

Pengaruh *Financial Leverage* terhadap Profitabilitas Perusahaan Subsektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia

Emma Lilianti¹, Jusmani²

Fakultas Ekonomi, Universitas PGRI Palembang

Email: lilantieachmad@yahoo.com¹

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh financial leverage terhadap profitabilitas perusahaan subsektor otomotif dan komponen. Rumusan masalah dalam penelitian ini apakah terdapat pengaruh financial leverage terhadap profitabilitas perusahaan subsektor otomotif dan komponen di Bursa Efek Indonesia (BEI)? Data yang digunakan berupa data sekunder berupa laporan keuangan 12 perusahaan otomotif dan komponen dengan masa pengamatan tahun 2011 s.d 2015. Model analisis yaitu regresi linear berganda dan melalui pengujian asumsi klasik berupa uji normalitas, uji multikolinearitas, uji autokorelasi dan uji heteroskedastisitas, dengan bantuan SPSS for Windows ver 19.0. Hasil pengujian hipotesis koefisien regresi menunjukkan DER berpengaruh terhadap profitabilitas dan LDER tidak berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.

Kata Kunci : debt equity ratio, long debt equity ratio, return on equity

ABSTRACT

This research aims to determine the effect of financial leverage on the profitability of automotive and component companies. Problem formulation in this research is there any influence of financial leverage to company profitability of automotive sub sector and component at Indonesia Stock Exchange (BEI)? The data used in the form of secondary data in the form of financial statements of 12 automotive companies and components with the observation period of 2011 to 2015. The analysis model is multiple linear regression and through testing the classical assumption of normality test, multicollinearity test, autocorrelation test and heteroskedastisitas test, with the help of SPSS for Windows ver 19.0. The results of the regression coefficient hypothesis testing showed that DER has an effect on profitability and LDER does not affect the profitability of automotive and component companies in BEI.

Keywords: Debt Equity Ratio, Long Debt Equity Ratio, Return on Equity

PENDAHULUAN

Dalam mencapai tujuan perusahaan untuk mensejahterakan pemegang saham dan menjaga kelangsungan hidup perusahaan dibutuhkan pengelolaan yang baik. Pengelolaan yang baik dapat memberikan keuntungan bagi pihak internal dan eksternal. Dalam kondisi stabil perusahaan dapat menggunakan pendanaan yang bersumber dari dalam yaitu modal sendiri (ekuitas) berupa modal saham dan

laba ditahan. Seiring dengan perkembangan perusahaan dibutuhkan pendanaan yang cukup besar sehingga perusahaan perlu menggunakan sumber dana dari luar perusahaan yang meliputi liabilitas lancar dan liabilitas tidak lancar.

Investor melakukan kegiatan bisnis dengan berinvestasi pada sekuritas di pasar modal. Melakukan diversifikasi investasi, membentuk portofolio sesuai dengan risiko yang akan ditanggung dan tingkat pengembalian yang diharapkan. Penilaian

¹Dosen, ²Dosen

kinerja dan prestasi perusahaan dapat dilihat dari kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Indikator perusahaan memenuhi kewajiban pada investor dari besarnya laba. Laba juga merupakan elemen dalam penciptaan nilai perusahaan sebagai *signaling* prospek perusahaan di masa depan. Tujuan akhir yang ingin dicapai suatu perusahaan yang terpenting adalah memperoleh laba atau keuntungan yang maksimal. Dengan memperoleh laba yang maksimal seperti yang telah ditargetkan, perusahaan dapat berbuat banyak bagi kesejahteraan pemilik, karyawan serta meningkatkan mutu produk dan melakukan investasi baru. Oleh karena itu, manajemen perusahaan dalam pratiknya dituntut harus mampu untuk memenuhi target yang telah ditetapkan. Artinya, besarnya keuntungan haruslah dicapai sesuai dengan yang diharapkan dan bukan berarti asal untung. Untuk mengukur tingkat keuntungan suatu perusahaan, digunakan rasio keuntungan atau rasio profitabilitas yang dikenal juga dengan nama rasio rentabilitas.

Daya tarik bagi pemilik perusahaan, yaitu pemegang saham dalam suatu perseroan adalah profitabilitas. Pemilik juga tertarik pada pembagian laba yang menjadi haknya yaitu seberapa banyak yang diinvestasikan kembali dan seberapa banyak yang dibayarkan sebagai dividen kepada mereka. Akhirnya pemilik juga berkepentingan jika saham dijual kepada umum. Hubungan laba yang diperoleh dengan investasi yang ditanamkan pemilik saham diamati secara teliti oleh khalayak keuangan. Analisis menurunkan beberapa ukuran pokok yang menggambarkan prestasi perusahaan dalam hubungannya dengan kepentingan pemilik. Dua dari persamaan, yaitu hasil pengembalian atas kekayaan bersih dan hasil pengembalian atas ekuitas biasa, menunjukkan profitabilitas investasi kepemilikan modal. (Sunyoto, 2013: 113)

Profitabilitas merupakan kemampuan suatu perusahaan untuk mendapatkan laba (keuntungan) dalam suatu periode tertentu. Tingkat profitabilitas dapat diukur dari

berbagai aspek yaitu *Return on Asset* (ROA), *Return on Equity* (ROE) dan *Earning per Share* (EPS). Pengertian yang sama disampaikan oleh Husnan (2012: 86) bahwa Profitabilitas adalah kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan keuntungan (profit) pada tingkat penjualan, aset, dan modal saham tertentu. Selanjutnya Michelle & Megawati (2005) Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan menghasilkan laba (*profit*) yang akan menjadi dasar pembagian dividen perusahaan. Profitabilitas menggambarkan kemampuan badan usaha untuk menghasilkan laba dengan menggunakan seluruh modal yang dimiliki.

Kebijakan *leverage* dapat dijadikan alternatif ketika perusahaan dianggap perlu melakukan ekspansi. Kebijakan *leverage* dipilih agar perusahaan dapat membayar bunga atas liabilitas dan dapat mengembalikan *return* atas penjualan saham perusahaan. Leverage terbagi menjadi tiga jenis yaitu *operating leverage*, *financial leverage*, dan *combined leverage* (Kamaludin & Indriani, 2012: 94).

Financial leverage menggunakan beberapa ratio dalam penghitungannya, dan dianggap paling tepat dalam keputusan pendanaan perusahaan. *Financial leverage* merupakan penggunaan data dengan beban tetap dan harapan atas penggunaan dana tersebut akan memperbesar pendapatan per lembar saham (Kamaludin & Indriani, 2012: 98).

