

**PENGARUH MANAJEMEN MODAL KERJA TERHADAP
KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA**

SKRIPSI

Oleh :

**NOVIKA GEA
168320151**



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2020**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 2/11/20

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)2/11/20

**PENGARUH MANAJEMEN MODAL KERJA TERHADAP
KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN SEKTOR
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana di Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Medan Area

Oleh :

**NOVIKA GEA
168320151**

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2020**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 2/11/20

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area


Access From (repository.uma.ac.id)2/11/20

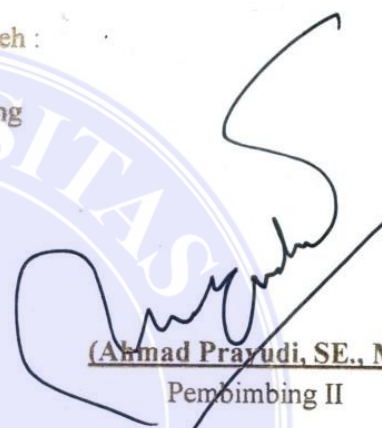
HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Pengaruh Manajemen Modal Kerja Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia
Nama : **NOVIKA GEA**
NPM : 16 832 0151
Program Studi : Manajemen
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Disetujui Oleh :

Komisi
Pembimbing



(Dr. Ihsan Effendi, SE., M.Si)
Pembimbing I


(Ahmad Prayudi, SE., MM)
Pembimbing II

Mengetahui :



(Ihsan Effendi, SE., M.Si)
Dekan


(Wan Rizca Amelia SE., M.Si)
Ka. Prodi Manajemen

Tanggal/Bulan/Tahun Lulus : 28/April/2020

HALAMAN PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa skripsi yang saya susun ini, sebagai syarat memperoleh gelar sarjana dan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain dan telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah, dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila di kemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.



Medan, 28 April 2020



Novika Gea
16.832.0151

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**


Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Novika Gea
NPM : 16.832.0151
Program Studi : Manajemen
Fakultas : Ekonomi Dan Bisnis
Jenis Karya : Tugas Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area **Hak Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul : **Pengaruh Manajemen Modal Kerja Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia**. Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasi tugas skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan
Pada Tanggal : 28 April 2020
Yang menyatakan,


(Novika Gea)

ABSTRAK

PENGARUH MANAJEMEN MODAL KERJA TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Tujuan penelitian ini ialah untuk mengetahui pengaruh manajemen modal kerja terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Penelitian ini dilakukan di Provinsi Sumatera Utara. Data yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari laporan tahunan perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2013-2018. Populasi penelitian ini adalah sebanyak 46 perusahaan dan yang dijadikan sampel adalah sebanyak 4 perusahaan. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif dan analisis regresi data panel Eviews. Pemilihan model data panel yang digunakan penelitian ini adalah *Fixed Effect Model* (FEM). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Perputaran Modal Kerja (*working capital turnover*) berpengaruh positif signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA), Perputaran Kas (*cash turnover*) berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap *Return On Assets* (ROA), dan Perputaran Persediaan (*inventory turnover*) berpengaruh positif tidak signifikan terhadap *Return on Assets* (ROA).

Kata kunci : Manajemen Modal Kerja, dan Kinerja Keuangan.

ABSTRACT

THE EFFECT OF WORKING CAPITAL MANAGEMENT ON FINANCIAL PERFORMANCE IN TRANSPORTATION SECTOR COMPANIES LISTED ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE

The purpose of this study was to determine the effect of working capital management on financial performance in transportation sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange. This research was conducted in North Sumatra Province. The data used in this study comes from annual reports of Transportation Sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange in 2013-2018. The population of this research are 46 companies and the sample are 4 companies. Data analysis technique used is descriptive analysis and multiple regression analysis panel data Eviews. The panel data model selection used is the Fixed Effect Model (FEM). The results of this study indicate that Working Capital Turnover (WTO) has a significant positive effect on Return on Assets (ROA), Cash Turnover (CTO) does not have a significant negative effect on Return On Assets (ROA), and Inventory Turnover (ITO) does not have a significant positive effect on Return on Assets (ROA).

Keywords : Working Capital Management, and Financial Performance.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur senantiasa penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas kehendak-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Pengaruh Manajemen Modal Kerja Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”** yang disusun untuk memenuhi persyaratan menyelesaikan Pendidikan Strata 1 pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Medan Area.

Penulis menyadari bahwa banyak rintangan dan tantangan yang penulis dapatkan dalam penulisan skripsi ini, namun berkat bantuan dari berbagai pihak baik dari pembimbing maupun masukan dari pihak lain sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-sebesarnya kepada :

1. Keluarga tercinta terutama Papa dan Mama yang senantiasa memberikan dukungan dan doa yang tak ternilai harganya.
2. Bapak Prof. Dr Dadan Ramdan, M,Eng, M.Sc selaku Rektor Universitas Medan Area.
3. Bapak Dr. Ihsan Effendi, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Medan Area.
4. Bapak Teddi Pribadi, SE, M.M selaku Wakil Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Medan Area.
5. Ibu Wan Rizca Amelia, SE, MSi selaku Ketua Program Studi Manajemen Universitas Medan Area.
6. Bapak Dr. Ihsan Effendi, M.Si selaku Dosen Pembimbing I yang bersedia meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan masukan-masukan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat di selesaikan tepat waktu.
7. Bapak Ahmad Prayudi, SE, MM selaku Dosen Pembimbing II yang bersedia meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan masukan-masukan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat di selesaikan tepat waktu.
8. Ibu Yuni Syahputri, SE, M.Si selaku Sekertaris yang bersedia meluangkan waktunya untuk menghadiri seminar proposal.
9. Seluruh dosen dan staff pengajar yang selama ini telah membekali ilmu pengetahuan kepada penulis.
10. Pegawai/Karyawan akademik yang telah membantu penulis dalam proses penyelesaian berkas skripsi.
11. Sahabat-sahabatku Stevani, Deby, Yohana, dan Mia semoga kita kelak sukses dan tetap bersahabat baik. Dan teman terdekat Aris Panjaitan yang

telah memberikan semangat dan dukungan hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

12. Teman seperjuangan Maysi, Gita, Modes, Faklin, Sani, Bungaran, Jenri, dan Hilda. Serta rekan-rekan Manajemen B Stambuk 2016 yang seperjuangan dan telah memberikan masukan, kritikan bahkan saran-saranyang mengalir sehingga terselesaikannya skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun senantiasa sangat dibutuhkan dalam skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberi manfaat dan wawasan bagi setiap pembacanya. Terimakasih.



Medan, 28 April 2020
Peneliti,

Novika Gea
16.832.0151

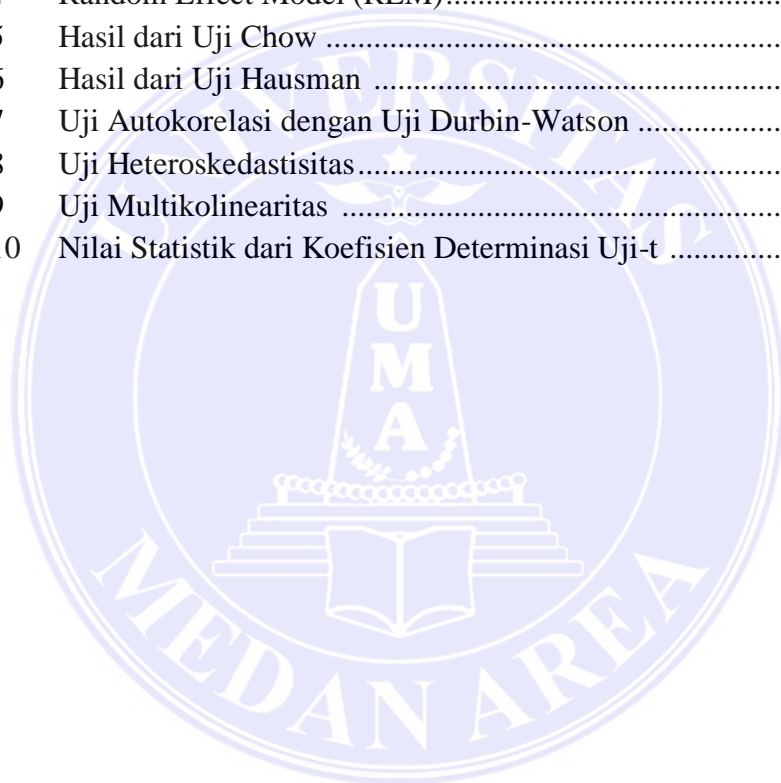
DAFTAR ISI

| | Halaman |
|--|------------------------------|
| ABSTRAK | iii |
| ABSTRACT | ii |
| KATA PENGANTAR | iiii |
| DAFTAR ISI | v |
| DAFTAR TABEL | viii |
| DAFTAR GAMBAR | viii |
| DAFTAR LAMPIRAN | ix |
| BAB I PENDAHULUAN | Error! Bookmark not defined. |
| 1.1 Latar Belakang Masalah | Error! Bookmark not defined. |
| 1.2 Rumusan Masalah | Error! Bookmark not defined. |
| 1.3 Tujuan Penelitian | Error! Bookmark not defined. |
| 1.4 Manfaat Penelitian..... | Error! Bookmark not defined. |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | Error! Bookmark not defined. |
| 2.1 Kinerja Keuangan..... | Error! Bookmark not defined. |
| 2.1.1 Manfaat Kinerja Keuangan | Error! Bookmark not defined. |
| 2.1.2 Tujuan Kinerja Keuangan | Error! Bookmark not defined. |
| 2.1.3 Profitabilitas | Error! Bookmark not defined. |
| 2.2 Manajemen Modal Kerja..... | Error! Bookmark not defined. |
| 2.2.1 Manfaat Manajemen Modal Kerja | Error! Bookmark not defined. |
| 2.2.2 Tujuan Manajemen Modal Kerja | Error! Bookmark not defined. |
| 2.2.3 Rasio Manajemen Modal Kerja | Error! Bookmark not defined. |
| 2.3 Penelitian Terdahulu | Error! Bookmark not defined. |
| 2.4 Kerangka Konseptual | Error! Bookmark not defined. |
| 2.5 Hipotesis | Error! Bookmark not defined. |
| BAB III METODE PENELITIAN | Error! Bookmark not defined. |
| 3.1 Jenis, Tempat, dan Waktu Penelitian .. | Error! Bookmark not defined. |
| 3.1.1 Jenis Penelitian | Error! Bookmark not defined. |
| 3.1.2 Tempat Penelitian..... | Error! Bookmark not defined. |
| 3.1.3 Waktu Penelitian | Error! Bookmark not defined. |
| 3.2 Populasi dan Sampel | Error! Bookmark not defined. |
| 3.2.1 Populasi | Error! Bookmark not defined. |
| 3.2.2 Sampel..... | Error! Bookmark not defined. |

| | |
|---|-------------------------------------|
| 3.3 Definisi Oprasional Variabel | Error! Bookmark not defined. |
| 3.4 Jenis dan Sumber Data | Error! Bookmark not defined. |
| 3.4.1 Jenis | Error! Bookmark not defined. |
| 3.4.2 Sumber Data..... | Error! Bookmark not defined. |
| 3.5 Teknik Pengumpulan Data | Error! Bookmark not defined. |
| 3.6 Teknik Analisis Data | Error! Bookmark not defined. |
| 3.6.1 Analisis Statistik Deskriptif | Error! Bookmark not defined. |
| 3.6.2 Metode Analisis Regresi Model Data Panel | Error! Bookmark not defined. |
| not defined. | |
| 3.6.3 Regresi Data Panel | Error! Bookmark not defined. |
| 3.6.4 Pengujian Model | Error! Bookmark not defined. |
| 3.7 Uji Asumsi Klasik | 29 |
| 3.8 Uji Hipotesis..... | Error! Bookmark not defined. |
| 3.8.1 Uji Signifikansi Serempak (Uji-F) | Error! Bookmark not defined. |
| defined. | |
| 3.8.2 Uji Signifikansi Parsial/Individu (Uji-t) | Error! Bookmark not defined. |
| not defined. | |
| 3.8.3 Koefisien Determinasi (R^2) | Error! Bookmark not defined. |
| BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN..... | Error! Bookmark not defined. |
| 4.1 Gambaran Umum Perusahaan..... | Error! Bookmark not defined. |
| 4.1.1 Bursa Efek Indonesia | Error! Bookmark not defined. |
| 4.1.2 Perusahaan Sub Sektor Transportasi | Error! Bookmark not defined. |
| defined. | |
| 4.2 Hasil Analisis Penelitian | Error! Bookmark not defined. |
| 4.2.1 Analisis Statistik Deskriptif | Error! Bookmark not defined. |
| 4.2.2 Pemilihan Model Regresi Data Panel ... | Error! Bookmark not defined. |
| defined. | |
| 4.2.3 Pengujian Model | Error! Bookmark not defined. |
| 4.2.4 Pengujian Asumsi Klasik | Error! Bookmark not defined. |
| 4.2.5 Pengujian Hipotesis | Error! Bookmark not defined. |
| 4.3 Pembahasan..... | Error! Bookmark not defined. |
| BAB V KESIMPULAN DAN SARAN | Error! Bookmark not defined. |
| 5.1 Kesimpulan | Error! Bookmark not defined. |
| 5.2 Saran | Error! Bookmark not defined. |
| DAFTAR PUSTAKA | Error! Bookmark not defined. |
| LAMPIRAN..... | Error! Bookmark not defined. |

DAFTAR TABEL

| No. Tabel | Judul | Halaman |
|-----------|--|---------|
| 2.1 | Penelitian Terdahulu | 15 |
| 3.1 | Rencana Waktu Penelitian | 20 |
| 3.2 | Daftar Sampel Perusahaan Sub Sektor Transportasi..... | 21 |
| 3.3 | Oprasional Variabel..... | 22 |
| 4.1 | Statistik Deskriptif dari WCT, CTO, ITO dan ROA | 41 |
| 4.2 | Common Effect Model (CEM) | 43 |
| 4.3 | Fixed Effect Model (FEM) | 44 |
| 4.4 | Random Effect Model (REM)..... | 45 |
| 4.5 | Hasil dari Uji Chow | 46 |
| 4.6 | Hasil dari Uji Hausman | 47 |
| 4.7 | Uji Autokorelasi dengan Uji Durbin-Watson | 49 |
| 4.8 | Uji Heteroskedastisitas..... | 49 |
| 4.9 | Uji Multikolinearitas | 50 |
| 4.10 | Nilai Statistik dari Koefisien Determinasi Uji-t | 51 |



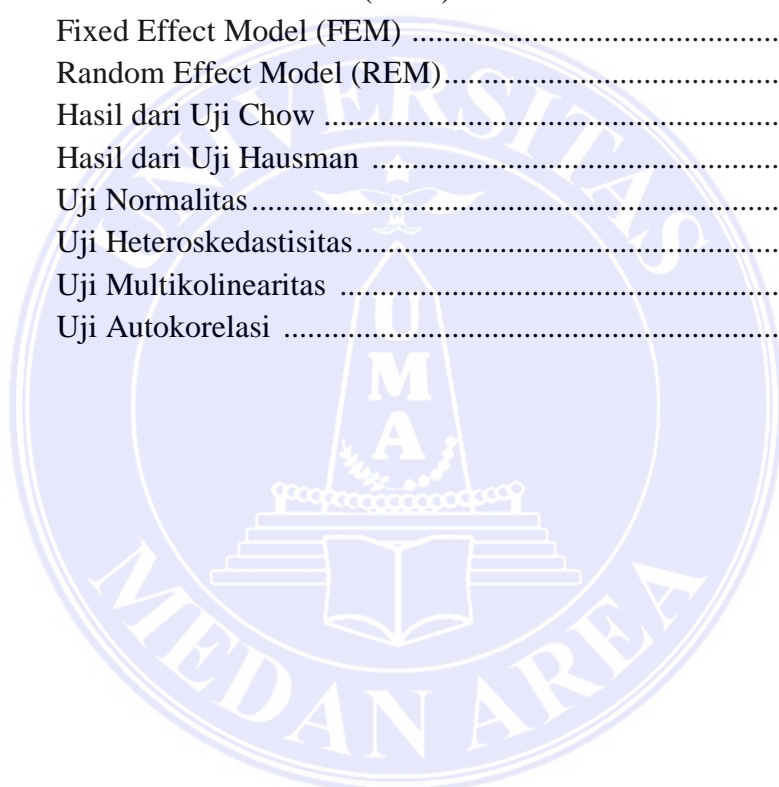
DAFTAR GAMBAR

| No. Gambar | Judul | Halaman |
|------------|---------------------------|---------|
| 2.1 | Kerangka Konseptual | 17 |
| 4.1 | Uji Normalitas | 48 |



DAFTAR LAMPIRAN

| No. Lampiran | Judul | Halaman |
|--------------|--|---------|
| 1 | Daftar Populasi dan Sampel | 62 |
| 2 | Data Perputaran Modal Kerja..... | 63 |
| 3 | Data Perputaran Kas..... | 63 |
| 4 | Data Perputaran Persediaan | 64 |
| 5 | Data Return On Assets | 65 |
| 6 | Data WTO, CTO, ITO dan ROA | 66 |
| 7 | Statistik Deskriptif Dari WCT, CTO, ITO dan ROA..... | 67 |
| 8 | Common Effect Model (CEM) | 67 |
| 9 | Fixed Effect Model (FEM) | 68 |
| 10 | Random Effect Model (REM)..... | 69 |
| 11 | Hasil dari Uji Chow | 70 |
| 12 | Hasil dari Uji Hausman | 71 |
| 13 | Uji Normalitas | 72 |
| 14 | Uji Heteroskedastisitas..... | 72 |
| 15 | Uji Multikolinearitas | 73 |
| 16 | Uji Autokorelasi | 73 |



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dalam era globalisasi saat ini persaingan bisnis di berbagai sektor meningkat dengan tajam, hal ini menyebabkan timbulnya iklim persaingan yang semakin kompetitif dibidang usaha baik di sektor industri maupun jasa. Persaingan bisnis tersebut menyebabkan perusahaan harus bisa lebih baik dalam mengelola modal kerja perusahaannya. Sehingga perusahaan harus melakukan analisis yang tepat agar kondisi keuangan perusahaan dapat menjadi lebih baik, dan dalam hal ini manajemen perusahaan harus berusaha sebaik mungkin dalam menarik minat investor untuk melakukan investasi di perusahaan mereka agar dapat menambah modal perusahaan yang akan digunakan untuk mengembangkan kegiatan oprasional perusahaan.

