

SKRIPSI

**FAKTOR – FAKTOR PENENTU PROFITABILITAS PADA PERUSAHAAN
TRANSPORTASI LAUT YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)**

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada
Fakultas Ekonomi Dan Bisnis
Universitas Islam Riau
Pekanbaru*



OLEH:

PUTRI WIRDATUL ZANNAH
NMP: 175210407

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU
2021**



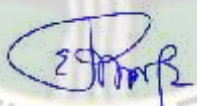
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jalan Kaharudin Nasution No. 113 Perhentian Marpoyan
Telp. (0761) 674674 Fax: (0761) 6748834 Pekanbaru 28284

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Putri Wirdatul Zannah
NPM : 175210407
Fakultas : Ekonomi Dan Bisnis
Jurusan : Manajemen
Konsentrasi : Manajemen Keuangan
Judul Skripsi : Faktor-faktor Penentu Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Laut Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI)

Disahkan Oleh:
Pembimbing


Dr. Hj. Eka Nuraini R., M.Si

Diketahui :

Dekan

Ketua Program Studi




(Dr. Firdaus AR, SE., M.Si., AK., CA)


(Abd. Razak Jer, SE., M.Si)



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

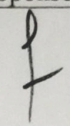
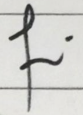
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Alamat: Jalan Kaharuddin Nasution No.113 Perhentian Marpoyan
Telp. (0761) 674674 Fax.(0761) 674834 Pekanbaru-28284

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : Putri Wirdatul Zannah
NPM : 175210407
Fakultas : Ekonomi Dan Bisnis
Program Studi : Manajemen
Konsentrasi : Manajemen Keuangan
Judul Penelitian : Faktor-faktor Penentu Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Laut Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI)
Sponsor : Dr. Dra. Hj. Eka Nuraini R, M.Si
Dengan Perincian Sebagai Berikut :

No	Tanggal	Catatan	Berita Acara	Paraf
		Sponsor		Sponsor
1	10-12-2020	X	Latar Belakang, Grafik, Tambahkan Teori di Telaah Pustaka, Perbaiki Hipotesis	
2	04-01-2021	X	Tabel, Telaah Pustaka, tambahkan Penelitian Terdahulu	
3	06-01-2021	X	ACC Seminar Proposal	
4	22-06-2021	X	Abstrak, Tambahkan teori di bab V, Hasil Penelitian di Bab V di Cek kembali.	

No	Tanggal	Catatan	Berita Acara	Paraf
		Sponsor		Sponsor
5	26-06-2021	X	Daftar Isi Disesuaikan Dengan Isi Bab V, di Pembahasan Dikaitkan Antara Analisis dan Hasilnya	
6	27-06-2021	X	Acc Seminar Hasil	

Pekanbaru, 15 Juli 2021

Wakil Dekan I



Dr. Hj. Elyan Sastraningsih, SE., M.Si

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Alamat : Jalan Kaharuddin Nst Km 11 No 113 Marpoyan Pekanbaru Telp 647647

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI / MEJA HIJAU

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau No: 714/KPTS/FE-UIR/2021, Tanggal 14 Juli 2021, Maka pada Hari Kamis 15 Juli 2021 dilaksanakan Ujian Oral Komprehensif/Meja Hijau Program Sarjana Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau pada Program Studi **Manajemen** Tahun Akademis 2020/2021.

1. Nama : Putri Wirdatul Zannah
2. N P M : 175210407
3. Program Studi : Manajemen S1
4. Judul skripsi : Faktor – Faktor Penentu Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Laut Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BED).
5. Tanggal ujian : 15 Juli 2021
6. Waktu ujian : 60 menit.
7. Tempat ujian : Ruang Sidang Meja Hijau Fakultas Ekonomi UIR
8. Lulus Yudicium/Nilai : **Lulus (B+) 70**
9. Keterangan lain : Aman dan lancar.

PANITIA UJIAN

Ketua

Dr. Hj. Ellvan Sastraningsih, SE., M.Si

Wakil Dekan Bidang Akademis

Sekretaris

Abd. Razak Jer, SE., M.Si

Ketua Prodi Manajemen

Dosen penguji :

1. Dr. Hj. Eka Nuraini, R, M.Si
2. Poppy Camenia Jamil, SE., M.S.M
3. Restu Hayati, SE., M.Si

(.....)
(.....)
(.....)

Notulen

1. Randi Saputra, SE., MM

(.....)



Pekanbaru, 15 Juli 2021

Mengetahui
Dekan,

Dr. Firdaus AR, SE., M.Si., Ak., CA

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution No 113 Marpoyan Pekanbaru Telp 647647

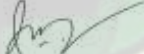

BERITA ACARA SEMINAR HASIL PENELITIAN SKRIPSI

Nama : Putri Wirdatul Zannah
NPM : 175210407
Jurusan : Manajemen / S1
Judul Skripsi : Faktor – Faktor Penentu Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Laut Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
Hari/Tanggal : Kamis 15 Juli 2021
Tempat : Ruang Sidang Fakultas Ekonomi UIR

Dosen Pembimbing

No	Nama	Tanda Tangan	Keterangan
1	Dr. Hj. Eka Nuraini. R, M.Si		

Dosen Pembahas / Penguji

No	Nama	Tanda Tangan	Keterangan
1	Poppy Camenia Jamil, SE., M.S.M		
2	Restu Hayati, SE., M.Si		

Hasil Seminar : *)

1. Lulus (Total Nilai)
2. Lulus dengan perbaikan (Total Nilai **70**)
3. Tidak Lulus (Total Nilai)

Mengetahui
An.Dekan


Dr. Hj. Ellyan Sastraningsih, SE., M.Si
Wakil Dekan I



Pekanbaru, 15 Juli 2021
Ketua Prodi


Abd. Razak Jer, SE., M.Si

*) Coret yang tidak perlu

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor : 714 / Kpts/FE-UIR/2021
TENTANG PENETAPAN DOSEN PENGUJI SKRIPSI MAHASISWA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DEKAN FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS ISLAM RIAU

Menimbang : 1. Bahwa untuk menyelesaikan studi Program Sarjana Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Islam Riau dilaksanakan ujian skripsi / oral comprehensive sebagai tugas akhir dan untuk itu perlu ditetapkan mahasiswa yang telah memenuhi syarat untuk ujian dimaksud serta dosen penguji
2. Bahwa penetapan mahasiswa yang memenuhi syarat dan penguji mahasiswa yang bersangkutan perlu ditetapkan dengan surat keputusan Dekan.

Mengingat : 1. Undang-undang RI Nomor: 20 Tahun 2003 Tentang Sistem Pendidikan Nasional
2. Undang-undang RI Nomor: 14 Tahun 2005 Tentang Guru dan Dosen
3. Undang-undang RI Nomor: 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi.
4. Peraturan Pemerintah RI Nomor: 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
5. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018.
6. SK. Pimpinan YLPI Daerah Riau Nomor: 006/Skep/YLPI/II/1976 Tentang Peraturan Dasar Universitas Islam Riau.
7. Surat Keputusan BAN PT Depdiknas RI :
a. Nomor : 2806/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2018, tentang Akreditasi Eko. Pembangun
b. Nomor : 2640/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2018, tentang Akreditasi Manajemen
c. Nomor : 2635/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2018, tentang Akreditasi Akuntansi S1
d. Nomor : 1036/SK/BAN-PT/Akred/Dipl-III/IV/2019, tentang Akreditasi D.3 Akuntansi.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : 1. Mahasiswa Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau yang tersebut di bawah ini:

N a m a : Putri Wirdatul Zannah
N P M : 175210407
Program Studi : Manajemen S1
Judul Skripsi : Faktor – Faktor Penentu Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Laut Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

2. Penguji ujian skripsi/oral kompreh ensive maahsiswa tersebut terdiri dari:

NO	Nama	Pangkat/Golongan	Bidang Diuji	Jabatan
1	Dr. Hj. Eka Nuraini R, M.Si	Lektor Kepala, D/a	Materi	Ketua
2	Poppy Camenia Jamil, SE., M.S.M	Assisten Ahli, C/b	Sistematika	Sekretaris
3	Restu Hayati, SE., M.Si	Assisten Ahli, C/b	Lektor Kepala, D/a	Anggota
4			Penyajian	Anggota
5			Bahasa	Anggota
6	Randi Saputra, SE., MM	Non Fungsional C/b	-	Notulen
7			-	Saksi II
8			-	Notulen

3. Laporan hasil ujian serta berita acara telah disampaikan kepada pimpinan Universitas Islam Riau selambat-lambatnya 1 (satu) minggu setelah ujian dilaksanakan.

4. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan akan segera diperbaiki sebagaimana mestinya.

Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.



Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal : 15 Juli 2021
Dekan

Dr. Firdaus AR, SE., M.Si., Ak., CA

Tembusan : Disampaikan pada :

1. Yth : Bapak Koordinator Kopertis Wilayah X di Padang
2. Yth : Bapak Rektor Universitas Islam Riau di Pekanbaru
3. Yth : Sdr. Kepala Biro Keuangan UIR di Pekanbaru
4. Yth : Sdr. Kepala BAAK UIR di Pekanbaru

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Alamat : Jalan Kaharuddin Nst Km 11 No 113 Marpoyan Pekanbaru Telp 647647

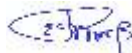

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

Nama : Putri Wirdatul Zannah
NPM : 175210407
Judul Proposal : Pengaruh Rasio Keuangan, Pertumbuhan Penjualan dan Dividen Terhadap Nilai Perusahaan Transportasi Laut Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
Pembimbing : 1. Dr. Hj. Eka Nuraini. R, M.Si
Hari/Tanggal Seminar : Senin 01 Maret 2021

Hasil Seminar dirumuskan sebagai berikut :

1. Judul : Disetujui dirubah/perlu diseminarkan *)
2. Permasalahan : Jelas/masih kabur/perlu dirumuskan kembali *)
3. Tujuan Penelitian : Jelas/mengambang/perlu diperbaiki *)
4. Hipotesa : Cukup tajam/perlu dipertajam/di perbaiki *)
5. Variabel yang diteliti : Jelas/Kurang jelas *)
6. Alat yang dipakai : Cocok/belum cocok/kurang *)
7. Populasi dan sampel : Jelas/tidak jelas *)
8. Cara pengambilan sampel : Jelas/tidak jelas *)
9. Sumber data : Jelas/tidak jelas *)
10. Cara memperoleh data : Jelas/tidak jelas *)
11. Teknik pengolahan data : Jelas/tidak jelas *)
12. Daftar kepustakaan : Cukup/belum cukup mendukung pemecahan masalah Penelitian *)
13. Teknik penyusunan laporan : Telah sudah/belum memenuhi syarat *)
14. Kesimpulan tim seminar : Perlu/tidak perlu diseminarkan kembali *)

Demikianlah keputusan tim yang terdiri dari :

No	Nama	Jabatan pada Seminar	Tanda Tangan
1.	Dr. Hj. Eka Nuraini. R, M.Si	Ketua	1. 
2.	Poppy Camenia Jamil, SE., M.S.M	Anggota	2. 
3.		Anggota	3.

*Coret yang tidak perlu

Mengetahui
A.n. Dekan Bidang Akademis


Dr. Hj. Ellyan Sastraningsih, SE., M.Si



Pekanbaru, 01 Maret 2021
Sekretaris,


Abd. Razak Jer, SE., M.Si

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor: 1175/Kpts/FE-UIR/2020
TENTANG PENUNJUKAN DOSEN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA S1
Bismillahirrohmanirrohim
DEKAN FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS ISLAM RIAU

Menimbang: 1. Surat penetapan Ketua Jurusan / Program Studi Manajemen tanggal 15 September 2020 tentang penunjukan Dosen Pembimbing skripsi mahasiswa.
2. Bahwa dalam membantu mahasiswa untuk menyusun skripsi sehingga Mendapat hasil yang baik perlu ditunjuk Dosen Pembimbing yang Akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut

Mengingat: 1. Surat Mendikbud RI:
a. Nomor: 0880/U/1997 c.Nomor: 0378/U/1986
b. Nomor: 0213/0/1987 d.Nomor: 0387/U/1987
2. Surat Keputusan BAN PT Depdiknas RI :
a. Nomor : 192/SK/BAN-PT/Ak.XVI/S/IX/2013, tentang Akreditasi Eko. Pembangun
b. Nomor : 197/SK/BAN-PT/Ak.XVI/S/IX/2013, tentang Akreditasi Manajemen
c. Nomor : 197/SK/BAN-PT/Ak.XVI/S/IX/2013, tentang Akreditasi Akuntansi S1
d. Nomor : 001/SK/BAN-PT/Akred/Dpl-III/I/2014 Tentang Akreditasi D.3 Akuntansi
3. Surat Keputusan YLPI Daerah Riau
a. Nomor: 66/Skep/YLPI/II/1987
b. Nomor: 10/Skep/YLPI/IV/1987
4. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2013
5. Surat Edaran Rektor Universitas Islam Riau tanggal 10 Maret 1987
a. Nomor: 510/A-UIR/4-1987

MEMUTUSKAN

Menetapkan: 1. Mengangkat Saudara - saudara yang tersebut namanya di bawah ini sebagai pembimbing dalam penyusunan skripsi yaitu:

No	N a m a	Jabatan/Golongan	Keterangan
1	Dr.Dra. Hj. Eka Nuraini R, M.Si	Lektor Kepala, D/a	Pembimbing

2. Mahasiswa yang dibimbing adalah:
N a m a : Putri Wirdatul Zannah
N P M : 175210407
Jusan/Jenjang Pendd. : Manajemen / S1
Judul Skripsi : Pengaruh Rasio Keuangan, Pertumbuhan Penjualan dan Dividen Terhadap Nilai Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)
3. Tugas pembimbing adalah berpedoman kepada Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau Nomor: 52/UIR/Kpts/1989 tentang pedoman penyusunan skripsi mahasiswa di lingkungan Universitas Islam Riau.
4. Dalam pelaksanaan bimbingan supaya memperhatikan usul dan saran dari forum seminar proposal.
5. Kepada pembimbing diberikan honorarium sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Islam Riau.
6. Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan dalam keputusan ini segera akan ditinjau kembali.

Kutipan: Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk diketahui dan dilaksanakan menurut semestinya.

Ditetapkan di: Pekanbaru
Pada Tanggal: 16 September 2020

Dekan,



Dr. Firdaus AR, SE., M.Si., Ak., CA

Tembusan : Disampaikan pada:

1. Yth : Bapak Rektor Universitas Islam Riau
2. Yth : Sdr. Kepala Biro Keuangan UIR di Pekanbaru.



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS EKONOMI

الجامعة الإسلامية البريوتية

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan, Pekanbaru, Riau, Indonesia - 28284
Telp. +62 761 674674 Fax. +62 761 674834 Email : fekon@uir.ac.id Website : www.ac.uir.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME

Ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau menerangkan bahwa mahasiswa dengan identitas berikut:

NAMA : **PUTRI WIRDATUL ZANNAH**
NPM : **175210407**
JUDUL SKRIPSI : **FAKTOR-FAKTOR PENENTU PROFITABILITAS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI LAUT YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)**
PEMBIMBING : **DR. EKA NURAINI R, M.SI**

Dinyatakan sudah memenuhi syarat batas maksimal plagiarisme yaitu **30%** (tiga puluh persen) pada setiap subbab naskah skripsi yang disusun.

Demikianlah surat keterangan ini di buat untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, 30 Juni 2021

Ketua Program Studi Manajemen


Abd Razak Jer, SE., M.Si

SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis ini, Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik Sarjana, baik di Universitas Islam Riau maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Karya tulis saya ini murni gagasan, dan penilaian saya sendiri atau bantuan pihak manapun, kecuali arahan Tim Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat, karya pendapat yang ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpanan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi Akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi dengan norma yang berlaku di Perguruan Tinggi ini.

Pekanbaru, 27 Juli 2021

Saya yang membuat pernyataan,

PUTRI WIRDATUL ZANNAH

NPM. 175210407

ABSTRAK

FAKTOR – FAKTOR PENENTU PROFITABILITAS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI LAUT YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)

OLEH :

PUTRI WIRDATUL ZANNAH

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor – faktor penentu profitabilitas perusahaan Transportasi Laut yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Populasi penelitian ini adalah Perusahaan Transportasi Laut yang terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI). Sampel yang digunakan sebanyak 7 Perusahaan Transportasi Laut selama tahun 2014-2020. Dalam penelitian ini analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Total Asset Turnover*, *Debt to Equity Ratio* dan *Current Ratio* secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Profitabilitas. Namun secara parsial hasil penelitian menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* dan *Current Ratio* memiliki pengaruh yang signifikan dan *Total Asset Turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas.

***Kata Kunci : Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER),
Current Ratio (CR) dan Profitabilitas.***

ABSTRACT

DETERMINANT OF PROFITABILITY IN MARINE TRANSPORTATION COMPANIES LISTED ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE (IDX)

BY :

PUTRI WIRDATUL ZANNAH

The purpose of this study is to analyze the determinants of the profitability of marine transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The population of this study is a marine transportation company listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX). The samples used were 7 Sea Transportation Companies during 2014-2020. In this study, the analysis used is multiple linear regression analysis. The results of this study indicate that the Total Asset Turnover, Debt to Equity Ratio and Current Ratio simultaneously have a significant effect on profitability. However, partially the results show that the Debt to Equity Ratio and Current Ratio have a significant effect and Total Asset Turnover has no significant effect on Profitability.

***Keywords: Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER),
Current Ratio (CR) dan Profitability.***

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur atas kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Shalawat beserta salam yang dikirimkan Nabi Besar Muhammad SAW yang telah membawa umatnya jahiliah ke alam yang penuh dengan ilmu pengetahuan sampai saat ini.

Untuk dapat menyelesaikan pendidikan Strata satu (S1) sangat diperlukan suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi. Pada kesempatan ini, penulis membuat skripsi yang berjudul “**Faktor-faktor Penentu Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI)**”. Adapun skripsi ini dibuat untuk memenuhi syarat di dalam mengikuti ujian oral comprehensive yang berguna untuk memperoleh gelas Sarjana Ekonomi Program Studi Manajemen pada Fakultas Ekonomi (Universitas Islam Riau di Pekanbaru).

Di dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari sepenuhnya bahwa karya manusia biasa, skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Penulisan banyak terdapat kesalahan dan juga kekurangan. Demi tercapainya kesempurnaan skripsi ini, oleh karena itu dengan segenap kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan juga saran dari pembaca.