Pemegang saham dan kreditor sering menggunakan *financial leverage* dalam melihat kemampuan perusahaan mengembalikan modal yang telah ditanamkan dalam perusahaan. Dengan membandingkan besarnya liabilitas terhadap ekuitas perusahaan terhadap tingkat profitabilitas perusahaan. Penggunaan *financial leverage* tersebut dapat memberikan pengaruh terhadap profitabilitas perusahaan, salah satunya ditunjukkan dengan besarnya return yang akan diterima pemilik perusahaan melalui *Return On Equity* (ROE).

Salah satu ukuran tingkat profitabilitas adalah hasil pengembalian ekuitas (*Return on Equity/ROE*) hasil pengembalian ekuitas atau *return on equity* atau rentabilitas modal sendiri merupakan rasio untuk mengukur lalu bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, maka semakin baik tingkat profitabilitas. Artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat, demikian pula sebaliknya.

Indonesia memiliki industri manufaktur mobil terbesar kedua di Asia

Tenggara (setelah Thailand). Kendati begitu, karena pertumbuhan yang subur di beberapa tahun terakhir, Indonesia semakin mengancam posisi dominan Thailand selama satu dekade mendatang. Saat ini kapasitas total produksi yang dirakit di Indonesia $\pm$ 2 juta unit pertahun (Gaikindo, Mei 2016). Perusahaan Subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebanyak 13 perusahaan aktif (www.saham.oke.com) 16 Februari 2016. Statemen Gaikindo di atas dapat dilihat dari tingkat penjualan mobil di Indonesia selama 5 tahun terakhir.

Tabel 1. Perkembangan Perusahaan Otomotif dan Komponen

No	Keterangan	Tahun (Unit)				
		2011	2012	2013	2014	2015
1	Penjualan	894.164	1.116.230	1.229.916	1.208.019	1.013.291
2	Ekspor Mobil	107.932	173.368	170.907	202.273	207.691

Sumber: Gaikindo, 2016

Penjualan mobil di Indonesia yang menunjukkan peningkatan cukup baik dibanding dekade sebelumnya, hal tersebut juga dapat menunjukkan tingkat laba perusahaan. Dalam dunia bisnis tidak terlepas dari ketatnya persaingan, sehingga perusahaan harus mempunyai strategi jitu untuk tetap bertahan dan meningkatkan laba. Mengingat strategi fundamental sangat penting dalam pengembangan perusahaan maka manajemen keuangan perlu memiliki data pengukuran yang mencerminkan kinerja keuangan untuk mengetahui apakah perusahaan telah melakukan proses peningkatan nilai perusahaan melalui penggunaan *financial leverage*.

Pengukuran tingkat profitabilitas di atas dapat dijadikan dasar bagi manajemen perusahaan dalam mengelola modalnya, rencana pembiayaan, wahana komunikasi dengan pemegang saham. Pengukuran terhadap *financial leverage* dan profitabilitas telah banyak dikaji dalam penelitian sebelumnya dilakukan oleh Ritonga (2014), Wiyanti (2015), dan Avistasari (2016).

Berdasarkan fenomena dan *research gap* yang telah diuraikan di atas, penulis tertarik untuk melakukan kajian lebih lanjut melalui penelitian berjudul Pengaruh *Financial Leverage* terhadap Profitabilitas Perusahaan Subsektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah terdapat pengaruh *financial leverage* terhadap profitabilitas perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.

Masing-masing variabel dibatasi dengan menggunakan salah satu ratio yang paling *representatif*, *financial leverage* menganalisis *Debt Equity Ratio* (DER) dan *Long Debt to Equity Ratio* (LDER) sedangkan profitabilitas diukur dengan *Return on Equity* (ROE).

Operasional variabel adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel dengan cara memberikan arti atau menspesifikasikan bagaimana variabel-variabel tersebut diukur.

Tabel 2. Variabel Operasional

Variabel	Definisi	Proksi	Skala
Return on Equity (Y)	Menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba setelah pajak dengan menggunakan modal sendiri yang dimiliki perusahaan	$ROE = \frac{Labasetelahpajak}{TotalEkuitas}$	Rasio
Debt Equity Ratio (X ₁)	Rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar total modal sendiri yang dibiayai dengan total hutang	$DER = \frac{TotalLiabilitas}{Ekuitas}$	Rasio
Long Debt Equity Ratio (X ₂)	Digunakan untuk mengukur tingkat hutang jangka panjang dibandingkan dengan total modal yang dimiliki perusahaan.	$LDER = \frac{liabilitas\ tidak\ lancar}{Ekuitas}$	Rasio

Sumber : Gagasan penulis dari berbagai teori relevan

KAJIAN TEORITIS

1. Financial Leverage

a. Pengertian Financial Leverage

Menurut Sjahrial (2010: 147) adalah penggunaan aset dan sumber dana oleh perusahaan yang memiliki biaya tetap (beban bunga) dengan maksud agar meningkatkan keuntungan potensial pemegang saham. Selanjutnya Syamsuddin (2009: 89) *leverage* biasanya digunakan untuk menggambarkan kemampuan perusahaan untuk menggunakan aset atau dana yang mempunyai beban tetap (*fixed cost assets or funds*) untuk memperbesar tingkat penghasilan (*return*) bagi pemilik perusahaan. *Leverage* timbul karena perusahaan dalam operasinya menggunakan aktiva dan sumber dana yang menimbulkan beban tetap, yang berupa biaya penyusutan dari aset tetap, dan biaya bunga dari hutang. Warsono (2003: 204) menyebutkan *leverage* adalah setiap penggunaan asset dan dana yang membawa konsekuensi biaya dan beban tetap. Jika perusahaan menggunakan sumber pembiayaan dari luar (modal asing) maka beban tetap yang ditanggung adalah bunga pinjaman, sedangkan apabila perusahaan menggunakan

mesin-mesin maka beban tetapnya berupa biaya penyusutan mesin-mesin (depresiasi), dan jika perusahaan menyewa suatu aset tetap kepada pihak lain maka konsekuensinya yaitu harus membayar biaya tetap berupa biaya sewa. Berdasarkan pengertian tersebut maka beban tetap yang ditanggung oleh perusahaan tergantung jenis sumber dana dan aset yang digunakan.

b. Jenis- Jenis Financial Leverage

Rasio *Leverage* dibagi menjadi tiga jenis, yaitu:

1. Leverage Operasi (*Operating Leverage*)

Operating leverage merupakan penggunaan aktiva atau operasi perusahaan yang disertai dengan biaya tetap. Menurut Kamaludin & Indriani (2012:95) *operating leverage* merupakan *leverage* yang timbul pada saat perusahaan menggunakan aktiva yang memiliki biaya-biaya operasi tetap. Menurut Atmaja (2008:233) *operating leverage* adalah kepekaan EBIT terhadap perubahan penjualan perusahaan. *operating leverage* timbul karena perusahaan menggunakan biaya operasi tetap. Dengan adanya biaya operasi tetap, perubahan pada penjualan

akan mengakibatkan perubahan yang lebih besar pada EBIT perusahaan. Menurut Brigham & Houston (2009:12) menyatakan bahwa *operating leverage* adalah seberapa besar biaya tetap yang digunakan dalam operasi suatu perusahaan.