Transportasi merupakan kebutuhan yang penting untuk mobilisasi dalam menjalankan kegiatan prekonomian. Transportasi membuka peluang untuk setiap kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah sehingga hal tersebut mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Setiap perusahaan di sektor transportasi harus mampu bertahan dan bersaing di dalam bursa efek agar tidak tersingkir oleh persaingan yang semakin ketat di dalam bursa efek. Dengan kata lain perusahaan sektor transportasi harus mampu terus meningkatkan profitabilitas perusahaan dalam manajemen modal kerjanya. Tujuan perusahaan tersebut tidak akan bisa tercapai apabila perusahaan tidak memiliki manajemen modal kerja yang optimal sebagai penunjang untuk

mendapatkan profitabilitas yang maksimal. Sehingga untuk mencapai hal tersebut perusahaan memerlukan manajemen dengan tingkat efektifitas yang tinggi.

Manajemen modal kerja merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi kinerja keuangan yang di lihat dari profitabilitas. Modal kerja adalah suatu investasi perusahaan dalam aktiva jangka pendek perusahaan seperti kas, sekuritas, piutang dagang dan persediaan (Brigham dan Houston, 2010). Modal kerja yang dikelola secara efektif dan efisien oleh manajer akan meningkatkan tingkat profitabilitas perusahaan di tengah persaingan yang ketat, sehingga menghasilkan laba yang positif. Manajemen modal kerja berpengaruh terhadap keputusan investasi pada aktiva lancar dan utang lancar untuk mempengaruhi kolaborasi akan keduanya terhadap risiko.

Manajemen modal kerja yang digunakan dalam penelitian ini ialah perputaran modal kerja, perputaran kas, dan perputaran persediaan. Adapun pengukuran tingkat efektifitas manajemen yang ditunjukkan oleh laba yang dihasilkan dari hasil penjualan dan dari hasil pendapatan investasi, dilakukan dengan cara mengetahui seberapa besar rasio profitabilitas yang dimiliki (Weston dan Brigham, 2010).

Perputaran modal kerja (*working capital turnover*) menunjukkan berapa kali dana yang tertanam dalam modal kerja serta perputarannya dalam satu priode. Dimana semakin cepat perputaran modal kerja berarti semakin efektifnya penggunaan modal kerja yang akan berdampak pada meningkatnya profitabilitas perusahaan (Esra dan Apriweni, 2002). Perusahaan yang bisa yang dikatakan memiliki tingkat profitabilitas yang tinggi ialah perusahaan yang juga memiliki

tingkat efisiensi yang tinggi dalam penggunaan modal kerja perusahaannya (Munawir, 2010).

Perputaran kas (*cash turnover*) digunakan untuk mengukur tingkat ketersediaan pada kas untuk membayar tagihan (uang) dan biaya-biaya yang berkaitan dengan penjualan (Kasmir, 2010). Kas mempunyai tingkat akan likuiditas yang paling tinggi dalam unsur modal kerja. Dimana kas perusahaan yang semakin tinggi maka tingkat likuiditasnya juga akan semakin tinggi dan bisa mengurangi risiko finansial perusahaan, namun sebaliknya jika kas lebih kecil maka perusahaan akan terancam tidak dapat memenuhi kewajiban finansialnya (Riyanto, 2012).

Perputaran persediaan (*inventory turnover*) merupakan suatu kenaikan persediaan yang disebabkan oleh adanya peningkatan aktivitas atau karena adanya perubahan kebijakan akan persediaan. Jika terjadi kenaikan akan persediaan yang tidak proporsional dengan peningkatan aktivitas, maka akan terjadi pemborosan dalam pengelolaan manajemen persediaannya (Husnan & Pudjiastuti, 2012).

Profitabilitas merupakan suatu kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dengan menggunakan sumber-sumber yang dimiliki perusahaan seperti aktiva, modal, atau penjualan (Sudana, 2011). Bagi perusahaan masalah profitabilitas sangat penting, karena digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba untuk mengetahui efektivitas perusahaan dalam mengelola sumber-sumber yang dimilikinya. Rasio yang digunakan untuk mengukur profitabilitas ialah *Return On Assets (ROA)*, *Return On Equity (ROE)*, dan *Net Profit Margin (NPM)*. Dimana semakin tinggi rasio ini maka akan menarik tingkat persaingan sehingga tingkat pengembalian (*rate of*

return) akan cenderung seimbang sehingga laba abnormal akan kembali menurun menuju laba normal.

Dalam penelitian ini profitabilitas diukur dengan menggunakan rasio *Return On Assets (ROA)*. Rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan. *Return On Assets (ROA)* merupakan suatu ukuran efektivitas manajemen dalam mengelola asetnya. Dimana tinggi rendahnya profitabilitas dipengaruhi banyak faktor.

Objek dalam penelitian ini menggunakan perusahaan Sub Sektor Transportasi di bagian penerbangan, dikarenakan masih sedikitnya peneliti yang meneliti tentang perusahaan sektor transportasi di Indonesia. Padahal perkembangan setiap tahun di sektor transportasi mengalami peningkatan, bahkan banyak sekali investor dalam negeri maupun luar negeri yang tertarik untuk berinvestasi di sektor transportasi.

Dalam bagian penerbangan salah satu fenomena bisnis yang sering terjadi ialah saat munculnya airline-airline baru yang seakan mengubah wajah dunia angkutan udara domestik, dimana yang semula hanya didominasi oleh beberapa airline, berubah menjadi persaingan yang ketat dan terbuka. Akibatnya adalah terjadinya perang tarif yang merugikan dan berlangsung hampir selama bertahun-tahun. Sehingga beberapa perusahaan airline yang sudah mapan juga terkena dampaknya. Salah satunya perusahaan penerbangan Garuda Indonesia pada tahun 2014 mengalami tertekanya profit akibat persaingan penerbangan yang semakin ketat di Asia Pasifik karena ekspansi maskapai penerbangan murah dan maskapai penerbangan Timur Tengah.

Fenomena bisnis lain ialah yang terjadi pada perusahaan kargo, adanya pelambatan pertumbuhan kargo udara akibat turunnya persentasi permintaan yang disebabkan oleh pengaruh dinamika industri minyak dan gas. Sejak tahun 2018 harga minyak Internasional mengalami penurunan, dimana harga minyak dan batubara mengalami penurunan yang signifikan dan bahkan berlangsung cukup lama. Salah satu perusahaan yang mengalami dampaknya ialah PT Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk (IATA) yang pada tahun 2018 mengalami penurunan pendapatan atas permintaan, hal ini dikarenakan terjadinya perubahan dalam market share serta pertambangan yang tidak terlalu banyak. Sehingga prospek bisnis penerbangan charter para pelanggan eksisting pada industri minyak dan gas relatif berkurang.

Berdasarkan fenomena dan teori yang diungkapkan diatas maka peneliti tertarik melakukan penelitian tentang manajemen modal kerja. Penelitian ini membatasi penelitian terhadap pengaruh Perputaran modal kerja, Perputaran kas, dan Perputaran persediaan terhadap Profitabilitas. Selanjutnya penelitian ini diberi judul **“Pengaruh Manajemen Modal Kerja Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Apakah perputaran modal kerja (*working capital turnover*) berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ?
2. Apakah perputaran kas (*cash turnover*) berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ?
3. Apakah perputaran persediaan (*inventory turnover*) berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan peneliti dalam melakukan penelitian ini sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh atas perputaran modal kerja (*working capital turnover*) terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ?
2. Untuk mengetahui pengaruh atas perputaran kas (*cash turnover*) terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ?
3. Untuk mengetahui pengaruh atas perputaran persediaan (*inventory turnover*) terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia ?

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dalam melakukan penelitian ini ialah sebagai berikut :

1. Bagi Perusahaan

Diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada pihak manajemen perusahaan dalam pemecahan masalah yang berkaitan dengan pengelolaan manajemen modal kerja sehingga diharapkan dapat berguna bagi perusahaan untuk masa yang akan datang.

2. Bagi Investor

Diharapkan dapat digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan dalam pemberian pinjaman kepada perusahaan dan sebagai bahan pertimbangan untuk menentukan besarnya sumber dana yang diperlukan (baik dari pinjaman ataupun ekuitas) dalam membiayai aktivitas operasional perusahaan.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan serta menjadi referensi atau bahan masukan pada penelitian yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melaksanakan kegiatan keuangan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar (Sudana, 2011).

Pengertian kinerja keuangan adalah gambaran pencapaian pelaksanaan / program / kebijaksanaan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi dan visi suatu organisasi (Indra Bastian, 2016).

Dari teori tersebut dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah mewujudkan sasaran, tujuan, misi dan visi suatu organisasi.

2.1.1 Manfaat Kinerja Keuangan

Adapun manfaat dari penilaian kinerja keuangan adalah sebagai berikut :

1. Sebagai pengukur prestasi yang dicapai oleh suatu organisasi dalam suatu periode tertentu yang mencerminkan tingkat keberhasilan pelaksanaan kegiatannya.
2. Sebagai salah satu yang digunakan untuk melihat kinerja organisasi secara keseluruhan dengan menilai kontribusi suatu bagian dalam pencapaian tujuan perusahaan secara keseluruhan.
3. Sebagai dasar penentuan strategi perusahaan untuk masa yang akan datang.

4. Sebagai pemberi petunjuk dalam pembuatan keputusan dan kegiatan organisasi pada bagian umumnya dan divisi atau bagian organisasi pada khususnya.
5. Sebagai dasar penentuan kebijakan penanaman modal agar dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas perusahaan.

2.1.2 Tujuan Kinerja Keuangan

Adapun tujuan dari penilaian kinerja keuangan perusahaan adalah sebagai berikut (Munawir, 2010) :

1. Untuk mengetahui tingkat likuiditas, yaitu kemampuan perusahaan dalam memperoleh kewajiban keuangannya yang harus segera dipenuhi atau kemampuan perusahaan untuk memenuhi keuangannya pada saat ditagih.
2. Untuk mengetahui tingkat solvabilitas, yaitu kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangannya apabila perusahaan tersebut dilikuidasi baik kewajiban keuangan jangka pendek maupun jangka panjang.
3. Untuk mengetahui tingkat rentabilitas atau profitabilitas, yaitu menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu.
4. Untuk mengetahui tingkat stabilitas usaha, yaitu kemampuan perusahaan dalam melakukan usahanya dengan stabil yang diukur dengan mempertimbangkan kemampuan perusahaan dalam membayar beban bunga atas hutang-hutangnya termasuk membayar kembali pokok hutangnya tepat pada waktunya.

2.1.3 Profitabilitas

Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan memperoleh laba dalam hubungan dengan penjualan, total aktiva maupun modal sendiri (Sugiyarso dan Winarni, 2005).

Rasio profitabilitas menggambarkan kemampuan perusahaan mendapatkan laba melalui semua kemampuan dan sumber yang ada seperti kegiatan penjualan, kas, modal, jumlah karyawan, jumlah cabang dan sebagainya (Harahap, 2011).

Dari teori tersebut dapat disimpulkan bahwa profitabilitas merupakan sasaran yang akan dicari perusahaan dalam bentuk laba dan pengembalian atas investasi perusahaan. Profitabilitas suatu perusahaan dapat dinilai melalui rasio dengan berbagai carayang tergantung pada laba dan aktiva atas modal yang akan diperbandingkan satu dengan lainnya. Rasio profitabilitas yang dipakai dalam penelitian ini adalah *return on assets*.

Return on asset adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen perusahaan dalam memperoleh keuntungan (laba) secara keseluruhan (Margaretha, 2007). Semakin besar nilai *return on asset* suatu perusahaan, semakin besar pula tingkat keuntungan yang dicapai perusahaan tersebut dan semakin baik pula kinerja perusahaan tersebut.

Semakin besar nilai ROA, maka menunjukkan kinerja perusahaan yang semakin baik pula, karena tingkat pengembalian investasi semakin besar. Nilai ini mencerminkan pengembalian perusahaan dari seluruh aktiva (pendanaan) yang diberikan pada perusahaan (Wild, Subramanyam, dan Halsey, 2010).

2.2 Manajemen Modal Kerja

Manajemen modal kerja adalah kegiatan yang mencakup semua fungsi manajemen atas aktiva lancar dan kewajiban jangka pendek perusahaan yang terdapat dalam perusahaan agar mampu membiayai pengeluaran atau operasi perusahaan (Esra dan Apriweni, 2002).

Manajemen modal kerja adalah kegiatan yang mencakup semua fungsi manajemen atas aset lancar dan kewajiban yang mencakup semua fungsi manajemen (Syahyunan, 2013).

Dari teori tersebut dapat disimpulkan bahwa perhatian utama dalam manajemen modal kerja adalah pada manajemen aktiva lancar perusahaan, yaitu kas, sekuritas, piutang dan persediaan serta pendanaan (terutama kewajiban lancar) yang diperlukan untuk mendukung aktiva lancar.

2.2.1 Manfaat Manajemen Modal Kerja

Adapun manfaat dari manajemen modal kerja adalah sebagai berikut (Harjito, 2011) :

1. Sebagai aktiva lancar perusahaan baik perusahaan manufaktur maupun perusahaan jasa yang memiliki jumlah yang cukup besar dalam aktiva secara keseluruhan.
2. Sebagai sumber utama bagi pendanaan eksternal bagi perusahaan kecil dari hutang jangka pendeknya.
3. Sebagai pemberikan porsi waktu yang sesuai untuk pengelolaan tentang hal-hal yang berkaitan dengan modal kerja.
4. Sebagai acuan pengambilan keputusan modal kerja agar berdampak langsung terhadap tingkat risiko, laba, dan harga saham perusahaannya.

2.2.2 Tujuan Manajemen Modal Kerja

Adapun tujuan dari manajemen modal kerja adalah sebagai berikut (Sawir, 2005) :

1. Untuk memaksimalkan nilai perusahaan dengan mengelola aktiva lancar, sehingga tingkat pengembalian investasi marginal adalah sama atau lebih besar dari biaya modal yang digunakan untuk membiayai aktiva-aktiva lancar tersebut.
2. Untuk meminimalkan biaya modal dalam jangka panjang yang digunakan untuk membiayai aktiva lancar.
3. Untuk mengawasi arus dana dalam aktiva lancar dan ketersediaan dana dari sumber utang sehingga perusahaan selalu dapat memenuhi kewajiban keuangannya ketika jatuh tempo.

2.2.3 Rasio Manajemen Modal Kerja

1. Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turnover*)

Periode perputaran modal kerja (*working capital turnover period*) dimulai pada saat kas di investasikan dalam komponen-komponen modal kerja sampai pada saat kembali lagi menjadi kas. Semakin pendek periode tersebut berarti semakin cepat perputaran modal kerja dan efisiensi penggunaan modal kerja perusahaan tinggi. Sebaliknya semakin panjang periode perputaran modal kerja berarti semakin lambat perputaran modal kerja dan efisiensi penggunaan modal kerja perusahaan rendah. Lama periode perputaran modal kerja tergantung kepada berapa lama periode perputaran dari masing-masing komponen dari modal kerja tersebut (Riyanto, 2012).