Selain itu, penulis juga banyak mendapatkan bantuan serta bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak. Dengan demikian, pada kesempatan ini penulis dengan tulus dan juga ikhlas ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Dr. Firdaus AR, SE., M.Si, Ak CA, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau.
2. Bapak Abd. Razak Jer, SE., M.Si, selaku Ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau.
3. Ibu Dr. Dra. Hj. Eka Nuraini R, M.Si, selaku dosen pembimbing yang tidak pernah lelah dalam memberikan petunjuk dan juga bimbingan kepada penulis sehingga karya ilmiah ini selesai.
4. Bapak dan ibu Dosen yang telah memberikan pengajaran kepada penulis selama dibangku kuliah serta karyawan/ti Tata Usaha Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau yang telah ikut membantu proses kegiatan belajar mengajar di kampus.
5. Kepada orang tuaku Nano dan Erita serta Adik-adikku Azin Syarif dan Azizah, terimakasih yang tak terhingga atas segala kasih sayang, cinta, perhatian, dorongan semangat, dan juga bantuan baik dari moral ataupun dari material dan segala-galanya kepada ananda selama ini.
6. Terimakasih teruntuk Jepri Mandala Prawira Siahaan yang sudah membantu penulis ketika susah di dalam menyelesaikan skripsi ini, yang selalu memotivasi penulis untuk mendapatkan gelas S1.

7. Terimakasih teruntuk Dessi Hardianty yang selalu membantu penulis ketika susah di dalam menyelesaikan skripsi ini, yang selalu memotivasi penulis untuk mendapatkan gelas S1.
8. Terimakasih untuk teman-teman angkatan 2017 di Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau yang selalu memberikan semangat dan motivasi.

Kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan untuk perbaikan dan juga penyempurnaan skripsi ini. Akhirnya, semoga skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca semuanya, amin ya rabbal alamin.

Pekanbaru, 19 Juni 2021

Penulis

Putri Wirdatul Zannah

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian	8
1.4 Sistematika Penulisan	8
BAB II TELAAH PUSTAKA	9
2.1 Pengertian Rasio Profitabilitas	9
2.2 Tujuan Dan Manfaat Rasio Profitabilitas	10
2.3 Jenis – Jenis Rasio Profitabilitas	11
2.4 Pengertian Rasio Aktivitas	14
2.5 Tujuan dan Manfaat Rasio Aktivitas	15
2.6 Jenis-jenis Rasio Aktivitas	17
2.7 Pengertian Rasio Solvabilitas atau Rasio Leverage	20
2.8 Tujuan dan Manfaat Rasio Solvabilitas atau Rasio Leverage	20
2.9 Jenis – jenis Rasio Solvabilitas atau Rasio Leverage	22
2.10 Pengertian Rasio Likuiditas	24
2.11 Tujuan dan Manfaat Rasio Likuiditas	25

2.12	Jenis – jenis Rasio Likuiditas.....	26
2.13	Pengaruh Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Profitabilitas	30
2.14	Pengaruh Debt to Equity Ratio Terhadap Profitabilitas	30
2.15	Pengaruh Current Ratio Terhadap Profitabilitas.....	31
2.16	Penelitian Terdahulu	32
2.17	Kerangka Pikiran	36
2.18	Hipotesis Penelitian	37
BAB III METODOLOGI PENELITIAN		42
3.1	Lokasi atau Objek Penelitian	42
3.2	Operasional Variabel	42
3.3	Populasi dan Sampel.....	43
3.4	Jenis dan Sumber Data.....	45
3.5	Teknik Pengumpulan Data.....	45
3.6	Teknik Analisis Data.....	45
3.7	Analisis Regresi Linier Berganda	48
3.8	Koefisien Determinasi (R^2).....	48
3.9	Pengujian Hipotesis	49
BAB IV GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN		53
4.1	Bursa Efek Indonesia	53
4.2	PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.....	54
4.3	PT. Rig Tenders Indonesia Tbk	56
4.4	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri.....	57
4.5	PT. Sillo Maritime Perdana.....	59
4.6	PT. Soechi Lines	60
4.7	PT. Indo Straits	62
4.8	PT. Pelayaran Tamarin Samudra	63
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		68
5.1	Hasil Penelitian	68

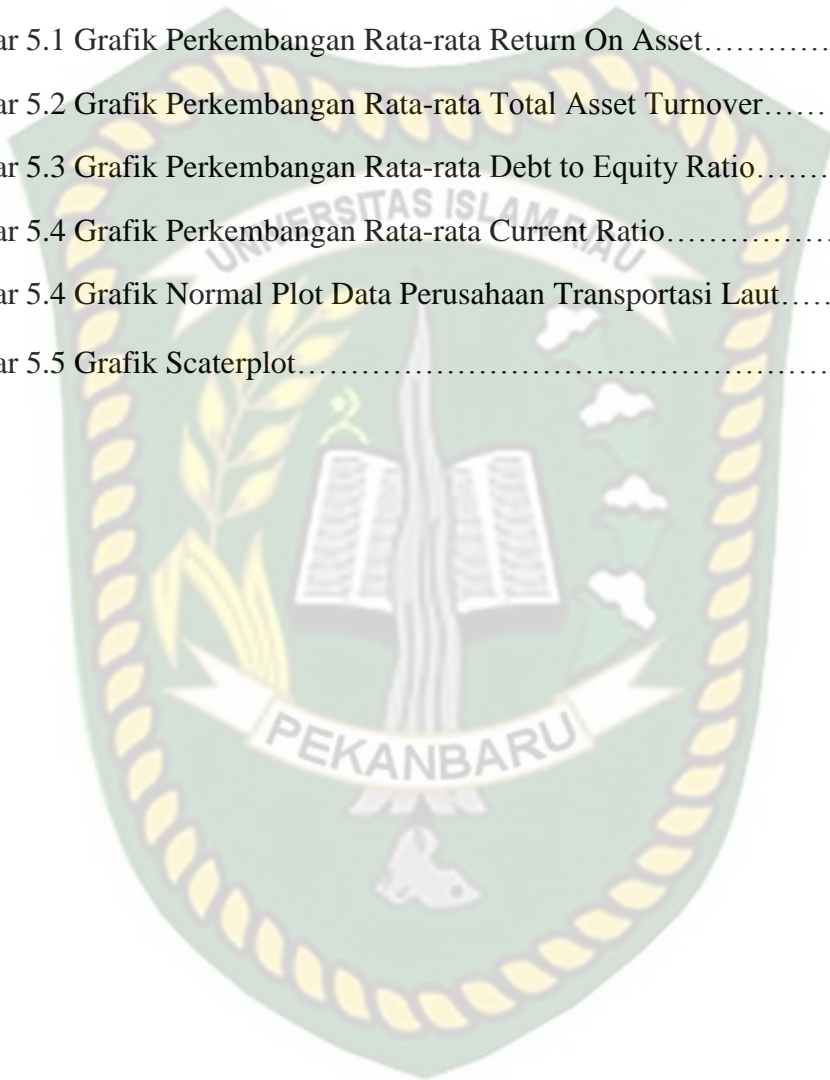
5.1.1	Analisis Profitabilitas.....	68
5.1.2	Analisis	71
5.1.3	Analisis Debt to Equity Ratio (DER).....	74
5.1.4	Rasio Lancar (Current Ratio).....	77
5.1.5	Statistik Deskriptif	81
5.1.6	Hasil Analisis Data	83
5.1.7	Koefisien Determinasi	91
5.1.8	Pengujian Hipotesis	93
5.2	Pembahasan.....	97
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....		102
6.1	KESIMPULAN.....	102
6.2	SARAN.....	103
DAFTAR PUSTAKA		104
DAFTAR LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Hasil Perhitungan ROA pada perusahaan Transportasi Laut yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2014-2020.....	5
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	37
Tabel 3.1 Operasional Variabel.....	42
Tabel 3.2 Daftar Sampel Perusahaan Transportasi.....	44
Tabel 5.1 Perkembangan Rata-rata Return On Asset (ROA).....	69
Tabel 5.2 Perkembangan Rata-rata Total Asset Turnover.....	72
Tabel 5.3 Perkembangan Rata-rata Debt to Equity Ratio.....	75
Tabel 5.4 Perkembangan Rata-rata Current Ratio.....	78
Tabel 5.5 Deskriptive Statistik.....	81
Tabel 5.6 Uji Normalitas Perusahaan Transportasi Laut.....	85
Tabel 5.7 Uji Multikolinearitas.....	86
Tabel 5.8 Hasil Uji Autokorelasi.....	87
Tabel 5.9 Hasil Uji Regresi Berganda.....	90
Tabel 5.10 Hasil Koefisien Determinasi Perusahaan Transportasi Laut.....	92
Tabel 5.11 Hasil Uji t Perusahaan Transportasi Laut.....	94
Tabel 5.12 Hasil Perhitungan Uji F Perusahaan Transportasi Laut.....	95

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Rata-rata Return On Asset.....	6
Gambar 5.1 Grafik Perkembangan Rata-rata Return On Asset.....	70
Gambar 5.2 Grafik Perkembangan Rata-rata Total Asset Turnover.....	73
Gambar 5.3 Grafik Perkembangan Rata-rata Debt to Equity Ratio.....	76
Gambar 5.4 Grafik Perkembangan Rata-rata Current Ratio.....	79
Gambar 5.4 Grafik Normal Plot Data Perusahaan Transportasi Laut.....	84
Gambar 5.5 Grafik Scatterplot.....	89



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di era globalisasi saat ini perkembangan ekonomi dalam dunia usaha berjalan sangat pesat di Indonesia, begitu juga yang terjadi pada perusahaan transportasi. Perusahaan selalu berupaya memaksimalkan pencapaiannya agar dapat menjaga eksistensi dalam persaingan bisnis, menjaga kepercayaan para stakeholder yang merupakan hal yang sangat perlu dilakukan oleh perusahaan. Ketika perusahaan telah mendapatkan kepercayaan dari para stakeholder maka perusahaan berpeluang untuk memperoleh keberhasilan dan dapat bertahan di dalam persaingan bisnis, oleh karena itu jika ingin memperoleh kepercayaan dari stakeholder maka harus menunjukkan kinerja yang baik bagi suatu perusahaan.

Transportasi merupakan salah satu sub sektor dari perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Indonesia merupakan sebuah Negara kepulauan yang memiliki lebih dari 1800 pulau. Pulau-pulau tersebut di pisahkan oleh laut dan juga selat, sehingga untuk menghubungkan antara pulau satu dengan yang lainnya dibutuhkan sarana transportasi laut.

Jenis transportasi yang digunakan juga bermacam-macam di mulai dari transportasi darat, udara dan laut sehingga transportasi digunakan sangat penting untuk menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah

pemasaran dan daerah permukiman sebagai tempat tinggal konsumen sehingga Indonesia sebagai salah satu Negara yang sangat luas membutuhkan biaya infrastruktur yang sangat besar (Christon, Farida, dan Wiwin, 2017).

Kapal laut merupakan sarana yang paling penting di dalam aktivitas hubungan dengan masyarakat dari pulau satu dengan yang lainnya, hal ini menyebabkan bahwa bangsa Indonesia mendapatkan julukan sebagai bangsa pelaut karena mereka telah terbiasa mengarungi lautan di wilayah nusantara.

Di dalam perusahaan transportasi laut memiliki kinerja keuangannya masing-masing. Kinerja keuangan tersebut dapat dievaluasikan dengan profitabilitas. Penilaian kinerja keuangan perusahaan transportasi merupakan salah satu faktor yang penting bagi suatu perusahaan untuk melihat bagaimana suatu perusahaan tersebut dalam melakukan kinerjanya apakah sudah baik atau belum. Selain itu penilaian juga dapat digunakan untuk mengetahui seberapa besar profitabilitas atau keuntungan perusahaan dengan membandingkan hasil laba pada tahun tertentu dengan laba tahun-tahun sebelum dan sesudahnya atau membandingkan kinerja perusahaan yang satu atau dengan perusahaan yang lainnya.

Kinerja perusahaan merupakan suatu kemampuan atau hasil dari kegiatan manajemen di dalam perusahaan yang bertujuan untuk menilai bagaimana perusahaan itu memiliki kinerja yang baik atau tidak dengan cara menentukan efektivitas operasi perusahaan dan juga dengan memanfaatkan sumber daya secara efisien dan juga

efektif. Ini menandakan bahwa seberapa jauh kinerja perusahaan itu dinilai layak atau tidaknya.

Profitabilitas merupakan suatu kemampuan perusahaan di dalam menghasilkan laba atau keuntungan. Laba atau keuntungan ini diperoleh dari modal yang dimilikinya. Profitabilitas merupakan salah satu acuan dalam mengukur besarnya laba yang berguna untuk mengetahui apakah perusahaan tersebut sudah menjalankan usahanya secara efisien atau belum. Profitabilitas juga merupakan sebagai dasar keputusan investasi bagi para investornya.

Tingkat profitabilitas yang tinggi pada suatu perusahaan akan meningkatkan daya saing antar perusahaan. Perusahaan yang memperoleh tingkat keuntungan yang tinggi akan membuka lini atau cabang yang baru yang terkait dengan perusahaan induknya. Tingkat keuntungan yang tinggi akan menandakan pertumbuhan perusahaan pada masa yang akan datang. Perusahaan dapat mengukur kemampuannya dalam menghasilkan keuntungan selama periode tertentu menggunakan rasio profitabilitas. Rasio profitabilitas ini merupakan sejauh mana keefektifan dari seluruh manajemen dalam menciptakan keuntungan bagi sebuah perusahaan.

Profitabilitas merupakan salah satu faktor yang dapat digunakan untuk mengukur kinerja perusahaan. Tingkat profitabilitas perusahaan dapat menunjukkan seberapa besar kemampuan suatu perusahaan dalam mengelola asset yang dimiliki

perusahaan untuk memperoleh laba. Besarnya profitabilitas suatu perusahaan dapat diukur melalui rasio keuangan diantaranya yaitu Return On Asset (ROA) yang memiliki kemampuan dalam mengelola dan memanfaatkan asset atau aktiva perusahaan untuk dapat menghasilkan laba. Selain itu rasio Return On Equity (ROE) memiliki kemampuan untuk memanfaatkan modal perusahaan untuk mendapatkan hasil laba suatu perusahaan. Pengukuran profitabilitas ini dapat dilihat dari sudut pandang pemegang saham. Pengukuran ini memperlihatkan daya suatu perusahaan untuk menghasilkan suatu laba (profitabilitas) melalui nilai buku para pemegang saham.

Untuk memaksimalkan profitabilitas suatu perusahaan, dapat didorong melalui faktor – faktor penentu profitabilitas. Pada dasarnya, semua faktor yang ada di perusahaan memiliki pengaruhnya masing – masing terhadap kemampuan suatu perusahaan untuk mendapatkan dan memaksimalkan laba suatu perusahaan. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Garefalakis et al (2016) (dalam Yulian rosa simanjuntak 2020) menyatakan bahwa faktor – faktor profitabilitas menjadi kunci dalam mendorong dan meningkatkan profitabilitas suatu perusahaan.

Untuk mengetahui ROA dari perusahaan transportasi laut dapat dilihat di bawah ini :

Tabel 1.1

**Hasil Perhitungan ROA pada perusahaan Transportasi Laut yang terdaftar di
Bursa Efek Indonesia tahun 2014-2020**

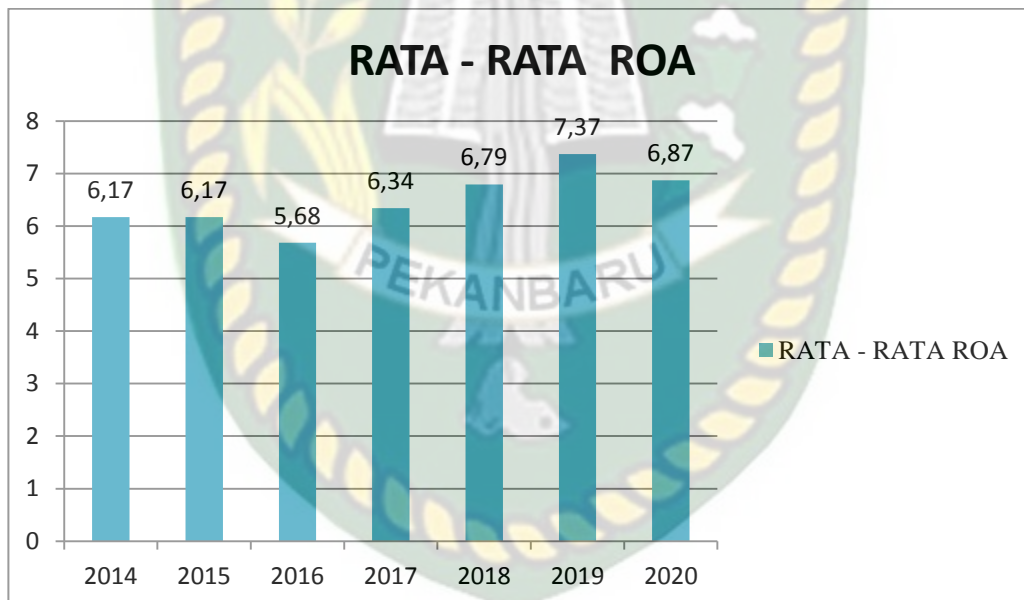
No.	Kode	Nama Perusahaan	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	1,17	2,29	3,26	5,70	6,35	6,45	3,28
2	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk	4,75	1,59	10,26	13,00	17,58	13,46	2,56
3	NELLY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	5,29	6,74	3,40	5,83	11,12	9,92	7,74
4	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk	12,29	10,60	6,23	7,26	6,18	8,14	12,89
5	SOCI	Soechi Lines Tbk	8,14	8,55	3,88	3,74	2,17	1,37	9,18
6	PTIS	Indo Straits Tbk	8,35	9,64	6,56	5,29	0,31	0,61	1,13
7	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	3,21	3,80	6,20	2,88	3,83	11,65	11,33
Rata – rata			6,17	6,17	5,68	6,24	6,79	7,37	6,87

Sumber : *idx.co.id* dan data olah

Dilihat dari tabel di atas terdapat 3 perusahaan yang mengalami kenaikan ROA dari tahun 2014-2020 di antaranya perusahaan Soechi Lines, Sillo Maritime Perdana, Pelayaran Tamarin Samudra. Dan ada 4 perusahaan yang mengalami penurunan ROA dari tahun 2014-2020 di antaranya perusahaan Rig Tenders Indonesia, Pelayaran Nelly Dwi Putri, Humpuss Intermoda Transportasi dan Indo Straits.

Gambar 1.1

RATA – RATA ROA



Berdasarkan gambar di atas secara umum bahwa rata – rata Return On Asset dari tahun ke tahun tidak stabil terkadang mengalami peningkatan dan terkadang mengalami penurunan. Pada tahun 2014 rata - rata Return On Asset mengalami penurunan sebesar 6,17% dan pada tahun 2015 rata – rata Return On Asset

mengalami rata-rata yang stabil sebesar 6,17% di tahun 2016 rata-rata Return On Asset kembali mengalami penurunan sebesar 5,68% tetapi di tahun 2017 – 2019 mengalami kenaikan dari tadinya 5,68% menjadi 7,37% dan di tahun 2020 rata-rata Return On Asset kembali mengalami penurunan sebesar 6,87%.

