.364 ini berarti bahwa secara parsial ROA (X_1), CR (X_2) mempengaruhi DER (Y) adalah sebesar 36.4% sedangkan sisanya sebesar 63.6% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti seperti Ukuran Perusahaan, Risiko Bisni, Pertumbuhan Penjualan dan lain sebagainya. Dengan demikian dapat dikatakan Profitabilitas (ROA) , Likuiditas (CR) tetap mempengaruhi Struktur Modal (DER).

Tabel 4.17
Pengaruh Parsial Dengan Rumus Beta X Zero

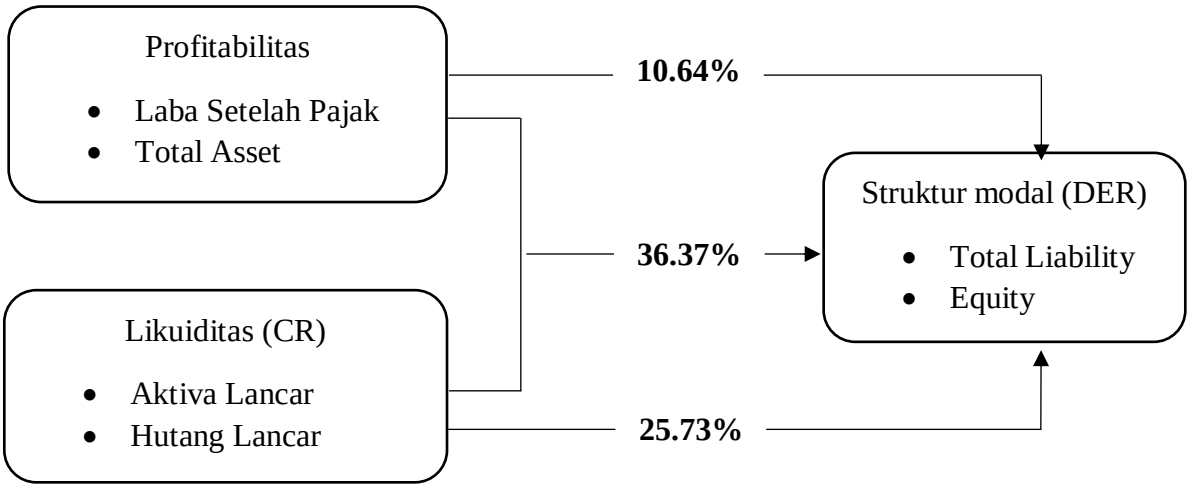
Model		Standardized Coefficients	Correlations		
		Beta	Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)				
	ROA	.350	.304	.401	.349
	CR	.523	.492	.547	.521

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

1. Variabel ROA = 0.350 x 0.304 = 0.1064 x 100% = 10.64%

2. Variabel CR = 0.523 x 0.492 = 0.2573 x 100% = 25.73%

Dari hasil perhitungan diatas, dapat diketahui bahwa variabel yang paling berpengaruh terhadap variabel terikat adalah variabel ROA (X_1) sebesar 10.64% dan diikuti dengan variabel CR (X_2) sebesar 25.73%. dengan demikian pengaruh secara keseluruhan sebesar 36.37% dibulakan menjadi 36.4%. sedangkan sisanya 63.6% merupakan kontribusi variabel lain. Faktor-faktor yang tidak di teliti seperti ukuran perusahaan dan pertumbuhan perusahaan. .



Gambar 4.14
Pengaruh Profitabilitas (ROA) dan Likuiditas (CR) terhadap Struktur Modal (DER)

Berdasarkan tabel dan gambar diatas dapat dilihat bahwa:

1. Besaran pengaruh antara Profitabilitas (X1) terhadap Struktur Modal (Y) adalah 10,64%
2. Besaran pengaruh antara Likuiditas (X2) terhadap Struktur Modal (Y) adalah 25,73%
3. Secara Bersam-sama besaran pengaruh antara Profitabilitas (X1) dan Likuiditas (X2) terhadap Struktur Modal (Y) adalah 36,37%

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

H_0: $\beta_1\beta_2 = 0$: Secara simultan Profitabilitas dan Likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap Struktur Modal pada perusahaan transportasi

H_a: $\beta_1\beta_2 \neq 0$: Secara simultan Profitabilitas dan Likuiditas berpengaruh signifikan terhadap Struktur Modal pada perusahaan transportasi

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 4.18
Pengujian Hipotesis secara simultan (Uji F) Profitabilitas (ROA), Likuiditas (CR) terhadap Struktur (DER)