2. *Leverage* keuangan (*Financial Leverage*)

Kebijakan perusahaan mendapatkan modal pinjaman dari luar ditinjau dari bidang manajemen keuangan, merupakan penerapan kebijakan *financial leverage* atau juga disebut dengan “pengungkit keuangan”, dimana perusahaan membiayai kegiatan operasionalnya dengan menggunakan modal pinjaman atau liabilitas serta menanggung suatu beban tetap (beban bunga) yang bertujuan untuk meningkatkan laba per lembar saham. Menurut Kamaludin & Indriani (2012:98) *financial leverage* merupakan penggunaan dana dengan beban tetap dengan harapan atas penggunaan dana tersebut akan memperbesar pendapatan per lembar saham atau mengukur tingkat kepekaan perubahan laba bersih.

Menurut Brigham & Houston (2009:17) *financial leverage* adalah tingkat sampai sejauh mana sekuritas dengan laba tetap (liabilitas dan saham preferen) digunakan dalam struktur modal suatu perusahaan.

Berdasarkan definisi di atas, maka penggunaan *financial leverage* yang semakin besar membawa dampak positif bila pendapatan yang diterima dari penggunaan dana tersebut lebih besar daripada beban keuangan yang dikeluarkan, sedangkan dampak negatifnya adalah *financial*

leverage yang semakin besar akan menyebabkan semakin besarnya liabilitas yang ditanggung perusahaan, yaitu beban tetap atau beban bunganya. Apabila perusahaan tidak memenuhi kewajibannya yang berupa beban bunganya, maka perusahaan akan mengalami kesulitan untuk menjalankan kegiatan usahanya. *Financial leverage* dapat diukur dengan menggunakan rasio *leverage*.

3. Kombinasi *Leverage* (*Combined Leverage*)

Menurut Utari *et al.*, (2014: 269) total *leverage* ialah kombinasi tingkat *leverage* operasi dengan tingkat *leverage* keuangan. Menurut Kamaludin & Indriani (2012: 104) *leverage* total atau sering disebut *leverage* kombinasi merupakan gabungan atau kombinasi antara *leverage* operasi dan *leverage* keuangan. *Leverage* total ini menunjukkan pengaruh perubahan penjualan terhadap laba per lembar saham atau *Earning Per Share* (EPS).

c. Rasio *Leverage*

Menurut Tampubolon (2013:41) rasio *leverage* digunakan untuk menjelaskan penggunaan liabilitas untuk membiayai sebagian dari pada aktiva korporasi. Menurut Utari *et al.*, (2014:61) rasio *leverage* diklasifikasikan sebagai berikut:

1. *Debt to Asset Ratio (DAR)*

Merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah aset perusahaan dibiayai dengan liabilitas. Para kreditur lebih menyukai rasio DAR yang rendah karena semakin rendah rasio ini berarti semakin aman bagi para kreditur dari risiko kerugian yang akan terjadi apabila perusahaan tersebut di likuidasi (Brigham dan Houston, 2009:107). Menurut Horne & Wachowisz (2009:59),

semakin tinggi *Debt to Asset Ratio*, semakin besar risiko keuangannya. Peningkatan risiko yang dimaksud adalah kemungkinan terjadinya *default* (gagal bayar) karena perusahaan terlalu banyak melakukan pendanaan aset dari liabilitas. Menurut Fahmi (2014:72) rasio *Debt to Asset Ratio* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$= \frac{\text{TotalLiabilitas}}{\text{TotalAset}}$$

2. *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar total modal sendiri yang dibiayai dengan total liabilitas. Semakin tinggi DER menunjukkan semakin besar beban perusahaan terhadap pihak luar, hal ini sangat memungkinkan menurunkan kinerja perusahaan, karena tingkat ketergantungan dengan pihak luar semakin tinggi (Brigham dan Houston, 2009:98). Menurut Fahmi (2014:73) rasio *Debt to Equity Ratio* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$= \frac{\text{TotalLiabilitas}}{\text{TotalEkuitas}}$$

3. *Long Term Debt to Equity Ratio* (LDER)

Menurut Utari *et al.*, (2014:61) *Long Term Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat liabilitas tidak lancar dibandingkan dengan total modal yang dimiliki perusahaan. Semakin rendah LDER maka semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka panjang. *Long Term Debt to Equity Ratio* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$= \frac{\text{TotalLiabilitastidaklancar}}{\text{TotalEkuitas}}$$

4. *Time Interest Earned Ratio* (TIER)

Menurut Syamsuddin (2013: 56) menjelaskan bahwa TIER merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar *financial* tetap akibat penggunaan dana berupa kewajiban. Sugiyono dan Edy (2008:64) menyatakan semakin tinggi TIER maka semakin besar peluang perusahaan untuk mendapatkan pinjaman dari kreditur. Hal ini akan mendapatkan tanggapan positif dari pihak kreditur. Menurut Kasmir (2012: 125) rumus TIER adalah sebagai berikut:

$$= \frac{\text{Labasebelumbungadanpajak}}{\text{bunga}}$$

5. *Fixed Payment Covarage Ratio* (FPCR)

Yaitu laba sebelum bunga dan pajak ditambah pembayaran sewa, dibagi bunga ditambah pembayaran sewa ditambah (pembayaran angsuran liabilitas ditambah dividen saham istimewa) kali $[1/1 - \text{pajak}]$.

2. Profitabilitas

a. Pengertian Profitabilitas

Sartono (2010:122), kemampuan perusahaan dalam menciptakan laba yang berhubungan dengan penjualan, total aset dan modal sendiri. Selanjutnya menurut Sunyoto (2013: 113) profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan untuk memperoleh keuntungan dari usahanya. Sedangkan menurut Kasmir (2012:196) rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektivitas dan efesiensi manajemen suatu perusahaan. Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa profitabilitas adalah kemampuan

perusahaan untuk dapat memperoleh laba.

b. Jenis- Jenis Profitabilitas

Ada 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. Adapun jenis- jenis rasio profitabilitas menurut Sudana (2011: 22) yaitu :

1. Gross Profit Margin (GPM)

Rasio ini untuk Mengukur efisiensi pengendalian harga pokok atas produksinya, mengidikasi kemampuan perusahaan untuk memproduksi secara efisien.

$$= \frac{\text{LabaSebelumPajak}}{\text{PenjualanBersih}} \times 100\%$$

2. Net Profit Margin (NPM)

Rasio ini berguna untuk menilai kinerja perusahaan dari waktu ke waktu dalam hal profitabilitas dan juga dapat dipakai untuk memperkirakan atau meramalkan laba bersih perusahaan pada masa yang datang atas estimasi penjualan.