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat rata-rata Return On Asset (ROA) pada perusahaan transportasi laut yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Perusahaan-perusahaan tersebut akan menjadi sampel penelitian ini dan dapat juga dilihat pada tabel ini bahwa rata-rata Return On Asset (ROA) pada perusahaan transportasi laut mengalami fluktuasi.

Berdasarkan latar belakang tersebut peneliti akan membahas lebih lanjut dengan judul penelitian “ **Faktor – Faktor Penentu Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Laut yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI).**”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah Total Aset Turnover, Debt to Equity Ratio, dan Current Ratio berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Laut Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI)?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

a. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini dilakukan yaitu untuk mengetahui pengaruh Total Aset Turnover, Debt to Equity Ratio dan Current Ratio Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI).

b. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Bagi penulis, sebagai bahan untuk menambah dan memperluas wawasan penulis terkait faktor – faktor penentu profitabilitas pada perusahaan transportasi laut yang terdaftar di bursa efek indonesia .
2. Manfaat bagi perusahaan yaitu, hasil penelitian ini dapat menjadi pertimbangan dan sumbangan pemikiran untuk bagian manajemen perusahaan.

1.4 Sistematika Penulisan

1. BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini akan menguraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematis penulisan.

2. BAB II TELAAH PUSTAKA

Pada bab ini akan menguraikan tentang teori-teori yang mendasari masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini. Dan menjelaskan terkait variabel penelitian, kerangka penelitian serta hipotesis.

3. BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan dibahas tentang objek penelitian, operasional variabel, jenis dan sumber data yang digunakan, teknik pengumpulan data serta teknik analisis yang digunakan dalam penelitian.

4. BAB IV GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

Pada bab ini, Pada bab ini, akan menjelaskan bagaimana sejarah perusahaan transportasi laut yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

5. BAB V HASIL PENELITIAN

Pada bab ini akan dikemukakan hasil dari penelitian terkait pengaruh Total Asset Turnover, Debt to Equity Ratio dan Current Ratio, terhadap Profitabilitas Transportasi Laut yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2014-2020.

6. BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab penutup, dan juga pada bab ini akan dikemukakan kesimpulan dari hasil analisis dan saran yang berhubungan dengan penelitian ini.

BAB II

TELAAH PUSTAKA

2.1 Pengertian Rasio Profitabilitas

Menurut (Sartono 2010; dalam Wiguna), profitabilitas adalah kemampuan perusahaan memperoleh laba dalam hubungannya dengan penjualan, total aktiva maupun modal sendiri. Menurut (Harahap 2008; dalam Wiguna), rasio profitabilitas adalah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan didalam mendapatkan laba melalui semua kemampuan dan juga sumber yang ada seperti kegiatan penjualan, kas, modal, jumlah karyawan, jumlah cabang dan lain-lain. Menurut (Kasmir 2011; dalam Wiguna), rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Menurut (Irawati 2006 dalam Wiguna), rasio profitabilitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur efisiensi penggunaan aktiva perusahaan atau merupakan kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba selama periode tertentu (biasanya semesteran, triwulanan dan lain-lain) untuk melihat kemampuan perusahaan dalam beroperasi secara efisien. Profitabilitas merupakan aspek fundamental perusahaan, karena selain memberikan daya tarik yang besar bagi investor yang akan menanamkan dananya pada perusahaan juga sebagai alat ukur terhadap efektivitas dan efisiensi penggunaan semua sumber daya yang ada didalam proses operasional perusahaan. Menurut (Hanafi dan Halim 2007 dalam Wiguna), rasio profitabilitas sebagai rasio yang mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan (profitabilitas)

pada tingkat penjualan, aset, dan modal saham tertentu. Rasio ini mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba berdasarkan modal tertentu. Rasio ini merupakan ukuran profitabilitas dari sudut pandang pemegang saham.

2.2 Tujuan Dan Manfaat Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas juga memiliki tujuan dan manfaat, tidak hanya bagi pemilik usaha atau manajemen saja, tetapi juga bagi pihak di luar perusahaan, terutama pihak-pihak yang memiliki hubungan atau kepentingan dengan perusahaan. Menurut (Kasmir 2011; dalam Wiguna), tujuan penggunaan rasio profitabilitas adalah sebagai berikut :

- Untuk mengukur atau menghitung laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode tertentu.
- Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
- Untuk menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
- Untuk mengukur produktivitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

2.3 Jenis – Jenis Rasio Profitabilitas

Sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai, terdapat beberapa jenis rasio profitabilitas yang dapat digunakan. Masing-masing jenis rasio profitabilitas digunakan untuk menilai serta mengukur posisi keuangan perusahaan dalam suatu periode tertentu atau untuk beberapa periode. Menurut (Husnan dan Pudjiastuti 2006 dalam Wiguna), rasio profitabilitas digunakan untuk mengukur efisiensi suatu perusahaan dalam menggunakan aktivitya, efisiensi ini dikaitkan dengan penjualan yang berhasil diciptakan. Jenis Rasio Profitabilitas:

a. Return On Equity (ROE)

Return on Equity (ROE) yaitu rasio laba bersih terhadap ekuitas saham biasa, yang mengukur tingkat pengembalian atas investasi dari pemegang saham biasa. ROE juga memiliki kemampuan dari modal sendiri untuk menghasilkan keuntungan di dalam sebuah perusahaan. Rumus ROE sebagai berikut :

$$ROE = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

b. Return On Asset (ROA)

Return on Asset (ROA) yaitu perbandingan antara laba setelah pajak dengan jumlah aktiva. ROA merupakan salah satu rasio profitabilitas yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan di dalam menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan total yang dimilikinya. ROA juga memiliki kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan neto.

Rumus ROA sebagai berikut :

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Asset}} \times 100\%$$

c. Net Profit Margin

Net Profit Margin (NPM) yaitu perbandingan antara laba bersih setelah pajak terhadap total penjualannya. NPM memiliki keuntungan netto per rupiah setiap penjualan yang menghasilkan keuntungan netto sebuah perusahaan. Rumus NPM sebagai berikut :

$$NPM = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Penjualan Bersih}} \times 100\%$$

d. Gross Profit Margin

Gross Profit Margin (GPM) yaitu perbandingan antara laba kotor terhadap penjualan bersih. Laba kotor atau gross profit dapat dihitung dari penjualan bersih dikurangi harga pokok penjualan. Rumus GPM sebagai berikut :

$$GPM = \frac{\text{Laba Kotor}}{\text{Penjualan Bersih}} \times 100\%$$

e. Operating Income Ratio (Operating Profit Margin)

Operating Income Ratio (Operating Profit Margin) adalah laba operasi sebelum bunga dan pajak (Net Profit Income) yang dihasilkan setiap rupiah penjualan. Rumus Operating Income Ratio sebagai berikut :

$$\text{Operating Income Ratio} = \frac{\text{Penj. Neto} - \text{HPP} - \text{Biaya Administrasi \& Umum}}{\text{Penjualan Neto}}$$

f. Operating Ratio

Operating Ratio adalah biaya operasi per rupiah penjualan. Setiap penjualan mempunyai biaya operasi, semakin besar ratio ini maka tidak akan baik. Rumus Operating Ratio sebagai berikut :

$$\text{Operating Ratio} = \frac{\text{Penj. Neto} + \text{Biaya} - \text{Biaya Administrasi \& Umum}}{\text{Penjualan Neto}}$$

2.4 Pengertian Rasio Aktivitas

Rasio Aktivitas merupakan rasio yang dapat mengukur seberapa efektif perusahaan di dalam memanfaatkan sumber daya yang dimilikinya. Dengan kata lain rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi pemanfaatan sumber daya suatu perusahaan. Efisiensi yang dilakukan contohnya dibidang penjualan, sediaan, penagihan piutang, dan juga efisiensi di bidang lainnya. Rasio aktivitas dapat juga digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan di dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari.

Menurut (Harahap dalam Syamsul Bakhtiar & Nurwahidah) rasio aktivitas merupakan rasio yang menggambarkan aktivitas yang dilakukan perusahaan dalam menjalankan operasinya baik dalam kegiatan penjualan, pembelian dan juga kegiatan lainnya.

Menurut (Hanafi dalam Syamsul Bakhtiar & Nurwahidah) rasio aktivitas adalah rasio yang melihat pada beberapa tingkat aktivitasnya aktiva-aktiva tersebut pada tingkat kegiatan tertentu. Aktivitas yang rendah pada tingkat penjualan tertentu akan mengakibatkan semakin besarnya dana kelebihan yang tertanam pada aktiva-aktiva tersebut.

Berdasarkan pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa rasio aktivitas (activity ratio) adalah mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya dan juga rasio ini digunakan dengan tujuan untuk menilai seberapa

efisien perusahaan dalam memanfaatkan dan mengelola sumber daya yang dimilikinya.

2.5 Tujuan dan Manfaat Rasio Aktivitas

a. Tujuan Rasio Aktivitas

Menurut (Kasmir dalam dalam Syamsul Bakhtiar & Nurwahidah) ada beberapa tujuan dari rasio aktivitas yang ingin dicapai perusahaan yaitu sebagai berikut:

- 1) Untuk mengukur berapa lama penagihan piutang selama satu periode atau berapa kali dana yang ditanam dalam piutang ini berputar dalam satu periode.
- 2) Untuk menghitung hari rata-rata penagihan hutang dimana hasil perhitungan ini menunjukkan jumlah hari piutang tersebut rata-rata tidak dapat ditagih.
- 3) Untuk menghitung beberapa hari rata-rata sediaan tersimpan didalam gudang.
- 4) Untuk mengukur berapa kali dana yang ditanam dalam modal kerja berputar dalam satu periode atau berapa penjualan yang dapat dicapai oleh setiap modal kerja yang digunakan.
- 5) Untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan dalam aktiva tetap berputar dalam satu periode.
- 6) Untuk mengukur penggunaan semula aktiva perusahaan dibandingkan dengan jumlah penjualan.

b. Manfaat Rasio Aktivitas

Menurut (Kasmir dalam dalam Syamsul Bakhtiar & Nurwahidah) ada beberapa manfaat dari rasio aktivitas yang ingin dicapai perusahaan yaitu:

1) Dalam bidang piutang

Perusahaan ataupun manajemen dapat mengetahui berapa lama piutang mampu ditagih selama periode. Manajemen dapat mengetahui jumlah hari dalam rata-rata penagihan piutang.

2) Dalam bidang sediaan

Manajemen dapat mengetahui hari rata-rata sediaan tersimpan di dalam gudang. Hal ini dibandingkan dengan target yang telah ditentukan atau rata-rata industri.

3) Dalam bidang modal kerja dan penjualan manajemen dapat mengetahui berapa kali dana yang ditanamkan dalam modal kerja berputar dalam satu periode dengan kata lain, berapa penjualan yang dapat dicapai oleh setiap modal kerja yang digunakan.

4) Dalam bidang aktiva dan penjualan

Manajemen dapat mengetahui berapa kali dana yang ditanamkan dalam aktiva tetap berputar dalam satu periode. Manajemen dapat mengetahui penggunaan suatu aktivitas perusahaan dibandingkan dengan penjualan dalam satu periode tertentu.

2.6 Jenis-jenis Rasio Aktivitas

a. Perputaran Piutang (Receivable Turnover)

perputaran piutang merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa lama penagihan piutang dalam satu periode. Atau juga berapa kali dana yang ditanam dalam bidang piutang ini berputar dalam satu periode. Makin tinggi rasio menunjukkan bahwa modal kerja yang ditanamkan di dalam piutang makin rendah (bandingkan dengan rasio tahun sebelumnya) dan juga kondisi ini perusahaan makin baik. Sebaliknya, jika rasio makin rendah, maka ada over investment di dalam piutang. Yang jelas bahwa rasio perputaran piutang memberikan pemahaman tentang kualitas piutang dan kesuksesan penagihan piutang.

Berikut ini rumus yang digunakan untuk Perputaran Piutang :

$$\text{Perputaran Piutang} = \frac{\text{Penjualan Kredit Bersih}}{\text{Rata - rata Piutang}}$$

b. Perputaran Sediaan (Inventory Turnover)

Perputaran sediaan merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanam di dalam sediaan (inventory). Hal ini berputar di dalam satu periode. Rasio ini dikenal dengan sebutana rasio perputaran sediaan (inventory turnover). Dapat diartikan bahwa perputaran sediaan merupakan rasio yang

menunjukkan berapa kali jumlah barang sediaan yang diganti di dalam satu tahun. Makin kecil rasio ini maka semakin jelek demikian pula sebaliknya.

Berikut ini rumus yang digunakan untuk Perputaran Sediaan :

$$\text{Perputaran Sediaan} = \frac{\text{Harga Pokok Penjualan}}{\text{Persediaan}}$$

c. Perputaran Modal Kerja (Working Capital Turnover)

Perputaran modal kerja merupakan salah satu rasio yang digunakan untuk mengukur atau juga menilai keefektifan modal kerja perusahaan selama periode tertentu. Artinya, bahwa seberapa banyak modal kerja berputar selama satu periode atau juga dalam suatu periode. Untuk mengukur rasio ini dapat membandingkan antara penjualan dengan modal kerja atau juga dengan modal kerja rata-rata.

Berikut ini rumus yang digunakan untuk Perputaran Modal Kerja :

$$\text{Perputaran Modal Kerja} = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Modal Kerja}}$$

d. Perputaran Aktiva Tetap (Fixed Assets Turnover)

Perputaran aktiva tetap merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan di dalam aktiva tetap berputar dalam suatu periode. Berikut ini rumus Perputaran Aktiva Tetap :

$$\text{Perputaran Aktiva Tetap} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva Tetap}}$$

e. Perputaran Total Aktiva (Total Asset Turnover)

Perputaran total aktiva merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki perusahaan. Lalu juga berguna untuk mengukur jumlah penjualan yang diperoleh dari setiap rupiah aktiva.

Perputaran total aktiva ini dapat pula mengukur kemampuan suatu perusahaan di dalam menghasilkan penjualannya itu sendiri tergantung dari total aset yang dimilikinya. Baik ataupun buruknya penggunaan aset dapat diketahui dari hasil rasio perputaran total aktiva itu sendiri.

Rumus untuk menghitung Perputaran Total Aktiva :

$$\text{Perputaran Total Aktiva} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}}$$

2.7 Pengertian Rasio Solvabilitas atau Rasio Leverage

Dalam buku Kasmir menjelaskan bahwa rasio solvabilitas atau disebut juga rasio leverage merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Artinya seberapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivasnya. Dalam arti luas dapat dikatakan bahwa rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan atau biasa disebut dengan nama likuidasi. Leverage juga merupakan suatu penggunaan biaya tetap dalam usaha untuk meningkatkan (lever up) profitabilitas.

2.8 Tujuan dan Manfaat Rasio Solvabilitas atau Rasio Leverage

a. Tujuan Rasio Solvabilitas atau Rasio Leverage

Menurut (Novi Shintia) ada beberapa tujuan dari rasio solvabilitas yang ingin dicapai perusahaan yaitu sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya (kreditor).
- 2) Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap.
- 3) Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.

- 4) Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
- 5) Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.
- 6) Untuk menilai atau juga mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang.

b. Manfaat Rasio Solvabilitas atau Rasio Leverage

Menurut (Novi Shintia) ada beberapa manfaat dari rasio solvabilitas yang ingin dicapai perusahaan yaitu sebagai berikut:

- 1) Untuk menganalisis kemampuan perusahaan terhadap kewajiban pada pihak lainnya.
- 2) Untuk menganalisis kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban yang bersifat tetap.
- 3) Untuk menganalisis keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
- 4) Untuk menganalisis seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.
- 5) Untuk menganalisis seberapa besar utang suatu perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.
- 6) Untuk menganalisis atau juga mengukur berapa jumlah bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang.

- 7) Untuk menganalisis berapa jumlah dana pinjaman yang segera akan ditagih mungkin saja ada terdapat sekian kalinya modal sendiri.

2.9 Jenis – jenis Rasio Solvabilitas atau Rasio Leverage

a. Debt To Asset Ratio

Dalam buku Kasmir, Debt to Asset Ratio merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva. Caranya yaitu dengan membandingkan antara total utang dengan total aktiva.

Rumus menghitung Debt to Asset Ratio sebagai berikut:

$$DAR = \frac{\text{Total Aktiva}}{\text{Total Asset}}$$

b. Debt To Equity Ratio

Dalam buku Kasmir, Debt to Equity Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Untuk mencari rasio ini yaitu dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini digunakan untuk mengetahui jumlah dana yang telah disediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Dengan kata lain rasio ini digunakan untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang.

Rumus untuk menghitung Debt to Equity Ratio:

$$DER = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

c. Long Term Debt to Equity Ratio

Dalam buku Kasmir, Long Term Debt to Equity Ratio merupakan rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Tujuannya yaitu untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang yaitu dengan cara membandingkan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri yang telah disediakan oleh suatu perusahaan.

Rumus untuk mencari Long Term Debt to Equity Ratio sebagai berikut:

$$LTDtER = \frac{\text{Long Term Debt}}{\text{Ekuitas}}$$

d. Times Interest Earned

Menurut (J. Fred Weaton dalam buku Kasmir), Time Interest Earned merupakan rasio untuk mencari jumlah kali perolehan bunga. Rasio ini diartikan

sebagai kemampuan perusahaan untuk membayar biaya bunga, sama seperti coverage ratio (menurut James C. van Horne dalam buku Kasmir).

Rumus untuk mencari Times Interest Earned sebagai berikut:

$$\text{Times Interest Earned} = \frac{EBIT}{\text{Biaya Bunga}}$$

e. Fixed Charge Coverage

Dalam Buku Fixed Charge Coverage atau biasa disebut Lingkup Biaya Tetap merupakan rasio yang menyerupai rasio Times Interest Earned. Harganya saja bedanya dalam rasio ini dilakukan, apabila perusahaan memperoleh utang jangka panjang atau juga menyewa aktiva berdasarkan kontrak sewa (lease contract). Biaya tetap merupakan biaya bunga ditambah kewajiban sewa tahunan atau jangka panjang.

Rumus untuk mencari Fixed Charge Coverage sebagai berikut:

$$\text{Fixed Charge Coverage} = \frac{EBIT + \text{Biaya Bunga} + \text{Kewajiban Sewa/Lease}}{\text{Biaya Bunga} + \text{Kewajiban Sewa/Lease}}$$

Rasio likuiditas merupakan kemampuan di dalam mengukur suatu perusahaan dengan tujuan dapat memenuhi kewajiban ataupun dalam membayar utang jangka pendeknya.