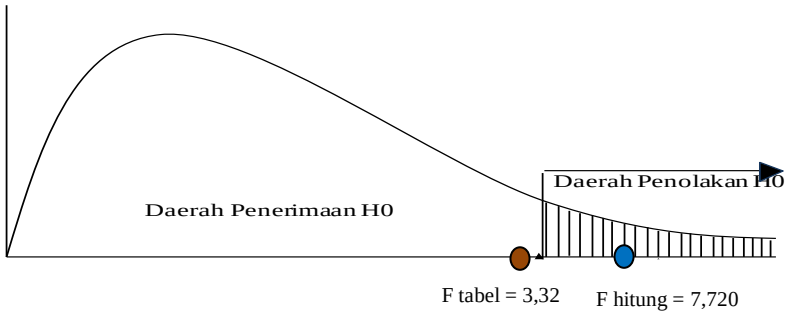
ANOVA[b]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	19.158	2	9.579	7.720	.002[a]
	Residual	33.504	27	1.241		
	Total	52.662	29			

a. Predictors: (Constant), CR, ROA
b. Dependent Variable: DER

Berdasarkan tabel output di atas, dapat diketahui nilai F hitung sebesar 7.720 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 (7.720) > F tabel (3.32), sehingga H0 ditolak, artinya F-hitung lebih besar daripada F-tabel yang artinya terdapat pengaruh positif signifikan dari ROA (X_1) dan CR (X_2) terhadap DER (Y). Jika disajikan dalam gambar, maka nilai F hitung dan F tabel tampak sebagai berikut:



Gambar 4.15
Daerah penerimaan dan penolakan Ho antara Profitabilitas (ROA), Likuiditas (CR) terhadap Struktur Modal (DER)

Dari hasil penelitian secara simultan, hasil pengujian tersebut sama dengan hasil Maisal Riga Mikrawardhana (2015) "Pengaruh Profitabilitas Dan Likuiditas Terhadap Struktur Modal Perusahaan Multinasional (Studi Pada Perusahaan Multinasional Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2010-2013)" secara simultan dapat di ketahui bahwa Profitabilitas dan Likuiditas terhadap Struktur Modal berpengaruh signifikan.

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 ROA dan CR terhadap DER 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.

4.3.4.1 Pengujian Hipotesis Profitabilitas (ROA) Terhadap Struktur Modal (DER)

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 :

$H_0 : \beta_1 = 0$: Profitabilitas tidak berpengaruh yang signifikan terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Transportasi

$H_a : \beta_1 \neq 0$: Profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Transportasi

α = 5%

Tabel 4.19
Pengujian Hipotesis Secara Parsial (Uji T) Profitabilitas (ROA) Terhadap Struktur Modal (DER)

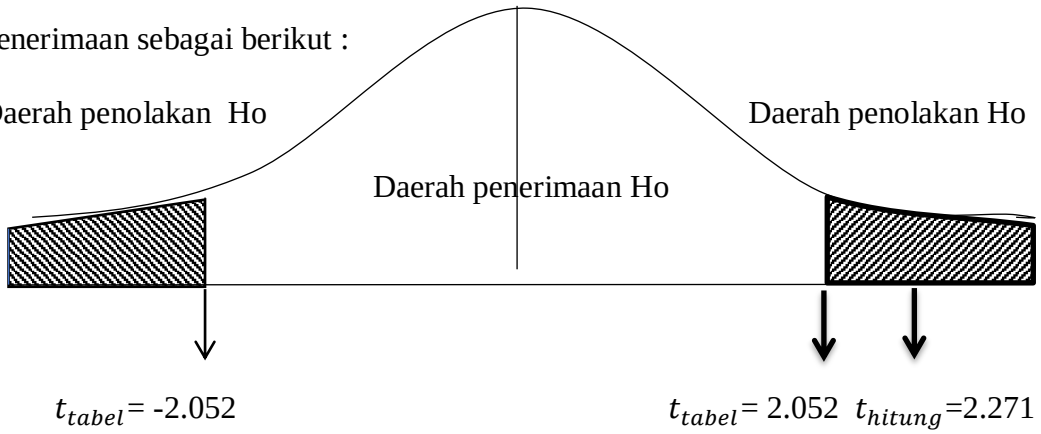
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.145	1.055		2.033	.052
	ROA	.530	.233	.350	2.271	.031
	CR	.036	.010	.523	3.394	.002

a. Dependent Variable: DER

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 ROA 2.271 dengan nilai signifikan 0.031. Karena nilai t_{hitung} 2.271 lebih besar dari t_{tabel} 2.052 maka pada tingkat kekeliruan 5% diputuskan untuk menolak Ho. Artinya dengan tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa ROA memiliki pengaruh positif signifikan terhadap DER.

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



Gambar 4.16
Daerah penerimaan dan Penolakan Ho antara Profitabilitas (ROA) terhadap Struktur Modal (DER)

Pada gambar diatas dapat dilihat nilai thitung jatuh pada daerah penerimaan Ho, sehingga disimpulkan bahwa Profitabilitas (ROA) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap Struktur Modal (DER).

Dari hasil pengujian Hipotesis tersebut sama dengan hasil penelitian terdahulu dari Maisal Riga Mikrawardhana (2015) "Pengaruh Profitabilitas Dan Likuiditas Terhadap Struktur Modal Perusahaan Multinasional (Studi Pada Perusahaan

Multinasional Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2010-2013)" yang menyatakan bahwa Profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap Struktur Modal.

4.2.4.2 Pengujian Hipotesis Likuiditas (CR) Terhadap Struktur Modal (DER)

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 :

$H_0 : \beta_2 = 0$: Likuiditas tidak berpengaruh yang signifikan dari terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Transportasi

$H_a : \beta_2 \neq 0$: Likuiditas berpengaruh signifikan dari terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Transportasi

α = 5%

Tabel 4.20
Pengujian Hipotesis Secara Parsial (Uji T) Likuiditas (CR) TerhadapStruktur Modal (DER)

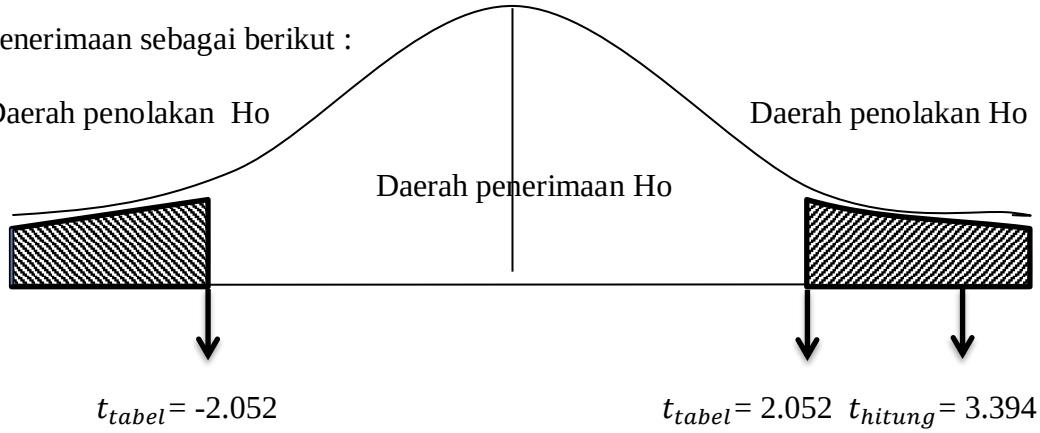
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.145	1.055		2.033	.052
	ROA	.530	.233	.350	2.271	.031
	CR	.036	.010	.523	3.394	.002

a. Dependent Variable: DER

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 Likuiditas (CR) 3.394 dengan nilai signifikan 0.002. Karena nilai t_{hitung} 3.394 > t_{tabel} 2.052 maka pada tingkat kekeliruan 5% diputuskan Ho ditolak. Artinya dengan tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa Likuiditas (CR) memiliki pengaruh signifikan terhadap Struktur Modal (DER).

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



Gambar 4.17
Daerah penerimaan dan Penolakan Ho atara Likuiditas (CR) Terhadap Struktur Modal (DER)

Pada gambar diatas dapat dilihat nilai thitung jatuh pada daerah penerimaan Ho, sehingga disimpulkan bahwa Likuiditas (CR) secara parsial berpengaruh positif signifikan terhadap Struktur Modal (DER).

Dari hasil pengujian Hipotesis tersebut sama dengan hasil penelitian terdahulu dari Maisal Riga Mikrawardhana (2015) "Pengaruh Profitabilitas Dan Likuiditas Terhadap Struktur Modal Perusahaan Multinasional (Studi Pada Perusahaan Multinasional Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2010-2013)" dalam penelitiannya menyatakan bahwa Likuiditas berpengaruh signifikan terhadap Struktur Modal.