$$= \frac{\text{Lababersihsetelahpajak}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

3. Return on Total Assets (ROA)

Rasio ini ini dikenal dengan *Return on Total Assets* (ROI) menunjukkan kemampuan perusahaan dengan menggunakan seluruh aset yang dimiliki untuk

menghasilkan laba setelah pajak. Rasio ini penting bagi pihak manajemen untuk mengevaluasi efektivitas dan efisiensi manajemen perusahaan dalam mengelola seluruh aset perusahaan. Semakin besar ROA, berarti semakin efisien penggunaan aset perusahaan atau dengan kata lain jumlah aset yang sama bisa dihasilkan laba yang lebih besar, dan sebaliknya.

$$= \frac{\text{EBIT}}{\text{TotalAset}} \times 100\%$$

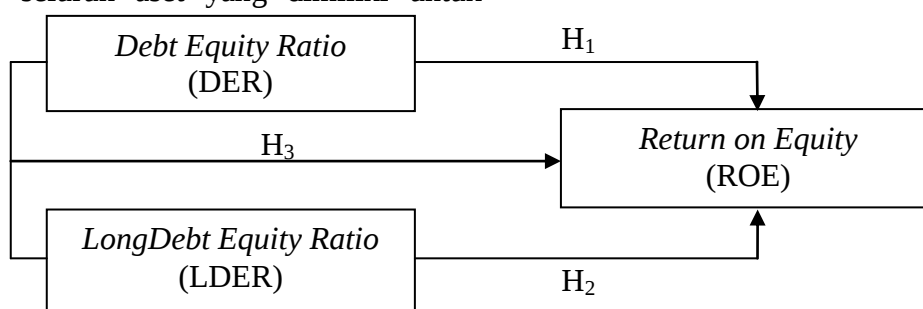
4. Return on Equity (ROE)

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba setelah pajak dengan menggunakan modal sendiri yang dimiliki perusahaan. Rasio ini penting bagi pihak pemegang saham untuk mengetahui efektivitas dan efisiensi pengelolaan modal sendiri yang dilakukan oleh pihak manajemen perusahaan. Semakin tinggi rasio ini berarti semakin efisien penggunaan modal sendiri yang dilakukan oleh pihak manajemen perusahaan.

$$= \frac{\text{Labasetelahpajak}}{\text{TotalEkuitas}}$$

5. Profit Margin Ratio

Profit margin ratio mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dengan menggunakan penjualan yang dicapai perusahaan, semakin tinggi rasio menunjukkan bahwa perusahaan semakin efisien dalam menjalankan operasinya.



Gambar 1. Kerangka Konseptual

Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas maka hipotesis dalam penelitian ini adalah:

H₁ : Terdapat Pengaruh *Debt Equity Ratio* (DER) terhadap *Return on Equity* (ROE)

H₂ : Terdapat Pengaruh *LongDebt Equity Ratio* (LDER) terhadap *Return on Equity* (ROE).

H₃ : Terdapat Pengaruh *Debt Equity Ratio* (DER) dan *LongDebt Equity Ratio* (LDER) terhadap (ROE).

METODE PENELITIAN

Desain penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah penelitian asosiatif yaitu penelitian yang bertujuan mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih (Sugiyono, 2013:89).

Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2013: 61) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah 13 perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang *listing* di BEI

Tabel 3. Populasi Penelitian

No	Emiten	Kode	Tanggal IPO
1.	Astra International Tbk	ASII	4 April 1990
2.	Astra Otopart Tbk	AUTO	15 Juni 1998
3.	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	7 Juli 2015
4.	Indo Kordosa Tbk	BRAM	5 Sept 1990
5.	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	1 Des 1980
6.	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	8 Mei 1990
7.	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	15 Sept 1993
8.	Inspring Tbk	INDS	10 Agustus 1993
9.	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	5 Feb 1990
10.	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	9 Juni 2005
11.	Nipress Tbk	NIPS	24 Juli 1991
12.	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	12 Juli 1990
13.	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	9 Sept 1996

Sumber: www.idx.co.id, 2017

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2013: 62) sampel adalah sebagian jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Metode penarikan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive random sampling* yaitu teknik pengambilan sampling yang dilakukan dengan sengaja untuk mencapai maksud dan tujuan tertentu. Sampel yang dipergunakan dalam penelitian ini harus memenuhi kriteria sebagai berikut :

a. Perusahaan terdaftar dalam subsektor otomotif dan komponen di Bursa Efek

Indonesia (BEI) dari tahun 2011 s.d 2015.

b. Perusahaan menerbitkan laporan keuangan lengkap tahun 2011 s.d 2015 dan berakhir per 31 Desember setiap tahunnya.

PT. Garuda Metalindo tidak menjadi sampel penelitian dikarenakan baru melakukan IPO pada tahun 2015. 12 Perusahaan yang datanya diambil sebagai sampel dianggap memiliki informasi berupa laporan keuangan lengkap tahun 2011 s.d 2015 adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Sampel Penelitian

No	Emiten	Kode
1.	Astra International Tbk	ASII
2.	Astra Otopart Tbk	AUTO
3.	Indo Kordosa Tbk	BRAM
4.	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR
5.	Gajah Tunggal Tbk	GJTL
6.	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS
7.	Indospring Tbk	INDS
8.	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN
9.	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA
10.	Nipress Tbk	NIPS
11.	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS
12.	Selamat Sempurna Tbk	SMSM

Sumber: www.idx.co.id, diolah, 2017

HASIL PENELITIAN

Analisis Deskriptif

Berdasarkan data laporan keuangan tahun 2011 s.d 2015 untuk 12 perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang diperoleh www.idx.co.id. Nilai *Debt Equity Ratio*, *Long Debt Equity Ratio* dan *Return to Equity*, adalah sebagai berikut:

1. Variabel *Debt Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar total ekuitas yang dibiayai dengan total liabilitas.