Ketidakmampuan perusahaan membayar kewajibannya terutama utang jangka pendek (yang sudah jatuh tempo) disebabkan oleh beberapa faktor. *Pertama*, bisa dikarenakan memang perusahaan sedang tidak memiliki dana sama sekali. Atau *kedua*, bisa mungkin saja perusahaan memiliki dana, namun saat jatuh tempo perusahaan tidak memiliki dana (tidak cukup) secara tunai sehingga harus menunggu dalam waktu tertentu, untuk mencairkan aktiva lainnya seperti menagih piutang, menjual surat-surat berharga, atau menjual sediaan dan juga aktiva lainnya.

2.11 Tujuan dan Manfaat Rasio Likuiditas

Berikut ini tujuan dan manfaat dari rasio likuiditas:

1. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera akan jatuh tempo pada saat ditagih. Artinya, kemampuan untuk membayar kewajiban yang sudah waktunya dibayar sesuai jadwal batas waktu yang telah ditetapkan (tanggal dan bulan tertentu).
2. Untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan. Artinya, jumlah kewajiban yang

berumur dibawah satu tahun atau sama dengan satu tahun, dibandingkan dengan total aktiva lancar.

3. Untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan sediaan atau piutang. Dalam hal ini aktiva lancar dikurangi sediaan dan utang yang dianggap likuiditasnya lebih rendah.
4. Untuk mengukur atau juga membandingkan antara jumlah sediaan yang ada dengan modal kerja suatu perusahaan.
5. Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
6. Sebagai alat perencanaan ke depan, terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang.
7. Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas suatu perusahaan dari waktu ke waktu dengan cara membandingkannya untuk beberapa periode.
8. Untuk melihat apakah ada kelemahan yang dimiliki oleh sebuah perusahaan, dari masing-masing komponen yang ada di aktiva lancar dan utang lancar.
9. Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen dengan tujuan untuk memperbaiki kinerjanya, dengan melihat rasio likuiditas yang ada pada saat ini.

2.12 Jenis – jenis Rasio Likuiditas

a. Rasio Lancar (Current Ratio)

Menurut Kasmir, Rasio Lancar (Current Ratio) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya

atau biasa disebut 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. Rasio lancar dapat pula dikatakan sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan (margin of safety) dalam suatu perusahaan.

Rumus untuk mencari rasio lancar atau current ratio dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aktiva Lancar (Current Asset)}}{\text{Utang Lancar (Current Liabilities)}}$$

b. Rasio Cepat (Quick Ratio)

Menurut Kasmir, Rasio Cepat atau biasa disebut Quick Ratio merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi atau juga membayar kewajiban dan juga utang lancar (utang jangka pendek) dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan nilai sediaan (inventory). Artinya nilai sediaan diabaikan, dengan cara mengurangi dari nilai total aktiva lancar. Hal ini dilakukan karena sediaan dianggap memerlukan waktu relatif lebih lama untuk diuangkan, apabila perusahaan membutuhkan dana cepat untuk membayar kewajibannya dibandingkan dengan aktiva lancar lainnya.

Rumus untuk mencari rasio cepat (quick ratio) dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Quick Ratio} = \frac{\text{Current Asset} - \text{Inventory}}{\text{Current Liabilities}}$$

c. Rasio Kas (Cash Ratio)

Rasio kas atau biasa disebut Cash Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk membandingkan total kas dengan setara kas perusahaan dengan kewajiban lancarnya.

Dalam buku Kasmir, Rasio Kas atau Cash Ratio merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang. Dapat dikatakan pula bahwa rasio ini menunjukkan kemampuan sesungguhnya bagi perusahaan untuk membayar utang-utang jangka pendeknya.

Rumus untuk mencari Rasio Kas atau Cash Ratio dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Cash Ratio} = \frac{\text{Cash or Cash Equivalent}}{\text{Current Liabilities}}$$

d. Rasio Perputaran Kas

Rasio perputaran kas merupakan rasio yang membandingkan penjualan dengan jumlah kas rata-rata.

Rumus yang digunakan untuk mencari Rasio Perputaran Kas sebagai berikut:

$$\text{Rasio Perputaran Kas} = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Modal Kerja Bersih}}$$

e. Inventory to Net Working Capital

Dalam buku Kasmir, Inventory to Net Working Capital merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur atau membandingkan antara jumlah sediaan yang ada dengan modal kerja suatu perusahaan. Modal kerja itu sendiri terdiri dari pengurangan antara aktiva lancar dengan utang lancar.

Rumus untuk mencari Inventory to Net Working Capital sebagai berikut:

$$\text{Inventory to NWC} = \frac{\text{Inventory}}{\text{Current Asset} - \text{Current Liabilities}}$$

2.13 Pengaruh Total Asset Turnover (TATO) Terhadap Profitabilitas

Total Asset Turnover merupakan salah satu variabel yang harus diperhatikan dalam mengelola perusahaan. Perusahaan akan memerlukan aset untuk menghasilkan volum penjualan yang ingin dicapai sehingga aset yang dimiliki perusahaan tentu harus dioperasikan secara efisien. Total Asset Turnover yang tinggi dapat diartikan sebagai kemampuan manajemen dalam mengelola aktiva, baik aktiva lancar maupun aktiva tetap (Supardi, Suratno, & Suyanto, 2016 dalam Magdalena dan Temy Setiawan). Aset yang digunakan secara optimal dan efisien dapat meningkatkan pendapatan serta dapat menurunkan biaya tetap yang berasal dari aset tetap yang dimiliki perusahaan sehingga dapat memicu peningkatan laba (Wikardi & Wiyani, 2017 dalam Magdalena dan Temy Setiawan). Hal ini mengindikasikan bahwa jika Total Asset Turnover semakin tinggi, maka semakin tinggi tingkat profitabilitas perusahaan. Hal ini dapat mencerminkan bahwa perusahaan telah memanfaatkan aset yang ada dalam aktivitas operasionalnya secara efisien yang kemudian memicu peningkatan profitabilitas perusahaan. Dengan demikian Total Asset Turnover (TATO) memiliki pengaruh positif terhadap profitabilitas.

2.14 Pengaruh Debt to Equity Ratio Terhadap Profitabilitas

Perusahaan membutuhkan biaya untuk menjalankan aktivitas operasional perusahaannya, dimana salah satu sumber pembiayaan perusahaan adalah melalui utang. Debt to equity ratio (DER) adalah rasio yang dipergunakan untuk mengukur modal sendiri dari perusahaan yang dibiayai oleh utang. Semakin besar DER akan

menunjukkan bahwa struktur pendanaan lebih banyak memanfaatkan utang dibandingkan dengan ekuitas sehingga perusahaan sewaktu-waktu harus siap untuk menunaikan kewajibannya dan hal ini akan berdampak terhadap laba perusahaan (Narayana, 2013 dalam Magdalena dan Temy Setiawan). Pada penelitian Magdalena dan Temy Setiawan menunjukkan bahwa Debt to Equity Ratio tidak memiliki pengaruh negatif terhadap Profitabilitas.

2.15 Pengaruh Current Ratio Terhadap Profitabilitas

Current ratio menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menyelesaikan jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancar yang dimilikinya. Semakin tinggi Current Ratio yang dimiliki semakin besar pula kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya. Semakin rendah Current Ratio maka semakin rendah pula kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya (Abdul Halim, 2016).

(Hery 2015 dalam Joshua Hutagol dan Romulo Sidabutar) mengatakan bahwa Current Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendeknya dengan memanfaatkan asset lancar perusahaan. Pada penelitian Joshua Hutagol dan Romulo Sidabutar menunjukkan bahwa tidak memiliki pengaruh negatif terhadap Profitabilitas.

2.16 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul Peneliti	Variabel	Hasil Peneliti
1.	Yudha Pratama Hendrawan & Henny Setyo Lestari	Faktor – faktor Penentu Profitabilitas Bank Umum Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia	Dependenden : <ul style="list-style-type: none"> • Return On Asset (ROA) • Earning Yield (EY) Independend: <ul style="list-style-type: none"> • Size • Capital • Liquidity • Managem ent Efficiency 	Hasil peneliti menunjukkan bahwa : <ul style="list-style-type: none"> • Size, Capital, dan Management Efficiency berpengaruh positif terhadap ROA sedangkan Liquidity tidak memiliki pengaruh terhadap ROA • Size dan capital memiliki pengaruh positif terhadap Earning Yield sedangkan Liquidity dan Management Efficiency tidak memiliki pengaruh positif terhadap Earning Yield.
2.	Magdalena & Temy	Faktor Penentu Profitabilitas	Dependen :	Hasil penelitian menunjukkan bahwa CSR,

	Setiawan	Untuk Industri Tambang (Studi Pada 3 Negara: Indonesia, Kanada dan Amerika Serikat untuk periode 2015-2016).	<ul style="list-style-type: none"> • Profitabilitas (ROA) Independen : • Corporate Social Responsibility • Leverage • Total Asset Turnover 	Leverage, dan Total Asset Turnover tidak memiliki pengaruh terhadap profitabilitas di Amerika Serikat sedangkan pengujian data di Indonesia memberikan hasil bahwa Total Asset Turnover berpengaruh positif terhadap profitabilitas dan CSR di Kanada berpengaruh negatif terhadap profitabilitas.
3.	Henny & Liana Susanto	Faktor – faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur.	<ul style="list-style-type: none"> Dependen : • Profitabilitas (ROA) Independen : • Leverage • Total 	Hasil penelitian menunjukkan bahwa seluruh variabel independen berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROA).

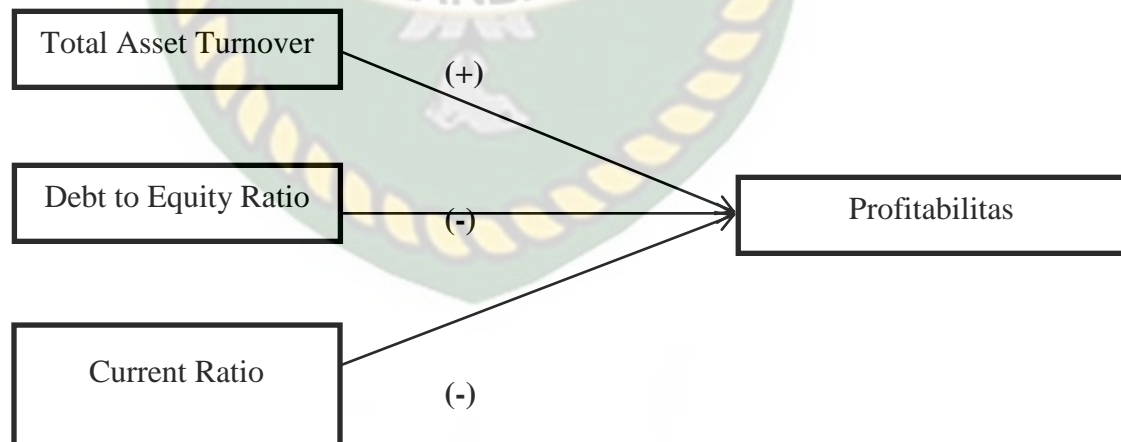
			Asset Turnover	
			<ul style="list-style-type: none"> • Likuiditas • Ukuran Perusahaan 	
4.	Wenny Anggeresia Ginting & Siti Aisyah Nasution.	Faktor – faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas (Studi Empiris : Perusahaan Property Real Estate Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia).	Dependens : <ul style="list-style-type: none"> • Profitabilitas (ROA) Independens : <ul style="list-style-type: none"> • Debt To Equity Ratio • Sales Volume • Total Asset Turnover 	Hasil penelitian menunjukkan bahwa seluruh variabel independen berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROA).

5.	Cahyo Budi Santoso	Faktor – faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas Pada Perusahaan Semen Yang Terdaftar Pada Bursa Efek Indonesia Tahun 2002-2010.	Dependen : <ul style="list-style-type: none"> • Profitabilitas Independen : <ul style="list-style-type: none"> • Current Ratio • Debt to Equity Ratio • Inventory Turnover Ratio 	Hasil Penelitian Menunjukkan Bahwa Current Ratio tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap profitabilitas, Inventory Turnover tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap profitabilitas sedangkan Debt to Equity Ratio menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan terhadap Profitabilitas.
6.	Joshua Hutagol dan Romulo Sidabutar	Pengaruh Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Asset Turnover Terhadap Profitabilitas	Dependen : <ul style="list-style-type: none"> • Profitabilitas Independen : <ul style="list-style-type: none"> • Current Ratio • Debt to Equity 	Hasil Penelitian Menunjukkan Bahwa Current Ratio tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap profitabilitas, Total Asset Turnover juga tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap

	Perusahaan Sub-Sektor Kimia Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017- 2019.	Ratio • Total Asset Turnove r	profitabilitas sedangkan Debt to Equity Ratio menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan terhadap Profitabilitas.
--	---	---	---

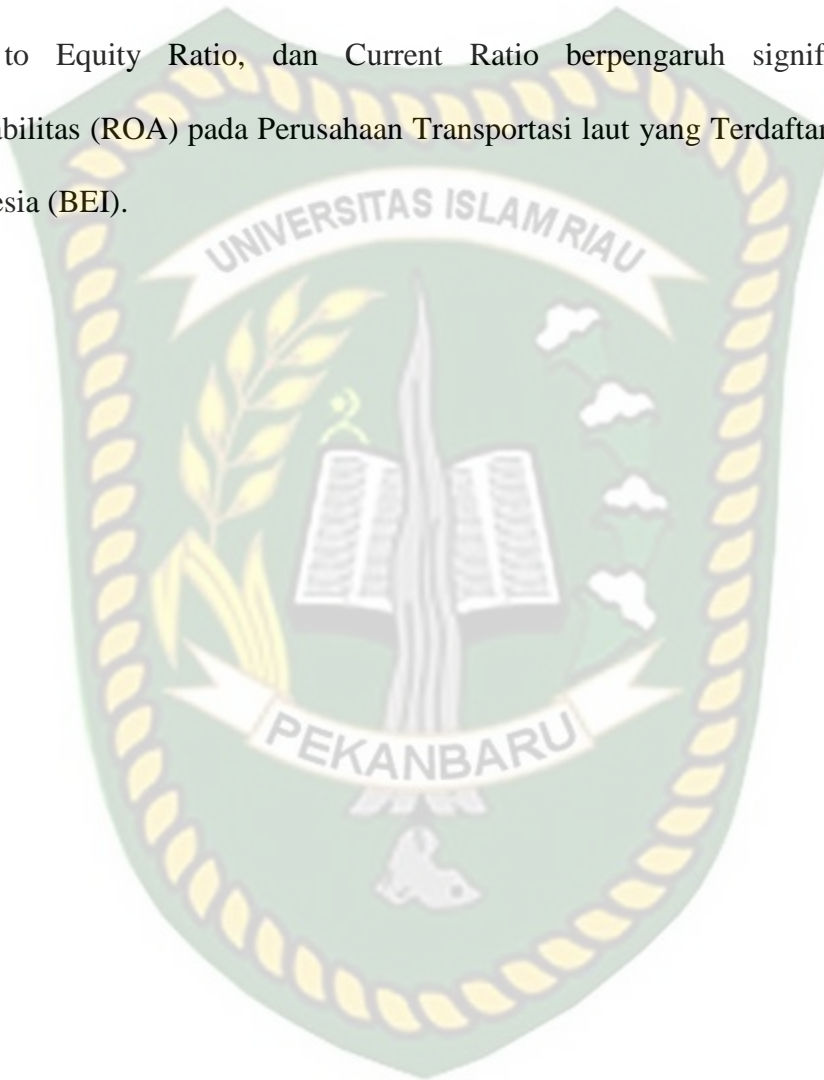
2.17 Kerangka Pikiran

Berdasarkan telaah pustaka dan peneliti terdahulu maka dapat dibuat kerangka pikiran sebagai berikut :



2.18 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah dan telaah pustaka yang telah dikemukakan di atas, maka diajukan hipotesis adalah : Diduga Total Asset Turnover, Debt to Equity Ratio, dan Current Ratio berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas (ROA) pada Perusahaan Transportasi laut yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).



BAB III
METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi atau Objek Penelitian

Objek dari penelitian ini adalah perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019.

3.2 Operasional Variabel

Tabel 3.1 Operasional Variabel

Variabel	Formulasi/Indikator	Skala
<p>Variabel dependen (variabel terikat)</p> <p>Variabel dependen atau variabel terikat di dalam penelitian ini adalah <i>Return On Asset (ROA)</i> merupakan rasio profitabilitas yang mampu menilai kemampuan perusahaan di dalam memperoleh laba dari aktiva yang digunakan.</p>	$ROA = \frac{\text{Laba Bersih Tahun Berjalan}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$	Rasio

<p>Variabel Independen (Variabel Bebas)</p> <p>a. Total Asset Turnover mengukur keefektifan total aset yang dimiliki perusahaan dalam menghasilkan penjualan.</p> <p>b. Debt to Equity Ratio mengukur modal sendiri dari perusahaan yang dibiayai oleh utang.</p> <p>c. Current Ratio mengukur kemampuan suatu perusahaan dengan tujuan untuk memenuhi kewajiban finansialnya yang segera harus dipenuhi oleh sebuah perusahaan itu sendiri.</p>	$TATO = \frac{\text{Penjualan Bersih Tahunan}}{\text{Rata - rata Total Aset}}$ $DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Ekuitas}}$ $CR = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Utang Lamcar}}$	<p>Rasio</p> <p>Rasio</p> <p>Rasio</p>
--	---	--

3.3 Populasi dan Sampel

Populasi merupakan jumlah data yang akan diteliti. Jadi jumlah populasi merupakan bagian jumlah besar dari sampel. Sedangkan sampel adalah unit terkecil dari populasi. Dan sampel termasuk ke dalam populasi. Populasi pada penelitian ini adalah 11 perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) yang menjadi objek penelitian. Dan dari populasi tersebut diambil sampel dari penelitian

ini 7 perusahaan transportasi Laut yang tercatat di BEI dengan metode purposive sampling, yang didasarkan pertimbangan tertentu berdasarkan syarat yang dibuat sebagai kriteria yang harus dipenuhi dalam pengambilan sampel agar mendapat hasil yang representative.

Berikut daftar perusahaan industri yang dijadikan sebagai sampel dalam penelitian ini.

Tabel 3.2 Daftar Sampel Perusahaan Transportasi

No	Kode	Nama Perusahaan
1.	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk
2.	RIGS	Rig Ternders Indonesia Tbk
3.	NELLY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
4.	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk
5.	SOCI	Soechi Lines Tbk
6.	PTIS	Indo Straits Tbk
7.	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk

3.4 Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari Perusahaan Transportasi Laut yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) berupa laporan keuangan dari tahun 2014-2020.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan dengan metode Purposive Sampling. Dimana pengumpulan data diambil dari laporan keuangan perusahaan Transportasi Laut yang tercatat Bursa Efek Indonesia (BEI) melalui situs www.idx.co.id. Pengumpulan data lainnya dilakukan melalui penelitian kepustakaan dengan tujuan untuk memperoleh landasan teori sebagai pendukung dalam penelitian yang dilakukan. Serta melakukan riset terhadap bahan-bahan bacaan dan laporan yang relevan terkait penulisan penelitian ini.