Modal kerja selalu dalam keadaan berputar selama perusahaan beroperasi. Periode modal kerja adalah periode terikatnya dana pada masing-masing komponen modal kerja, yang dimulai saat uang kas di investasikan dalam komponen modal kerja sampai saat dana tersebut kembali lagi menjadi kas (Sudana, 2011).

Dari teori tersebut dapat disimpulkan bahwa modal kerja selalu dalam keadaan operasi atau berputar dalam perusahaan selama perusahaan yang bersangkutan dalam keadaan usaha tergantung kepada berapa lama periode perputaran dari masing-masing komponen dari modal kerja tersebut kembali lagi menjadi kas.

2. Perputaran Kas (*Cash Turnover*)

Kas merupakan aktiva paling likuid atau merupakan salah satu unsur modal kerja yang paling tinggi likuiditasnya yang berarti dimana semakin besar jumlah kas yang dimiliki suatu perusahaan akan semakin tinggi pula tingkat likuiditasnya. Suatu perusahaan yang hanya mengejar keuntungan tanpa memperhatikan likuiditasnya, maka perusahaan tersebut akan dalam keadaan likuid jika sewaktu-waktu ada tagihan (Riyanto, 2012).

Rasio perputaran kas (*cash turnover*) berfungsi untuk mengukur tingkat kecukupan modal kerja perusahaan yang dibutuhkan untuk membayar tagihan dan membiayai penjualan. Artinya Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat ketersediaan kas untuk membayar tagihan dan biaya-biaya yang berkaitan dengan penjualan (Kasmir, 2012).

Dari teori tersebut dapat disimpulkan bahwa kas sangat berperan dalam menentukan kelancaran kegiatan perusahaan oleh karena itu kas harus

direncanakan dan diawasi dengan baik dari segi penerimaan dan pengeluarannya karena semakin besar kas akan menyebabkan banyaknya uang menganggur sehingga akan memperkecil keuntungannya.

3. Perputaran Persediaan (*Inventory Turnover*)

Dalam persediaan adanya investasi yang terlalu besar dibandingkan dengan kebutuhan akan memperbesar beban bunga, memperbesar biaya penyimpanan dan pemeliharaan di gudang, memperbesar kemungkinan kerugian karena kerusakan, turunnya kualitas, sehingga semuanya ini akan memperkecil keuntungan perusahaan. Demikian sebaliknya, adanya investasi yang terlalu kecil dalam *inventory* juga akan mempunyai efek yang menekan keuntungan perusahaan (Riyanto, 2012).

Perputaran persediaan merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang tertanam dalam persediaan akan berputar dalam satu periode atau berapa lama (dalam hari) rata-rata persediaan tersimpan di gudang hingga akhirnya terjual (Hery, 2015).

Dari teori tersebut dapat disimpulkan bahwa perputaran persediaan merupakan rasio yang menunjukkan berapa kali dana yang tertanam dalam persediaan berputar dalam suatu periode. Semakin tinggi tingkat perputaran persediaan tersebut maka jumlah modal kerja yang dibutuhkan (terutama yang harus diinvestasikan dalam persediaan) semakin rendah. Semakin tinggi tingkat perputaran persediaan akan memperkecil risiko terhadap kerugian yang disebabkan oleh karena penurunan harga atau karena perubahan selera konsumen, di samping itu juga akan menghemat ongkos penyimpanan dan pemeliharaan terhadap persediaan tersebut.

2.3 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

| No. | Peneliti / Tahun | Judul Penelitian | Variabel Penelitian | Hasil Penelitian |
|-----|--|---|---|--|
| 1 | Syifa Shopian Rakhman, Deannes Isyuardhana/ 2019 | Pengaruh Modal Kerja, Perputaran Kas dan Perputaran Piutang terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi Pada Lembaga Pembiayaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013–2017) | Modal kerja (X_1) Perputaran Kas (X_2) Perputaran Piutang (X_3) Profitabilitas (ROA) (Y) | Secara simultan modal kerja, perputaran kas dan perputaran piutang berpengaruh positif dan signifikan terhadap profitabilitas (ROA). Secara parsial modal kerja berpengaruh terhadap profitabilitas (ROA), dan secara parsial perputaran kas dan perputaran piutang tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. |
| 2 | Mardiyana, Mayang Murni/2018 | Pengaruh Manajemen Modal Kerja terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Farmasi yang terdaftar di BEI | Perputaran Kas (X_1) Perputaran Piutang (X_2) Perputaran Persediaan (X_3) Profitabilitas (Y) | Secara parsial perputaran kas dan perputaran piutang berpengaruh terhadap profitabilitas, sedangkan perputaran persediaan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Secara simultan perputaran kas, perputaran piutang dan perputaran persediaan berpengaruh terhadap profitabilitas. |

| | | | | |
|---|---|---|--|--|
| 3 | Sarah Maysuri, Shola Dali/2018 | <i>The Effect Of Working Capital Management To Financial Performance Of The Company In Manufacturing Sector Listed In Indonesia Stock Exchange (Idx) Period 2013-2016</i> | <i>Independent variabel are namely Working Capital Turnover (WCT), Cash Ratio (Csh R), Cash Conversion Cycle (CCC), Account Receivable Turnover (ARTO), and Inventory Turnover (ITO) on the company's financial. And the variabel dependent is Return On Asset (ROA)</i> | <i>The results showed that only Csh R and CCC had a significant positive effect on Financial Performance with ROA. Also, the results show that (ITO) have a significant positive effect impact on Financial Performance regarding Tobin'sQ. Moreover, the model without control variables found that (ARTO) and (ITO) also had a significant positive effect on Financial Performance manufacturing companies in the 2013-2016 period.</i> |
| 4 | Clairene E.E.Santoso/ 2013 | Perputaran Modal Kerja dan Perputaran Piutang Pengaruhnya Terhadap Profitabilitas pada PT. Pegadaian (Persero) | Perputaran Modal kerja (X ₁) Perputaran Piutang (X ₂) Profitabilitas Net Profit Margin (Y) | Secara parsial perputaran modal kerja dan perputaran piutang berpengaruh terhadap profitabilitas Net Profit Margin. |
| 5 | Lucya Dewi Wirkarda, Natalia Titik Wiyani/2017 | Pengaruh <i>Deb to Equity Ratio, Firm Size, Inventory Turnover, Assets Turnover</i> dan Pertumbuhan Penjualan terhadap | <i>Deb to Equity Ratio (X₁) Firm Size (X₂) Inventory Turnover (X₃) Asset Turnover (X₄) Pertumbuhan Penjualan (X₅) Profitabilitas</i> | Secara parsial <i>det to equityratio, firm size, inventory turnover, asset turnover</i> terhadap profitabilitas, secara parsial pertumbuhan penjualan tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Secara simultan <i>Deb to equity ratio,</i> |

| | | | | |
|--|--|--|-----|---|
| | | Profitabilitas (Studi Kasus Pada Industri Makanan dan Minuman yang terdaftar di BEI periode 2011-2015) | (Y) | <i>firm size, inventory turnover, asset turnover</i> dan pertumbuhan penjualan berpengaruh terhadap profitabilitas. |
|--|--|--|-----|---|

2.4 Kerangka Konseptual

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2013).

Dalam penelitian ini variabel-variabel yang akan diteliti yaitu :

1. Variabel Dependen :

$Y = \text{Return On Assets (ROA)}$

2. Variabel Independen :

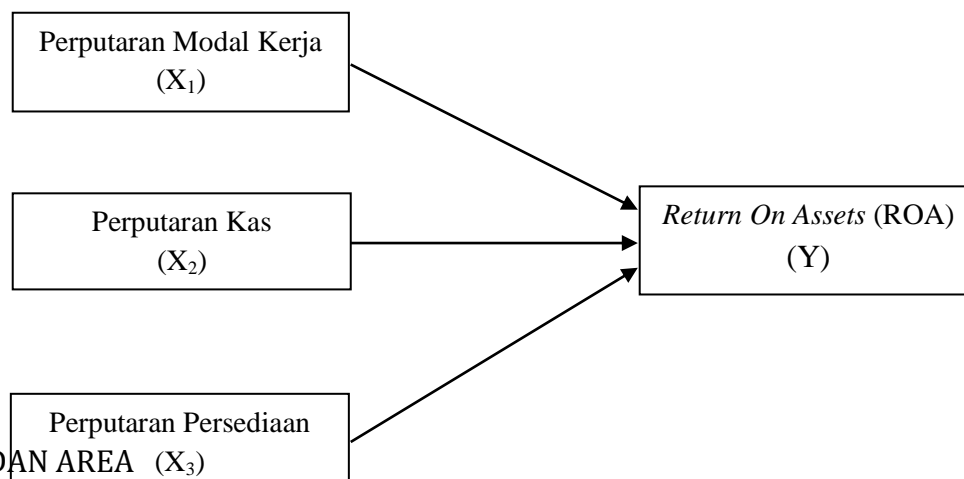
$X_1 = \text{Perputaran Modal Kerja (Working Capital Turnover)}$

$X_2 = \text{Perputaran Kas (Cash Turnover)}$

$X_3 = \text{Perputaran Persediaan (Inventory Turnover)}$

Untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen yang dilakukan dalam penelitian ini, dapat di lihat dalam gambar 2.1

kerangka konseptual berikut :



2.5 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah dalam penelitian, oleh karena itu rumusan masalah penelitian biasanya disusun dalam bentuk berupa pertanyaan. Hal ini karena jawaban yang diberikan masih berdasarkan teori yang relevan, belum adanya fakta-fakta yang empiris melalui pengumpulan data. Dengan kata lain hipotesis dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian dan belum sebagai jawaban empirik (Sugiyono, 2012).

Adapun hipotesis yang diambil penulis dalam penelitian ini adalah :

H₁ : Diduga adanya pengaruh yang positif dan signifikan variabel perputaran modal kerja (*working capital turnover*) terhadap variabel kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

H₂ : Diduga adanya pengaruh yang positif dan signifikan variabel perputaran kas (*cash turnover*) terhadap variabel kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

H₃ : Diduga adanya pengaruh yang positif dan signifikan variabel perputaran persediaan (*inventory turnover*) terhadap variabel kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis, Tempat, dan Waktu Penelitian

3.1.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah penelitian ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena serta hubungan yang pengukurannya berdasarkan angka. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui dan membuktikan pengaruh manajemen modal kerja sebagai variabel independen terhadap kinerja keuangan perusahaan sebagai variabel dependen.

3.1.2 Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada bulan November 2019 sampai bulan April 2020 dengan objek penelitian perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode tahun 2013 sampai tahun 2018 di Bursa Efek Indonesia Perwakilan Sumatera Utara.

3.1.3 Waktu Penelitian

Penelitian ini direncanakan dalam waktu enam bulan yang dimulai pada bulan November 2019 sampai April 2020. Rincian waktu penelitian disajikan sebagai berikut :

Tabel 3.1
Rencana Waktu Penelitian

| No. | Kegiatan | November | Desember | Januari | Februari | Maret | April |
|-----|--------------------------------------|----------|----------|---------|----------|-------|-------|
| | | 2019 | 2019 | 2020 | 2020 | 2020 | 2020 |
| 1 | Penyusunan Proposal | | | | | | |
| 2 | Seminar Proposal | | | | | | |
| 3 | Pengumpulan Data dan Analisis Data | | | | | | |
| 4 | Penyusunan Skripsi dan Seminar Hasil | | | | | | |
| 5 | Pengajuan Meja Hijau | | | | | | |
| 6 | Ujian Meja Hijau | | | | | | |

3.2 Populasi dan Sampel

3.2.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2013 sampai tahun 2018 dan yang mempublikasi laporan keuangan dengan jumlah 46 perusahaan transportasi.

3.2.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel yang digunakan dalam penelitian yang memiliki populasi yang besar dan tidak memungkinkan untuk diteliti seluruhnya (Sugiono, 2013). Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *non-probability*

sampling. Dengan jenis *Quota Sampling*, dimana *Quota Sampling* merupakan pengambilan sampel hanya berdasarkan pertimbangan peneliti saja hanya disini besar dan kriteria sampel telah ditentukan terdahulu. Adapun kriteria tersebut adalah :

1. Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013 sampai tahun 2018.
2. Menerbitkan laporan keuangan tahunan selama tahun 2013 sampai tahun 2018 (*annual report*).
3. Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang memiliki laporan keuangan yang lengkap dan telah di audit selama tahun 2013 sampai tahun 2018.
4. Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang bergerak di bidang penerbangan.

Berdasarkan kriteria diatas diperoleh 4 perusahaan transportasi yang digunakan sebagai sampel dalam penelitian ini ialah sebagai berikut :

Tabel 3.2
Daftar Sampel Perusahaan Sub Sektor Transportasi

| No. | Kode | Nama Perusahaan | Tanggal Listing |
|-----|------|---|-----------------|
| 1 | IATA | PT. Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk | 13-Sep-2006 |
| 2 | GIAA | PT.Garuda Indonesia (Persero) Tbk | 11-Feb-2011 |
| 3 | CASS | PT.Cardig Aero Services Tbk | 05-Des-2011 |
| 4 | CMPP | PT. AirAsia Indonesia Tbk | 08-Des-1994 |

3.3 Definisi Oprasional Variabel

Definisi operasional adalah petunjuk untuk melaksanakan mengenai cara mengukur variabel. Defenisi operasional merupakan informasi yang sangat membantu penelitian yang akan menggunakan variabel yang sama. Di bawah ini defenisi operasional dari penelitian yang akan dilakukan :

Tabel 3.3
Oprasional Variabel

| No. | Variabel | Definisi | Indikator | Rasio |
|-----|----------------------------------|---|--|-------|
| 1 | Perputaran Modal Kerja (X_1) | Rasio untuk mengukur antara aktivitas bisnis terhadap kelebihan aktivitas atas lancar kewajiban lancar. | Perputaran Modal Kerja = $\frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Modal Kerja}}$ | Rasio |
| 2 | Perputaran Kas (X_2) | Rasio untuk mengukur tingkat kecukupan modal kerja perusahaan yang dibutuhkan untuk membayar tagihan dan membiayai penjualan. | Perputaran Kas = $\frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Rata-rata Kas}}$ | Rasio |
| 3 | Perputaran Persediaan (X_3) | Rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk mengetahui berapakah dalam satu periode menjual persediaannya. | Perputaran Persediaan = $\frac{\text{Harga Pokok Penjualan}}{\text{Rata-rata Persediaan}}$ | Rasio |
| 4 | Return On Asset (Y) | Rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, dengan semua aktiva yang dimiliki oleh perusahaan. | ROA = $\frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Asset}}$ | Rasio |

3.4 Jenis dan Sumber Data

3.4.1 Jenis

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa laporan keuangan perusahaan yang diperoleh dari laporan tahunan perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2013 sampai tahun 2018.

3.4.2 Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini yaitu data dan informasi laporan keuangan tahunan pada perusahaan Sub Sektor Transportasi yang dapat diambil dari Bursa Efek Indonesia Perwakilan Sumatera Utara atau Indonesia Stock Exchange (IDX) periode tahun 2013 sampai 2018.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah teknik studi observasi yaitu suatu cara memperoleh data dengan menggunakan dokumentasi yang berdasarkan pada laporan keuangan tahunan yang diambil langsung dari Bursa Efek Indonesia Perwakilan Sumatera Utara dan juga dari laporan tahunan yang telah dipublikasi dari situs Bursa Efek Indonesia (BEI) yaitu www.idx.co.id.

3.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data numerik atau kuantitatif yang dalam penghitungannya

menggunakan metode statistik dengan alat bantu *software E-views*. Teknik analisis data yang digunakan untuk menganalisis data yang telah dikumpulkan dalam penelitian ini adalah :

3.6.1 Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2013). Analisis statistik deskriptif akan memberikan informasi mengenai gambaran data meliputi nilai rata-rata (*mean*), nilai minimum, nilai maksimum, standar deviasi dan jumlah sampel dari variabel yang digunakan. Hasil dari analisis deskriptif biasanya berupa tabel atau grafik yang kemudian akan dijabarkan secara deskriptif.

3.6.2 Metode Analisis Regresi Model Data Panel

Metode analisis regresi data panel digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel bebas (*working capital turnover*, *cash turnover*, dan *inventory turnover*) terhadap variabel terikat (*return on assets*). Model regresi berganda yang digunakan adalah :

$$Y_{it} = \beta_0 + \beta_1 X_{1it} + \beta_2 X_{2it} + \beta_3 X_{3it} + \varepsilon_{it}$$

Keterangan :

Y = *Return On Assets* perusahaan i pada periode t

β_0 = Konstanta perusahaan i pada periode t

X_1 = *Working Capital Turnover* perusahaan i pada periode t

X_2 = *Cash Turnover* perusahaan i pada periode t

$X_3 = \text{Inventory Turnover}$ perusahaan i pada periode t

$i = \text{Cross Section}$ perusahaan i pada periode t

$t = \text{Time Series}$ perusahaan i pada periode t

$\beta_1 - \beta_3 = \text{Koefisien regresi variabel bebas}$ perusahaan i pada periode t

$\varepsilon = \text{Standard Error}$ perusahaan i pada periode t

3.6.3 Regresi Data Panel

Data panel adalah kombinasi antara data silang tempat (*cross section*) dengan data runtut waktu (*time series*) (Kuncoro, 2011). Terdapat beberapa metode yang biasa digunakan dalam mengestimasi model regresi dengan data panel yaitu (Widarjono, 2009) :

1. Pooled Least Square (Common Effect Model)

Model common effect menggabungkan data *cross section* dengan *time series* dan menggunakan metode OLS untuk mengestimasi model data panel tersebut (Widarjono, 2009). Model ini merupakan model paling sederhana dibandingkan dengan kedua model lainnya. Model ini tidak dapat membedakan varian antara silang tempat dan titik waktu karena memiliki intercept yang tetap, dan bukan bervariasi secara random (Kuncoro, 2011).

Persamaan untuk model Common Effect menurut Gujarati (2012) adalah sebagai berikut :

Dimana i menunjukkan subjek (*cross section*) dan t menunjukkan periode waktu. Model ini mengasumsikan bahwa perilaku data antar perusahaan sama dalam berbagai kurun waktu (Widarjono, 2009).

2. Pendekatan Efek Tetap (*Fixed Effect Model*)

Model *fixed effect* adalah model dengan *intercept* berbeda-beda untuk setiap subjek (cross section), tetapi *slope* setiap subjek tidak berubah seiring waktu (Gujarati, 2012). Model ini mengasumsikan bahwa *intercept* adalah berbeda setiap subjek sedangkan *slope* tetap sama antar subjek. Dalam membedakan satu subjek dengan subjek lainnya digunakan variabel *dummy* (Kuncoro, 2011).

Model ini sering disebut dengan model *Least Square Dummy Variables* (LSDV). Berdasarkan (Gujarati, 2012) persamaan model ini adalah sebagai berikut :

Dimana variabel *dummy* d_{1t} untuk subjek pertama dan 0 jika bukan, d_{2t} untuk subjek kedua dan 0 jika bukan, dan seterusnya. Jika dalam sebuah penelitian menggunakan 10 *cross section*, maka jumlah variabel *dummy* yang digunakan sebanyak 9 variabel untuk menghindari perangkap variabel *dummy*, yaitu kondisi dimana terjadi kolinearitas sempurna (Gujarati, 2012). *Intercept* b_0 adalah nilai *intercept* subjek kesatu dan koefisien b_6, b_7, b_8 menandakan besar perbedaan antara *intercept* subjek lain terhadap subjek kesatu.

3. Pendekatan Efek Random (*Random Effect Model*)

Model *random effect* disebabkan variasi dalam nilai dan arah hubungan antar subjek diasumsikan *random* yang dispesifikasikan dalam bentuk residual (Kuncoro, 2011). Model ini mengestimasi data panel yang variabel residual diduga memiliki hubungan antar waktu dan antar subjek. Model *random effect* digunakan untuk mengatasi kelemahan model *fixed effect* yang menggunakan variabel *dummy* (Widarjono, 2009).

Metode analisis data panel dengan model *random effect* harus memenuhi persyaratan yaitu jumlah *cross section* harus lebih besar daripada jumlah variabel penelitian. Persamaan model *random effect* menurut (Gujarati, 2012) adalah sebagai berikut :

Dimana w_{it} terdiri dari dua komponen yaitu e_i (residual *cross section*) dan m (residual gabungan *time series* dan *cross section*). Model ini disebut juga *Error Components Model* (ECM) karena residual terdiri atas 2 komponen.

3.6.4 Pengujian Model

Penentuan model terbaik antara *common effect*, *fixed effect*, dan *random effect* menggunakan tiga teknik estimasi model. Dua teknik ini digunakan dalam regresi data panel untuk memperoleh model yang tepat dalam mengestimasi regresi data panel yaitu sebagai berikut :

1. Chow Test

Chow test merupakan uji untuk membandingkan model *common effect* dengan *fixed effect* (Widarjono, 2009). *Chow test* dalam penelitian ini menggunakan program *Eviews*. Hipotesis yang dibentuk dalam *Chow test* adalah sebagai berikut :

H_0 : Model *Common Effect*

H_a : Model *Fixed Effect* valid

H_0 ditolak jika *P-value* lebih kecil dari nilai α . Sebaliknya, H_0 diterima jika *P-value* lebih besar dari nilai α . Nilai α yang digunakan sebesar 5%.

2. Hausman Test

Hausman Test merupakan perbandingan antara model *fixed effect* dengan

random effect dalam menentukan model yang terbaik untuk digunakan sebagai model regresi data panel (Gujarati, 2012). Hausman *test* menggunakan program yang serupa dengan Chow *test* yaitu program *Eviews*. Hipotesis yang dibentuk dalam Hausman *test* adalah sebagai berikut :

H_0 : Model *Random Effect*

H_a : Model *Fixed Effect*

H_0 ditolak jika *P-value* lebih kecil dari nilai α . Sebaliknya, H_0 diterima jika *P-value* lebih besar dari nilai α . Nilai α yang digunakan sebesar 5%.

3. Uji Lagrange Multiplier

Uji Lagrange merupakan pengujian statistik untuk mengetahui apakah model *random effect* lebih baik dari pada metode *commont effect*. Apabila nilai LM hitung lebih besar dari nilai kritis *Chi-Squares* maka artinya model yang tepat untuk regresi data panel adalah model *Random Effect*.

Hipotesis yang dibentuk dalam LM test adalah sebagai berikut :

H_0 : *Common Effect Model*

H_a : *Random Effect Model*

H_0 ditolak jika *P-value* lebih kecil dari nilai α . Sebaliknya, H_0 diterima jika *P-value* lebih besar dari nilai α . Nilai α yang digunakan sebesar 5%.

Uji LM dipakai apabila pada uji Chow menunjukkan model yang dipakai adalah *Common Effect Model*, sedangkan pada uji Hausman menunjukkan model yang paling tepat adalah *Random Effect Model*. Maka diperlukan uji LM sebagai tahap akhir untuk menentukan model *Common Effect* atau *Random Effect* yang paling tepat (Widarjono, 2009).

3.7 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan jika model yang terpilih ialah Common Effect atau Fixed Effect maka uji asumsi klasik yang harus dilakukan meliputi uji heterokedastisitas dan uji multikolinearitas. Sedangkan jika model yang terpilih berupa Random Effect maka tidak perlu dilakukan uji asumsi klasik. Uji asumsi klasik ialah sebagai berikut :

1. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah data yang digunakan telah terdistribusi secara normal. Uji normalitas perlu dilakukan untuk menentukan alat statistik yang dilakukan, sehingga kesimpulan yang diambil dapat dipertanggungjawabkan. Cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak ialah sebagai berikut :

a. Analisis Grafik

Salah satu cara termudah melihat normalitas residual adalah dengan melihat grafik histogram yang membandingkan antar data observasi dengan distribusi yang mendekati distribusi normal. Metode yang lebih handal adalah dengan melihat normal probability plot yang membandingkan distribusi kumulatif dari distribusi normal. Distribusi normal akan membentuk satu garis lurus diagonal dan plotnya data residual akan dibandingkan dengan garis diagonal.

b. Analisis Statistik

Uji statistik sederhana dapat dilakukan dengan melihat nilai kurtosis dan nilai Z-skewness. Uji statistik lain yang dapat digunakan untuk menguji normalitas residual adalah uji statistik non parametrik Kolmogorov-

Smirnov (K-S), jika tingkat signifikansinya $>0,1$ maka data itu terdistribusi normal dan dapat dilakukan model regresi berganda.

Pedoman pengambilan keputusan tentang data tersebut mendekati atau merupakan distribusi normal berdasarkan uji Kolmogorov Smirnov dapat dilihat dari :

1. Nilai Sig. atau signifikan atau probabilitas $<0,05$ maka distribusi adalah tidak normal.
2. Nilai Sig. atau signifikan atau probabilitas $>0,05$ maka distribusi data adalah normal.

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolonieritas bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi ditemukan adanya kolerasi antar variabel independen. Menurut Ghozali (2013), untuk mendeteksi ada atau tidaknya multikolonieritas di dalam model regresi adalah sebagai berikut :

- a. Nilai R^2 yang dihasilkan oleh suatu estimasi model regresi empiris sangat tinggi, tetapi secara individual variabel–variabel independennya banyak yang tidak signifikan mempengaruhi variabel dependen.
- b. Menganalisis matrik kolerasi variabel–variabel independen. Jika antar variabel independen ada kolerasi yang cukup tinggi (umumnya diatas 0,80), maka hal ini merupakan indikasi adanya multikolinieritas.

Tidak adanya korelasi yang tinggi antar variabel independen tidak berarti bebas dari multikolinearitas. Multikolinearitas dapat disebabkan karena adanya efek kombinasi dua atau lebih variabel independen.

c. Multikolinearitas dapat juga dilihat dari :

1. Nilai tolerance dan lawannya
2. Variance inflation factor (VIF)

Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel independen manakah yang dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Dalam pengertian sederhana setiap variabel independen menjadi variabel dependen (terikat) dan diregres terhadap variabel independen lainnya. Jika nilai toleransi yang rendah sama dengan nilai VIF tinggi (karena $VIF = 1/tolerance$). Nilai cutoff yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolinearitas adalah nilai tolerance $<0,05$ atau sama dengan nilai $VIF >0,05$.

Cara untuk mengatasi jika terjadi multikolinearitas, yaitu :

1. Mengeluarkan salah satu atau lebih variabel independen yang mempunyai kolerasi tinggi dari model regresi dan indentifikasikan variabel independen lainnya untuk membantu prediksi.
 2. Menggabungkan data cross section dan time series (pooling data).
 3. Menambah data penelitian.
3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians dari residual dari suatu pengamatan ke pengamatan lainnya tetap, maka disebut Homoskedastisitas. Dan jika varians berbeda, maka disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang tidak terjadi heteroskedastisitas.

Untuk mengetahui adanya masalah heteroskedastisitas, kita bisa

menggunakan kolerasi jenjang Spearman, Park test, Goldfed-Quandt test, BPG Test, White test atau Glejser test. Bila menggunakan kolerasi jenjang Spearman maka kita harus menghitung nilai kolerasi untuk setiap variabel independen terhadap nilai residu, baru kemudian dicari tingkat signifikansinya. Park dan Glejser test memiliki dasartest yang sama yaitu meregresikan kembali nilai residu ke variabel independen.

Salah satu cara untuk mengurangi masalah heteroskedastisitas adalah menurunkan besarnya rentang (range) data. Salah satu cara yang bisa dilakukan untuk menurunkan rentang data adalah melakukan transformasi (manipulasi) logaritma. Tindakan ini bisa dilakukan bila semua data bertanda positif.

4. Uji Autokolerasi

Uji autokolerasi ini digunakan untuk menguji asumsi klasik regresi berkaitan dengan adanya autokolerasi. Model regresi yang baik adalah model yang tidak mengandung autokolerasi. Autokolerasi adalah keadaan dimana variabel error-term pada periode tertentu berkolerasi dengan variabel error-term pada periode lain yang bermakna variabel error-term tidak random. Pelanggaran terhadap asumsi ini yang berakibat internal keyakinan terhadap hasil estimasi menjadi melebar sehingga uji signifikansi tidak kuat. Uji ini dilakukan pada penelitian yang menggunakan data time series. Oleh karena data dalam penelitian ini merupakan gabungan antara data cross section dan time series, maka harus dilakukan uji autokolerasi terlebih dahulu.

3.8 Uji Hipotesis

Uji hipotesis berguna untuk menguji signifikansi koefisien regresi yang di dapat. Pengambilan keputusan hipotesis dilakukan dengan membandingkan t statistik terhadap t tabel atau nilai probabilitas terhadap taraf signifikansi yang ditetapkan. Uji Hipotesis yang perlu dilakukan ialah sebagai berikut :

3.8.1 Uji Signifikansi Serempak (Uji-F)

Uji-F digunakan untuk mengetahui apakah variabel-variabel independen secara bersama-sama (simultan) mempunyai pengaruh terhadap variabel dependennya. Perumusan hipotesisnya adalah sebagai berikut :

$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = 0$, artinya variabel independen tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

H_a : Minimal satu $\beta_i \neq 0$, artinya variabel independen memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

Kriteria pengambilan keputusannya sebagai berikut :

- a. Jika $F_{hitung} \leq F_{tabel}$ atau nilai signifikan (α) $\geq 0,10$ maka H_0 diterima.
- b. Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ atau nilai signifikan (α) $< 0,10$ maka H_a diterima.

3.8.2 Uji Signifikansi Parsial/Individu (Uji-t)

Uji-t (uji individu/parsial) digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen (secara parsial) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependennya dengan asumsi variabel independen yang lain dianggap konstan. Perumusan hipotesisnya :

1. Pengaruh Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turnover*) Terhadap Kinerja Keuangan, perputaran modal kerja (*working capital turnover*) berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan, maka :

$H_0 : \beta_1=0$, artinya *working capital turnover* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

$H_a : \beta_1 \neq 0$, artinya *working capital turnover* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

2. Pengaruh Perputaran Kas (*Cash Turnover*) Terhadap Kinerja Keuangan, perputaran kas (*cash turnover*) berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan maka :

$H_0 : \beta_2=0$, artinya *cash turnover* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

$H_a : \beta_2 \neq 0$, artinya *cash turnover* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

3. Pengaruh Perputaran Persediaan (*Inventory Turnover*) Terhadap Kinerja Keuangan, perputaran persediaan (*inventory turnover*) perusahaan berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan maka :

$H_0 : \beta_3=0$, artinya *inventory turnover* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

$H_a : \beta_3 \neq 0$, artinya *inventory turnover* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan.

Pada uji ini, t hitung akan dibandingkan dengan t tabel dengan tingkat signifikansi sebesar 5% atau 0,05.

Kriteria pengambilan keputusannya sebagai berikut :

Jika $t \text{ tabel} \leq t \text{ hitung}$ atau nilai signifikan (α) $\geq 0,05$ maka H_0 diterima.

Jika $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ atau $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ atau nilai signifikan (α) $< 0,05$ maka H_0 ditolak (H_a diterima).

3.8.3 Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) adalah koefisien nilai untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel terikat (Kuncoro, 2011). Pengukuran besarnya persentase kebenaran dari uji regresi tersebut dapat dilihat melalui nilai koefisien determinasi multiple R^2 (koefisien determinan mengukur proporsi dari variasi yang dapat dijelaskan oleh variabel bebas).

Apabila nilai R^2 suatu regresi mendekati satu, maka semakin baik regresi tersebut dan semakin mendekati nol, maka variabel independen secara keseluruhan tidak bisa menjelaskan variabel dependen. Adjusted R^2 ini digunakan untuk melihat seberapa besar pengaruh faktor-faktor yang ditimbulkan oleh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

4.1.1 Bursa Efek Indonesia

Bursa Efek Indonesia (disingkat BEI, atau Indonesia Stock Exchange (IDX) merupakan bursa hasil penggabungan dari Bursa Efek Jakarta (BEJ) dengan Bursa Efek Surabaya (BES). Demi efektivitas operasional dan transaksi, Pemerintah memutuskan untuk menggabung Bursa Efek Jakarta sebagai pasar saham dengan Bursa Efek Surabaya sebagai pasar obligasi dan derivatif. Bursa hasil penggabungan ini mulai beroperasi pada 1 Desember 2007. BEI menggunakan sistem perdagangan bernama Jakarta Automated Trading System (JATS) sejak 22 Mei 1995, menggantikan sistem manual yang digunakan sebelumnya. Sejak 2 Maret 2009 sistem JATS ini sendiri telah digantikan dengan sistem baru bernama JATS-NextG yang disediakan OMX.

Bursa Efek Indonesia merupakan perusahaan yang jasa utamanya menyelenggarakan kegiatan perdagangan sekuritas di pasar sekunder (perdagangan saham). Bursa Efek Indonesia juga memiliki visi dan misi untuk mencapai tujuan perusahaan. Visi Bursa Efek Indonesia adalah untuk menjadi bursa yang kompetitif dengan kredibilitas tingkat dunia, dengan misi yaitu menyediakan infrastruktur untuk mendukung terselenggaranya perdagangan efek yang teratur, wajar, dan efisien serta mudah diakses oleh seluruh pemangku kepentingan (stakeholders).

4.1.2 Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia

Berikut ini adalah gambaran perusahaan sub sektor transportasi di bidang penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia :

1. PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk (IATA)

PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk merupakan perusahaan yang bergerak di bidang usaha pengangkutan udara niaga dan jasa angkutan udara. Berdiri pada tanggal 10 September 1968 dengan nama PT Indonesia Air Transport, Perseroan yang berkantor di Jakarta Pusat ini memiliki pangkalan utama di Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma Jakarta, memiliki pangkalan kedua yang digunakan untuk melayani pelanggan perusahaan minyak dan gas dan memiliki hanggar (fasilitas perawatan pesawat), berlokasi di Bandara Internasional Sepinggan, Balikpapan, Kalimantan Timur dan Bandara I Gusti Ngurah Rai, Denpasar, Bali.

PT. Indonesia Transportasi & Infrastruktur, Tbk merupakan anak perusahaan dari PT Global Transport Services. Selama tahun-tahun pertama beroperasi, Perseroan menyediakan layanan penerbangan untuk Pertamina dan kontraktor minyak asing. Ruang lingkup kegiatan IATA adalah dalam bidang pengangkutan udara, menyewaan, perdagangan, perawatan, jasa kebersihan dan jasaboga, perwakilan dan agen penjualan umum dan jasa pengamanan bandar udara. Selain itu, IATA juga melayani evakuasi medis melalui udara, jasa kargo, jasa survey geofisika dan foto melalui udara, serta layanan transportasi udara untuk pengembangan industri pariwisata di daerah-daerah terpencil di Indonesia.

Saat ini, IATA hanya memiliki satu anak usaha, yaitu PT MNC Infrastruktur Utama, dengan kepemilikan sebesar 99,99%. PT MNC Infrastruktur

Utama didirikan tahun 2012 dan bergerak dalam bidang jasa pelabuhan khusus dan jasa terkait lainnya.

2. PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA)

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk adalah maskapai penerbangan nasional yang dimiliki oleh Pemerintah Indonesia (BUMN). Sejarah berdirinya PT Garuda Indonesia bermula pada tanggal 16 juni 1948. Presiden pertama RI, Ir Soekarno memberikan idenya di depan sejumlah pemuka pedagang aceh untuk membeli pesawat DC 3 (Dakota) dalam rangka melanjutkan dan meningkatkan revolusi kemerdekaan melawan belanda. Pidato Soekarno yang berkarisma tersebut dapat memukau dan meyakinkan mereka sehingga dalam tempo dua hari, mereka dipimpin oleh Bapak Djuned Yusuf dan Bapak Said Muhammad Alhabsyi, berhasil mengumpulkan uang sebanyak 130.000 Strait Dollar dan 20 kg emas (Rispan, 2005).

Sekarang PT. Garuda Indonesia merupakan maskapai penerbangan Indonesia yang berkonsep sebagai full service airline (maskapai dengan pelayanan penuh). Saat ini Garuda Indonesia mengoperasikan 82 armada untuk melayani 33 rute domestik dan 18 rute internasional termasuk Asia (Regional Asia Tenggara, Timur Tengah, China, Jepang dan Korea Selatan), Australia serta Eropa (Belanda).

Grup Garuda Indonesia pada saat ini memiliki lima anak perusahaan yakni PT Aerowisata, PT GMF Aero Asia, PT Abacus Distribution System, PT Gapura Angkasa dan PT Aero System Indonesia. Pada bulan Februari 2011, Garuda Indonesia telah menjadi Perusahaan Publik dan terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3. PT Cardig Aero Services Tbk (CASS)

PT Cardig Aero Services Tbk, yang dikenal dengan sebutan CAS adalah entitas induk dengan standar operasi dan mutu yang telah diakui dunia di bidang jasa penunjang transportasi udara, solusi boga dan pengelolaan fasilitas. Perseroan ini menjalankan usahanya di banyak lokasi, yakni bandar udara, daerah terpencil, kawasan industri maupun wilayah perkotaan. Perkembangan CAS Group dimulai dengan berdirinya PT Jasa Angkasa Semesta Tbk (JAS Airport Services) pada tahun 1984, guna memenuhi kebutuhan jasa pendukung transportasi udara di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, yang juga mulai beroperasi pada tahun yang sama. Saat itu, PT Jasa Angkasa Semesta Tbk (JAS Airport Services) melayani jasa ground handling dan cargo handling di Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

PT. Cardig Aero Services Tbk. (CASS) menyediakan berbagai macam layanan pada lini bisnis Jasa Penerbangan dan Solusi Makanan. Pada Pendukung Jasa penerbangan meliputi penanganan darat dan kargo, layanan pembersihan pesawat, menyediakan pendukung peralatan darat, keamanan penerbangan, bantuan khusus pelabuhan udara, dan juga pengeluaran sertifikasi pesawat, penanganan jalan dan jasa dukungan lainnya seperti WC, air minum, unit daya tanah, unit AC, starter udara dan alat lainnya. Sedangkan untuk lini bisnis Solusi Makanan terdiri dari katering dalam penerbangan, perdagangan dan perindustrian katering makanan mentah.

CASS mulai beroperasi komersial pada tahun 2010 dan beroperasi sebagai anak usaha dari PT. Cardig International (CI). Perusahaan tercatat pada Bursa Efek Indonesia pada Papan Pengembangan.

4. PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP)

PT. Rimau Multi Putra Pratama, Tbk. (Perseroan), dahulu bernama PT. Centris Multi Persada Pratama, Tbk., berkedudukan di Bandung, mulai melakukan kegiatan komersial pada tahun 1989, dengan Akta Pendirian Nomor 61, tanggal 25 Juli 1989, yang dibuat di hadapan Muchlis Munir, SH, Notaris di Jakarta, yang telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia tanggal 21 Agustus 1991 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 44, Tambahan No. 2460 tanggal 2 Juni 1992.

PT AirAsia Indonesia Tbk (AAID) secara resmi menjadi perusahaan induk dari PT Indonesia AirAsia (IAA) pada 29 Desember 2017. PT AirAsia Indonesia Tbk yang sebelumnya dikenal dengan nama PT Rimau Multi Putra Pratama Tbk (RMPP) adalah perusahaan terbuka yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Perubahan nama dari RMPP menjadi AAID telah disetujui oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.

PT AirAsia Indonesia Tbk melalui entitas anak PT Indonesia AirAsia (IAA) merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang usaha penerbangan komersial berjadwal. Sebagai perusahaan jasa penerbangan, Perseroan memiliki 1 (satu) kantor pusat dan mengoperasikan 33 kantor pelayanan dan penjualan yang tersebar diseluruh kota-kota besar di Indonesia. Perseroan senantiasa berkomitmen untuk memberikan pelayanan memuaskan kepada seluruh pelanggan dan para mitranya.

4.2 Hasil Penelitian

4.2.1 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif digunakan untuk mengetahui deskripsi suatu data yang dilihat dari nilai maksimum, nilai minimum, nilai rata-rata (mean), dan nilai standar deviasi. Dalam penelitian ini, variabel yang digunakan dalam perhitungan statistik deskriptif adalah ROA (Y), WCT (X_1), CTO (X_2), dan ITO (X_3). Berdasarkan analisis statistik deskriptif diperoleh gambaran sampel sebagai berikut :

Tabel 4.1
Statistik Deskriptif dari WCT, CTO, ITO dan ROA

| Variabel | ROA (Y) | WCT (X_1) | CTO (X_2) | ITO (X_3) |
|--------------------|-----------|---------------|---------------|---------------|
| Mean | 976.5833 | 26669.96 | 209662.3 | -337.3750 |
| Max | 14394.00 | 330091.0 | 775020.0 | 20000.00 |
| Min | -1185.000 | -194843.0 | 127.0000 | -20000.00 |
| Standard Deviation | 3105.778 | 100445.9 | 186706.2 | 7486.541 |

(Sumber : Lampiran 7)

Berdasarkan Tabel 4.1 menunjukkan bahwa jumlah data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 24 pengamatan yang diambil dari laporan keuangan publikasi tahunan perusahaan sub sektor penerbangan terbuka di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2013-2018. Berikut interpretasi dari statistik deskriptif pada Tabel 4.1 :

1. *Return on Assets* (ROA) memiliki nilai minimum -1185.000 yang diperoleh dari perusahaan PT.GIAA Tbk pada tahun 2018, sementara nilai maksimum ROA adalah 14394.00 yang diperoleh perusahaan PT.CMPP Tbk pada tahun 2018. Nilai rata-rata (mean) dan standar deviasi dari ROA adalah 976.5833 dan 3105.778 dengan jumlah pengamatan sebanyak 24.

2. Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turnover*) memiliki nilai minimum sebesar -194843.0 yang diperoleh dari perusahaan PT.CMPP Tbk pada tahun 2013, sementara nilai maksimum perputaran modal kerja 330091.0 adalah yang diperoleh dari perusahaan PT.GIAA Tbk pada tahun 2018. Nilai rata-rata (mean) dan standar deviasi dari perputaran modal kerja adalah 26669.96 dan 100445.9 dengan jumlah pengamatan sebanyak 24.
3. Perputaran Kas (*Cash Turnover*) memiliki nilai minimum sebesar 127.0000 yang diperoleh dari perusahaan PT.GIAA Tbk pada tahun 2016, sementara nilai maksimum perputaran kas adalah 775020.0 yang diperoleh dari perusahaan PT.IATA Tbk pada tahun 2016. Nilai rata-rata (mean) dan standar deviasi dari perputaran kas adalah 209662.3 dan 186706.2 dengan jumlah pengamatan sebanyak 24.
4. Perputaran Persediaan (*Inventory Turnover*) memiliki nilai minimum sebesar -20000.00 yang diperoleh dari perusahaan PT.CASS Tbk pada tahun 2014, sementara nilai maksimum perputaran persediaan adalah 20000.00 yang diperoleh dari PT.CMPP Tbk pada tahun 2014. Nilai rata-rata (mean) dan standar deviasi dari perputaran persediaan adalah -337.3750 dan 7486.541 dengan jumlah pengamatan sebanyak 24.

Pada Tabel 4.1 terlihat bahwa standar deviasi setiap variabel mengalami fluktuasi yang mencerminkan adanya keberagaman data didalam penelitian ini. Apabila standar deviasi lebih besar daripada rata-rata maka tingkat penyebaran data terhadap rata-rata tinggi karena data menyebar jauh dari rata-rata, begitu pun

sebaliknya apabila standar deviasi lebih kecil dari rata-rata, maka tingkat penyebaran data terhadap rata-rata rendah.

4.2.2 Pemilihan Model Regresi Data Panel

Sebelum dilakukan tahapan pengujian hipotesis terlebih dahulu dilakukan pengujian prasyarat yaitu Output Hasil model penelitian berupa Common Effect Model, Fixed Effect Model, dan Random Effect Model ialah sebagai berikut :

Tabel 4.2
Common Effect Model (CEM)

| Dependent Variable: ROA | | | | |
|---|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| Method: Panel Least Squares | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:06 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 433.5680 | 954.1354 | 0.454409 | 0.6544 |
| WTO | 0.019324 | 0.006237 | 3.098339 | 0.0057 |
| CTO | 0.000183 | 0.003313 | 0.055290 | 0.9565 |
| ITO | 0.028515 | 0.074490 | 0.382801 | 0.7059 |
| R-squared | 0.405163 | Mean dependent var | | 976.5833 |
| Adjusted R-squared | 0.315938 | S.D. dependent var | | 3105.788 |
| S.E. of regression | 2568.736 | Akaike info criterion | | 18.69123 |
| Sum squared resid | 1.32E+08 | Schwarz criterion | | 18.88757 |
| Log likelihood | -220.2947 | Hannan-Quinn criter. | | 18.74332 |
| F-statistic | 4.540894 | Durbin-Watson stat | | 0.659950 |
| Prob(F-statistic) | 0.013888 | | | |

(Sumber : Lampiran 8)

Berdasarkan Tabel 4.2 dapat diketahui nilai dari probability Working Capital Turnover (WCT) sebesar 0,0057, Cash Turnover (CTO) sebesar 0,9565, Inventory Turnover (ITO) sebesar 0,7059, dengan nilai Adjusted R-square sebesar 32%.

Tabel 4.3
Fixed Effect Model (FEM)

| Dependent Variable: ROA | | | | |
|---|-------------|-----------------------|-------------|--------|
| Method: Panel Least Squares | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:08 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 508.0164 | 758.2047 | 0.670025 | 0.5118 |
| WTO | 0.023795 | 0.006204 | 3.835126 | 0.0013 |
| CTO | -0.000764 | 0.002799 | -0.272841 | 0.7883 |
| ITO | 0.015750 | 0.060951 | 0.258408 | 0.7992 |
| Effects Specification | | | | |
| Cross-section fixed (dummy variables) | | | | |
| R-squared | 0.695067 | Mean dependent var | 976.5833 | |
| Adjusted R-squared | 0.587443 | S.D. dependent var | 3105.788 | |
| S.E. of regression | 1994.866 | Akaike info criterion | 18.27303 | |
| Sum squared resid | 67651354 | Schwarz criterion | 18.61663 | |
| Log likelihood | -212.2764 | Hannan-Quinn criter. | 18.36419 | |
| F-statistic | 6.458310 | Durbin-Watson stat | 1.436778 | |
| Prob(F-statistic) | 0.001090 | | | |

(Sumber : Lampiran 9)

Berdasarkan Tabel 4.3 dapat diketahui nilai dari probability Working Capital Turnover (WCT) sebesar 0,0013, Cash Turnover (CTO) sebesar 0,7883, Inventory Turnover (ITO) sebesar 0,7992, dengan nilai Adjusted R-square sebesar 59%.

Tabel 4.4
Random Effect Model (REM)

| Dependent Variable: ROA | | | | |
|---|-------------|--------------------|-------------|--------|
| Method: Panel EGLS (Cross-section random effects) | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:14 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Swamy and Arora estimator of component variances | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 433.5680 | 740.9763 | 0.585131 | 0.5650 |
| WTO | 0.019324 | 0.004844 | 3.989649 | 0.0007 |
| CTO | 0.000183 | 0.002573 | 0.071196 | 0.9439 |
| ITO | 0.028515 | 0.057848 | 0.492923 | 0.6274 |
| Effects Specification | | | | |
| | | | S.D. | Rho |
| Cross-section random | | | 0.000105 | 0.0000 |
| Idiosyncratic random | | | 1994.866 | 1.0000 |
| Weighted Statistics | | | | |
| R-squared | 0.405163 | Mean dependent var | 976.5833 | |
| Adjusted R-squared | 0.315938 | S.D. dependent var | 3105.788 | |
| S.E. of regression | 2568.736 | Sum squared resid | 1.32E+08 | |
| F-statistic | 4.540894 | Durbin-Watson stat | 0.659950 | |
| Prob(F-statistic) | 0.013888 | | | |
| Unweighted Statistics | | | | |
| R-squared | 0.405163 | Mean dependent var | 976.5833 | |
| Sum squared resid | 1.32E+08 | Durbin-Watson stat | 0.659950 | |

(Sumber : Lampiran 10)

Berdasarkan Tabel 4.4 dapat diketahui nilai dari probability Working Capital Turnover (WCT) sebesar 0,0007, Cash Turnover (CTO) sebesar 0,9439, Inventory Turnover (ITO) sebesar 0,6274, dengan nilai Adjusted R-square sebesar 32%.

4.2.3 Pengujian Model

1. Uji Chow

Untuk menentukan model estimasi CEM atau FEM dalam membentuk model regresi, maka digunakan uji Chow. Hipotesis yang diuji sebagai berikut :

1. H_0 : Model CEM lebih baik dibandingkan model FEM.
2. H_a : Model FEM lebih baik dibandingkan model CEM.

Berikut hasil berdasarkan uji Hausman dengan menggunakan Eviews 9.

Tabel 4.5
Hasil dari Uji Chow

| Redundant Fixed Effects Tests | | | | |
|----------------------------------|-----------|--------|--------|--|
| Equation: Untitled | | | | |
| Test cross-section fixed effects | | | | |
| Effects Test | Statistic | d.f. | Prob. | |
| Cross-section F | 5.387351 | (3,17) | 0.0086 | |
| Cross-section Chi-square | 16.036630 | 3 | 0.0011 | |

(Sumber : Lampiran 11)

Aturan pengambilan keputusan terhadap hipotesis sebagai berikut :

1. Jika nilai probabilitas cross-section Chi-square $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima.
2. Jika nilai probabilitas cross-section Chi-square $\geq 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

Berdasarkan hasil dari uji Chow pada Tabel 4.5 diketahui nilai probabilitas cross-section Chi-square adalah 0,0011. Karena nilai probabilitas cross-section Chi-square $0,0011 < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima, sehingga model estimasi yang digunakan adalah Fixed Effect Model (FEM).

2. Uji Hausman

Untuk menentukan model estimasi CEM atau REM dalam membentuk model regresi, maka digunakan uji Hausman. Hipotesis yang diuji sebagai berikut :

1. H_0 : Model REM lebih baik dibandingkan model FEM.
2. H_a : Model FEM lebih baik dibandingkan model REM.

Berikut hasil berdasarkan uji Hausman dengan menggunakan Eviews 9.

Tabel 4.6
Hasil dari Uji Hausman

| Correlated Random Effects - Hausman Test | | | |
|--|-------------------|--------------|--------|
| Equation: Untitled | | | |
| Test cross-section random effects | | | |
| Test Summary | Chi-Sq. Statistic | Chi-Sq. d.f. | Prob. |
| Cross-section random | 16.162054 | 3 | 0.0011 |

(Sumber : Lampiran 12)

Aturan pengambilan keputusan terhadap hipotesis sebagai berikut. :

1. Jika nilai probabilitas Cross-section random $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima.
2. Jika nilai probabilitas Cross-section random $\geq 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

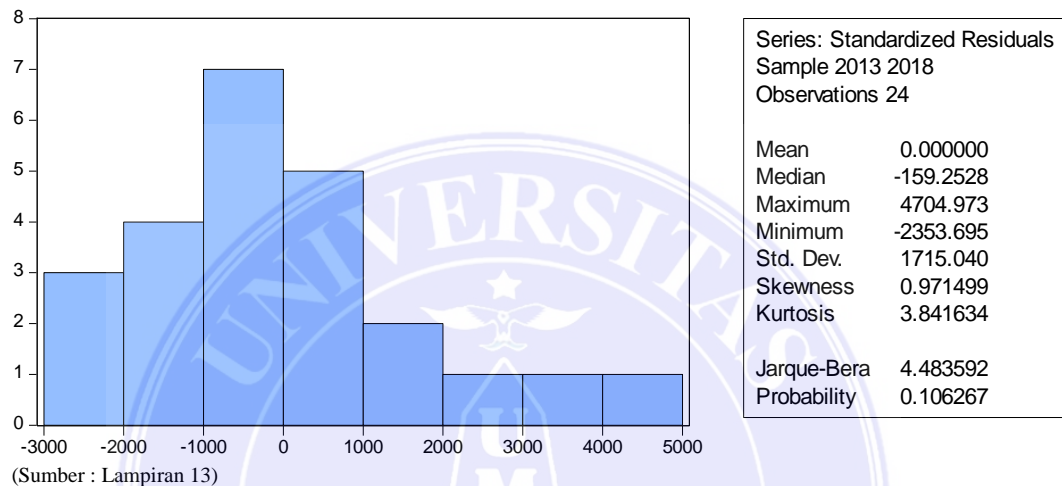
Berdasarkan hasil uji Hausman pada Tabel 4.6 diketahui nilai probabilitas Cross-section random adalah 0,0011. Karena nilai probabilitas $0,0011 < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima, sehingga model estimasi yang digunakan adalah Fixed Effect Model (FEM).

4.2.4 Pengujian Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Berdasarkan hasil pengujian normalitas yang telah dilakukan diperoleh ringkasan terlihat pada gambar 4.1 dibawah ini :

Gambar 4.1
Uji Normalitas



Sesuai dengan hasil pengujian normalitas variabel terlihat bahwa masing-masing variabel telah memiliki nilai probabilitas di atas α $0,1 > 0,05$ dengan demikian dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel penelitian yang akan diuji kedalam tahapan pengujian statistik telah berdistribusi normal.

2. Uji Autokorelasi

Asumsi mengenai independensi terhadap residual (non-autokorelasi) dapat diuji dengan menggunakan uji Durbin-Watson. Langkah pendeteksi adanya autokorelasi ialah dengan cara membandingkan nilai Durbin-Watson dengan nilai d_L dan d_U pada tabel autokorelasi dengan ketentuan :

1. Ada Autokorelasi positif : $0 < DW < d_L$
2. Tidak ada Autokorelasi : $d_U < DW < (4-d_U)$

Tabel 4.7
Uji Autokorelasi dengan Uji Durbin-Watson

| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| R-squared | 0.657866 | Mean dependent var | -561.2000 |
| Adjusted R-squared | 0.499957 | S.D. dependent var | 2776.751 |
| S.E. of regression | 1963.543 | Akaike info criterion | 18.27211 |
| Sum squared resid | 50121512 | Schwarz criterion | 18.62061 |
| Log likelihood | -175.7211 | Hannan-Quinn criter. | 18.34014 |
| F-statistic | 4.166128 | Durbin-Watson stat | 1.826155 |
| Prob(F-statistic) | 0.014847 | | |

(Sumber : Lampiran 9)

Berdasarkan Tabel 4.7 nilai dari statistik Durbin-Watson adalah 1.826155.

Dimana $k=2$ dan $n=24$, dan $dL=1.1010$, $dU=1.6565$, $4-dU=2.3435$.Maka dapat disimpulkan bahwa $dU > DW > 4-dU$ sehingga asumsi non-autokorelasi terpenuhi. Dengan kata lain, tidak terjadi gejala autokorelasi.

3. Uji Heteroskedastisitas

Deteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dilakukan untuk menguji ada atau tidaknya ketidaksamaan varians dari residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Model estimasi yang baik adalah model yang tidak memiliki adanya heteroskastisitas.

Tabel 4.8
Uji Heteroskedastisitas

| Dependent Variable: RESABS | | | | |
|---|-------------|-----------------------|-------------|--------|
| Method: Panel Least Squares | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:24 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 1352.980 | 382.4781 | 3.537404 | 0.0021 |
| WTO | 0.002584 | 0.002500 | 1.033438 | 0.3137 |
| CTO | -0.000562 | 0.001328 | -0.423319 | 0.6766 |
| ITO | 0.054386 | 0.029860 | 1.821342 | 0.0835 |
| R-squared | 0.245715 | Mean dependent var | 1283.502 | |
| Adjusted R-squared | 0.132573 | S.D. dependent var | 1105.604 | |
| S.E. of regression | 1029.713 | Akaike info criterion | 16.86296 | |
| Sum squared resid | 21206168 | Schwarz criterion | 17.05930 | |
| Log likelihood | -198.3555 | Hannan-Quinn criter. | 16.91505 | |
| F-statistic | 2.171730 | Durbin-Watson stat | 1.513124 | |

| | |
|-------------------|----------|
| Prob(F-statistic) | 0.123110 |
|-------------------|----------|

(Sumber : Lampiran 15)

Berdasarkan Tabel 4.8 dapat diketahui nilai probability f-Statistik $0,123110 > 0,05$ maka dapat di simpulkan bahwa tidak adanya heteroskedastisitas.

4. Uji Multikolinearitas

Dalam penelitian ini, gejala multikolinearitas dapat dilihat dari nilai korelasi antar variabel yang terdapat dalam matriks korelasi. Jika antar variabel independen ada korelasi yang cukup tinggi, yakni di atas 0,8 maka hal ini merupakan indikasi adanya multikolinearitas. Hasil uji multikolinearitas disajikan pada Tabel 4.9 :

Tabel 4.9
Uji Multikolinearitas

| | WTO | CTO | ITO |
|-----|-----------|-----------|----------|
| WTO | 1.000000 | -0.463820 | 0.185809 |
| CTO | -0.463820 | 1.000000 | 0.097522 |
| ITO | 0.185809 | 0.097522 | 1.000000 |

(Sumber : Lampiran 16)

Berdasarkan Tabel 4.9 dapat dilihat bahwa korelasi antara perputaran modal kerja dan perputaran kas $-0,463820$, antara perputaran modal kerja dan perputaran persediaan $0,185809$, antara perputaran kas dan perputaran persediaan $0,097522$. Dari hasil pengujian multikolinearitas pada Tabel 4.9 dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinearitas antar variabel independen. Hal ini karena nilai korelasi antar variabel independen tidak lebih dari 0,8.

4.2.5 Pengujian Hipotesis

1. Uji Parsial/Individu (Uji-t)

Uji-t (uji parsial/individu) digunakan untuk mengetahui apakah adanya pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen dengan asumsi variabel independen yang lain dianggap konstan. Nilai statistik dari koefisien determinasi uji-t tersaji pada Tabel 4.10 (Fixed Effect Model) berikut :

Tabel 4.10
Nilai statistik dari Koefisien Determinasi Uji-t

| Dependent Variable: ROA | | | | |
|---|-------------|-----------------------|-------------|--------|
| Method: Panel Least Squares | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:08 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 508.0164 | 758.2047 | 0.670025 | 0.5118 |
| WTO | 0.023795 | 0.006204 | 3.835126 | 0.0013 |
| CTO | -0.000764 | 0.002799 | -0.272841 | 0.7883 |
| ITO | 0.015750 | 0.060951 | 0.258408 | 0.7992 |
| Effects Specification | | | | |
| Cross-section fixed (dummy variables) | | | | |
| R-squared | 0.695067 | Mean dependent var | 976.5833 | |
| Adjusted R-squared | 0.587443 | S.D. dependent var | 3105.788 | |
| S.E. of regression | 1994.866 | Akaike info criterion | 18.27303 | |
| Sum squared resid | 67651354 | Schwarz criterion | 18.61663 | |
| Log likelihood | -212.2764 | Hannan-Quinn criter. | 18.36419 | |
| F-statistic | 6.458310 | Durbin-Watson stat | 1.436778 | |
| Prob(F-statistic) | 0.001090 | | | |

(Sumber : Lampiran 9)

Berdasarkan Tabel 4.10 diperoleh persamaan dan kesimpulan regresi data panel sebagai berikut :

$$Y = 508.0164 + 0,023795X_1 - 0,000764X_2 + 0,015750X_3$$

1. Nilai koefisien regresi dari Perputaran Modal Kerja (*working capital turnover*) adalah 0,023795 yakni bernilai positif. Artinya setiap terjadi penambahan pada variabel *working capital turnover* sebesar 1 satuan

dengan asumsi variabel lain dianggap konstan, akan menaikkan *return on assets* sebesar 0,023795. Diketahui nilai Prob dari variabel *working capital turnover* adalah $0,0013 < 0,05$ maka variabel *working capital turnover* berpengaruh signifikan terhadap variabel *return on assets*, pada tingkat signifikansi 5%.

2. Nilai koefisien regresi dari *cash turnover* adalah -0,000764 yakni bernilai negatif. Artinya setiap terjadi penambahan pada variabel *cash turnover* sebesar 1 satuan dengan asumsi variabel lain dianggap konstan, akan menurunkan *return on assets* sebesar -0,000764. Diketahui nilai Prob dari variabel *cash turnover* adalah $0,7883 > 0,05$ maka variabel *cash turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel *return on assets*, pada tingkat signifikansi 5%.
3. Nilai koefisien regresi dari *inventory turnover* adalah 0,015750 yakni bernilai positif. Artinya setiap terjadi penambahan pada variabel *inventory turnover* sebesar 1 satuan dengan asumsi variabel lain dianggap konstan, akan meningkatkan *return on assets* sebesar 0,015750. Diketahui nilai Prob dari variabel *inventory turnover* adalah $0,7992 > 0,05$ maka variabel *inventory turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel *return on assets*, pada tingkat signifikansi 5%.

2. Analisis Koefisien Determinasi

Berdasarkan Tabel 4.10 diketahui nilai koefisien determinasi (Adjusted R-squared) sebesar $R^2 = 0,6$. Nilai tersebut dapat diartikan *working capital turnover*, *cash turnover*, dan *inventory turnover* mampu mempengaruhi

return on assets secara parsial sebesar 60%, sisanya sebesar 40% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain.

4.3 Pembahasan

1. Pengaruh Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turnover*) terhadap Return On Assets

Berdasarkan hasil uji statistik variabel *working capital turnover* memiliki probabilitas signifikansi sebesar 0,0013 lebih kecil dari $\alpha = 0,05$ dan koefisien regresi *working capital turnover* adalah 0,023795 yakni bernilai positif. Ini berarti variabel *working capital turnover* berpengaruh positif secara signifikan terhadap *return on assets*. Nilai koefisien regresi positif berarti setiap peningkatan *working capital turnover* akan menaikkan *return on assets* dan pengaruh yang diperlihatkan signifikan.

Maka dapat disimpulkan variabel *working capital turnover* berpengaruh positif signifikan terhadap *return on assets*. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan perputaran modal kerja mengakibatkan perubahan pada kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi. Dimana apabila modal kerja tinggi berarti modal kerja perusahaan telah efektif (Kasmir, 2011).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Resky Seto (2016) yang menyatakan *working capital turnover* berpengaruh positif signifikan terhadap *return on assets*. Dimana semakin tinggi perputaran modal kerja maka kinerja keuangan perusahaan juga semakin meningkat karena dana dalam perusahaan terus berputar untuk menghasilkan pendapatan. Dana tersebut akan digunakan untuk membeli bahan baku, selanjutnya

diproduksi dan dijual ke pasaran sehingga penjualan perusahaan meningkat.

2. Pengaruh Perputaran Kas (*Cash Turnover*) terhadap Return On Assets

Berdasarkan hasil uji statistik variabel *cash turnover* memiliki probabilitas signifikansi sebesar 0,7883 lebih besar dari $\alpha = 0,05$ dan koefisien regresi *cash turnover* adalah -0,000764 yakni bernilai negatif. Ini berarti variabel *cash turnover* berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap *return on assets*. Nilai koefisien regresi negatif berarti setiap peningkatan *cash turnover* akan menurunkan *return on asset*.

Maka dapat disimpulkan variabel *cash turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap *return on assets*. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi kenaikan perputaran kas maka mengakibatkan rendahnya kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi. Dimana *cash turnover* yang berlebih-lebihan tingginya dapat berarti bahwa jumlah kas yang tersedia adalah terlalu kecil untuk volume penjualan sehingga keuntungan semakin rendah (Riyanto, 2013).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Sarah dan Shola (2018) yang menyatakan *cash turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap *return on assets*. Dimana Perputaran kas yang terlalu tinggi dapat mengakibatkan perusahaan kekurangan dana akibat rendahnya keuntungan sehingga dapat menurunkan kinerja keuangan perusahaan.

3. Pengaruh Perputaran Persediaan (*Inventory Turnover*) terhadap Return On Assets

Berdasarkan hasil uji statistik variabel perputaran *inventory turnover* memiliki probabilitas signifikansi sebesar 0,7992 lebih besar dari $\alpha = 0,05$ dan koefisien regresi *inventory turnover* adalah 0,015750 yakni bernilai positif. Ini berarti variabel *inventory turnover* berpengaruh positif tidak signifikan terhadap *return on assets*. Nilai koefisien regresi positif berarti setiap peningkatan *inventory turnover* akan menaikkan *return on assets* dan pengaruh yang diperlihatkan tidak signifikan.

Maka dapat disimpulkan variabel *inventory turnover* tidak berpengaruh signifikan terhadap *return on assets*. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan perputaran persediaan tidak mengakibatkan perubahan signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi. Dimana persediaan yang terlalu besar dibandingkan dengan kebutuhan akan memperbesar beban bunga, memperbesar biaya penyimpanan dan pemeliharaan di gudang, memperbesar kemungkinan kerugian karena kerusakan, turunnya kualitas, sehingga semuanya ini akan memperkecil keuntungan perusahaan (Riyanto, 2012).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Resky dan Seto (2016) yang menyatakan *inventory turnover* berpengaruh positif tidak signifikan terhadap kinerja keuangan. Hal ini dikarenakan tingginya perputaran maka keuntungan akan menurun dimana yang banyaknya persediaan diakibatkan oleh barang dagang yang menumpuk di gudang karena lambatnya penjualan akan persediaan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Secara parsial perputaran modal kerja (*working capital turnover*) berpengaruh positif signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013–2018. Hal ini ditunjukkan dengan probabilitas signifikansi sebesar 0,0013 lebih kecil dari $\alpha=0,05$ dan koefisien regresi *working capital turnover* adalah 0,023795 yakni bernilai positif.
2. Secara parsial perputaran kas (*cash turnover*) berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013 – 2018. Hal ini ditunjukkan dengan probabilitas signifikansi sebesar 0,7883 lebih besar dari $\alpha=0,05$ dan koefisien regresi *cash turnover* adalah -0,000764 yakni bernilai negatif.
3. Secara parsial perputaran persediaan (*inventory turnover*) berpengaruh positif tidak signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013 – 2018. Hal ini ditunjukkan dengan probabilitas signifikansi sebesar 0,7992 lebih besar dari $\alpha=0,05$ dan koefisien regresi *inventory turnover* adalah 0,015750 yakni bernilai positif.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi perusahaan diharapkan perlu memperhatikan manajemen modal kerja di dalam menjalankan perusahaan, sebab manajemen modal kerja yang optimal dapat menghasilkan laba yang lebih besar bagi perusahaan. Perusahaan juga perlu memperhatikan dalam melakukan penggunaan hutang, modal kerja, kas, dan persediaan secara efisien.
2. Bagi para investor diharapkan agar lebih selektif dalam menentukan investasi pada suatu saham perusahaan terutama perusahaan dengan tingkat hutang yang tinggi pada struktur modalnya. Tingkat hutang yang tinggi dapat menyebabkan kebangkrutan jika tidak diikuti dengan kemampuan perusahaan untuk menciptakan laba yang tinggi. Oleh karenanya tingkat hutang harus diperhatikan sebelum menanam modal.
3. Penelitian selanjutnya diharapkan mengkaji perusahaan lain di luar perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di bidang penerbangan dan memperpanjang periode penelitian sehingga jumlah sampel semakin bervariasi. Berdasarkan nilai koefisien determinasi menunjukkan masih terdapat variabel lain yang mampu menjelaskan ROA, untuk memperbaiki hal ini diharapkan peneliti selanjutnya dapat menambahkan variabel bebas lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Brigham, E. F.& Houston, J. F. (2010). **Dasar-dasar Manajemen Keuangan (Edisi Kesebelas)**. Jakarta : PT Salemba Empat.

Gujarati, D. (2012). **Dasar-dasar Ekonometrika**. Jakarta : Erlangga.

Harahap, S. S. (2011). **Analisis Kritis Laporan Keuangan**. Jakarta : Rajawali Pers.

Harjito, A. dan Martono. (2011). **Manajemen Keuangan (Edisi Kedua)**. Yogyakarta : Ekonisia.

Hery. (2015). **Analisis Laporan Keuangan**. Jakarta : CAPS (Center for Academic Publishing Service).

Husnan, S., & Pudjiastuti, E. (2012). **Dasar-dasar Manajemen Keuangan**. Yogyakarta : UPP STIM YKPN.

Kasmir. (2010). **Analisis Laporan Keuangan**. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.

Kasmir. (2012). **Analisis Laporan Keuangan**. Edisi Pertama. Jakarta : Raja Grafindo Persada.

Kuncoro, M. (2011). **Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi**. Jakarta : Erlangga.

Margaretha, F. (2007). **Teori dan Aplikasi Manajemen Keuangan**. Jakarta : Garsindo.

Munawir, H. S. (2010). **Analisa Laporan Keuangan**. Yogyakarta : Liberty.

Riyanto, B. (2012). **Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan (Edisi Keempat)**. Yogyakarta : BPFE.

Sawir, A. (2005). **Analisis Kinerja Keuangan dan Perencanaan Keuangan Perusahaan**. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.

Sudana.(2011). **Manajemen Keuangan Perusahaan**. Edisi Keempatbelas. Cetakan Kelima. Jakarta : Erlangga.

Sugiyarso dan Winarni. (2005). **Manajemen Keuangan**. Yogyakarta : Media Presindo.

Sugiyono. (2013). **Metode Penelitian Bisnis**. Bandung : CV Alfabeta.

Syahyunan. (2013). **Manajemen Keuangan Perencanaan, Analisis, dan Pengendalian Keuangan**. Medan : USU Press.

Widarjono, A. (2009). **Ekonometrika Pengantar dan Aplikasinya**. Yogyakarta : EKONISIA.

Wild, J. J., Subramanyam, K. R., & Halsey, R. F. (2010). **Analisis Laporan Keuangan**. Jakarta : Salemba Empat.

Wiratna Sujarweni, V. (2014). **Metodologi Penelitian**. Yogyakarta : Pustaka Baru Perss.

Jurnal :

Clairene E.E. Santoso. (2013). **Pengaruh Modal Kerja dan Perputaran Profitabilitas Pada PT. Pegadaian (PERSERO)**. Jurnal EMBA, vol.1 No.4 Desember 2013.

Esra dan Apriweni. (2002). **Manajemen Modal Kerja**. Jurnal Ekonomi Perusahaan. STIE IBIL.

Indra Bastian.(2016). **Analisis Pengaruh Struktur Modal terhadap Kinerja Keuangan Pada Perbankan di Indonesia**. Bogor : Skripsi Instituti. *Jurnal Bisnis dan Akuntansi*. Vol.13, No. 1, April 2011, Hlm. 39-56.

Mardiyana, Mayang Murni. (2018). **Pengaruh Manajemen Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Farmasi yang Terdaftar di BEI**. Jurnal Akuntansi dan Bisnis, vol. 4, 1 Mei 2018.



UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 2/11/20

Access From (repository.uma.ac.id)2/11/20

Lampiran 1

Daftar Populasi Dan Sampel Perusahaan Sub Sektor Transportasi

| No. | Kode | Perusahaan | Kriteria | | | | Sampel |
|-----|------|---|----------|---|---|---|--------|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| 1 | APOL | Arpeni Pratama Ocean Line Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | X | |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 3 | BBRM | Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk | ✓ | ✓ | x | x | |
| 4 | BIRD | Blur Bird Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 5 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 6 | BPTR | Batavia Prosperindo Trans Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 7 | BULL | Buana Listya Tama Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 8 | CANI | Capitol Nusantara Indonesia | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 9 | IATA | Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 1 |
| 10 | GIAA | Garuda Indonesia (Persero) Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 2 |
| 11 | DEAL | Dewata Freightinternational Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 12 | CASS | Cardig Aero Services Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 3 |
| 13 | HELI | Jaya Trishindo Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 14 | HITS | Humpuss Intermoda Transport Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 15 | CMPP | Air Asia Indonesia Tbk (d.h Centris Multipersada Pratama Tbk) | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 4 |
| 16 | INDX | Tanah Laut Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 17 | IPCM | Jasa Armada Indonesia Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 18 | JAYA | Armada Berjaya Trans Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 19 | KARW | ICTS Jasa Prima Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 20 | KJEN | Krida Jaringan Nusantara Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 21 | LEAD | Logindo Samudreramakmur Tbk | ✓ | ✓ | x | x | |
| 22 | LRNA | Ekasari Lorena Transport Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 23 | MBSS | Mitra Bantera Segara Sejati Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 24 | MIRA | Mitra Internasional Resources Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 25 | NELY | Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 26 | PURA | PT Putra Rajawali Kencana Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 27 | PORT | Nusantara Pelabuhan Handal Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 28 | PTIS | Indo Straits Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 29 | RIGS | Rig Tenders Indonesia Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 30 | SAFE | Steady Safe Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 31 | SAPX | Satria Antaran Prima Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 32 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 33 | SHIP | Sillo Maritime Perdana Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 34 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 35 | SOCI | Soechi Lines Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 36 | TAMU | Pelayaran Tamarin Samudera Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 37 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 38 | TCPI | Transcoal Pacific Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 39 | TMAS | Pelayaran Tempura Emas Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 40 | TNCA | Trimuda Nuansa Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 41 | TPMA | Trans Power Marine Tbk | ✓ | ✓ | x | x | |
| 42 | TRAM | Trada Maritime Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 43 | TRUK | Guna Timur Raya Tbk | ✓ | x | x | x | |
| 44 | WEHA | Weha Transport Indonesia Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 45 | WINS | Wintermar Offshore Marine Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |
| 46 | ZEBR | Zebra Nusantara Tbk | ✓ | ✓ | ✓ | x | |

(Sumber :www.idx.com /www.sahamok.com)

Lampiran 2

Data Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turnover*)

| No. | Perusahaan | Tahun | Penjualan Bersih | Modal Kerja | Perputaran Modal Kerja (X_1) |
|-----|---|-------|-------------------|--------------------|----------------------------------|
| 1 | PT Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk (IATA) | 2013 | 28.253.787 | 12.116.086 | 2,3319 |
| | | 2014 | 23.570.709 | 15.229.535 | 1,5477 |
| | | 2015 | 17.171.194 | -881.282 | -19,4843 |
| | | 2016 | 16.275.140 | -10.526.679 | -1,5461 |
| | | 2017 | 16.103.374 | -2.903.683 | -5,5458 |
| | | 2018 | 20.279.948 | -6.195.396 | -3,2734 |
| 2 | PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) | 2013 | 3.759450.237 | 45545.449239 | 8,2535 |
| | | 2014 | 3.933.530.272 | 558.034.311 | 7,0489 |
| | | 2015 | 3.814.989.745 | 493.192.089 | 7,7353 |
| | | 2016 | 3.863.921.565 | 655.618.965 | 5,8935 |
| | | 2017 | 4.117.325.781 | 766.809.619 | 5,3694 |
| | | 2018 | 4.373.177.070 | 215.089.521 | 20,3319 |
| 3 | PT Cardig Aero Services Tbk (CASS) | 2013 | 11.319.303842 | 342.914.670 | 33,0091 |
| | | 2014 | 1.631.764.589 | 331.914.630 | 4,9162 |
| | | 2015 | 1.520.443.629 | 407.903.427 | 3,7275 |
| | | 2016 | 1.815.773.466 | 350.179.206 | 5,1853 |
| | | 2017 | 2.057.649.583 | 370.934.400 | 5,5472 |
| | | 2018 | 2.200.342.255 | 395.549.501 | 5,5627 |
| 4 | PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) | 2013 | 106.293.634.579 | -15.585148.716 | -6,8202 |
| | | 2014 | 91.209.416.866 | 645.322.644 | 141,34 |
| | | 2015 | 90.044.507.482 | 41.367.234.286 | 2,1767 |
| | | 2016 | 3.888.967.582.954 | -439.691.629.905 | -8,8448 |
| | | 2017 | 3.817.860.941.246 | -605.271.308.017 | -6,3077 |
| | | 2018 | 4.232.768.047.707 | -1.003.035.106.955 | -4,2200 |

Lampiran 3

Data Perputaran Kas (*Cash Turnover*)

| No. | Perusahaan | Tahun | Penjualan Bersih | Rata-rata Kas | Perputaran Kas (X_2) |
|-----|---|-------|------------------|---------------|--------------------------|
| 1 | PT Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk (IATA) | 2013 | 28.253.787 | 2.231.558.238 | 0,0127 |
| | | 2014 | 23.570.709 | 3.179.148 | 7,4142 |
| | | 2015 | 17.171.194 | 515.493 | 33,3102 |
| | | 2016 | 16.275.140 | 209.997 | 77,5020 |
| | | 2017 | 16.103.374 | 254.212 | 63,3462 |
| | | 2018 | 20.279.948 | 529.274 | 38,3166 |
| 2 | PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) | 2013 | 3.759.450.237 | 403.106.998 | 9,3262 |
| | | 2014 | 3.933.530.272 | 457.378.276 | 8,6002 |
| | | 2015 | 3.814.989.745 | 477.149.577 | 7,9954 |
| | | 2016 | 3.863.921.565 | 549.337.197 | 7,0338 |
| | | 2017 | 4.117.325.781 | 442.810.842 | 9,2982 |
| | | 2018 | 4.373.177.070 | 278.453.294 | 15,7052 |
| 3 | PT Cardig Aero Services Tbk (CASS) | 2013 | 1.319.303.382 | 149.047.640 | 8,8516 |
| | | 2014 | 1.631.764.589 | 136.726.976 | 11,9345 |
| | | 2015 | 1.520.443.629 | 153.390.032 | 9,9123 |
| | | 2016 | 1.815.773.466 | 132.541.590 | 13,6997 |
| | | 2017 | 2.057.649.583 | 123.220.013 | 16,6990 |

| | | | | | |
|----------|--|-------------|-------------------|-----------------|---------|
| | | 2018 | 2.200.342.255 | 168.352.172 | 13,0699 |
| 5 | PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) | 2013 | 106.239.634.579 | 2.347.649.936 | 45,2766 |
| | | 2014 | 91.209.416.866 | 4.408.000.886 | 20,6918 |
| | | 2015 | 90.044.507.482 | 4.246.246.262 | 21,2057 |
| | | 2016 | 3.888.967.582.954 | 146.573.378.504 | 26,5326 |
| | | 2017 | 3.817.860.941.246 | 243.435.395.930 | 15,6833 |
| | | 2018 | 4.232.768.047.707 | 194.416.127.013 | 21,7717 |

Lampiran 4

Data Perputaran Persediaan (*Inventory Turnover*)

| No. | Perusahaan | Tahun | Harga Pokok Penjualan | Rata-rata Persediaan | Perputaran Persediaan (X ₃) |
|-------------|--|----------------|-----------------------|----------------------|---|
| 1 | PT Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk (IATA) | 2013 | 1.395.721.612 | 3.884.150.004 | 0,3560 |
| | | 2014 | -3.313.207 | 12.462.852 | -0,2658 |
| | | 2015 | 4.401.981 | 11.918.465 | 0,3693 |
| | | 2016 | 880.212 | 9.277.368 | 0,0949 |
| | | 2017 | 2.798.737 | 7.437.894 | 0,3763 |
| | | 2018 | 606.041 | 5.735.505 | 0,1057 |
| 2 | PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) | 2013 | -7.881.552 | 87.384.653 | -0,0902 |
| | | 2014 | 6.121.030 | 88.264.914 | 0,0693 |
| | | 2015 | -6.426.832 | 88.417.815 | -0,0727 |
| | | 2016 | -17.323.226 | 100.292.844 | -0,1727 |
| | | 2017 | -22.201.260 | 120.055.087 | -0,1849 |
| 3 | PT Cardig Aero Services Tbk (CASS) | 2013 | 11.904.827 | 7.645.589 | 1,0557 |
| | | 2014 | -15.165.632 | 9.275.991 | -1,6349 |
| | | 2015 | 194.036 | 16.761.789 | 0,0116 |
| | | 2016 | 1.785.272 | 15.772.135 | 0,1132 |
| | | 2017 | -880.378 | 15.319.688 | -0,0575 |
| | | 2018 | -4.428.352 | 17.974.053 | -0,2464 |
| 4 | PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) | 2013 | 20.638.063 | 66.015.926 | 0,3126 |
| | | 2014 | 55.696.894 | 27.848.447 | 2,0000 |
| | | 2015 | 0 | 0 | 0 |
| | | 2016 | -30.620.626.191 | 15.310.313.096 | -2,0000 |
| | | 2017 | -10.110.015.800 | 35.675.634.091 | -0,2834 |
| 2018 | -24.834.772.376 | 53.148.028.179 | -0,4673 | | |

Lampiran 5

Data Return On Asset (ROA)

| No. | Perusahaan | Tahun | Laba Bersih | Total Aset | ROA (Y) |
|-----|---|-------|-----------------|-------------------|---------|
| 1 | PT Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk (IATA) | 2013 | -2.381.547 | 108.146.305 | -0,0220 |
| | | 2014 | -2.234.116 | 127.135.442 | -0,0176 |
| | | 2015 | -11.090.418 | 108.438.664 | -0,1023 |
| | | 2016 | -10.993.705 | 94.297.475 | -0,1166 |
| | | 2017 | -6.766.103 | 77.755.290 | -0,0870 |
| | | 2018 | -7.247.452 | 68.442.839 | -0,1059 |
| 2 | PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) | 2013 | 23.531.387 | 2.997.638.556 | 0,0078 |
| | | 2014 | -368.911.279 | 3.113.079.315 | -0,1185 |
| | | 2015 | 77.974.161 | 3.310.010.986 | 0,0236 |
| | | 2016 | 9.364.858 | 3.737.569.390 | 0,0025 |
| | | 2017 | -213.389.678 | 3.763.292.093 | -0,0567 |
| | | 2018 | 5.018.308 | 4.371.659.686 | 0,0011 |
| 3 | PT Cardig Aero Services Tbk (CASS) | 2013 | 1.319.303.382 | 916.539.561 | 1,4394 |
| | | 2014 | 271.614.483 | 1.085.103.430 | 0,2503 |
| | | 2015 | 293.571.512 | 1.279.507.012 | 0,2294 |
| | | 2016 | 296.498.093 | 1.791.336.526 | 0,1655 |
| | | 2017 | 323.071.667 | 1.907.034.830 | 0,1694 |
| | | 2018 | 196.632.736 | 2.010.883.470 | 0,0978 |
| 4 | PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) | 2013 | 542.395.740 | 59.996.774.635 | 0,0090 |
| | | 2014 | 7.883.658.918 | 143.353.133.624 | 0,0550 |
| | | 2015 | 5.073.296.603 | 175.317.496.098 | 0,0289 |
| | | 2016 | 21.027.099.106 | 3.504.893.924.861 | 0,0060 |
| | | 2017 | 512.961.280.383 | 3.091.133.957.757 | 0,1659 |
| | | 2018 | 907.024.833.708 | 2.845.045.212.353 | 0,3188 |

Lampiran 6

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 2/11/20

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)2/11/20

**Perputaran Modal Kerja, Perputaran Kas, Perputaran Persediaan, dan
Return on asset pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Terbuka
Tahun 2014-2018**

| No. | Perusahaan | Tahun | Perputaran Modal Kerja (X ₁) | Perputaran Kas (X ₂) | Perputaran Persediaan (X ₃) | ROA (Y) |
|-----|---|-------|--|----------------------------------|---|---------|
| 1 | PT Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk (IATA) | 2013 | 2,3319 | 0,0127 | 0,3560 | -0,0220 |
| | | 2014 | 1,5477 | 7,4142 | -0,2658 | -0,0176 |
| | | 2015 | -19,4843 | 33,3102 | 0,3693 | -0,1023 |
| | | 2016 | -1,5461 | 77,5020 | 0,0949 | -0,1166 |
| | | 2017 | -5,5458 | 63,3462 | 0,3763 | -0,0870 |
| | | 2018 | -3,2734 | 38,3166 | 0,1057 | -0,1059 |
| 2 | PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) | 2013 | 8,2535 | 9,3262 | -0,0902 | 0,0078 |
| | | 2014 | 7,0489 | 8,6002 | 0,0693 | -0,1185 |
| | | 2015 | 7,7353 | 7,9954 | -0,0727 | 0,0236 |
| | | 2016 | 5,8935 | 7,0338 | -0,1727 | 0,0025 |
| | | 2017 | 5,3694 | 9,2982 | -0,1849 | -0,0567 |
| | | 2018 | 20,3319 | 15,7052 | -0,2945 | 0,0011 |
| 3 | PT Cardig Aero Services Tbk (CASS) | 2013 | 33,0091 | 8,8516 | 1,0557 | 1,4394 |
| | | 2014 | 4,9162 | 11,9345 | -1,6349 | 0,2503 |
| | | 2015 | 3,7275 | 9,9123 | 0,0116 | 0,2294 |
| | | 2016 | 5,1853 | 13,6997 | 0,1132 | 0,1655 |
| | | 2017 | 5,5472 | 16,6990 | -0,0575 | 0,1694 |
| | | 2018 | 5,5627 | 13,0699 | -0,2464 | 0,0978 |
| 4 | PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) | 2013 | -6,8202 | 45,2766 | 0,3126 | 0,0090 |
| | | 2014 | 141,34 | 20,6918 | 2,0000 | 0,0550 |
| | | 2015 | 2,1767 | 21,2057 | 0 | 0,0289 |
| | | 2016 | -8,8448 | 26,5326 | -2,0000 | 0,0060 |
| | | 2017 | -6,3077 | 15,6833 | -0,2834 | 0,1659 |
| | | 2018 | -4,2200 | 21,7717 | -0,4673 | 0,3188 |

Lampiran 7

Analisis Statistik Deskriptif

| | | | | |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Date: 03/31/20 Time: 11:29 Sample: 2013 2018 | | | | |
| | ROA | WTO | CTO | ITO |
| Mean | 976.5833 | 26669.96 | 209662.3 | -377.3750 |
| Median | 84.00000 | 30297.00 | 146915.0 | -287.5000 |
| Maximum | 14394.00 | 330091.0 | 775020.0 | 20000.00 |
| Minimum | -1185.000 | -194843.0 | 127.0000 | -20000.00 |
| Std. Dev. | 3105.788 | 100445.9 | 186706.2 | 7486.541 |
| Skewness | 3.526614 | 0.825005 | 1.717746 | -0.184842 |
| Kurtosis | 15.86873 | 5.475706 | 5.342931 | 5.798485 |
| Jarque-Bera Probability | 215.3522 0.000000 | 8.851649 0.011964 | 17.29193 0.000176 | 7.968184 0.018609 |
| Sum | 23438.00 | 640079.0 | 5031896. | -9057.000 |
| Sum Sq. Dev. | 2.22E+08 | 2.32E+11 | 8.02E+11 | 1.29E+09 |
| Observations | 24 | 24 | 24 | 24 |

Lampiran 8

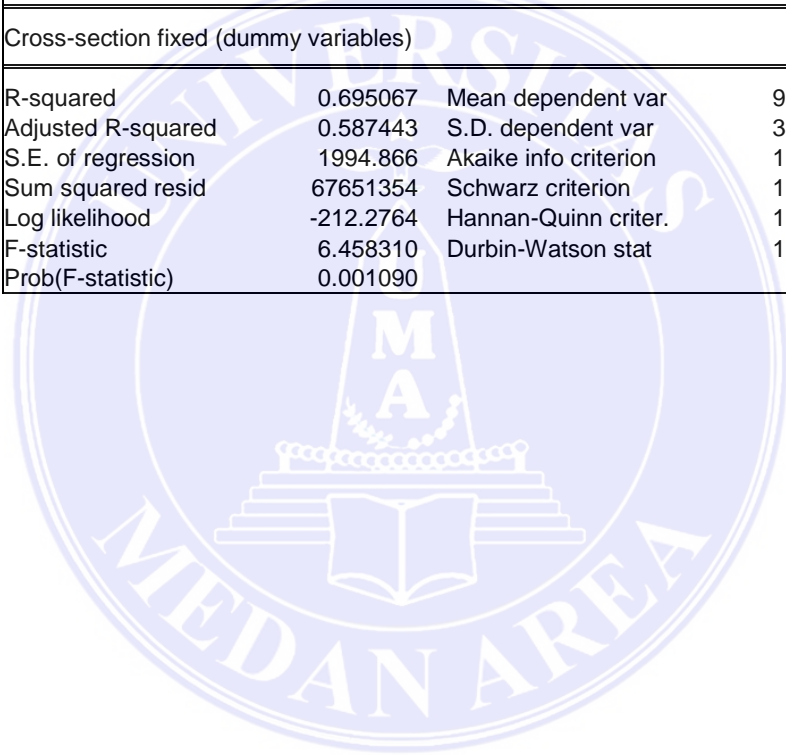
Common Effect Model (CEM)

| Dependent Variable: ROA Method: Panel Least Squares Date: 03/31/20 Time: 11:06 Sample: 2013 2018 Periods included: 6 Cross-sections included: 4 Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
|---|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 433.5680 | 954.1354 | 0.454409 | 0.6544 |
| WTO | 0.019324 | 0.006237 | 3.098339 | 0.0057 |
| CTO | 0.000183 | 0.003313 | 0.055290 | 0.9565 |
| ITO | 0.028515 | 0.074490 | 0.382801 | 0.7059 |
| R-squared | 0.405163 | Mean dependent var | | 976.5833 |
| Adjusted R-squared | 0.315938 | S.D. dependent var | | 3105.788 |
| S.E. of regression | 2568.736 | Akaike info criterion | | 18.69123 |
| Sum squared resid | 1.32E+08 | Schwarz criterion | | 18.88757 |
| Log likelihood | -220.2947 | Hannan-Quinn criter. | | 18.74332 |
| F-statistic | 4.540894 | Durbin-Watson stat | | 0.659950 |
| Prob(F-statistic) | 0.013888 | | | |

Lampiran 9

Fixed Effect Model (FEM)

| Dependent Variable: ROA | | | | |
|---|-------------|-----------------------|-------------|--------|
| Method: Panel Least Squares | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:08 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 508.0164 | 758.2047 | 0.670025 | 0.5118 |
| WTO | 0.023795 | 0.006204 | 3.835126 | 0.0013 |
| CTO | -0.000764 | 0.002799 | -0.272841 | 0.7883 |
| ITO | 0.015750 | 0.060951 | 0.258408 | 0.7992 |
| Effects Specification | | | | |
| Cross-section fixed (dummy variables) | | | | |
| R-squared | 0.695067 | Mean dependent var | 976.5833 | |
| Adjusted R-squared | 0.587443 | S.D. dependent var | 3105.788 | |
| S.E. of regression | 1994.866 | Akaike info criterion | 18.27303 | |
| Sum squared resid | 67651354 | Schwarz criterion | 18.61663 | |
| Log likelihood | -212.2764 | Hannan-Quinn criter. | 18.36419 | |
| F-statistic | 6.458310 | Durbin-Watson stat | 1.436778 | |
| Prob(F-statistic) | 0.001090 | | | |



Lampiran 10

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 2/11/20

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)2/11/20

Random Effect Model (REM)

| Dependent Variable: ROA | | | | |
|---|-------------|--------------------|-------------|--------|
| Method: Panel EGLS (Cross-section random effects) | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:14 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Swamy and Arora estimator of component variances | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 433.5680 | 740.9763 | 0.585131 | 0.5650 |
| WTO | 0.019324 | 0.004844 | 3.989649 | 0.0007 |
| CTO | 0.000183 | 0.002573 | 0.071196 | 0.9439 |
| ITO | 0.028515 | 0.057848 | 0.492923 | 0.6274 |
| Effects Specification | | | | |
| | | | S.D. | Rho |
| Cross-section random | | | 0.000105 | 0.0000 |
| Idiosyncratic random | | | 1994.866 | 1.0000 |
| Weighted Statistics | | | | |
| R-squared | 0.405163 | Mean dependent var | 976.5833 | |
| Adjusted R-squared | 0.315938 | S.D. dependent var | 3105.788 | |
| S.E. of regression | 2568.736 | Sum squared resid | 1.32E+08 | |
| F-statistic | 4.540894 | Durbin-Watson stat | 0.659950 | |
| Prob(F-statistic) | 0.013888 | | | |
| Unweighted Statistics | | | | |
| R-squared | 0.405163 | Mean dependent var | 976.5833 | |
| Sum squared resid | 1.32E+08 | Durbin-Watson stat | 0.659950 | |

Lampiran 11

Uji Chow

| Redundant Fixed Effects Tests | | | | |
|---|-------------|-----------------------|-------------|----------|
| Equation: Untitled | | | | |
| Test cross-section fixed effects | | | | |
| Effects Test | Statistic | d.f. | Prob. | |
| Cross-section F | 5.387351 | (3,17) | 0.0086 | |
| Cross-section Chi-square | 16.036630 | 3 | 0.0011 | |
| Cross-section fixed effects test equation: Dependent Variable: ROA Method: Panel Least Squares Date: 03/31/20 Time: 11:10 Sample: 2013 2018 Periods included: 6 Cross-sections included: 4 Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 433.5680 | 954.1354 | 0.454409 | 0.6544 |
| WTO | 0.019324 | 0.006237 | 3.098339 | 0.0057 |
| CTO | 0.000183 | 0.003313 | 0.055290 | 0.9565 |
| ITO | 0.028515 | 0.074490 | 0.382801 | 0.7059 |
| R-squared | 0.405163 | Mean dependent var | | 976.5833 |
| Adjusted R-squared | 0.315938 | S.D. dependent var | | 3105.788 |
| S.E. of regression | 2568.736 | Akaike info criterion | | 18.69123 |
| Sum squared resid | 1.32E+08 | Schwarz criterion | | 18.88757 |
| Log likelihood | -220.2947 | Hannan-Quinn criter. | | 18.74332 |
| F-statistic | 4.540894 | Durbin-Watson stat | | 0.659950 |
| Prob(F-statistic) | 0.013888 | | | |

Lampiran 12

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 2/11/20

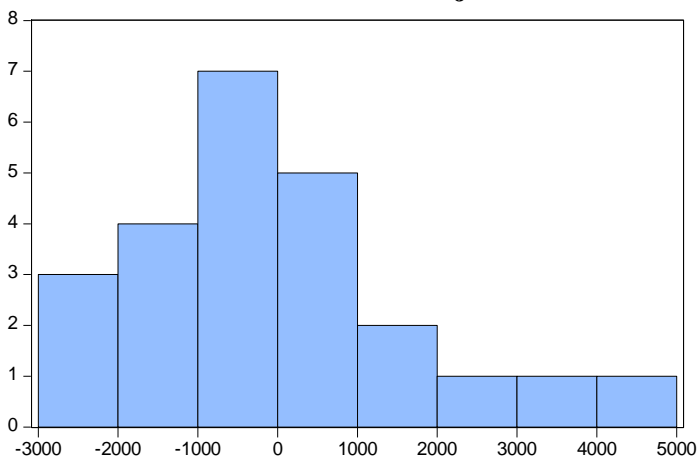
Access From (repository.uma.ac.id)2/11/20

Uji Hausman

| Correlated Random Effects - Hausman Test | | | | |
|--|-------------------|-----------------------|-------------|--------|
| Equation: Untitled | | | | |
| Test cross-section random effects | | | | |
| Test Summary | Chi-Sq. Statistic | Chi-Sq. d.f. | Prob. | |
| Cross-section random | 16.162054 | 3 | 0.0011 | |
| Cross-section random effects test comparisons: | | | | |
| Variable | Fixed | Random | Var(Diff.) | Prob. |
| WTO | 0.023795 | 0.019324 | 0.000015 | 0.2489 |
| CTO | -0.000764 | 0.000183 | 0.000001 | 0.3902 |
| ITO | 0.015750 | 0.028515 | 0.000369 | 0.5062 |
| Cross-section random effects test equation: | | | | |
| Dependent Variable: ROA | | | | |
| Method: Panel Least Squares | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:15 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 508.0164 | 758.2047 | 0.670025 | 0.5118 |
| WTO | 0.023795 | 0.006204 | 3.835126 | 0.0013 |
| CTO | -0.000764 | 0.002799 | -0.272841 | 0.7883 |
| ITO | 0.015750 | 0.060951 | 0.258408 | 0.7992 |
| Effects Specification | | | | |
| Cross-section fixed (dummy variables) | | | | |
| R-squared | 0.695067 | Mean dependent var | 976.5833 | |
| Adjusted R-squared | 0.587443 | S.D. dependent var | 3105.788 | |
| S.E. of regression | 1994.866 | Akaike info criterion | 18.27303 | |
| Sum squared resid | 67651354 | Schwarz criterion | 18.61663 | |
| Log likelihood | -212.2764 | Hannan-Quinn criter. | 18.36419 | |
| F-statistic | 6.458310 | Durbin-Watson stat | 1.436778 | |
| Prob(F-statistic) | 0.001090 | | | |

Lampiran 13

Uji Normalitas



| | |
|--------------------------------|-----------|
| Series: Standardized Residuals | |
| Sample 2013 2018 | |
| Observations 24 | |
| Mean | 0.000000 |
| Median | -159.2528 |
| Maximum | 4704.973 |
| Minimum | -2353.695 |
| Std. Dev. | 1715.040 |
| Skewness | 0.971499 |
| Kurtosis | 3.841634 |
| Jarque-Bera | 4.483592 |
| Probability | 0.106267 |

Lampiran 14

Uji Heteroskedastisitas

| Dependent Variable: RESABS | | | | |
|---|-------------|-----------------------|-------------|--------|
| Method: Panel Least Squares | | | | |
| Date: 03/31/20 Time: 11:24 | | | | |
| Sample: 2013 2018 | | | | |
| Periods included: 6 | | | | |
| Cross-sections included: 4 | | | | |
| Total panel (balanced) observations: 24 | | | | |
| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
| C | 1352.980 | 382.4781 | 3.537404 | 0.0021 |
| WTO | 0.002584 | 0.002500 | 1.033438 | 0.3137 |
| CTO | -0.000562 | 0.001328 | -0.423319 | 0.6766 |
| ITO | 0.054386 | 0.029860 | 1.821342 | 0.0835 |
| R-squared | 0.245715 | Mean dependent var | 1283.502 | |
| Adjusted R-squared | 0.132573 | S.D. dependent var | 1105.604 | |
| S.E. of regression | 1029.713 | Akaike info criterion | 16.86296 | |
| Sum squared resid | 21206168 | Schwarz criterion | 17.05930 | |
| Log likelihood | -198.3555 | Hannan-Quinn criter. | 16.91505 | |
| F-statistic | 2.171730 | Durbin-Watson stat | 1.513124 | |
| Prob(F-statistic) | 0.123110 | | | |

Lampiran 15

Uji Multikolinearitas

| | WTO | CTO | ITO |
|-----|-----------|-----------|----------|
| WTO | 1.000000 | -0.463820 | 0.185809 |
| CTO | -0.463820 | 1.000000 | 0.097522 |
| ITO | 0.185809 | 0.097522 | 1.000000 |

Lampiran 16

Uji Autokorelasi

| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| R-squared | 0.657866 | Mean dependent var | -561.2000 |
| Adjusted R-squared | 0.499957 | S.D. dependent var | 2776.751 |
| S.E. of regression | 1963.543 | Akaike info criterion | 18.27211 |
| Sum squared resid | 50121512 | Schwarz criterion | 18.62061 |
| Log likelihood | -175.7211 | Hannan-Quinn criter. | 18.34014 |
| F-statistic | 4.166128 | Durbin-Watson stat | 1.826155 |
| Prob(F-statistic) | 0.014847 | | |