Tabel 5. Perhitungan DER Perusahaan Subsektor Otomotif dan Komponen di BEI

No	Emiten	Tahun Pengamatan						Average
		Kode	2011	2012	2013	2014	2015	
1	Astra International Tbk	ASII	1,00	1,03	1,02	0,96	0,94	0,99
2	Astra Otopart Tbk	AUTO	0,47	0,07	0,32	0,42	0,41	0,34
3	Indo Kordosa Tbk	BRAM	0,36	0,36	1,01	1,01	0,60	0,67
4	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	1,77	1,35	0,98	1,17	1,15	1,28
5	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	1,59	1,35	1,73	1,75	2,25	1,73
6	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	0,61	0,68	2,35	2,49	0,01	1,53
7	Indospring Tbk	INDS	0,80	0,46	0,25	0,25	0,33	0,42
8	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	0,33	0,28	0,37	0,35	1,78	0,62
9	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	1,56	0,68	0,78	0,67	0,74	0,88
10	Nipress Tbk	NIPS	1,69	1,45	0,01	1,10	1,01	1,05
11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	1,43	1,06	0,96	0,88	1,13	1,09
12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	0,70	0,76	1,15	0,34	0,21	0,63

Sumber : www.idx.co.id, *Annual Report*, diolah

Perhitungan rata-rata *Debt Equity Ratio* yang terendah/terbaik dimiliki oleh PT. Astra Otopart Tbk yaitu sebesar 0,34. Rata-rata DER tertinggi dimiliki oleh PT. Gajah Tunggal Tbk yaitu sebesar 1,73. Semakin rendah nilai DER menunjukkan semakin rendah ketergantungan perusahaan terhadap liabilitas. Sebagian besar perusahaan memiliki DER yang kian rendah/baik setiap tahunnya misalnya Astra

International Tbk, Indomobil Sukses International Tbk, Indospring Tbk Nipress Tbk, Prima Alloy Steel Universal Tbk dan Selamat Sempurna Tbk.

2. Variabel *Long Term Debt Equity* (LDER)

Long Term Debt to Equity Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat kewajiban tidak lancar

dibandingkan dengan total ekuitas yang dimiliki perusahaan.

Tabel 6. Perhitungan LDER Perusahaan Subsektor Otomotif dan Komponen di BEI

No		Kode	Tahun Pengamatan					Average
			2011	2012	2013	2014	2015	
1	Astra International Tbk	ASII	0,49	0,32	0,40	0,30	0,34	1,84
2	Astra Otopart Tbk	AUTO	0,07	0,12	0,04	0,04	0,06	0,33
3	Indo Kordosa Tbk	BRAM	0,14	0,12	0,24	0,41	0,29	1,19
4	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	0,15	0,03	0,03	0,02	0,03	0,26
5	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	0,94	0,80	1,16	1,19	1,56	5,65
6	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	0,19	0,22	0,74	0,92	0,77	2,84
7	Indospring Tbk	INDS	0,28	0,14	0,09	0,07	0,10	0,68
8	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	0,04	0,03	0,04	0,05	0,23	0,39
9	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	0,18	0,35	0,68	0,67	0,68	2,56
10	Nipress Tbk	NIPS	0,21	0,15	0,23	0,19	0,45	1,22
11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	0,52	0,43	0,17	0,05	0,22	1,39
12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	0,26	0,19	0,10	0,04	0,14	0,74

Sumber : www.idx.co.id, *Annual Report*, diolah

Rata-rata *Long Term Debt to Equity Ratio* tertinggi/terburuk dimiliki PT. Gajah Tunggal Tbk dengan nilai sebesar 5,65. Sedangkan rata-rata *Long Term Debt to Equity Ratio* terendah dimiliki oleh PT. Goodyear Indonesia Tbk sebesar 0,26. Semakin rendah LDER maka semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban tidak lancar. LDER perusahaan kian membaik dilihat nilainya yang kian

menurun misalnya Astra International Tbk, Goodyear Indonesia Tbk, Indospring Tbk, Prima Alloy Steel Universal Tbk dan Selamat Sempurna Tbk.

3. Variabel Return on Equity (ROE)

Return on Equity (ROE) sering disebut dengan rentabilitas ekuitas yaitu mengukur seberapa banyak keuntungan yang menjadi hak pemilik ekuitas.

Tabel 7. Perhitungan ROE perusahaan Subsektor Otomotif dan Komponen di BEI

No	Emiten	Kode	Tahun Pengamatan					Rata-rata
			2011	2012	2013	2014	2015	
1	Astra International Tbk	ASII	0,27	0,25	0,22	0,18	0,13	0,21
2	Astra Otopart Tbk	AUTO	0,23	0,21	0,11	0,09	0,03	0,13
3	Indo Kordosa Tbk	BRAM	0,02	0,13	0,07	0,13	0,07	0,08
4	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	0,05	0,13	0,10	0,27	0,10	0,11
5	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	0,15	0,21	0,06	0,03	0,06	0,08
6	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	0,08	0,05	0,12	0,00	0,00	0,05
7	Inspring Tbk	INDS	0,19	0,48	0,23	0,07	0,07	0,21
8	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	0,10	0,12	0,06	0,03	0,16	0,02
9	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	0,03	0,00	0,01	0,10	0,21	0,01
10	Nipress Tbk	NIPS	0,11	0,10	0,14	0,09	0,05	0,10
11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	0,01	0,06	0,03	0,02	0,01	0,02
12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	0,31	0,33	0,20	0,24	0,32	0,28

Sumber : www.idx.co.id, *Annual Report*, diolah

Rata-rata ROE tertinggi dimiliki oleh PT. Selamat Sempurna Tbk sebesar 0,28. Rata-rata ROE terendah dimiliki PT. Multistrada Arah Sarana Tbk sebesar 0,01. Rasio ini penting bagi pihak pemegang saham untuk mengetahui efektivitas dan

efisiensi pengelolaan ekuitas yang dilakukan oleh pihak manajemen perusahaan. Semakin tinggi rasio ini berarti semakin efisien penggunaan ekuitas yang dilakukan oleh pihak manajemen perusahaan. Peningkatan nilai ROE dialami hanya oleh beberapa

perusahaan yaitu Indo Kordosa Tbk, Multi Prima Sejahtera Tbk, Multistrada Arah Sarana Tbk, dan Selamat Sempurna Tbk.

Analisis Statistik

1. Pengujian Asumsi Klasik

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linear berganda yang sebelumnya dilakukan uji asumsi dasar yang meliputi uji normalitas, uji multikolinearitas, uji autokorelasi dan uji heteroskedastisitas.

Tabel 8. Hasil Pengujian Normalitas Data

		ROE	DER	LDER
N		12	12	12
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,1083	,9358	1,5908
	Std. Deviation	,08579	,42960	1,52951
Most Extreme Differences	Absolute	,159	,149	,219
	Positive	,159	,149	,219
	Negative	-,132	-,083	-,192
Kolmogorov-Smirnov Z		,551	,515	,758
Asymp. Sig. (2-tailed)		,922	,954	,613

Sumber: Hasil Pengolahan data SPSS versi 19, 2017

Berdasarkan tabel IV.8 diperoleh nilai Asymp sig (2-tailed) *Return on Equity* (Y) sebesar 0,922; *Debt to Equity* (X_1) sebesar 0,954; dan *LongDebt to Equity* (X_2) sebesar 0,613. Jika dibandingkan $> \text{sig } \alpha = 0,05$ maka dapat disimpulkan data ROE dan DER serta LDER terdistribusi normal.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas ini dilakukan karena data yang diuji dengan statistik parametrik harus berdistribusi normal. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Uji normalitas dapat dilakukan dengan uji *Kolmogorof Smirnov*.

ditemukan adanya korelasi antara variabel independen. Uji multikolinearitas dapat dilakukan dengan melihat nilai VIF (*variance inflation factor*) dan *Tolerance*. Suatu data tidak mengandung multikolineritas jika $VIF < 10$ dan $\text{tolerance} > 0,10$. Dari hasil perhitungan dengan menggunakan SPSS for Windows Versi 19.0 diperoleh nilai *tolerance* variabel sebagai berikut:

Tabel 9. Hasil Penghitungan Tolerance dan VIF

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
1 (Constant)		
DER	,742	1,349
LDER	,742	1,349

Sumber: Hasil Pengolahan data SPSS versi 19, 2017

Dari perhitungan di atas, diperoleh nilai *tolerance* variabel *Debt EquityRatio* (X_1) 0,742 dan *Long DerEquityRatio* (X_2) sebesar 0,742. Nilai VIF variabel *Debt EquityRatio* 1,349 dan variabel *Long DerEquityRatio* sebesar 1,349.

Berdasarkan hasil pada tabel IV.6 dimana nilai *tolerance* $> 0,10$ dan $VIF < 10$ maka dapat disimpulkan bahwa

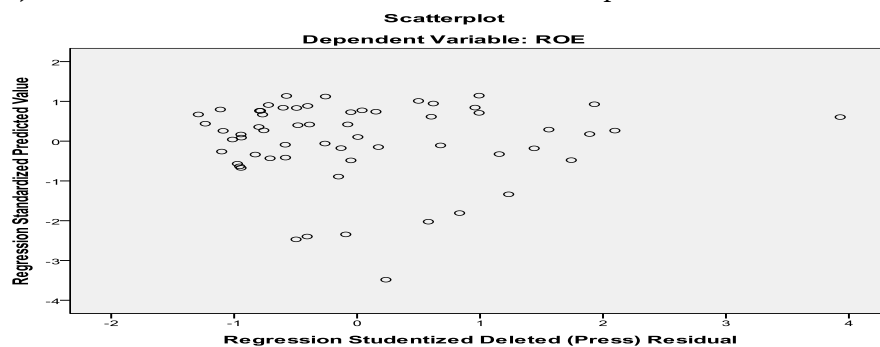
data dalam penelitian ini tidak mengandung multikolinearitas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Pengujian heteroskedastisitas dilakukan dengan melihat grafik plot antara nilai variabel terikat (ZPRED) dengan residualnya (SRESID). Deteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik

scatterplot antara SRESID dan ZRESID dimana sumbu Y adalah residual ($Y_{prediksi} - Y_{sesungguhnya}$) yang telah diprediksi. Jika pada pola tertentu terdapat titik-titik yang membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka

mengidentifikasi telah terjadi heteroskedastisitas. Jika tidak ada pola yang jelas serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas (homoskedastisitas). Dari hasil pengolahan data dengan SPSS for Windows ver 19.0 diperoleh scatter plot berikut :



Gambar 2. Grafik Scatter Plot Return on Equity (ROE)

Dari gambar di atas dapat dilihat bahwa titik-titik yang ada pada gambar scatterplot Return on Equity (ROE) menunjukkan data menyebar dan tidak membentuk suatu pola tertentu, berarti data-data pada DER tidak mengandung heteroskedastisitas.

Disamping itu heteroskedastisitas dapat ditunjukkan dengan uji kolinieritas, jika nilai $VIF < 2$ maka heteroskedastisitas tidak terjadi. (C. Trihendradi, 2009: 209). Jika dilihat pada nilai VIF pengujian penelitian masih dalam kisaran 1 atau < 2 maka dapat disimpulkan data dalam penelitian ini tidak mengandung heteroskedastisitas.

d. Uji Autokorelasi

Untuk menguji apakah suatu data mengandung autokorelasi dapat dilihat dari besaran DW (*Durbin Watson*). Salah satu ukuran dalam menentukan ada tidaknya masalah autokorelasi dengan Uji Durbin-Watson (DW), dengan ketentuan sebagai berikut:

- (1) Jika nilai $1,65 < D-W < 2,35$ tidak terjadi autokorelasi
- (2) Jika nilai $1,21 < D-W < 1,65$ atau $2,35 < DW < 2,75$ tidak dapat disimpulkan.
- (3) Jika $D-W < 1,21$ atau $DW > 2,79$ terjadi korelasi.

Tabel 10. Hasil Uji Autokorelasi ROE sebagai Variabel Dependen

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,252 ^a	,063	,030	,09745	1,034

Dari hasil perhitungan dengan menggunakan SPSS for Windows versi 17.0 diperoleh nilai *Durbin Watson* sebesar 1,034. Dengan demikian data tersebut disimpulkan tidak terjadi autokorelasi karena nilai DW $D-W < 2,35$ tidak terjadi autokorelasi.

Dari hasil pengujian asumsi klasik terdapat data-data dalam penelitian ini dinyatakan tidak mengandung multikolinearitas, heteroskedastisitas dan tidak dapat disimpulkan terjadi atau tidak terjadi autokorelasi. Dengan selesainya pengujian asumsi klasik di atas, maka dapat disimpulkan bahwa data yang dipergunakan layak untuk di analisis dengan analisis regresi.

2. Model Analisis

Dalam menganalisis pengaruh *DebtEquity Ratio* (X_1) dan *Long Debt Equity Ratio* (X_2) terhadap *Return Equity Ratio* (Y) digunakan analisis regresi berganda dengan bantuan SPSS Versi 17.0.

Tabel 11. Hasil Pengujian Regresi Linear Berganda

Model		Unstandardized Coefficients	
		B	Std. Error
1	(Constant)	1,147	,020
	DER	,029	,022
	LDER	,047	,044

$$Y = 1,147 + 0,029 X_1 + 0,047 X_2$$

Hasil estimasi yang berbentuk dalam sebuah persamaan di atas dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

- Konstanta sebesar 1,147 artinya jika *Debt to Equity Ratio* (X_1) dan *LongDebt EquityRatio* (X_2) = 0 maka *Return on Equity* (Y) tetap terbentuk sebesar 1,147.
- Koefisien *Debt to Equity Ratio* (X_1) = 0,029 artinya jika *Debt to Equity Ratio* naik sebesar 100% maka *Return on Equity* (Y) meningkat sebesar 0,029.
- Koefisien regresi *LongDebt to Equity* (X_2) = 0,047 artinya jika *LongDebt to Equity* naik sebesar 100% maka *Return on Equity* juga akan meningkat sebesar 0,047.

3. Uji Hipotesis

Uji Anova (Uji F)

Uji Anova dilakukan untuk mengetahui pengaruh *Debt Equity Ratio* dan *Long Debt Equity Ratio* terhadap *Return on Equity* perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.

Tabel 12. Hasil Perhitungan Hipotesis Uji Anova

ANOVA ^b						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,037	2	,018	11,926	,015 ^a
	Residual	,541	57	,009		
	Total	,578	59			

Berdasarkan hasil perhitungan *Linear RegressionenterMethod* diperoleh dengan nilai F hitung sebesar 11,926 dengan level signifikan 0.000. Dengan nilai level signifikan 0.015 di bawah nilai level kesalahan alpha 0.05 menunjukkan bahwa variabel independen DER dan LDER secara simultan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap ROE perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.

Uji Koefisien Regresi (Uji t)

Uji koefisien regresi dilakukan untuk mengetahui pengaruh masing-masing koefisien variabel *Debt Equity Ratio* dan *Long Debt Equity Ratio* terhadap *Return on Equity* perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.

Tabel 13. Hasil Perhitungan Hipotesis uji t

Model		t	Sig.
1	(Constant)	7,253	,000
	DER	,781	,038
	LDER	-1,071	,289

Hasil perhitungan *Linear Regression* diperoleh nilai level signifikan *Debt EquityRatio* sebesar 0,038. Dengan nilai *level of significant* dibawah nilai level kesalahan $\text{sig } \alpha = 0.05$ ini menunjukkan bahwa *Debt EquityRatio* sebesar $0,038 > \text{sig } \alpha = 0.05$ artinya tidak terdapat pengaruh signifikan terhadap *Return on Equity*. Variabel *Long Debt EquityRatio* (LDER) sebesar 0,289. Dengan nilai *level of significant* dibawah nilai level kesalahan $\text{sig } \alpha = 0.05$ ini menunjukkan bahwa *Long Debt EquityRatio* (LDER) sebesar $0,289 > \text{sig } \alpha = 0.05$ artinya tidak terdapat pengaruh *Debt Equity Ratio* terhadap *Return on Equity*.

Uji koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Koefisien determinasi penelitian ini berguna untuk mengetahui seberapa besar ukuran *Debt EquityRatio* (X_1) dan *Long Debt EquityRatio* (X_2) dalam mempengaruhi *Return on Equity* (Y).

Tabel 14. Hasil Perhitungan Uji Koefisien Determinan

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,252 ^a	,063	,030	,09745	1,034

Berdasarkan tabel V.10 diketahui bahwa koefisien determinasi bernilai sebesar 0,063 artinya kontribusi variabel DER dan LDER terhadap ROE pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI sebesar 63,3%, sedangkan 36,7% dikontribusi oleh model lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pengaruh DER terhadap ROE Perusahaan Otomotif dan Komponen di BEI

Hasil pengujian statistik *Debt Equity Ratio* diperoleh nilai $\text{sig } t$ sebesar 0,038 dengan nilai *level of significant* di atas nilai $\text{sig } \alpha = 0,05$ ini menunjukkan bahwa DER mempunyai pengaruh signifikan terhadap *Return on Equity*, artinya H_0 diterima dan H_a ditolak.

Hasil penelitian menunjukkan indikasi bahwa proporsi struktur modal sendiri perusahaan subsektor otomotif dan komponen cukup baik karena ekuitas cenderung lebih besar dari total liabilitas. Mempertegas teori konseptual *Debt Equity Ratio* yang menyatakan semakin tinggi DER menunjukkan semakin besar beban perusahaan terhadap pihak luar, hal ini sangat memungkinkan menurunkan kinerja perusahaan, karena tingkat ketergantungan dengan pihak luar semakin tinggi (Brigham dan Houston, 2009:98). Perusahaan yang memiliki tingkat DER tinggi menunjukkan

semakin besar beban bunga yang ditanggungnya, sehingga dapat menurunkan profitabilitas perusahaan.

Perhitungan rata-rata *Debt Equity Ratio* yang terendah/terbaik dimiliki oleh PT. Astra Otopart Tbk yaitu sebesar 0,34, namun tidak diiringi dengan rata-rata nilai ROE tertinggi/terbaik. Nilai ROE PT. Astra Otopart Tbk hanya sebesar 0,13. PT. Gajah Tunggal Tbk memiliki nilai DER tertinggi/terburuk yaitu sebesar 1,73 dengan nilai rata-rata ROE sebesar 0,08. ROE menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba setelah pajak dengan menggunakan modal sendiri yang dimiliki perusahaan. Rasio ini penting bagi pihak pemegang saham untuk mengetahui efektivitas dan efisiensi pengelolaan modal sendiri yang dilakukan oleh pihak manajemen perusahaan. DER yang rendah berarti menunjukkan bahwa nilai ekuitas yang dimiliki lebih besar dari total liabilitas perusahaan. Nilai DER yang besar menunjukkan semakin tinggi nilai liabilitas perusahaan, sebaliknya semakin kecil nilai

DER menunjukkan semakin tinggi total ekuitas perusahaan.

Implikasi penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan subsektor otomotif dan komponen tidak selalu melakukan ekspansi dengan berhutang. Tingginya nilai ekuitas dan penggunaan ekuitas menunjukkan bahwa perusahaan mengembangkan perusahaan tidak dengan berhutang. Hal ini dibuktikan dengan nilai DER yang baik tidak selalu diiringi dengan tingkat profitabilitas melalui pengembalian ekuitas (ROE) yang baik.

Penelitian ini bertentangan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan Avistasari (2016), hasil penelitiannya menunjukkan bahwa DER mempunyai pengaruh signifikan terhadap ROE perusahaan manufaktur aneka industri subsektor otomotif dan komponen di BEI.

Pengaruh LDER terhadap ROE Perusahaan Otomotif dan Komponen di BEI

Hasil pengujian statistik *Long Debt Equity Ratio* diperoleh nilai sig t sebesar 0,289 dengan nilai *level of significant* di atas nilai sig $\alpha = 0,05$ ini menunjukkan bahwa LDER tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap *Long Return on Equity*, artinya H_0 diterima dan H_a ditolak.

Rata-rata *Long Term Debt to Equity Ratio* tertinggi/terburuk dimiliki PT. Gajah Tunggal Tbk dengan nilai sebesar 5,65 artinya ketidakmampuan membayar liabilitas tidak lancar sebesar 5,65 yang juga paling tinggi dibanding perusahaan lain di subsektor otomotif dan komponen. Diiringi nilai rata-rata ROE sebesar 0,08 yang juga sangat rendah. Sedangkan rata-rata *Long Term Debt to Equity Ratio* terendah/terbaik di subsektor otomotif dan komponen dimiliki oleh PT. Goodyear Indonesia Tbk sebesar 0,26 diiringi dengan nilai ROE yang rendah sebesar 0,11. Semakin rendah LDER maka semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban tidak lancar.

Tidak adanya pengaruh LDER terhadap ROE dapat menunjukkan bahwa terdapat perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang memiliki liabilitas tidak lancar yang tinggi tapi menghasilkan laba yang rendah. Ada juga perusahaan yang memiliki kewajiban yang rendah namun memiliki laba yang tinggi. Artinya tinggi rendahnya liabilitas tidak lancar bukan jaminan perusahaan mendapat laba tinggi atau dengan kata lain tinggi rendahnya LDER tidak berpengaruh pada profitabilitas. Secara konseptual seharusnya ketika perusahaan mengambil kebijakan untuk berhutang dalam menjalankan operasional perusahaan dengan harapan mendapatkan laba yang tinggi pula.

Menurut Utari *et al.*, (2014:61) *Long Term Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat liabilitas tidak lancar dibandingkan dengan total ekuitas yang dimiliki perusahaan. Semakin rendah LDER maka semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka panjang, sebaliknya semakin tinggi nilai LDER semakin rendah kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka panjangnya. Hutang membawa risiko bagi perusahaan karena setiap hutang akan menimbulkan keterikatan yang tetap bagi perusahaan dalam membayar bunga dan cicilan pokok secara periodik. Semakin besar kewajiban yang harus dipenuhi maka semakin sulit perusahaan mendapatkan tambahan dana dari luar, yang mengakibatkan perusahaan kesulitan dalam berekspansi terhadap perusahaan. Hal ini tentunya akan menghambat pengembangan perusahaan dan peningkatan profit.

Implikasi dan analisis dalam penelitian bahwa LDER yang sangat tinggi akan menurunkan profitabilitas perusahaan karena juga meningkatkan biaya bunga dan risiko kredit macet, namun jika LDER meningkat secara fluktuatif dan wajar maka akan dapat membantu kemampuan pendanaan operasional perusahaan

melakukan ekspansi dan pengembangan dalam mencapai laba maksimal. Penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan Widiyanti (2015), hasil penelitiannya menunjukkan bahwa LDER tidak berpengaruh signifikan terhadap ROE perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. *Debt Equity Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.
2. *Long Debt Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.
3. *Debt Equity Ratio* dan *Long Debt Equity Ratio* mempunyai pengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* perusahaan subsektor otomotif dan komponen di BEI.

Saran

1. Nilai *Debt Equity Ratio* masing-masing perusahaan subsektor komponen dan otomotif cukup baik jika dilihat dari nilai DER dari tahun 2011 s.d 2015. Tingginya tingkat ekuitas dibanding total liabilitas sebaiknya dimanfaatkan perusahaan untuk mengembangkan perusahaan melalui saham dan peningkatan produksi penjualan sehingga dapat meningkatkan profit khususnya tingkat pengembalian ekuitas (ROE).
2. Nilai *Long Debt Equity Ratio* masing-masing perusahaan subsektor komponen dan otomotif yang rendah menunjukkan perusahaan mampu membayar liabilitas. Tingginya kemampuan perusahaan membayar liabilitas sebaiknya dioptimalkan perusahaan untuk mengembangkan dan ekspansi perusahaan agar dapat meningkatkan profit.

3. *Debt Equity Ratio* dan *Long Debt Equity Ratio* perusahaan yang cenderung rendah, secara simultan berpengaruh signifikan pada *Return on Equity*. Hal ini sebaiknya harus dijadikan pemikiran manajemen, dengan tidak mengambil hutang artinya perusahaan kurang maksimal dalam berekspansi yang tentunya berimbas pada lemahnya peningkatan profit. Manajemen harus lebih berani melakukan kebijakan hutang secara wajar agar dapat mengembangkan perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Avistari.Topojono.Zahro. 2009. Pengaruh *Financial Leverage* terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Subsektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI). *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)* Vol. 32 No.1 Maret 2016.
- Brigham, Houston. 2010. *Dasar- Dasar Manajemen Keuangan*. Edisi 11. Jakarta: Salemba Empat.
- Fahmi, Irham. 2014. *Analisis Kinerja Keuangan*. Bandung: Alfabeta
- Gaikindo. 2016. <http://www.indonesia-investasi.com/id/otomotif/item6047>
- Hendradi, C. 2009. *7 Langkah Mudah Melakukan Analisis Statistik Menggunakan SPSS* 19. Yogyakarta: Andi.
- Horne, James C. Van dan John M. Wachowicz. 2009. *Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan*. Salemba Empat: Jakarta.
- Husnan, Suad. 2006. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Edisi Kelima. Yogyakarta: STIM YKPN

- Kamaludin & Indriani. 2012. *Manajemen Keuangan*. Edisi Revisi. Bandung: Mandar Maju.
- Michelle & Megawati. 2005. *Memprediksi Tingkat Pengembalian Investasi Melalui Rasio Profitabilitas, Likuiditas, dan Leverage (Studi pada Perusahaan Manufaktur yang Listing di BEI Periode Pengamatan Tahun 2001-2004)*. Tesis. Program Pascasarjana Universitas Airlangga Surabaya.
- Priyanto, Duwi. 2008. *Mandiri Belajar SPSS Untuk Analisis dan Uji Statistik*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Ritonga, Maharani. dkk. 2009. Pengaruh Financial Leverage terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi pada Perusahaan Makanan dan Minuman yang terdaftar di BEI). *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)* Vol. 8 No.2 Maret 2014.
- Sarjono dan Hayadi. 2011. *SPSS vs Lisrel : Sebuah Pengantar, Aplikasi untuk Riset*. Jakarta : Salemba Empat.
- Sartono, Agus. 2010. *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi*. Edisi Ke-Empat. Yogyakarta: BPFE.
- Sjahrial, Dermawan. 2010. *Manajemen Keuangan*. Edisi Ke-Empat. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Syamsuddin, Lukman. 2009. *Manajemen Keuangan Perusahaan. Konsep Aplikasi dalam Perencanaan, Pengawasan, dan Pengambilan Keputusan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sudana, I Made. 2011. *Manajemen Keuangan Perusahaan Teori dan Praktik*. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Bisnis*. Cetakan ke-17. Bandung: Alfabeta
- Sunyoto. 2013. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Rineka Cipta: Jakarta
- Tampubolon, Manahan P. 2013. *Manajemen Keuangan (Finance Management)*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Utari, Dewi, Purwanti. 2014. *Manajemen Keuangan*. Edisi Revisi. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Warsono. 2003. *Manajemen Keuangan*. Buku I. Edisi ke-tiga. Malang: Bayumedia
- Widiyanti, Marlina. & Elfina, Friska 2015. Pengaruh Financial Leverage terhadap Profitabilitas Perusahaan Subsektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI). *Jurnal Manajemen dan Bisnis Sriwijaya (JMBS)* Vol. 13 No.1 Maret 2015.