3.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier berganda. Dimana didalam analisis ini, variabel independend berjumlah lebih dari satu yang menunjukkan hubungan dengan varibel independend. Berikut persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \epsilon$$

Dimana :

Y : Profitabilitas

X₁ : Total Asset Turnover

a : Konstanta

X₂ : Debt to Equity Ratio

b₁ : Koefisien Regresi

X₃ : Current Ratio

Teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan teknik menggunakan teknik uji asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, uji multikolinieritas, uji autokorelasi, dan uji heteroskedastisitas. Serta menggunakan uji hipotesis berdasarkan teori dari data yang telah di analisis dengan beberapa pengujian sebelumnya

Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam residual dari model regresi yang dibuat berdistribusi normal atau tidak. Penyebaran data pada variabel dependent yang mengikuti distribusi normal merupakan salah satu syarat untuk membentuk hubungan linier antara variabel dependent dengan variabel independent.

b. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk mendeteksi apakah terdapat hubungan yang kuat antara sesama variabel. Jika terdapat hubungan yang kuat antara sesama variabel artinya tidak terjadi multikolinieritas. Sebaliknya jika terdapat hubungan yang kuat antara sesama variabel artinya terdapat gejala multikolinieritas. Dalam praktiknya, umumnya multikolinieritas tidak dapat dihindari. Dalam artian sulit menemukan dua variabel bebas yang secara matematis tidak berkorelasi (korelasi=0).

c. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi berguna untuk melacak adanya korelasi auto atau pengaruh data dari pengamatan sebelumnya dalam model regresi dilakukan uji autokorelasi. Autokorelasi dapat terjadi karena banyak data dalam ekonomi bergerak bersama-sama. Misalnya data GNP, Indeks Harga, Produksi dan Pengangguran.

d. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi terjadi ketidaksamaan varians dan residual satu pengamatan ke pengamatan yang lainnya. Jika varians dan residual tetap, maka homoskedastisitas.

3.7 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis yang memiliki variabel bebas lebih dari satu yang disebut sebagai analisis regresi linier berganda. Teknik dari analisis regresi linier berganda itu sendiri digunakan untuk mengetahui apakah ada atau tidaknya pengaruh signifikan dua atau lebih variabel bebas (X_1, X_2, X_3, \dots) terhadap variabel terikat (Y). bentuk umum persamaan regresi linier berganda yaitu sebagai berikut:

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

Keterangan:

Y = Return On Asset

β_0 = Konstanta

β_1, \dots, β_3 = Koefisien Regresi

X_1 = Total Asset Turnover (TATO)

X_2 = Debt to Equity Ratio (DER)

X_3 = Current Ratio (CR)

e = Kesalahan Pengganggu

3.8 Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) merupakan indeks untuk mengetahui besarnya (%) pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). uji R^2 yaitu mengukur seberapa jauh kemampuan model di dalam menerangkan variasi variabel terikat. Dimana R^2 nilainya berkisar antara $0 < R^2 < 1$ semakin besar R^2 maka variabel bebas

semakin erat hubungannya dengan variabel terikat, dengan kata lain bahwa model itu dianggap baik.

Rumus untuk menghitung koefisien determinasi adalah sebagai berikut:

$$R^2 = \frac{\sum (Y - \hat{y})^2}{\sum (Y - \bar{y})^2}$$

Keterangan:

R^2 = Koefisien Determinasi

$(Y - \hat{y})^2$ = kuadrat selisih antara nilai Y riil dengan nilai Y prediksi

$(Y - \bar{y})^2$ = kuadrat selisih antara nilai Y riil dengan nilai Y rata-rata

3.9 Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis ini dapat dilakukan dengan uji t dan uji f. berikut penjelasannya :

a. Pengujian Secara Simultan (Uji F)

Uji simultan (Uji F) dilakukan untuk mengetahui apakah variabel independend secara bersama-sama berpengaruh terhadap dependend dan sebelumnya diukur dengan Degree Of Freedom (df) yaitu $n-k-1$ dengan $\alpha = 5\%$

- a. $F_{Hitung} > F_{Tabel}$, maka H_0 diterima H_a ditolak. Artinya, tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel independend dengan variabel dependend.

- b. $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 di tolak dan H_a diterima. Artinya, terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel independend secara bersamaan terhadap variabel dependend.

b. Pengujian Secara Parsial (Uji t)

Pengujian ini dilakukan dengan menguji antara variabel independend dengan variabel dependend. Yang mana pengujian ini untuk melihat tingkat pengaruh (signifikan) dari variabel tersebut sebesar 95% dengan $\alpha = 5\%$. Dan Degree of Freedom (df) = $n-k-1$.

Analisis uji t dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$T_{hitung} = \frac{\text{Koefisien Regresi Devisiasi}}{\text{Standar}}$$

Dan untuk menentukan T_{hitung} dan T_{tabel} :

- Jika $T_{hitung} > T_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a diterima
- Jika $T_{hitung} < T_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak

BAB IV

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

4.1 Bursa Efek Indonesia

Pasar modal sudah hadir jauh sebelum Indonesia merdeka. Pasar modal atau biasa disebut bursa efek sudah hadir sejak zaman kolonial Belanda lebih tepatnya pada tahun 1912 di Batavia. Pasar modal atau biasa disebut bursa efek Indonesia pada saat itu didirikan oleh pemerintah Hindia Belanda dengan tujuan untuk kepentingan pemerintah kolonial atau VOC. Meskipun pasar modal sudah ada sejak tahun 1912, akan tetapi perkembangan dan pertumbuhan pasar modal itu sendiri tidak berjalan sesuai yang diharapkan, bahkan ada di beberapa periode kegiatan pasar modal sudah mengalami kevakuman atau vakum. Hal ini disebabkan oleh adanya beberapa faktor seperti perang dunia ke I dan ke II, pemindahan kekuasaan mulai dari pemerintah kolonial kepada pemerintah Republik Indonesia, dan di berbagai kondisi yang menyebabkan operasi atau kerja dari bursa efek itu sendiri tidak dapat berjalan sebagaimana mestinya yang di harapkan.

Pemerintah Republik Indonesia sudah mengaktifkan kembali pasar modal itu sendiri pada tahun 1977, dan juga di beberapa tahun kemudian pasar modal itu mengalami pertumbuhan seiring dengan berjalannya berbagai insentif dan regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah.

Bursa Efek Indonesia (BEI) merupakan bursa hasil gabungan dari Bursa Efek Jakarta (BEJ) dan Bursa Efek Surabaya (BES). Itu semua dilakukan demi efektivitas operasional dan transaksi, pemerintah sudah memutuskan untuk menggabungkan Bursa Efek Jakarta (BEJ) sebagai pasar Saham dengan Bursa Efek Surabaya (BES) sebagai pasar Obligasi dan Derivatif menjadi BEI. Bursa hasil gabungan ini mulai beroperasi pada 1 Desember 2007.

4.2 PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk

Humpuss Intermoda Transportasi Tbk (HITS) didirikan pada tanggal 21 Desember 1992 dan sudah memulai kegiatan usaha Komersial sudah ada sejak tanggal 01 Januari 1993.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Humpuss Intermoda Transportasi Tbk, antara lain adalah PT Humpuss (45,52%) dan PT Menara Cakra Buana (32,83%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan HITS mencakup pengiriman Gas Alam Cair (LNG), minyak mentah, bahan bakar minyak, bahan kimia, peti kemas, batu bara, serta kargo laut lainnya. HITS juga menyediakan beberapa anak buah kapal dan jasa manajemen kepada pemilik – pemilik kapal.

Humpuss Intermoda Transportasi memiliki 8 segmen usaha yaitu :

- Angkutan LNG
- Angkutan Petrokimia
- Angkutan Minyak
- Kapal Penunjang Kegiatan Lepas Pantai
- Manajemen Pengelolaan Kapal
- Marine Support
- Pengerukan
- Pengelolaan & Pengembangan Kru Kapal

Sampai saat ini di akhir tahun 2019 Humpuss Intermoda Transportasi sudah memiliki 82 kapal yang terdiri dari berbagai macam dan salah satunya yang mencolok adalah kapal pengangkut Gas Alam Cair (LNG Carrier) yang bernama LNGC Ekaputra 1 yang sudah memiliki kapasitas sebesar 136.000 kubik meter LNG dan juga LNGC Triputra yang memiliki lebih kecil dengan kapasitas 22.000 kubik meter LNG. Humpuss Intermoda Transportasi juga sudah memiliki 2 kapal pengangkut Petrokimia yang diberi nama LPG atau disebut juga C Ghina Energy dengan memiliki kapasitas sebesar 16.137 DWT dan MT Griya Melayu dengan memiliki kapasitas sebesar 4.990 DWT. Humpuss Intermoda Transportasi juga memiliki 6 unit kapal pengangkut Bahan Bakar Minyak (BBM) yaitu MT Griya Ambon , MT Griya Cirebon, MT Griya Jawa, MT Griya Gayo, MT Griya Enim dan juga MT Jabbar Energy.

- **VISI**

Menjadi pemimpin di tingkat regional dalam solusi pengangkutan laut muatan cair dan gas.

- **MISI**

Perseroan focus terhadap pelayanan untuk kepuasan pelanggan melalui solusi angkutan pelayaran terpadu dengan dukungan armada kapal, awak kapal, sistem, dan manajemen berkualitas.

4.3 PT. Rig Tenders Indonesia Tbk

PT Rig Tenders Indonesia Tbk (RIGS) didirikan sejak tanggal 22 Januari 1974. Kegiatan perusahaan dan entitas anak ini meliputi usaha di antaranya dalam bidang penyewaan kapal dan tongkoang terutama untuk di dalam kegiatan industry minyak dan gas lepas pantai dan juga jasa pengangkutan batu bara. Perusahaan ini sudah mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1974. Induk perusahaan dari perusahaan ini adalah Scomi Energy Services Berhad. PT Rig Tenders Indonesia Tbk merupakan perusahaan publik yang berbasis di Indonesia yang bergerak di penyediaan jasa logistic kelautan untuk industry minyak dan juga batu bara.

- **VISI**

Untuk memberikan imbalan hasil yang optimal bagi seluruh pemegang saham.

- **MISI**

Untuk menjadi perusahaan regional yang dihormati di dalam bisnis transportasi laut dan dukungan operasi lepas pantai.

4.4 PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri

PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk merupakan perseroan yang bergerak di dalam bidang jasa dan konsultasi pelayaran. Untuk menyediakan jasa pelayaran ini perseroan mempunyai anak perseroan yaitu PT. Permata Barito Shipyard & Engineering yang bergerak di dalam jasa pembangunan dan perbaikan kapal.

PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk merupakan sebagai salah satu jasa pelayaran tertua di Indonesia, yang didirikan dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1977 dan berkedudukan di Jakarta. Pada tahun 1989 perseroan memperluas bidang usahanya dengan menyediakan berbagai jasa angkutan laut, menjadi agen perantara dan penvari muatan, penyewaan kapal dan juga jasa penunjang angkutan laut lainnya. Perseroan juga melengkapi kegiatan usahanya dengan menyediakan jasa pembangunan dan perbaikan kapal melalui anak

perseroannya PT. Permata Barito Shipyard & Engineering yang juga penyertaan sahamnya dilakukan sejak tahun 1998.

- **VISI**

Menjadi pemain utama di Indonesia dalam bidang transportasi pelayaran dan menyediakan solusi logistik yang terintegrasi bagi pelanggan kami dengan memberikan efisiensi dalam pembuatan kapal dan perbaikan.

- **MISI**

- Bagi Pelanggan

Memberikan layanan berkualitas tinggi di Kapal Tunda dan Tongkoang serta sarana untuk pengangkutan produk komoditas Indonesia.

- Bagi Karyawan

Meningkatkan kinerja dan efisiensi melalui kejelasan, akuntabilitas, dan transparansi dalam setiap lapisan tenaga kerja.

- Bagi Pemegang Saham

Memaksimalkan penghasilan terbaik per/saham dan pembayaran dividen secara berkelanjutan.

- Bagi Lingkungan

Secara efisien mengurangi konsumsi bahan kimia berbahaya dalam pengoperasian transportasi.

- Bagi Perusahaan

Memperkuat bisnis melalui penambahan armada untuk memasukkan 50 set kapal (300 kaki atau setara) pada tahun 2023.

4.5 PT. Sillo Maritime Perdana

PT. Sillo Maritime Perdana Tbk merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa pelayaran dengan tujuan untuk mendukung kegiatan eksplorasi dan produksi minyak serta gas.

PT. Sillo Maritime Perdana Tbk didirikan pertama kalinya pada tanggal 1 Juni 1989 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1990.

Perseroan mengawali bisnis sebagai agen dari perusahaan pelayaran internasional ternama. Akan tetapi, meskipun berstatus agen, perseroan tetap menjunjung tinggi komitmen untuk terus tumbuh dan juga senantiasa memberikan pelayanan yang terbaik kepada pelanggan. Komitmen ini yang memampukan perseroan untuk tetap menjaga eksistensi selama lebih dari 20 tahun di industry pelayaran dalam negeri.

- **VISI**

Menjadikan perseroan sebagai pemain utama dalam penyediaan Armada/Kapal di Indonesia khususnya sector minyak dan gas.

- **MISI**

- Menyediakan jasa yang berkualitas dan dapat diandalkan dengan mengutamakan unsur keselamatan.
- Mencapai standar manajemen yang tinggi, terutama di dalam hal kualitas, integritas dan juga efisiensi.
- Melakukan pengembangan jaringan pelanggan sehingga dapat mendukung pengembangan usaha yang signifikan.

4.6 PT. Soechi Lines

PT. Soechi Lines Tbk (SOCI) pertama kali didirikan pada tanggal 13 Agustus 2010 dan sudah memulai kegiatan komersialnya pada tahun 2012.

PT. Soechi Lines tbk merupakan perusahaan yang berbasis di Indonesia yang paling utamanya bergerak di dalam transportasi laut. Perusahaan memiliki dan mengoperasikan beberapa jenis kapal, termasuk kapal tanker minyak, tanker kimia, kapal pengangkut gas, dan juga kapal FSO (floating, storage, dan offloading). Perusahaan menawarkan kapal-kapalnya untuk disewakan berdasarkan perjalanan (voyage charter) dan disewakan berdasarkan waktu pemakaian (time charter). Perusahaan juga menyediakan layanan galangan (shipyard), contohnya seperti perbaikan, pemeliharaan, dan juga pembangunan kapal. Galangannya terletak di Pulau Karimun, Indonesia. Anak perusahaannya termasuk PT Armada Bumi Pratiwi Lines, Success International Marine Pte Ltd, dan juga PT Multi Ocean Shipyard.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih dari saham Soechi Lines Tbk yaitu PT. Soechi Lines Group, dengan persentase kepemilikan sebesar 79,90%.

- **VISI**

Diakui secara luas sebagai salah satu pemimpin di dalam industri pelayaran dan galangan kapal dunia atas keunggulan dalam menyediakan produk/jasa berkualitas, andal dan berkelas dunia kepada pelanggan.

- **MISI**

- Memberikan kualitas kerja terbaik dan jaminan keselamatan dengan mengimplementasikan standa-standar yang disertifikasi institusi yang kredibel kedalam sistem kerja perseroan.
- Memperluas jaringan pelanggan untuk secara efektif mencapai pertumbuhan.
- Menjadi perusahaan yang bertanggung jawab yang berkomitmen kepada quality, health, safety, dan juga environment.
- Menyediakan lingkungan kerja terbaik agar pegawai perseroan dapat secara efektif mengembangkan keterampilan dan kemampuan serta kontribusi secara optimal bagi perseroan.
- Menjadi organisasi yang professional, efektif, efisien dan juga sehat secara keuangan.

4.7 PT. Indo Straits

PT. Indo Straits Tbk (PTIS) pertama kalinya didirikan pada tanggal 21 Januari 1985. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih dari saham Indo Straits Tbk adalah Straits Corporation Pte. Ltd (induk usaha), yang didirikan dan juga berdomisili di Singapura dengan persentase kepemilikan sebesar 77,73%.

Berdasarkan Anggaran Dasar perusahaan, ruang lingkup kegiatan PTIS terutama sekali adalah pekerjaan di bawah air, pengerukan dan juga reklamasi, pemasangan pipa dan instalasi untuk keperluan pelayaran, pekerjaan konstruksi pelabuhan, bangunan, pengolahan dan juga penampungan, minyak dan juga gas, aktivitas pengerukan, pelayanan dukungan logistic untuk industry penambangan minyak dan gas dari perdagangan yang mencakup impor dan juga ekspor.

Kegiatan utama yang dijalankan oleh Indo Straits Tbk dan juga anak usahanya saat ini yaitu sebagai penyedia jasa rekayasa kelautan yang terintegrasi di dalam bidang pekerjaan konstruksi sipil kelautan bagi perusahaan pertambangan minyak dan juga gas bumi dan jasa dukungan logistik yang mencakup dukungan transportasi dan pindah angkut (transshipment) bagi perusahaan penambangan batu bara.

- **VISI**

Menjadi penyedia jasa rekayasa kelautan terintegrasi dan jasa pendukung logistic kelautan.

- **MISI**

- Membangun struktur korporasi yang efisien didukung oleh tata kelola perusahaan yang kuat dan keunggulan operasional.
- Membangun bisnis yang kuat dibidang teknik kelautan dan jasa penunjang logistik.

4.8 PT. Pelayaran Tamarin Samudra

PT. Pelayaran Tamarin Samudra Tbk (TAMU) pertama kalinya didirikan pada tanggal 27 Agustus 1998 dan juga mulai beroperasi secara komersial pada tahun 2005.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih dari saham Pelayaran Tamarin Samudra Tbk adalah PT. Andalan Lepas Pantai, dengan persentase kepemilikan sebesar 80%.

Berdasarkan Anggaran Dasar perusahaan, ruang lingkup kegiatan TAMU yaitu menjalankan usaha di dalam bidang pelayaran, baik pelayaran di dalam maupun di luar negeri yang meliputi pengangkutan penumpang, barang dan juga hewan. Saat ini kegiatan usaha Pelayaran Tamarin Samudra Tbk bergerak dibidang jasa penyewaan kapal penunjang kegiatan lepas pantai. Untuk mendukung usahanya Tamarin memiliki dan juga mengoperasikan 5 unit kapal yang meliputi 1 di antaranya Anchor Handling Tug Supply (AHTS) dan 4 Accomodation Work Barges (AWB).

- **VISI**

menjadi penyedia perkapalan lepas pantai terbaik bagi industry minyak dan gas.

- **MISI**

memberikan layanan terbaik secara konsisten, harga yang kompetitif bagi para klien dan bertanggung jawab memprioritaskan standar keamanan tertinggi bagi masyarakat dan lingkungan.



BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.1 Hasil Penelitian

Pada bab ini, peneliti akan membahas tentang perolehan seluruh data (variabel) yang digunakan di dalam penelitian yang terdiri dari data tahun 2015-2019.

Variabel merupakan objek penelitian yang menjadi titik perhatian suatu penelitian. Variabel penelitian ini terbagi menjadi 2 bagian yaitu variabel bebas (independen) dan juga variabel terikat (dependen) yaitu sebagai berikut:

5.1.1 Analisis Profitabilitas

Profitabilitas merupakan kemampuan suatu perusahaan di dalam menghasilkan keuntungan atau biasa disebut dengan laba. Rasio profitabilitas yang di gunakan adalah Return On Asset (ROA) yang digunakan untuk menganalisis profitabilitas perusahaan Transportasi Laut.

Return On Asset (ROA) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$ROA = \frac{\text{Laba bersih tahun berjalan}}{\text{Total asset}} \times 100\%$$

Hasil dari perhitungan Return On Asset (ROA) di dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

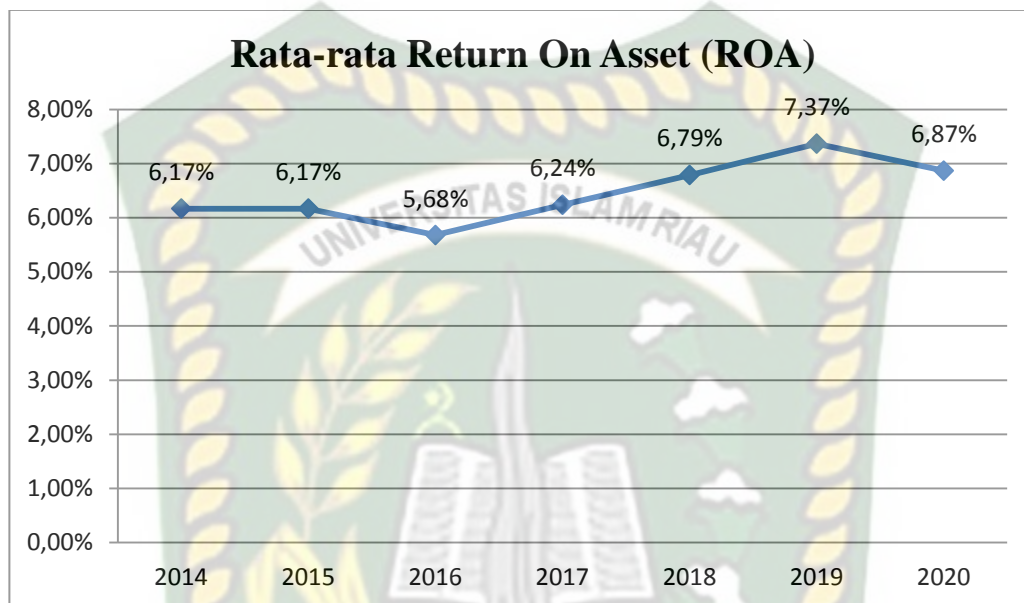
Tabel 5.1 : Perkembangan Rata-rata Return On Asset (ROA)

No.	Nama Perusahaan	Retrun On Asset (ROA)						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Humpuss Intermoda Transportasi	1,17	2,29	3,26	5,70	6,35	6,45	3,28
2.	Rig Tenders Indonesia	4,75	1,59	10,26	13,00	17,58	13,46	2,56
3.	Pelayaran Nelly Dwi Putri	5,29	6,74	3,40	5,83	11,12	9,92	7,74
4.	Sillo Maritime Perdana	12,29	10,60	6,23	7,26	6,18	8,14	12,89
5.	Soechli Lines	8,14	8,55	3,88	3,74	2,17	1,37	9,18
6.	Indo Straits	8,35	9,64	6,56	5,29	0,31	0,61	1,13
7.	Pelayaran Tamarin Samudra	3,21	3,80	6,20	2,88	3,83	11,65	11,33
Rata-rata		6,17	6,17	5,68	6,24	6,79	7,37	6,87

Sumber : Data olahan tahun 2014-2020

Gambar 5.1

Grafik Perkembangan Rata-rata Return On Asset



Berdasarkan pada tabel dan grafik 5.1 di atas, dapat dilihat bahwa nilai Return On Asset (ROA) dari tahun ke tahun tidak stabil terkadang mengalami peningkatan dan juga terkadang mengalami penurunan. Pada tahun 2014 rata-rata Return On Asset mengalami penurunan sebesar 6,17% dan di tahun 2015 rata-rata Return On Asset stabil sebesar 6,17% lalu tahun 2016 rata-rata Return On Asset mengalami penurunan sebesar 5,68% kemudian tahun 2017-2019 rata-rata Return On Asset kembali mengalami kenaikan dari yang tadinya hanya sebesar 5,68% sekarang menjadi 7,37% dan di tahun 2020 rata-rata Return On Asset kembali mengalami penurunan sebesar 6,87%.

Dilihat dari tabel di atas dapat di simpulkan bahwa di tahun 2019 perusahaan yang memiliki Return On Asset (ROA) paling tertinggi adalah perusahaan Pelayaran Tamarin Samudra sebesar 11,33%, hal ini merupakan perusahaan yang memiliki nilai Return On Asset tertinggi secara efektif dapat menggunakan aktivitya untuk mendapatkan laba secara maksimal sehingga perusahaan itu dapat menguntungkan.

Dilihat dari tabel di atas dapat pula disimpulkan bahwa di tahun 2018 perusahaan yang memiliki Return On Asset (ROA) paling terendah adalah perusahaan Indo Straits sebesar 0,31%. Hal ini dapat menyebabkan bahwa perusahaan itu tidak dapat menggunakan aktivitya dengan tujuan untuk memaksimalkan laba suatu perusahaan sehingga perusahaan yang memiliki Return On Asset (ROA) terendah ini tidak mendapatkan keuntungan dari yang di dapatkannya.

5.1.2 Analisis Total Asset Turnover

Total Asset Turnover digunakan untuk mengukur jumlah penjualan yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam di dalam total asset. Hasil dari penelitian mengenai Total Asset Turnover dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

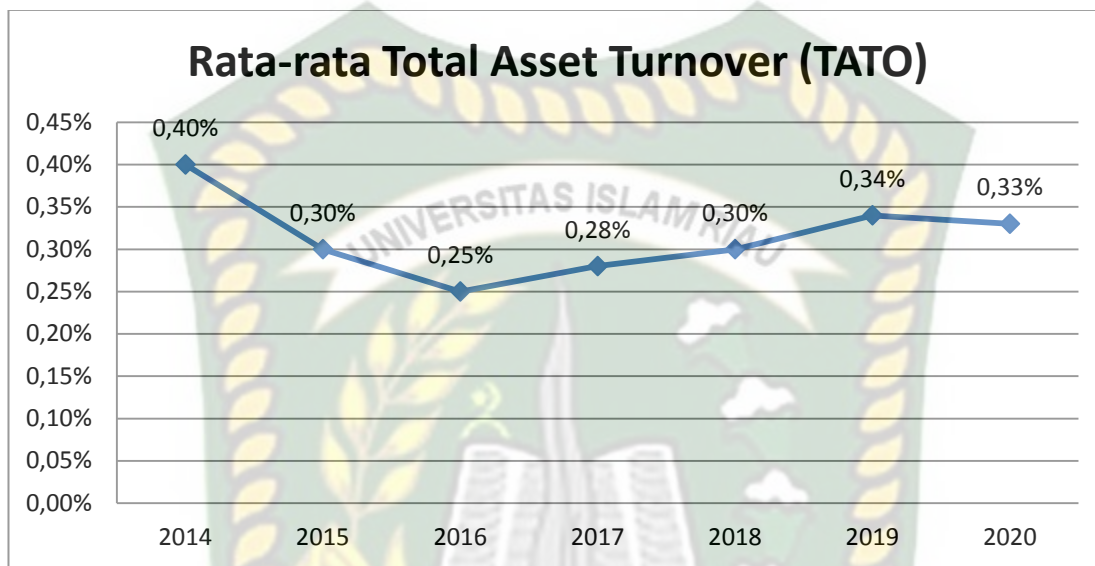
Tabel 5.2 Perkembangan Rata-rata Total Asset Turnover

No.	Nama Perusahaan	Total Asset Turnover						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Humpuss Intermoda Transportasi	0,50	0,36	0,36	0,39	0,41	0,42	0,40
2.	Rig Tenders Indonesia	0,44	0,32	0,25	0,21	0,29	0,45	0,47
3.	Pelayaran Nelly Dwi Putri	0,52	0,46	0,39	0,42	0,45	0,47	0,39
4.	Sillo Maritime Perdana	0,42	0,37	0,18	0,26	0,29	0,28	0,29
5.	Soechli Lines	0,29	0,28	0,23	0,24	0,20	0,23	0,20
6.	Indo Straits	0,19	0,11	0,24	0,28	0,32	0,36	0,35
7.	Pelayaran Tamarin Samudra	0,46	0,20	0,12	0,14	0,15	0,18	0,19
	Rata-rata	0,40	0,30	0,25	0,28	0,30	0,34	0,33

Sumber : Data olahan 2014-2020

Gambar 5.2

Grafik Perkembangan Rata-rata Total Asset Turnover Periode 2015-2019



Berdasarkan pada tabel dan grafik 5.2 di atas, menunjukkan bahwa nilai rata-rata Total Asset Turnover (TATO) tidak stabil terkadang mengalami peningkatan dan juga terkadang mengalami penurunan. Pada tahun 2014 rata-rata Total Asset Turnover mengalami peningkatan sebesar 0,40% dan di tahun 2015-2016 rata-rata Total Asset Turnover mengalami penurunan 0,40% menjadi 0,25%. Dan di tahun 2017-2019 rata-rata Total Asset Turnover (TATO) kembali mengalami kenaikan dari 0,25% menjadi 0,34%. Akan tetapi pada tahun 2020 rata-rata Total Asset Turnover mengalami penurunan kembali sebesar 0,34% menjadi 0,33%.

Dilihat dari tabel di atas dapat di simpulkan di tahun 2014 perusahaan yang memiliki Total Asset Turnover (TATO) yang paling tertinggi yaitu perusahaan

Humpuss Intermoda Transportasi yaitu sebesar 0,50%, hal ini merupakan perusahaan yang memiliki nilai Total Asset Turnover (TATO) tertinggi secara efektif perusahaan itu mampu memaksimalkan asset yang dimiliki dengan tujuan untuk menghasilkan penjualan yang lebih tinggi dan juga penjualan yang tinggi itu juga berdampak kepada tercukupinya kas sebuah perusahaan serta nilai laba bersih itu sendiri yang semakin tinggi pula.

Dilihat dari tabel di atas dapat pula disimpulkan di tahun 2015 perusahaan yang memiliki Total Asset Turnover (TATO) paling terendah yaitu perusahaan Indo Straits yaitu sebesar 0,11%. Hal ini merupakan perusahaan yang memiliki Total Asset Turnover (TATO) terendah maka perusahaan itu tidak mampu memaksimalkan asset yang dimilikinya untuk menghasilkan penjualan di dalam perusahaan itu sendiri.

5.1.3 Analisis Debt to Equity Ratio (DER)

Debt to Equity Ratio (DER) digunakan untuk menunjukkan kemampuan sebuah perusahaan dengan tujuan untuk memenuhi semua total kewajibannya dengan menggunakan modal sendiri. Rasio ini mengukur seberapa besar total passiva yang terdiri atas persentase modal sendiri dibandingkan dengan besarnya utang. Hasil dari penelitian mengenai Debt to Equity Ratio dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

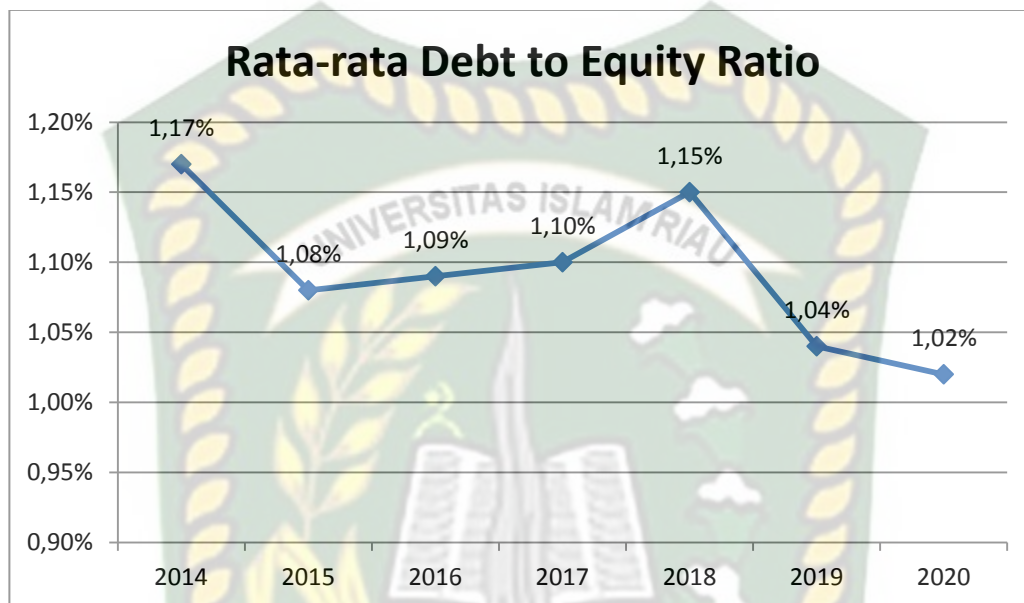
Tabel 5.3 Perkembangan Rata-rata Debt to Equity Ratio

No.	Nama Perusahaan	Debt to Equity Ratio						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Humpuss Intermoda Transportasi	2,65	2,50	2,35	2,23	2,70	2,24	2,28
2.	Rig Tenders Indonesia	0,55	0,47	0,51	0,53	0,55	0,46	0,19
3.	Pelayaran Nelly Dwi Putri	0,31	0,17	0,11	0,08	0,12	0,14	0,14
4.	Sillo Maritime Perdana	0,58	0,37	1,05	1,56	1,40	1,10	1,18
5.	Soechli Lines	0,85	0,84	0,88	0,86	1,05	1,05	0,83
6.	Indo Straits	0,57	0,95	1,66	1,46	1,31	1,17	1,12
7.	Pelayaran Tamarin Samudra	2,70	2,26	1,10	0,99	0,95	1,13	1,40
Rata-rata		1,17	1,08	1,29	1,10	1,15	1,04	1,02

Sumber : Data olahan 2014-2020

Gambar 5.3

Grafik Perkembangan Rata-rata Debt to Equity Ratio



Berdasarkan pada tabel dan grafik 5.3 menunjukkan bahwa nilai rata-rata Debt to Equity Ratio (DER) dari tahun ke tahun mengalami penurunan. Seperti pada grafik di atas pada tahun 2014 rata-rata Debt to Equity Ratio sebesar 1,17% dan di tiap tahunnya mengalami penurunan hingga pada tahun 2020 rata-rata Debt to Equity Ratio sebesar 1,02%.

Dilihat dari tabel di atas dapat di simpulkan di tahun 2014 dan 2018 perusahaan yang memiliki Debt to Equity Ratio (DER) yang paling tertinggi yaitu perusahaan Humpuss Intermoda Transportasi dan Perusahaan Pelayaran Tamarin Samudra yaitu sebesar 2,70%, hal ini merupakan perusahaan yang memiliki nilai debt

to equity ratio (DER) tertinggi secara efektif perusahaan itu mampu membandingkan jumlah hutang dengan ekuitas. Debt to Equity Ratio (DER) juga digunakan untuk mengukur posisi keuangan di dalam sebuah perusahaan itu sendiri.

Dilihat dari tabel di atas dapat pula disimpulkan di tahun 2016 perusahaan yang memiliki nilai debt to equity ratio (DER) paling terendah yaitu perusahaan Pelayaran Nelly Dwi Putri yaitu sebesar 0,11%. Hal ini merupakan perusahaan yang memiliki (DER) terendah maka perusahaan itu tidak mampu membandingkan jumlah hutang dengan ekuitas sehingga penggunaan utang yang diharapkan oleh investor tidak dapat menaikkan tingkat pengembalian bagi para pemegang saham.

5.1.4 Rasio Lancar (Current Ratio)

Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat keamanan suatu perusahaan (*margin of safety*) di dalam suatu perusahaan. Perhitungan rasio lancar ini dilakukan dengan membandingkan antara total aktiva lancar dengan total utang lancar. Hasil dari penelitian mengenai Rasio Lancar (Current Ratio) dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

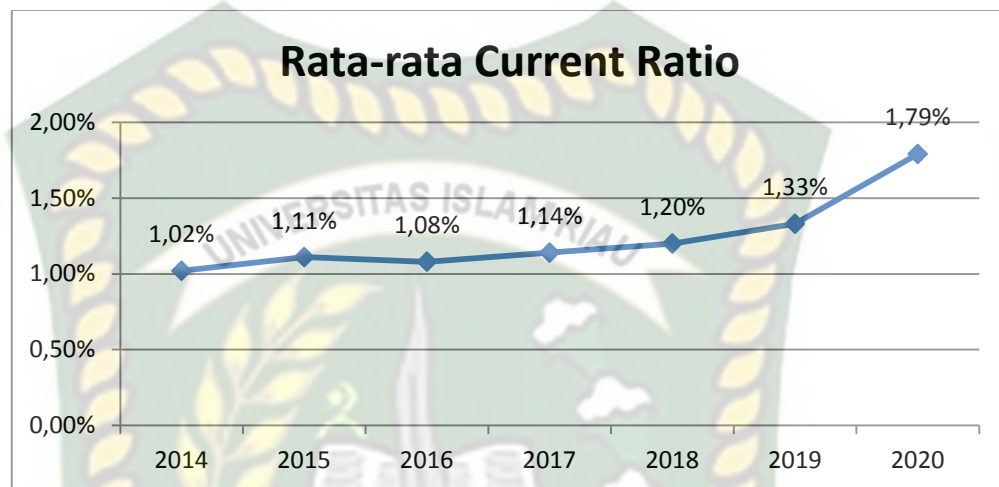
Tabel 5.4 Perkembangan Rata-rata Current Ratio

No.	Nama Perusahaan	Current Ratio						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Humpuss Intermoda Transportasi	1,36	0,93	1,12	0,98	0,85	0,72	0,58
2.	Rig Tenders Indonesia	1,89	1,95	1,27	0,52	0,52	0,95	1,63
3.	Pelayaran Nelly Dwi Putri	1,81	3,16	2,53	3,04	3,04	2,78	2,72
4.	Sillo Maritime Perdana	0,55	0,61	0,41	0,40	0,35	0,88	0,95
5.	Soechli Lines	0,61	0,47	0,64	0,80	2,54	2,88	2,57
6.	Indo Straits	0,60	0,31	0,27	0,50	0,73	0,96	2,62
7.	Pelayaran Tamarin Samudra	0,32	0,38	1,38	1,78	0,41	0,19	1,49
Rata-rata		1,02	1,11	1,08	1,14	1,20	1,33	1,79

Sumber : Data Olahan 2014-2020

Gambar 5.4

Grafik Perkembangan Rata-rata Current Ratio



Berdasarkan pada tabel dan grafik 5.4 di atas, dapat dilihat bahwa nilai rata-rata Current Ratio (CR) dari tahun ke tahun mengalami kenaikan. Seperti pada grafik diatas, dapat dijelaskan bahwa pada tahun 2014 nilai rata-rata Current Ratio (CR) yaitu sebesar 1,02% dan juga di tiap tahunnya mengalami kenaikan sampai pada tahun 2020 sebesar 1,79%.

Dilihat dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2017 dan 2018 perusahaan yang memiliki Current Ratio (CR) yang paling tertinggi adalah perusahaan Pelayaran Nelly Dwi Putri yaitu sebesar 3,04%. Nilai Current Ratio perusahaan Nelly Dwi Putri memiliki nilai 3,04% yang berarti ini merupakan nilai Current Ratio yang terlalu tinggi. Hal ini menyebabkan kemungkinan perusahaan kurang mampu mempergunakan aktiva lancarnya atau biasa disebut sebagai hutang

lancarnya dengan efisien atau sebaik mungkin sehingga dapat pula menyebabkan bahwa adanya suatu kejangalan di dalam mengelola modal kerja itu sendiri.

Dilihat dari tabel diatas, dapat pula disimpulkan di tahun 2016 perusahaan yang memiliki Current Ratio (CR) yang paling terendah adalah perusahaan Indo Straits yaitu sebesar 0,27%. Nilai Current Ratio perusahaan Indo Straits memiliki nilai 0,27% yang berarti ini merupakan nilai Current Ratio dalam kondisi rendah. Hal ini menyebabkan bahwa perusahaan pada saat ini mungkin dalam posisi keuangan yang tidak dapat melunasi hutangnya pada saat ini sehingga investor dan juga kreditor tetap memperhatikan arus kas yang digunakan oleh perusahaan tersebut dengan tujuan untuk mengetahui tingkat likuditas suatu perusahaan.

Dilihat dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa di tahun 2018 perusahaan yang memiliki nilai Current Ratio ideal yaitu perusahaan Soechi Lines yaitu sebesar 2,54%. Ini merupakan nilai Current Ratio (CR) yang sangat ideal karena nilai current Ratio 2 merupakan bahwa perusahaan tersebut mampu melunasi rekening ataupun tagihan untuk melunasi hutang yang sedang berjalan. Oleh karena itu perusahaan ini yang merupakan perusahaan yang memiliki nilai Current Ratio (CR) yang paling ideal.

5.1.5 Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif digunakan untuk menunjukkan jumlah data (N) yang digunakan di dalam penelitian ini dan juga dapat menunjukkan nilai maksimum, nilai minimum, nilai rata-rata (*mean*) dan juga standar deviasi (σ) dari masing-masing variabel.

Pada penelitian ini dapat dilakukan pengujian terhadap temuan-temuan empiris mengenai pengaruh rasio keuangan yang terdiri dari Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER) dan juga Current Ratio sebagai variabel independen terhadap Profitabilitas.

Tabel 5.5

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA	49	.31	17.58	6.4724	3.97175
TATO	49	.11	.52	.3147	.11091
DER	49	.08	2.70	1.0949	.76285
CR	49	.19	3.16	1.2439	.90933
Valid N (listwise)	49				

Sumber : Output SPSS 22 (data diolah)

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 5.5 di atas, bahwa dari 7 perusahaan variabel Return On Asset (ROA) mempunyai nilai rata-rata (*mean*) sebesar 6.47% dan standar deviasi sebesar 3.97% dimana nilai standar deviasi lebih kecil dari rata-

ratanya. Kondisi ini menunjukkan bahwa adanya fluktuasi pada Perusahaan Transportasi Laut yang menjadi sampel. Dari tabel diatas menunjukkan nilai minimum Return On Asset (ROA) sebesar 0.31% dan juga nilai maksimum sebesar 17.58%. hal ini pula menunjukkan bahwa sebagian besar Perusahaan Transportasi Laut memiliki nilai Return On Asset yang bersifat positif.

Dari tabel 5.5 diatas, dapat dilihat bahwa dari 7 perusahaan variabel Total Asset Turnover (TATO) mempunyai nilai rata-rata (mean) sebesar 0.31% dan memiliki standar deviasi sebesar 0.11% dimana hal ini merupakan bahwa standar deviasi lebih kecil dari nilai rata-ratanya. Dalam hal ini, kondisi ini menunjukkan bahwa adanya fluktuasi pada Perusahaan Transportasi Laut yang menjadi sampel. Dari tabel diatas menunjukkan nilai minimum Total Asset Turnover sebesar 0.11% dan juga nilai maksimum sebesar 0.52%. hal ini pula menunjukkan bahwa sebagian besar Perusahaan Transportasi memiliki nilai Total Asset Turnover (TATO) yang bersifat positif.

Dari tabel 5.5 diatas, dapat dilihat bahwa dari 7 perusahaan variabel Debt to Equity Ratio (DER) mempunyai rata-rata (mean) sebesar 1.09% dan juga memiliki standar deviasi sebesar 0,76% dimana hasil ini merupakan bahwa standar deviasi lebih kecil dari rata-rata. Dalam hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi pada Perusahaan Transportasi Laut yang akan menjadi sampel. Dari tabel diatas, menunjukkan nilai minimum Debt to Equity Ratio (DER) sebesar 0.08% juga nilai maksimum sebesar 2.70%. hal ini pula menunjukkan bahwa sebagian besar

Perusahaan Transportasi Laut memiliki Debt to Equity Ratio (DER) yang bersifat positif.

Dari tabel 5.5 diatas, dapat dilihat bahwa dari 7 perusahaan variabel Current Ratio (CR) mempunyai nilai rata-rata (mean) sebesar 1.24% dan juga memiliki standar deviasi sebesar 0.90% dimana hal ini merupakan standar deviasi lebih besar dari rata-ratanya. Dalam hal ini kondisi ini menunjukkan Dalam hal ini, kondisi ini menunjukkan bahwa adanya fluktuasi pada Perusahaan Transportasi Laut yang menjadi sampel. Dari tabel diatas menunjukkan nilai minimum Current Ratio sebesar 0.19% juga nilai maksimum sebesar 3.16%. hal ini pula menunjukkan bahwa sebagian besar Perusahaan Transportasi memiliki nilai Total Asset Turnover (TATO) yang bersifat positif.

5.1.6 Hasil Analisis Data

Uji Asumsi Klasik

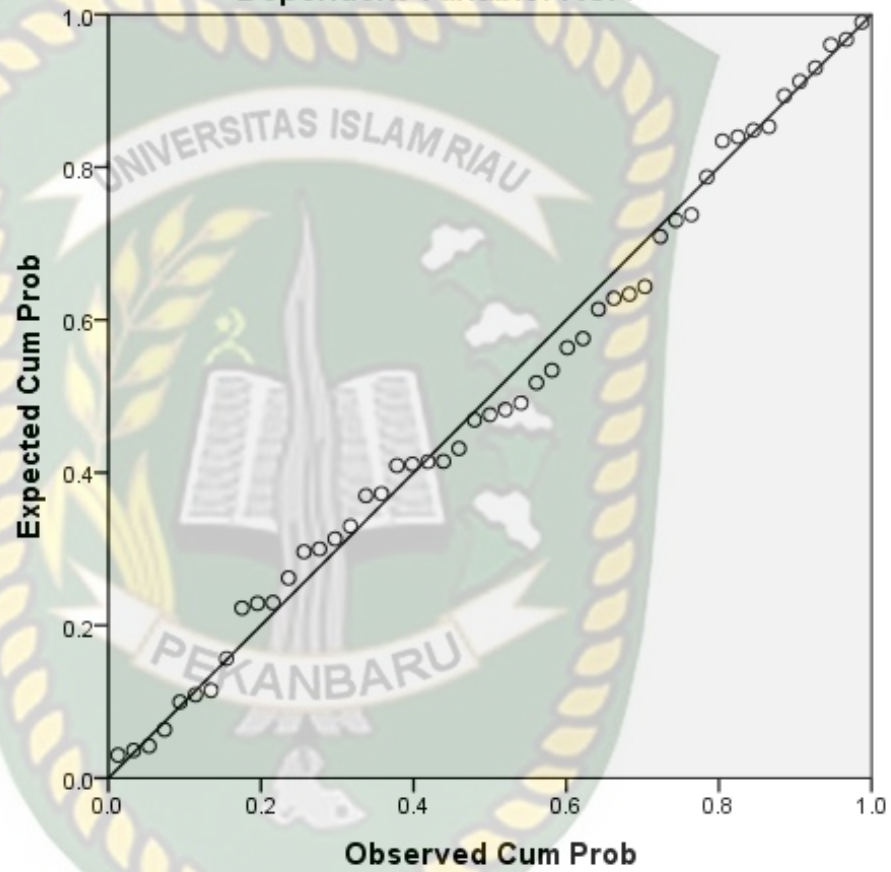
a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam residual dari model regresi yang dibuat berdistribusi normal atau tidak. Uji ini dapat dilihat dengan menggunakan Kolmogorov Smirnov Test. Jika profitabilitas $> 0,05$ maka data berdistribusi normal. Jika profitabilitas $< 0,05$ maka dapat dikatakan bahwa data tidak berdistribusi normal (Damodar N Gujarati 2012 dalam Alya Nadriyah).

Gambar 5.5

Grafik Normal Plot Data Perusahaan Transportasi Laut

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual
Dependent Variable: ROA



Sumber : Output SPSS 22

Tabel 5.6
Uji Normalitas Perusahaan Transportasi Laut

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		49
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.37809554
Most Extreme Differences	Absolute	.066
	Positive	.066
	Negative	-.052
Test Statistic		.066
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^c

Sumber: Output SPSS 22

Pengujian normalitas diatas menunjukkan bahwa nilai residual sudah berdistribusi normal. Hal ini menunjukkan bahwa dengan gambar PP Plot yang menunjukkan bahwa titik berada tidak jauh dari garis diagonal. Selain itu juga uji Kolmogorov-Smirnov dari tabel diatas, menunjukkan bahwa memiliki signifikan di atas 0,05 yaitu Asymp (2-tailed) atau (0.097).

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk mendeteksi apakah terdapat hubungan yang kuat antara sesama variabel independet. Adanya gejala multikolinearitas dapat juga dilihat dari *tolerance value* atau biasa disebut nilai *Variance Infation Factor* (VIF). Batas *tolerance value* adalah 0.1 dan batas VIF adalah 10. Apabila *tolerance*

value < 0.1 atau VIF > 10 maka terjadi multikolinearitas. Sebaliknya apabila *tolerance value* > 0.1 atau VIF < 10 maka tidak terjadi multikolinearitas.

Tabel 5.7
Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a		Collinearity Statistics	
Model		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	TATO	.868	1.152
	DER	.764	1.310
	CR	.682	1.465

Sumber: Output SPSS 22

Hasil pengujian pada tabel diatas, menunjukkan bahwa terdapat variabel Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER) dan juga Current Ratio (CR) pada nilai VIF kecil dari 10 dan juga nilai tolerance lebih besar dari 0.1 yang berarti menunjukkan tidak terjadi multikolinearitas.

c. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi digunakan untuk melacak adanya terdapat korelasi auto atau pengaruh data dari pengamatan sebelumnya dalam model regresi dilakukan uji autokorelasi. Autokorelasi dapat terjadi karena banyak data dalam ekonomi bergerak

bersama-sama. Untuk mendeteksi keberadaan masalah autokorelasi pada model regresi ini dapat diketahui melalui ketentuan yaitu sebagai berikut:

- 1) Terjadi autokorelasi positif, apabila nilai DW dibawah -2 ($DW < -2$)
- 2) Tidak terjadi autokorelasi, apabila nilai DW berada diantara -2 dan +2 ($-2 < DW \leq +2$)
- 3) Terjadi autokorelasi negatif , apabila nilai DW diatas -2 ($DW > -2$)

Tabel 5.8

Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary^b

Durbin-Watson
1.189

Sumber: Output SPSS 22

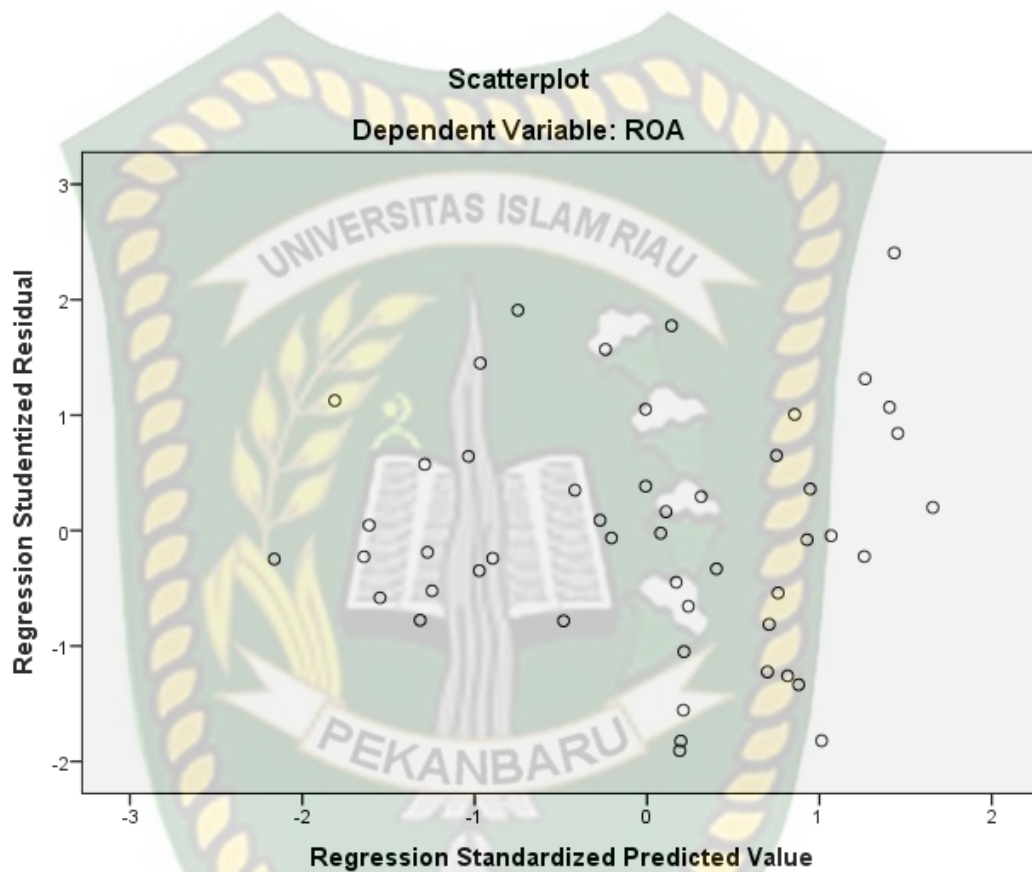
Berdasarkan tabel diatas, menunjukkan bahwa nilai Durbin Watson sebesar 1.189 yang berarti, apabila nilai DW berada diantara -2 dan +2 ($-2 < DW \leq +2$) maka hal ini menunjukkan bahwa tidak terjadi autokorelasi di dalam penelitian ini.

d. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi terjadi ketidaksamaan varians dan residual satu pengamatan ke pengamatan yang lainnya.

Model yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas, yang berarti data tidak membentuk pola tertentu dan menyebar di atas dan juga di bawah 0.

Gambar 5.6



Sumber: Output SPSS 22

Berdasarkan output di atas, titik-titik *scatterplot* yang berjumlah 49 (empat puluh Sembilan) titik menyebar secara acak dan tersebar baik di atas angka 0 pada sumbu Y. hal ini menjelaskan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas di dalam model regresi penelitian ini.

Cara lain untuk menguji heteroskedastisitas adalah melalui uji glejser, yaitu untuk meregres nilai absolute residual terhadap variabel terikat (Gujarati,2003).

Pengambilan keputusan untuk uji glejser ini yaitu jika nilai signifikan > 0.05 maka tidak terjadi masalah heteroskedastisitas.

Tabel 5.9

Uji Glejser

		Coefficients ^a	
Model		t	Sig.
1	(Constant)	3.299	.002
	Total Asset Turnover	.249	.805
	Debt to Equity Ratio	-1.935	.059
	Current Ratio	-.397	.693

a. Dependent Variable: Abs_Ress

Sumber: Output SPSS22

Berdasarkan uji Glejser di atas, dapat dilihat bahwa nilai signifikan untuk Total Asset Turnover sebesar 0.805, nilai signifikan untuk Debt to Equity Ratio sebesar 0.059 dan nilai signifikan untuk Current Ratio sebesar 0.693. artinya, nilai signifikan untuk ketiga variabel tersebut lebih besar dari 0.05. dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pada model regresi ini tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

e. Analisis Regresi Berganda

Dari data yang diperoleh, dapat dianalisis untuk mengetahui pengaruh Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER) dan Current Ratio (CR)

terhadap profitabilitas (ROA) maka digunakan analisis regresi berganda yang ditunjukkan pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.10
Hasil Uji Regresi Berganda

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	11.687	1.815		6.440	.000
	TATO	1.466	4.873	.041	.301	.765
	DER	-2.932	.755	-.563	-3.881	.000
	CR	-1.983	.670	-.454	-2.957	.005

Sumber: Output SPSS 22

Dari tabel diatas, dapat diambil model persamaan Regresi Linier Berganda sebagai berikut:

$$ROA = 11.687 + 1.466 X_1 - 2.932 X_2 - 1.983 X_3$$

Dari persamaan tersebut, dapat diketahui seberapa besar pengaruh dari masing-masing variabel bebas di dalam penelitian ini, yaitu variabel Total Asset Turnover, Debt to Equity Ratio dan Current Ratio terhadap Profitabilitas.

Jika Total Asset Turnover (X_1), Debt to Equity Ratio (X_2), dan Current Ratio (X_3) sama dengan nol, maka Profitabilitas (Y) sebesar 11.687 satuan. Setiap

perubahan variabel Total Asset Turnover (X_1) sebesar 1 satuan maka variabel Y akan berubah sebesar 1.466 satuan jika variabel lain adalah konstan. Setiap perubahan variabel Debt to Equity Ratio (X_2) sebesar 1 satuan maka variabel Y akan berubah sebesar -2.932 satuan jika variabel lain adalah konstan. Setiap perubahan variabel Current Ratio (X_3) sebesar 1 satuan maka variabel Y akan berubah sebesar -1.983 satuan jika variabel lain adalah konstan.

5.1.7 Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) mengukur seberapa banyak variasi yang dijelaskan di dalam model. Adapun hasil perhitungan koefisien determinasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.11

Hasil Koefisien Determinasi Perusahaan Transportasi Laut

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square
1	.526 ^a	.277	.228

Sumber: Output SPSS 22

Pada tabel diatas, nilai R, menunjukkan bahwa korelasi ganda antara variabel independen dengan variabel dependen. Dari output diatas, menunjukkan bahwa nilai R sebesar 0.526 atau 52.6%. hal ini menunjukkan bahwa variabel independen yaitu

Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER) dan juga Current Ratio (CR) mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 52.6%, sisanya sebesar 47.4% yang dijelaskan oleh variabel lain yang tidak ada ataupun tidak diperhitungkan di dalam analisis penelitian ini.

Hasil analisis data pada tabel diatas,nilai R square sebesar 0.277 atau 27.7%. hal ini menunjukkan bahwa variabel independen yaitu Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER) dan juga Current Ratio (CR) mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 27.7%, sisanya sebesar 72.3% yang dijelaskan oleh variabel lain yang tidak ada ataupun tidak diperhitungkan di dalam analisis penelitian ini.

Hasil analisis data pada tabel Adjust R square yaitu sebesar 0.228 atau 22.8%. hal ini menunjukkan bahwa variabel independen yaitu Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER) dan juga Current Ratio (CR) mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 22.8%, sisanya sebesar 77.2% yang dijelaskan oleh variabel lain yang tidak ada ataupun tidak diperhitungkan di dalam analisis penelitian ini.

5.1.8 Pengujian Hipotesis

a. Uji t

Pengujian ini dilakukan dengan menguji antara variabel independend dengan variabel dependendnya. Yang mana pengujian ini untuk melihat tingkat pengaruh (signifikan) dari variabel tersebut sebesar 95% dengan $\alpha = 5\%$.

Berdasarkan output SPSS secara parsial pengaruh dari ketiga variabel independen yaitu Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER), dan juga Current Ratio (CR) terhadap Profitabilitas (ROA) dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.12

Hasil Uji t Perusahaan Transportasi Laut

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	11.687	1.815		6.440	.000		
	TATO	1.466	4.873	.041	.301	.765	.868	1.152
	DER	-2.932	.755	-.563	-3.881	.000	.764	1.310
	CR	-1.983	.670	-.454	-2.957	.005	.682	1.465

Sumber: Output SPSS 22

Dari hasil tabel diatas, dapat dilihat bahwa 3 (tiga) variabel independen yaitu:

- a. Total Asset Turnover (TATO) memiliki nilai signifikan sebesar 0.765, karena nilai signifikannya lebih besar dari 0.05 atau 5%, maka hal ini menunjukkan bahwa Total Asset Turnover pengaruhnya tidak signifikan terhadap Profitabilitas (ROA).
- b. Debt to Equity Ratio (DER) memiliki nilai signifikan sebesar 0.000, karena nilai signifikannya lebih kecil dari 0.05 atau 5%, maka hal ini menunjukkan bahwa Debt to Equity Ratio berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROA).
- c. Current Ratio (CR) memiliki nilai signifikan sebesar 0.005, karena nilai signifikannya lebih kecil dari 0.05 atau 5%, maka hal ini menunjukkan bahwa Current Ratio berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas (ROA).

b. Uji F

Uji simultan (Uji F) dilakukan untuk mengetahui apakah variabel independend berpengaruh terhadap variabel dependendnya yaitu Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER), Current Ratio (CR) terhadap Profitabilitas (ROA) Perusahaan Transportasi Laut. Hasil perhitungan uji F dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.13

Hasil Perhitungan Uji F Perusahaan Transportasi Laut

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	209.437	3	69.812	5.735	.002 ^a
	Residual	547.753	45	12.175		
	Total	757.190	48			

Sumber: Output SPSS 22

Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Hasil pengujian secara simultan menunjukkan bahwa nilai F_{hitung} sebesar 5.735 dengan nilai F_{tabel} sebesar 2.80 ($5.735 > 2.80$) dengan signifikan sebesar 0.007. nilai signifikan tersebut lebih kecil dari 0.05. hal ini menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima. ini dapat disimpulkan bahwa secara simultan Return On Asset (ROA) dapat dijelaskan oleh variasi variabel Total Asset Turnover (TATO), Debt to Equity Ratio (DER) dan juga Current Ratio (CR) secara bersama-sama dalam artian bahwa variabel independen berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen.

Pengaruh Total Asset Turnover (TATO) terhadap Return On Asset (ROA)

Hipotesis pertama menyatakan bahwa Total Asset Turnover (TATO) pengaruhnya tidak signifikan terhadap Return On Asset (ROA). Dari hasil penelitian

diperoleh bahwa hasil koefisien transformasi regresi untuk variabel Total Asset Turnover yaitu sebesar 0.301 dengan signifikan sebesar 0.765, dimana nilai signifikan lebih besar dari 0.05. dengan demikian hipotesis yang pertama menyatakan bahwa Total Asset Turnover berpengaruh positif tidak signifikan terhadap Return On Asset (ROA) pada Perusahaan Transportasi Laut.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan belum maksimal dalam memanfaatkan aktivasnya secara efisien dengan tujuan untuk meningkatkan laba.

Pengaruh Debt to Equity Ratio (DER) terhadap Return On Asset

Hipotesis kedua menyatakan bahwa Debt to Equity Ratio (DER) berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset (ROA). Dari hasil koefisien variabel Debt to Equity Ratio yaitu sebesar -3.881 dengan signifikan sebesar 0.000, dimana nilai signifikan lebih kecil dari 0.05. dengan demikian hipotesis yang pertama menyatakan bahwa Debt to Equity Ratio berpengaruh negatif signifikan terhadap Return On Asset (ROA) pada Perusahaan Transportasi Laut.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Debt to Equity Ratio mampu dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan melalui modal sendiri yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Apabila Debt to Equity meningkat, maka Return On Asset (ROA) akan mengalami penurunan ataupun sebaliknya. Hal ini disebabkan apabila rasio utang meninggi maka tingkat beban bunga juga akan meningkat. Hal ini akan mengurangi keuntungan yang diperoleh perusahaan. Semakin tinggi Debt to Equity

Ratio menunjukkan bahwa semakin tinggi penggunaan kewajiban sumber pendanaan perusahaan.

Pengaruh Current Ratio (CR) terhadap Return On Asset

Hipotesis ketiga menyatakan bahwa Current Ratio (CR) berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset (ROA). Dari hasil koefisien variabel Current Ratio yaitu sebesar -2.957 dengan signifikan sebesar 0.005, dimana nilai signifikan lebih kecil dari 0.05. dengan demikian hipotesis yang pertama menyatakan bahwa Current Ratio berpengaruh negatif signifikan terhadap Return On Asset (ROA) pada Perusahaan Transportasi Laut.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Current Ratio mampu mengukur perusahaannya dalam memenuhi jangka pendeknya. Nilai Current Ratio yang tinggi akan mengurangi ketidakpastian bagi para investor, namun mengindikasikan adanya dana yang menganggur sehingga akan mengurangi tingkat profitabilitas suatu perusahaan. dana yang menganggur tersebut dikarenakan perusahaan melakukan penempatan dana yang besar pada sisi aktiva lancar.

5.2 Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian yang didasarkan pada hasil pengolahan data yang bersumber dari laporan keuangan Perusahaan Transportasi Laut, maka penulis dalam

penelitian ini akan membahas hasil dari penelitian sesuai dengan permasalahan yang diajukan.

a. Total Asset Turnover (TATO)

Total Asset Turnover merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki oleh suatu perusahaan. Total Asset Turnover juga mengukur berapa jumlah penjualan yang diperoleh dari tiap rupiah aktiva. Perputaran total aktiva diukur dari volume penjualan dengan tujuan untuk melihat seberapa jauh kemampuan semua aktiva menciptakan penjualannya.

Semakin tinggi rasio ini maka akan semakin baik, karena penggunaan aktiva yang efektif dalam menghasilkan penjualan, sehingga laba yang dihasilkan nanti meningkat dan begitu pula dengan Return On Asset (ROA) akan meningkat pula.

Pada penelitian ini, variabel Total Asset Turnover (TATO) tidak berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset (ROA) hal ini diduga karena terjadinya penambahan asset yang bersumber dari hutang, sehingga perusahaan memiliki kewajiban untuk membayar bunga, dimana beban bunga ini akan mengurangi profitabilitas. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ega Iskarisma (2017) yang menunjukkan bahwa Total Asset Turnover berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap Return On Asset (ROA).

b. Debt to Equity Ratio (DER)

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan melalui modal sendiri yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Rasio ini digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Tujuan dari Debt to Equity Ratio adalah untuk mengukur seberapa banyak bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang dengan cara membandingkan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan.

Jika Debt to Equity meningkat maka Return On Asset akan mengalami penurunan atau jika Debt to Equity Ratio menurun maka Return On Asset akan mengalami peningkatan. Hal ini diduga disebabkan karena semakin besar jumlah aktiva perusahaan terutama aktiva lancar maka perusahaan cenderung mengoptimalkan terpenuhinya kebutuhan dana utang. Hal ini yang menunjukkan adanya pengaruh dari struktur aktiva pada struktur modal perusahaan. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan transportasi laut Debt to Equity dari tahun ke tahun mengalami penurunan sehingga utang lebih besar dibandingkan dengan aktiva nya oleh karena itu Debt to Equity Ratio perusahaan Transportasi Laut tidak bisa mengoptimalkan aktiva lancar sehingga tidak bisa terpenuhinya kebutuhan dana utang.

Pada penelitian ini, variabel Debt to Equity Ratio (DER) berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset (ROA) hal ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan melalui model

sendiri. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ega Iskarisma (2017) yang menunjukkan bahwa Debt to Equity Ratio berpengaruh positif signifikan terhadap Return On Asset (ROA).

c. **Current Ratio (CR)**

Current Ratio (CR) merupakan salah satu rasio likuiditas, yaitu rasio yang bertujuan untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo.

Nilai Current Ratio yang tinggi dari suatu perusahaan akan mengurangi ketidakpastian para investor. Namun mengindikasikan adanya dana yang mengganggu sehingga akan mengurangi tingkat profitabilitas suatu perusahaan. Dana yang mengganggu itu dikarenakan perusahaan melakukan penempatan dana yang besar pada sisi aktiva lancarnya. Di satu sisi, likuiditas perusahaan semakin baik. Namun disisi lain, perusahaan kehilangan kesempatan untuk mendapatkan tambahan laba, karena dana yang seharusnya digunakan untuk investasi yang menguntungkan perusahaan, dicadangkan untuk memenuhi likuiditas perusahaan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi Current Ratio suatu perusahaan maka semakin kecil resiko kegagalan perusahaan dalam memenuhi jangka pendeknya. Akibatnya resiko yang ditanggung pemegang saham juga semakin kecil.

Pada penelitian ini, variabel Current Ratio (CR) berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset (ROA) hal ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ega Iskarisma (2017) yang menunjukkan bahwa Current Ratio berpengaruh positif signifikan terhadap Return On Asset (ROA).



BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan juga pembahasan yang telah dikemukakan pada bab V, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Total Asset Turnover, Debt to Equity Ratio dan Current Ratio secara simultan berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset.
2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Debt to Equity Ratio dan Current Ratio yang berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset dan Total Asset Turnover yang tidak berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset.
3. Berdasarkan hasil pengujian menunjukkan bahwa Total Asset Turnover, Debt to Equity Ratio dan Current Ratio rata-rata perkembangannya mengalami fluktuasi artinya rata-rata perkembangan setiap tahunnya mengalami kenaikan dan juga penurunan hal ini yang menyebabkan variabel independen akan mempengaruhi variabel dependen yaitu Return On Asset.

6.2 SARAN

Adapun saran yang dapat penulis berikan kepada peneliti mendatang melalui hasil penelitian adalah:

1. Dengan adanya pengaruh Total Asset Turnover, Debt to Equity Ratio dan Current Ratio secara simultan terhadap Return On Asset maka pihak perusahaan sebaiknya lebih memperhatikan ketiga indicator tersebut secara keseluruhan dalam mengoptimalkan keuntungan suatu perusahaan sehingga para investor dapat menanamkan sahamnya kepada perusahaan tersebut.
2. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Total Asset Turnover tidak berpengaruh signifikan terhadap Return On Asset hal ini disebabkan bahwa pada perusahaan transportasi laut mengalami penambahan asset yang bersumber dari hutang, sehingga perusahaan memiliki kewajiban untuk membayar bunga, dimana beban bunga ini akan mengurangi profitabilitas. Oleh karena itu pihak investor perlu mengamati variabel lain untuk melihat kemampuan perusahaan dalam mengelola keuntungan agar investasi yang dilakukan lebih baik lagi kedepannya.
3. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti dengan variabel-variabel lain diluar variabel ini agar memperoleh hasil yang lebih bervariasi yang dapat menggambarkan hal-hal apa saja yang dapat mempengaruhi profitabilitas dan juga disarankan untuk memperluas cakupan penelitian tentang rasio keuangan terhadap kemampuan manajemen suatu perusahaan di dalam memperoleh

keuntungan serta keseluruhan dengan menggunakan rasio-rasio lain selain rasio yang dipakai pada penelitian ini.



Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR PUSTAKA

- Agustin Hamdi, 2015. *Manajemen Keuangan*, Edisi Kelima , Pekanbaru: UIR PRES
- Bakhtiar, Syamsul; M, Nurwahidah. 2019. Analisis Rasio Aktivitas untuk Menilai Kinerja Keuangan PT Indofood Sukses Makmur Tbk Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI). *Jurnal BRAND Vol 1 No 2.* Universitas Muslim Maros.
- Bursa Efek Indonesia. (<https://www.idx.co.id>).
- Fitriyah, Nida Iaili; Sholikhin, Mohammad Yusron. 2019. Faktor Penentu Profitabilitas BPRS Di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam Vol 5 No.* Universitas Airlangga.
- Fitriyani, Heny Afrilia. 2019. Pengaruh Net Profit Margin (NPM) Dan Biaya Operasional Pendapatan Operasional (BOPO) Terhadap Return On Assets (ROA) (Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2015). *Jurnal Bisnis Dan Akuntansi Unsurya Vol. 4 No. 2.* Universitas Suryadarma.
- Gunde, Yulita M; Murni, Sri; dan Rogi, Mira H. 2017. Analisis Pengaruh Leverage Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Sub Industri Food And Beverages Yang Terdaftar Di BEI (Periode 2012-2015). *Jurnal EMBA Vol 5 No. 3.* Universitas Sam Ratulangi.
- Ginting, Wenny Anggresia; Nasution, Siti Aisyah. 2020. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas (Studi Empiris: Perusahaan Properti Dan Real Estate Yang Terdaftar Dalam Bursa Efek Indonesia). *Jurnal Of Business and Economics Research (JBE). Vol 1 No. 1.* Universitas Prima Indonesia.
- Hendrawan, Yuda Pratama; Lestari, Henny setyo. 2016. Faktor-Faktor Penentu Profitabilitas Bank Umum Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI). *Jurnal Manajemen dan Pemasaran Jasa. Vol 9 No. 1.* Universitas Trisakti.
- Henny; Susanto Liana. 2019. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur. *Jurnal Multiparadigma Akuntansi. Vol 1 No. 2.* Universitas Tarumanagara Jakarta.
- Hutagaol, Joshua; Sidabutar, Romulo. 2020. Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Asset Turnover Terhadap Profitabilitas Perusahaan Sub-Sektor

Kimia Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2019.. *Jurnal Ekonomi. Vol 13 No. 4.* Universitas Advent Indonesia.

- Iskarisma, Ega. 2012. Pengaruh Current Ratio, Total Asset Turnover, Inventory Turnover, Debt to Equity Ratio, dan Umur Perusahaan Terhadap Return On Asset Pada Perusahaan Food And Beverage Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2011-2015. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis. Vol 1 No. 1.* Universitas Maritim Raja Ali Haji.
- James, John, 2010. *Prinsip-prinsip Manajemen Keuangan*, Buku 2 Edisi Keduabelas, Jakarta: Salemba Empat.
- Kasmir. 2010. *Pengantar Manajemen Keuangan*, Edisi Kedua, Cetakan Kedua, Jakarta: Prenadia Group.
- Kasmir. 2010. *Analisis Laporan Keuangan*, Edisi 1-2, Cetakan Kedua, Jakarta: Rajawali Pers.
- Muliawati, Khoiruddin. 2015. Faktor – faktor Penentu Profitabilitas Bank Syariah Di Indonesia. *Jurnal Manajemen Vol 4 No. 1.* Universitas Negeri Semarang.
- Magdalena; Setiawan, Temy. 2018. Faktor Penentu Profitabilitas Untuk Industri Tambang (Studi Pada 3 Negara: Indonesia, Kanada, Dan Amerika Serikat Untuk Periode 2015-2016). Univesitas Bunda Mulia
- Nadriyah, Alya. 2017. Faktor Penentu Profitabilitas Pada Industri Bank Syariah Di Indonesia Periode 2011-2015. *Skripsi.* Universitas Islam Riau Pekanbaru.
- Shintya; Novi. 2017. Analisis Rasio Solvabilitas untuk Menilai Kinerja Keuangan Terhadap Asset dan Equity Pada PT Bank Rakyat Indonesia (PERSERO) Tbk Periode 2012-2015. *Jurnal Ilmiah Manajemen Vol 1 No. 1.* Politeknik Negeri Banjarmasin.
- Santoso, Budi Cahyo. 2012. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas Pada Perusahaan Semen Yang Terdaftar Pada Bursa Efek Indonesia Tahun 2002-2010. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis. Vol 1 No. 1.* Universitas UNRIKA Batam.
- Sudaryanti, Sri Dedeh; Sahroni, Nana. 2016. Pengaruh Return On Equity (ROE) dan Debt to Equity Ratio (DER) Terhadap Price Earning Ratio (PER) (Studi Empiris Pada PT. Holcim Indonesia Tbk). *Jurnal Ekonomi Manajemen. Vol 2 No. 1.* Universitas Siliwangi Tasikmalaya.

Wijaya, Chandra, Asnawi Kelana, Said, 2005. *Riset Keuangan Peengujian-pengujian Empiris*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.



Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau