

**PENGARUH STRUKTUR MODAL TERHADAP *RETURN ON EQUITY*
PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR INDUSTRI OTOMOTIF DAN
KOMPONENNYA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK
INDONESIA PERIODE 2017-2021**

Oleh

HIDAYAT BUDIARTO

E2119197

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana



**PROGRAM SARJANA
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO
GORONTALO
2023**

HALAMAN PENGESAHAN

PENGARUH STRUKTUR MODAL TERHADAP RETURN ON EQUITY PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR INDUSTRI OTOMOTIF DAN KOMPONENNYA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017-2021

Oleh

HIDAYAT BUDIARTO

E2119197

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana
dan telah disetujui oleh Tim Pembimbing pada tanggal
Gorontalo, 30 Maret 2023

PEMBIMBING I



MUHAMMAD ANAS, SE., MM
NIDN. 0920057402

PEMBIMBING II



SRI DAYANI ISMAL, SE., MM
NIDN. 9090780020

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH STRUKTUR MODAL TERHADAP RETURN ON EQUITY PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR INDUSTRI OTOMOTIF DAN KOMPONENNYA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017-2021

OLEH:

HIDAYAT BUDIARTO

E2119197

Diperiksa Oleh Dewan Penguji Strata Satu (S1)
Universitas Ichsan Gorontalo

1. SULAIMAN, SE., MM
(Ketua Penguji)

2. HARIS HASAN, SE., MM
(Anggota Penguji)

3. SULERSKI MONOARFA, S.Pd., M.Si
(Anggota Penguji)

4. MUHAMMAD ANAS, SE., MM
(Pembimbing Utama)

5. SRI DAYANI ISMAIL, SE., MM
(Pembimbing Pendamping)

Mengetahui,


Dekan Fakultas Ekonomi
Dr. M. SAFIR, SE., M.Si
NIDN: 0928116901


Ketua Program Studi Manajemen
SYAMSUL, SE., M.Si
NIDN: 0921108502

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

SEMUA ORANG MEMILIKI MASANYA MASING – MASING TAK PERLU TERBURU –
BURU, TUNGGULAH.....KESEMPATAN ITU AKAN DATANG DENGAN

SENDIRINYA

(HIDAYAT BUDIARTO)

PERSEMBAHAN

SKRIPSI INI KUPESEMPBAHKAN KEPADA KEDUA ORANG TUA YANG SELALU AKU
SAYANGI, MOHON MAAF KARENA TERLAMBAT MEMBANGGAKAN KETIKA MASIH
HIDUP. UCAPAN TERIMAKASIH KEPADA KELUARGA DAN TEMAN – TEMAN
TERUTAMA ALGI, JUMRI, IKI, PINKAN, TITI, AMI, ALAN YANG TELAH MENDUKUNG
PENULIS. UNTUK SEORANG SAHABAT YANG SEHARUSNYA BERSAMA BERJUANG
TAPI TELAH MENDAHULUI KESISINYA (ALM. RIZKI HILALA). UNTUK SEORANG
WANITA YANG SEHARUSNYA KU TULIS NAMANYA DILEMBARAN INI, YANG
SEDANG MENIKMATI HIDUPNYA DAN AKU YANG MASIH DALAM PROSES
MENGOBATI. SEMUA PIHAK YANG TELAH MEMBANTU PENULIS DALAM
PENYESELESAIAN SKRIPSI INI
DAN SKRIPSI INI KUPERSEMBAHKAN UNTUK:

**ALMAMATERKU TERCINTA
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO
TEMPATKU MENIMBAH ILMU**

2023

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan Gelar Akademik (Sarjana) baik di Universitas Ichsan Gorontalo maupun diperguruan tinggi lainnya.
2. Skripsi ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari pembimbing.
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena skripsi ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku diperguruan tinggi.

Gorontalo, 30 Maret 2023
Yang membuat pernyataan



Hidayat Budiarto
NIM : E2119197

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat Rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul, ”Pengaruh Struktur Modal terhadap *Return On Equity* pada perusahaan Sub Sektor Industri Otomotif dan Komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017 - 2021”. Skripsi ini dibuat untuk memenuhi salah satu syarat untuk mengikuti ujian skripsi. Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, skripsi ini tidak dapat penulis selesaikan. Oleh karena itu penulis menyampaikan terima kasih kepada :

- Ibu DR Dra. Hj. Juriko Abdussamad. M.Si, selaku Ketua Yayasan Pengembangan Ilmu Pengatahuan dan Teknologi (YPIPT) Ichsan Gorontalo.
- Bapak DR. Abdul Gafar Ladjokke, M,Si, selaku Rektor Universitas Ichsan Gorontalo.
- Bapak DR. Musafir, SE, M.Si, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Ichsan Gorontalo.
- Bapak Syamsul, SE, M.Si, selaku Ketua Program Studi Manajemen Universitas Ichsan Gorontalo
- Bapak Muhammad Anas, SE, MM selaku Pembimbing I yang telah membimbing penulis selama mengerjakan skripsi ini.
- Ibu Sri Dayani Ismail, SE, MM, selaku Pembimbing II yang telah membimbing penulis selama mengerjakan skripsi ini.

- Bapak dan Ibu dosen yang telah mendidik dan membimbing penulis dalam mengerjakan skripsi ini.
- Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

Saran dan kritik yang bersifat membangun, penulis harapkan dari dewan penguji dan semua pihak untuk penyempurnaan penulisan skripsi lebih lanjut. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak yang berkepentingan.

Gorontalo,2023

Penulis

ABSTRACT

HIDAYAT BUDIARTO. E2119197. THE EFFECT OF CAPITAL STRUCTURE ON RETURN ON EQUITY IN AUTOMOTIVE INDUSTRY SUB-SECTOR COMPANIES AND THEIR COMPONENTS LISTED ON THE INDONESIAN STOCK EXCHANGE FOR THE PERIOD 2017 – 2021

The higher the return on equity, the stronger the position of the company owner, and vice versa. The lower this ratio, the worse the company's financial position. The purpose of this study is to find the capital structure in the form of debt-to-asset ratio and debt-to-equity ratio and its effect on return on equity in automotive industry sub-sector companies and their components listed on the Indonesia Stock Exchange involving six companies for the last five years, analyzed using multiple linear regression analysis tools. The results showed that partially the debt-to-asset ratio variable had a positive and significant effect on return on equity in the automotive industry sub-sector companies and their components listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2017 - 2021, which can be accepted with a t-count value of $2.953 > 2.052$ and a significance level of $0.035 < 0.05$. Debt to equity ratio has a positive and significant partial effect on return on equity in companies in the automotive industry sub-sector and its components listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2017 - 2021, it can be accepted with a t-count value of $2.953 > 2.052$ and a significance level of $0.025 < 0.05$. Simultaneously, Debt to Asset Ratio and Debt to Equity Ratio has a positive and significant effect on return on equity in automotive industry sub-sector companies, and their components listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2017 - 2021, can be accepted with an F-count value of $19.722 > 3.354$ and a significance level of $0.025 < 0.05$.

Keywords: Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Return on

ABSTRAK

HIDAYAT BUDIARTO. E2119197. PENGARUH STRUKTUR MODAL TERHADAP *RETURN ON EQUITY* PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR INDUSTRI OTOMOTIF DAN KOMPONENNYA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017 – 2021

Semakin tinggi *return on equity* berarti semakin kuat posisi pemilik perusahaan, demikian pula sebaliknya semakin rendah rasio ini, maka semakin buruk posisi keuangan perusahaan. Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* pengaruhnya terhadap *return on equity* di perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan melibatkan enam perusahaan selama lima tahun terakhir yang akan dianalisis dengan menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial variabel *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai $t_{hitung} \text{ sebesar } 2,953 > 2,052$ dan taraf sig. $t_{hitung} \text{ sebesar } 0,035 < 0,05$. *Debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai $t_{hitung} \text{ sebesar } 2,953 > 2,052$ dan taraf signifikansi $0,025 < 0,05$. secara simultan *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai $F_{hitung} \text{ sebesar } 19,722 > 3,354$ dan taraf signifikansi $0,025 < 0,05$.

Kata kunci: *Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Return on Equity*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
PERNYATAAN.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRACT	viii
ABSTRAK	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Penelitian.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	6
1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian	7
1.3.1. Maksud Penelitian.....	7
1.3.2. Tujuan Penelitian	7
1.4. Manfaat Penelitian.....	8
BAB II LANDASAN TEORI	9
2.1. Struktur Modal	9
2.1.1. Teori Struktur Modal	9

2.1.2. Pengertian Struktur Modal	15
2.1.3. Rasio Struktur Modal	16
2.2. Return On Equity	19
2.3. Penelitian Terdahulu	21
2.4. Kerangka Pikir	23
2.5. Hipotesis.....	24
BAB III METODE PENELITIAN	25
3.1. Obyek Penelitian	25
3.2. Metode Penelitian.....	25
3.2.1. Desain Penelitian	25
3.2.2. Definisi Operasional Variabel.....	25
3.2.3. Populasi dan Sampel Penelitian	26
3.2.4. Teknik Pengumpulan Data.....	29
3.2.5. Jenis dan Sumber Data.....	29
3.3. Metode Analisis	29
3.4. Pengujian Hipotesis.....	30
3.4.1. Uji Parsial (Uji t).....	30
3.4.2. Uji Simultan (Uji F)	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	31
4.1 Gambaran Umum Tempat Penelitian.....	31
4.1.1 Sejarah Singkat Bursa Efek Indonesia	31
4.1.2 Visi dan Misi.....	32
4.1.3 Struktur Organisasi	32

4.2 Hasil Penelitian.....	33
4.2.1 Hasil Analisis Struktur Modal Berupa <i>Debt To Asset Ratio</i>	33
4.2.2. Hasil Analisis Struktur Modal berupa <i>Debt To Equity Ratio</i>	35
4.2.3. Hasil Analisis <i>Return On Equity</i>	37
4.2.4 Hasil Uji Regresi Linear Berganda	39
4.2.4.1. Hasil Uji Parsial (Uji-t).....	41
4.2.4.2 Hasil Uji Simultan (Uji-F)	43
4.3. Pembahasan.....	44
BAB V PENUTUP	48
5.1. Kesimpulan	48
5.2. Saran.....	49
DAFTAR PUSTAKA	50
LAMPIRAN	51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	23
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Bura Efek Indonesia.....	32

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	21
Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel.....	26
Tabel 3.2 Perusahaan Otomotif yang terdaftar di PT BEI Periode 2017 - 2021..	27
Tabel 3.3 Sampel Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI Periode 2017 - 2021	28
Tabel 4.1 Data-data DAR Perusahaan Otomotif dan Komponennya Periode 2017 – 2021	34
Tabel 4.2 Data-data DER Perusahaan Otomotif dan Komponennya Periode 2017 – 2021	36
Tabel 4.3 Data-data ROE Perusahaan Otomotif dan Komponennya Periode 2017 – 2021	38
Tabel 4.4 Ringkasan Hasil Analisis Regresi Uji-t	39
Tabel 4.5 Nilai Koefisien Determinasi (R^2).....	40
Tabel 4.6 Ringkasan Hasil Analisis Regresi Uji-F	43

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Efektivitas dalam pengelolaan keuangan perusahaan sangat dibutuhkan dengan maksud dan tujuan tidak terjadi adanya pemborosan biaya-biaya sehingga akan menghasilkan keuntungan atau profit yang maksimum dan juga akan menaikkan nilai perusahaan yang tercermin dari harga sahamnya. Oleh sebab itu, perusahaan dituntut untuk senantiasa menjalankan fungsi keuangan yang baik dan benar sehubungan dengan sumber modal yang digunakan oleh perusahaan yang pada dasarnya adalah komposisi dari pada struktur modal baik berupa saham preferen, saham biasa, laba ditahan, utang dan lain-lain.

Dalam perusahaan struktur modal adalah masalah krusial yang menjadi sebuah pertimbangan khusus dalam mengambil keputusan penggunaan modal karena terkait langsung dengan kondisi keuangan perusahaan yang pada akhirnya mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan dalam memperoleh keuntungan. Seorang manajen, khususnya manajer keuangan harus dapat menyeimbangkan penggunaan modal perusahaan secara efektif dan efisien, baik modal yang bersumber dari dalam yang disebut sumber modal internal yang diperoleh dari operasional yang terjadi di dalam perusahaan. maupun yang bersumber dari luar perusahaan dikenal dengan istilah modal eksternal artinya modal tersebut dari pihak lain berupa utang dengan maksud untuk meningkatkan laba perusahaan dan juga untuk keperluan ekspansi di tengah persaingan yang ketat, namun sumber

modal ini penuh dengan risiko dan ketidakpastian yang harus ditanggung oleh perusahaan apabila pengelolaannya tidak efisien.

Salah satu tugas manajer keuangan dalam mengelola keuangan perusahaan yaitu harus mampu membuat keputusan keuangan dan harus cermat dalam memutuskan dari mana diperoleh sumber dana yang diperuntukkan untuk mendanai operasional perusahaan, (Mardiyanto, 2009). Penentuan struktur modal akan melibatkan antara risiko dan pengembalian, penggunaan utang dalam porsi yang lebih banyak akan berisiko tinggi yang akan ditanggung oleh pemegang saham, akan tetapi penggunaan lebih besar utang pada umumnya diestimasikan terjadi peningkatan pengembalian ekuitas, Brigham dan Houston, (2011 : 155).

Weston dan Copeland (1992) mengemukakan bahwa manajer perusahaan dapat melakukan investasi dengan risiko tinggi, apabila investasi tersebut sukses, maka harga saham perusahaan naik dan tingkat *return* pemegang saham naik, sebaliknya pemegang obligasi perusahaan memperoleh tingkat *return* yang tetap dalam bentuk pembayaran kupon obligasi. Demikian sebaliknya, jika investasi tersebut gagal, maka harga saham perusahaan turun dan tingkat pengembalian saham negatif, selanjutnya nilai jaminan bagi pemilik obligasi perusahaan turun atau pembayaran obligasi kemungkinan akan gagal dan berisiko. Kondisi ini disebut sebagai *agency problem* yang menunjukkan bahwa tingkat *risk aversion* dari manajer perusahaan relatif rendah. Hal ini berkaitan dengan informasi tentang sikap manajer perusahaan terhadap risiko sangat dibutuhkan oleh investor dan kreditur untuk menghindari *asimetric information* yang berhubungan dengan *agency theory* atau teori keagenan.

Dari uraian di atas, mengisyaratkan bahwa keputusan dalam penggunaan struktur modal sangat penting untuk bahan perhatian utama manajer keuangan karena memiliki risiko yang tinggi, maka dibutuhkan sebuah pertimbangan atau perbandingan antara modal milik sendiri dengan modal asing, dalam hal ini modal eksternal atau modal asing adalah utang jangka pendek ataupun utang jangka panjang, apabila utang jangka panjang perusahaan lebih banyak dibanding laba ditahan, maka terindikasi perusahaan akan mengalami kerugian, sedangkan modal internal atau modal sendiri adalah laba ditahan dan kepemilikan perusahaan.

Kunci sebuah bisnis yang sehat yaitu dengan adanya struktur modal yang nampak pada modal kerja yang cukup, perusahaan yang tidak memiliki modal untuk operasional usahanya sehari-hari akan dipandang sebagai bisnis yang tidak memiliki masa depan cerah, investor pun kurang tertarik untuk menginvestasikan modalnya pada perusahaan tersebut. Oleh karena itu, terlepas dari besar kecilnya modal kerja perusahaan paling tidak perusahaan harus dapat berjalan dengan baik dengan menggunakan modal kerja baik yang bersumber dari ekuitas maupun dari utang. Sebagaimana Van Horne dan Wachowicz (2008 : 452) menyatakan bahwa modal kerja merupakan campuran dari pembiayaan jangka panjang perusahaan yang direpresentasikan dengan utang, saham biasa dan saham preferen.

Pernyataan di atas sejalan dengan *trade off theory* yang menjelaskan bahwa dengan melibatkan utang sebagai pembiayaan, ini dimaksudkan untuk menambah nilai perusahaan sebab bunga yang timbul dari utang merupakan pengurang pajak, namun utang juga membawa beban terkait dengan kebangkrutan potensial atau kebangkrutan aktual perusahaan, oleh sebab itu perusahaan wajib menentukan

kebijakan struktur modal yang maksimal, yakni struktur modal yang mampu menyeimbangkan manfaat dan beban dari melibatkan utang dengan beban yang terkait dengan kebangkrutan, (Brigham & Houston, 2011 : 631).

Informasi tentang struktur modal yang digunakan oleh perusahaan tercermin dari laporan keuangan yang dipublikasikan setiap tahun oleh perusahaan tersebut dan dalam mengukur struktur modal melibatkan rasio, yaitu *debt to asset ratio*, serta *debt to equity ratio*. Kedua rasio tersebut dipergunakan untuk melihat pengaruhnya terhadap kinerja keuangan yang dalam penelitian ini diproksikan dari *return on equity*. Modal kerja yang hubungannya dengan *debt to asset ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya asset yang dibiayai dengan utang, semakin besar asset yang dibiayai dengan utang, maka hal tersebut semakin tinggi risiko yang ditanggung oleh perusahaan, (Pantaw, et al, 2015). *Debt to equity ratio* digunakan untuk mengukur seberapa besar utang dapat ditutupi oleh modal sendiri, semakin tinggi *debt to equity ratio*, maka akan semakin besar aktiva yang didanai dengan utang, maka hal tersebut semakin besar risiko bagi perusahaan, (Mudjijah, et al, 2019).

Beberapa peneliti terdahulu yang telah melakukan penelitian yang berhubungan dengan masalah modal kerja dengan profitabilitas, seperti Sunita, dkk (2020 : 363) dengan judul pengaruh struktur modal terhadap return on assets perusahaan BUMN yang terdaftar pada Bursa Efekn Indonesia, hasil penelitiannya menunjukkan struktur modal yang diukur melalui DAR berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas ROA BUMN, struktur modal yang diukur melalui DER tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas ROA

BUMN. Namun, struktur modal yang diukur melalui DAR dengan DER berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas ROA BUMN. Tri Narko (2021) dengan judul pengaruh struktur modal, risiko bisnis, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan terhadap *return on equity*, variabel yang digunakan variabel independen yaitu struktur modal, risiko bisnis, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan serta variabel dependen yaitu *Return On Asset*. Metode analisis data yang digunakan yaitu analisis regresi berganda, dimana Hasil penelitian menunjukkan secara simultan variabel struktur modal, risiko bisnis, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan secara simultan mempengaruhi *return on equity* pada tingkat kurang dari 5% yaitu 0,001. Secara parsial struktur modal, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan tidak berpengaruh *return on equity*.

Nurasifah (2018) melakukan penelitian yang berjudul pengaruh struktur modal terhadap kinerja keuangan pada perusahaan property dan real state yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hasil penelitiannya menunjukkan struktur modal yang diukur dengan menggunakan DER tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan yang diukur dengan ROA, namun DER berpengaruh jika kinerja keuangan diukur dengan menggunakan ROE.

Mointi, dkk, (2022) melakukan penelitian dengan judul pengaruh struktur modal terhadap *Return On Equity* (ROE) hasil penelitiannya menunjukkan bahwa struktur modal yang diukur dengan *Longterm Debt To Equity Ratio* (LDER) terhadap *return on equity* menunjukkan adanya hubungan yang positif, dimana

adanya pergerakan berbanding lurus antara LDER dengan ROE, semakin naik nilai LDER, maka semakin naik nilai ROE.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk mengkaji lebih jauh tentang pengelolaan modal kerja melalui penelitian dengan mengangkat judul, ”Pengaruh struktur modal terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

1. Apakah struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021
2. Apakah struktur modal berupa *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021
3. Apakah struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara simultan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1. Maksud Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan maksud untuk mendapatkan informasi dari hasil analisis data-data laporan keuangan perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengenai *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* pengaruhnya terhadap *return on equity*.

1.3.2. Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini, yaitu untuk mengetahui :

1. Struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021
2. Struktur modal berupa *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021
3. Struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan harapan memiliki manfaat kepada:

1. Praktisi

- a. Bagi perusahaan; penelitian diharapkan bermanfaat untuk perusahaan dalam menentukan besarnya modal yang digunakan dan mempertimbangkan sumber modal baik yang berasal dari modal internal maupun modal eksternal dalam mendanai aktivitas usahanya.
- b. Bagi investor; penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi para investor dalam upaya untuk mengevaluasi kelayakan kinerja perusahaan yang tercermin dalam struktur modalnya dan juga dapat digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan sebelum menanamkan modalnya atau melakukan investasi yang akan dipilih pada salah satu perusahaan.
- c. Bagi para manajer; penelitian ini diharapkan dapat menjadi parameter bagi manajer dalam upaya untuk meningkatkan profitabilitas sebagai tujuan utama perusahaan.

2. Akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan atau referensi serta bahan pembandingan bagi peneliti lain yang ingin melakukan penelitian dalam aspek struktur modal yang berdampak pada rentabilitas bagi perusahaan.

3. Penulis

Penelitian ini dapat menambah pengetahuan, pemahaman dan penjelasan yang lebih mendalam tentang ilmu manajemen keuangan pada umumnya dan khususnya dampak struktur modal terhadap *return on equity* bagi perusahaan.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Struktur Modal

Struktur modal merupakan bagian dari laporan keuangan yang berhubungan dengan pembelanjaan permanen perusahaan dalam hal ini utang, ekuitas, laba ditahan, saham preferen dan saham biasa sehingga keputusan dalam memilih sumber pendanaan perusahaan merupakan keputusan yang paling krusial bagi perusahaan sebab baik buruknya struktur modal akan berdampak langsung pada kondisi keuangan sebuah perusahaan dan merupakan penilaian bagi para investor dalam menginvestasikan modalnya sehingga perputaran modalnya berjalan lancar sesuai dengan harapan semua investor untuk mendapatkan dividen yang besar dan investasi modal investor tersebut akan dijadikan sebagai bagian sumber modal perusahaan berupa modal pemegang saham dengan maksud untuk memperoleh keuntungan yang maksimal. Dengan demikian, struktur modal digunakan untuk menganalisis tentang cara perusahaan mendanai aktivasnya, baik dengan utang jangka panjang maupun modal sendiri.

2.1.1. Teori Struktur Modal

Teori yang dijadikan pijakan dalam penelitian ini adalah *agency theory*, *pecking order theory* dan *trade off theory*. Terori-teori tersebut bekerja sesuai dengan proporsinya dan untuk masing-masing penjabaran dari ketiga teori tersebut dapat dilihat sebagaimana berikut:

1. *Agency Theory*

Teori keagenan pertama kali diperkenalkan oleh Jensen dan Meckling pada tahun 1976. Dimana teori ini menyatakan bahwa *agency theory* merupakan keterkaitan antara dua orang, yang mana pihak pertama berkedudukan sebagai pemilik disebut sebagai *principal* dan pihak kedua disebut sebagai manajemen (*agent*). Dimana pihak pertama sebagai *principal* yang mempekerjakan pihak lain yang disebut sebagai *agent* guna menyokong suatu jasa dan kemudian memberikan tanggungjawab penuh untuk melaksanakan tugas yang dibebankan kepadanya sebagai bentuk tanggung jawab, namun pihak *principal* yang berwenang dalam mengambil sebuah keputusan guna masa depan perusahaan.

Menurut Jensen dan Meckling (1976) bahwa teori keagenan merupakan sebuah perancangan yang menggambarkan keterkaitan kontekstual antara *principal* dan *agen*. https://www.gramedia.com/literasi/teori-keagenan/#Konsep_Agensi.

(Diakses, 20 Desember 2022).

Dalam dunia bisnis sering terjadi komplik antara pemilik dalam hal ini pemilik yaitu pemegang saham (*investor*) sebagai *principal* dengan pihak *agen* yang diwakili oleh manajemen dalam hal ini direksi yang disebabkan karena adanya asimetri informasi sebagai pemicu tindakan *principal* yang tidak punya kemampuan dalam menetapkan apakah bisnis yang dijalankan *agen* betul-betul sudah optimal dan adanya perbedaan kepentingan antara manajemen sebagai *agen* dan *principal* sebagai pemilik karena kedua belah pihak sama-sama mengharapkan pendapatan yang tinggi dimana pihak *principal* menginginkan

laba yang sebesar-besarnya serta agen dan principal sama-sama menghindari adanya risiko.

Komplik keagenan dapat terjadi antara pihak yang memiliki kepentingan dan tujuan yang berbeda-beda dimana pihak principal menginginkan keuntungan yang semaksimal mungkin sedangkan pihak agen mengharapkan bonus yang sebesar-besarnya sehingga akan menjadi faktor penghambat emiten dalam capaian kinerja keuangan yang baik akhirnya akan menghasilkan penilaian yang buruk bagi perusahaan itu sendiri dan juga sebagai *shareholders*.

Konsep yang dibangun pada teori ini, yaitu struktur modal dirancang untuk mengurangi komplik antara berbagai kelompok kepentingan. Penyebab terjadinya komplik tersebut yaitu konsep *free cash flow*, terindikasi manajer menginginkan menahan sumber daya sehingga mampu mengontrol sumber daya tersebut, utang dapat dianggap sebagai cara dalam mengurangi komplik *cash flow* dan jika perusahaan memanfaatkan utang, maka manajer akan dipaksa untuk mengeluarkan kas dari perusahaan dalam membayar bunga, (Ma'arif, 2019 dalam Mointi 2022 : 52).

2. *Pecking Order Theory*

Donaldson merupakan pencetus *packing order theory* pada tahun 1984, dimana teori ini lebih menyukai menggunakan modal yang ada dalam perusahaan dari pada modal dari luar perusahaan atau modal pinjaman dengan asumsi bahwa modal dari dalam perusahaan tingkat risikonya lebih kecil.

Awal kemunculannya teroi ini karena adanya asimetri Informasi antara manajemen sebagai pihak internal dan pemegang saham atau kreditur sebagai

pemegang saham atau pihak eksternal. Pihak manajemen tentunya lebih mengetahui kondisi perusahaan dibandingkan dengan pihak kreditur atau pemegang saham, semakin besar asimetri teori perusahaan, semakin besar risiko yang terjadi dengan demikian semakin besar risiko, maka semakin besar pengembalian yang diinginkan oleh pihak pemegang saham. Oleh sebab itu, perusahaan lebih menyukai menggunakan modal dari dalam perusahaan dari pada modal dari luar perusahaan.

Wetson dan Copeland, 2010 dalam Putri (2021 : 21) menyatakan bahwa beberapa hal yang menentukan sumber pembiayaan, yakni:

- a. Perusahaan lebih menyukai pembiayaan dari dalam perusahaan yang bersumber dari laba ditahan dari aktivitas operasional perusahaan dari pada pembiayaan dari luar perusahaan.
- b. Apabila dana dari dalam perusahaan tidak mencukupi, maka perusahaan akan menggunakan modal dari luar perusahaan yang berisiko paling kecil yakni utang. Utang juga mempunyai beban dana yang kecil dan bunga utang mengurangi pendapatan perusahaan, sehingga dapat mengurangi beban pajak yang dibayar oleh perusahaan. Utang juga mempunyai beban bunga tetap dalam artian penentuan beban bunga pada saat perusahaan melakukan pinjaman modal dibandingkan pada saat perusahaan menambah saham baru dan dimana besaran dividen yang dibayar tergantung dari laba bersih perusahaan.
- c. Apabila perusahaan diasumsikan tidak akan mampu menambah utangnya, perusahaan melakukan alternatif lain yakni mendanai saham yang akan

diterbitkan oleh perusahaan baru, penerbitan saham diasumsikan sebagai tanda negatif sehingga perusahaan dianggap tidak mampu memperoleh cadangan untuk laba ditahan yang menggambarkan bahwa perusahaan tidak dapat melakukan pinjaman.

Pecking order theory menggambarkan mengapa perusahaan dengan margin tinggi sebenarnya memiliki utang yang rendah, rendahnya utang. Dari pernyataan di atas, menunjukkan bahwa *pecking order theory* menentukan urutan pembiayaan yang mana manajer keuangan tidak memperhitungkan posisi utang yang maksimum, kebutuhan modal ditentukan oleh investasi. Teori ini menganggap bahwa utang yang rendah bukan karena perusahaan menutupi sejumlah kecil utang akan tetapi sebetulnya tidak membutuhkan pembiayaan dari dalam perusahaan yang cukup untuk menutupi keperluan investasi perusahaan.

Menurut Pantow, et al (2015) *pecking order theory* menyatakan bahwa kenapa perusahaan yang mempunyai tingkat keuntungan yang besar justru memiliki utang yang lebih rendah. Tingkat utang yang lebih rendah, oleh sebab perusahaan tidak membutuhkan dana dari luar perusahaan, tingkat keuntungan yang besar menjadikan modal dalam perusahaan atau modal sendiri cukup untuk membiayai kebutuhan penanam modal.

3. Trade off Theory

Trade off theory dikembangkan oleh Jensen dan Meckling (1976), dimana teori ini mengemukakan bahwa laba, ukuran dan pertumbuhan secara positif terkait dengan struktur modal yang optimal suatu perusahaan harus ditentukan karena

semuanya merupakan proxy untuk manfaat pajak sehubungan dengan utang yang tinggi atau biaya kebangkrutan terkait dengan utang yang minim.

Trade off theory yang dikenal sebagai teori pertukaran *leverage* yang mana perusahaan menukar manfaat pajak dari pembiayaan utang dengan masalah yang timbul disebabkan karena adanya potensi kebangkrutan, (Brigham & Houston, 2011 : 183). Hal ini juga didukung dengan *trade off theory* yang dikemukakan oleh Myers et al, (2011 : 447) bahwa perusahaan akan memanfaatkan utang pada tingkat utang tertentu, dimana penghematan pajak (*tax shield*) terhadap tambahan utang sama dengan beban kesulitan utang (*financial distress*).

Trade off theory menjelaskan tentang hubungan antara struktur modal dengan nilai perusahaan. Cara pandang *trade off theory* dalam struktur modal adalah menyeimbangkan manfaat dan pengorbanan yang timbul disebabkan karena penggunaan utang, sepanjang nilai guna lebih besar dari pengorbanan akibat dari penggunaan utang masih diperbolehkan, akan tetapi jika pengorbanan sudah lebih besar akibat dari penggunaan utang, maka tambahan utang sudah tidak wajar. Landasan dari teori ini dimaksudkan perusahaan berupaya mempertahankan struktur modal yang ingin dicapai oleh perusahaan dengan tujuan memaksimalkan nilai pasar.

Hartono (2003) menyampaikan bahwa model *trade off theory* memberikan kontribusi penting dalam hal ini, yaitu:

- a. Perusahaan yang mempunyai asset yang besar, lebih baik memanfaatkan utang yang minim

- b. Perusahaan yang membayar atau terbebani dengan pajak yang tinggi lebih baik memanfaatkan utang dibandingkan perusahaan yang membayar pajak yang rendah

Trade off theory ini atau teori pertukaran ini mengemukakan bahwa perusahaan menukar manfaat adanya pajak dari pembiayaan utang dengan masalah yang ditimbulkan. Menggabungkan biaya kebangkrutan dan biaya keagenan memungkinkan adanya *trade off* antara penghematan pajak dan utang dengan biaya kebangkrutan. Struktur modal yang optimal dapat tercapai dengan mengatur keseimbangan antara laba atau keuntungan dari penggunaan utang, beban kebangkrutan dan biaya keagenan.

2.1.2. Pengertian Struktur Modal

Riyanto (2010 : 296) mengemukakan bahwa struktur modal adalah perbandingan atau keseimbangan antara modal eksternal atau modal dari luar perusahaan dengan modal sendiri. Sedangkan menurut Harjito (2002 : 240) struktur modal merupakan perbandingan pembiayaan jangka panjang perusahaan yang digambarkan oleh perimbangan utang jangka panjang terhadap modal sendiri.

Menurut Sutrisno (2012 : 225) struktur modal adalah perimbangan antara modal eksternal dengan modal internal perusahaan. Senada dengan apa yang disampaikan oleh Brigham dan Houston (2018 : 476) bahwa struktur modal adalah penggabungan antara utang, saham preferen dan saham biasa yang digunakan dalam mendanai aktiva emiten.

Sudana (2015 : 180) mengemukakan bahwa solvabilitas terdiri dari struktur keuangan yang membahas mengenai cara perusahaan membiayai asetnya, baik

menggunakan hutang jangka panjang, hutang jangka pendeknya maupun dana dari investor dan struktur modal. Sedangkan Irawati (2006 : 15) mengemukakan struktur modal adalah susunan dari macam-macam dana yang didapatkan perusahaan disertai dengan jumlah nilainya dalam satuan rupiah dalam utang jangka panjang dan modal sendiri selayaknya yang tercermin di neraca posisi passiva dalam periode tertentu.

Menurut Mointi, dkk (2022 : 47) bahwa struktur modal adalah elemen dari struktur finansial emiten yang berdasarkan pada lingkup atau bagian struktur finansial yang lebih luas dibandingkan dengan struktur modal yang mana struktur finansial emiten memperlihatkan tentang cara emiten membiayai asetnya melalui hutang jangka panjang, jangka pendek maupun modal pemegang saham, pada dasarnya emiten yang baik menunjukkan manajemen struktur modal yang juga baik, karena baik atau tidaknya struktur modal akan berdampak langsung pada kondisi keuangan emiten yang pada akhirnya dapat memengaruhi rentabilitas perusahaan.

Fahmi (2020 : 184) mengemukakan bahwa struktur modal adalah gambaran dari pada keseimbangan keuangan perusahaan yakni antara dana yang berasal dari hutang jangka panjang dan dana dari dalam perusahaan yang menjadi sumber pendanaan suatu organisasi.

2.1.3. Rasio Struktur Modal

Untuk mengetahui bagaimana cara struktur modal perusahaan bekerja, maka digunakan dua alat analisis rasio, yaitu *debt to asset ratio*, rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan utang dibagi dengan total aktiva perusahaan, rasio

ini dimaksudkan untuk mengukur persentase besarnya modal yang bersumber dari utang baik utang jangka pendek maupun utang jangka panjang dan rasio tingkat pengembalian modal atau sering disebut tingkat pengembalian ekuitas (*debt to equity ratio*) yaitu rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam mendanai utangnya dengan menggunakan ekuitas. Untuk lebih jelasnya metode kerja. Kedua struktur modal ini dapat dilihat beragam pendapat dari para ahli, namun secara substansional memiliki makna yang sama sebagai berikut:

1. *Debt to Asset Ratio*

Menurut Purwana dan Hidayat (2017 : 159) *debt to asset ratio* merupakan rasio yang menunjukkan besarnya utang perusahaan berpengaruh terhadap penggunaan aktivasnya, sementara *leverage* merupakan sebuah rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk melunasi kewajiban keuangannya, (Gitman dan Zultter, 2015 : 569). *Debt to asset ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya asset yang dibiayai dengan utang, semakin besar asset yang dibiayai dengan utang, maka hal tersebut semakin tinggi risiko yang ditanggung oleh perusahaan, (Pantaw, et al, 2015).

Menurut Kasmir (2014 : 156) nilai *debt to asset ratio* yang tinggi akan menimbulkan risiko yang tinggi pula sebab perusahaan khawatir aktivasnya tidak akan mampu menutupi pinjaman atau utangnya dan semakin sulit mendapatkan tambahan pinjaman. Lebih lanjut Kasmir (2014 : 156) memformulasikan rumus untuk menghitung *debt to asset ratio* sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Asset}} \times 100\%$$

Berdasarkan pendapat dari beberapa ahli di atas, maka penulis menarik beberapa simpulan bahwa *debt to asset ratio* merupakan salah satu jenis rasio *leverage* yang digunakan untuk memberikan gambaran atau melihat perbandingan aktiva dan hutang perusahaan

2. Debt to Equity Ratio

Debt to equity ratio adalah rasio total utang terhadap total ekuitas yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar utang perusahaan dijamin oleh ekuitas. Menurut Gibson (2008 : 260) rasio utang terhadap ekuitas adalah merupakan komputasi lain yang menentukan kesanggupan melunasi utang jangka panjang suatu perusahaan. Menurut Sugiyono (2009 : 71) rasio ini menunjukkan perbandingan utang dan modal, rasio ini penting karena terkait dengan masalah *trading on equity* yang berkontribusi positif dan negatif terhadap profitabilitas modal sendiri dan perusahaan tersebut.

Menurut Darsono dan Ashari (2010 : 54-55) bahwa *debt to equity ratio* adalah salah satu rasio solvabilitas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi utangnya jika perusahaan tersebut dilikuidasi dan rasio ini juga dikenal dengan rasio *leverage* yang dimaksudkan untuk menilai batasan perusahaan dalam melakukan pinjaman berupa uang.

Debt to equity ratio digunakan untuk mengukur seberapa besar utang dapat ditutupi oleh modal sendiri, semakin tinggi *debt to equity ratio*, maka akan semakin besar aktiva yang didanai dengan utang, maka hal tersebut semakin besar risiko bagi perusahaan, (Mudjijah, et al, 2019). Sedangkan menurut Purwana dan

Hidayat (2017 : 161) *Debt to equity ratio* merupakan perimbangan antara total utang dengan ekuitas perusahaan.

Brigham & Houston (2006 : 128) mengemukakan bahwa *Debt to equity ratio* merupakan sebuah rasio yang digunakan untuk membandingkan banyaknya utang yang digunakan perusahaan sebagai sumber pembiayaan perusahaan. *Debt to equity ratio* digunakan dalam menentukan setiap rupiah dari modal sendiri yang dijamin sebagai utang, sebagaimana Kasmir (2019 : 160) merumuskan *Debt to equity ratio* berikut:

$$\text{Debt to equity ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Equity}} \times 100\%$$

Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa Besarnya utang perusahaan tidak boleh melebihi ekuitas agar biaya tetap tidak terlalu tinggi sehingga tidak menjadi beban bagi perusahaan tersebut. Semakin rendah nilai rasio ini, maka posisi keuangan perusahaan semakin baik karena bagian utang terhadap modal semakin kecil.

2.2. Return On Equity

Return on equity digunakan untuk mengukur rasio laba bersih terhadap total modal dan *return on equity* ini merupakan bagian dari pada kinerja perusahaan yang bertujuan untuk mengetahui sejauhmana perolehan profitabilitas pada perusahaan selama periode tertentu yang biasanya diukur dalam satu tahun.

Menurut Brigham dan Houston (2011 : 149) bahwa *return on equity* adalah rasio laba bersih terhadap ekuitas yang mengukur pengembalian atas investasi pemegang saham biasa.

Return on equity merupakan rasio yang digunakan untuk menilai laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini juga menggambarkan efisiensi penggunaan modal sendiri dimana semakin tinggi rasio ini dianggap semakin baik kondisi keuangan perusahaan dan semakin kuat posisi pemilik perusahaan, demikian pula sebaliknya semakin rendah rasio ini, maka semakin buruk posisi keuangan perusahaan.

Menurut Hery (2016 : 107) bahwa *return on equity* adalah rasio yang menggambarkan besarnya kontribusi ekuitas dalam menghasilkan keuntungan bersih. Semakin besar hasil pengembalian atas ekuitas menunjukkan semakin besar pula jumlah keuntungan bersih yang diperoleh dari setiap rupiah modal yang tertanam dalam ekuitas.

Brigham & Houston (2013) mengemukakan bahwa untuk menghitung *return on equity*, yakni membandingkan keuntungan bersih atau *net income* dengan ekuitas pemegang saham atau *shareholders' equity*, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rumus berikut:

$$\text{Return On Equity} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

Berdasarkan pemaparan di atas, maka disimpulkan bahwa *return on equity* yakni rasio yang menyatukan dua bagian laporan keuangan yaitu laporan

keuangan berupa neraca dan laporan keuangan laba rugi, dimana laba bersih dibandingkan dengan ekuitas pemegang saham. Nilai *return on equity* ini mewakili total pengembalian modal dan menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mengubah investasi ekuitas menjadi keuntungan bersih.

2.3. Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang akan dijadikan acuan atau referensi terkait dengan yang penulis teliti, diantaranya:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

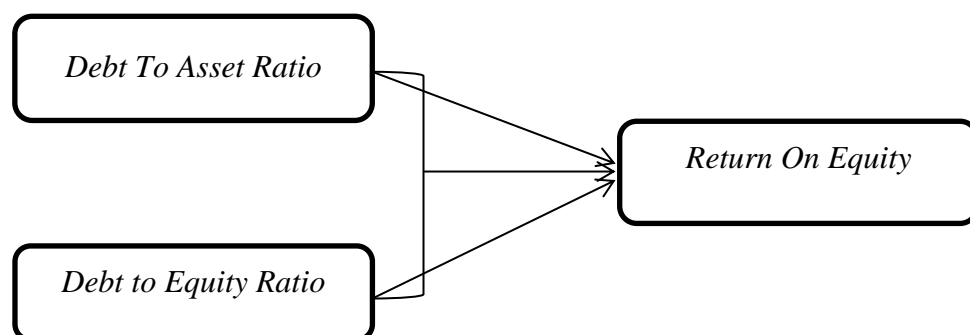
Nama dan Tahun	Judul	Variabel & Metode Analisis	Hasil Penelitian
Nurasifah (2019)	Pengaruh struktur modal terhadap kinerja keuangan pada perusahaan property dan real state yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia	Variabel independen yaitu rasio DER, sedangkan dependennya yaitu ROA dengan ROE, sampel yang digunakan purposive sampling, alat analisis regresi sederhana	Hasil penelitiannya menunjukkan struktur modal yang diukur dengan menggunakan DER tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan yang diukur dengan ROA, namun DER berpengaruh jika kinerja keuangan diukur dengan menggunakan ROE.
Sunita, dkk (2020)	pengaruh struktur modal terhadap return on assets	Variabel independen yaitu <i>Debt to Aset Ratio</i> dan <i>Debt to</i>	Hasil penelitiannya menunjukkan struktur modal yang diukur melalui DAR

	perusahaan BUMN yang terdaftar pada Bursa Efekn Indonesia	<i>Equity Ratio</i> serta variabel dependen yaitu <i>Return On Asset</i> . Metode analisis data yang digunakan yaitu analisis regresi berganda	berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas ROA BUMN, struktur modal yang diukur melalui DER tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas ROA BUMN. Namun, struktur modal yang diukur melalui DAR dengan DER berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas ROA BUMN
Tri Narko (2021)	Pengaruh Struktur Modal, Risiko Bisnis, Ukuran Perusahaan dan Pertumbuhan Penjualan terhadap Return On Equity	Variabel independen yaitu struktur modal, risiko bisnis, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan serta variabel dependen yaitu <i>Return On Esset</i> . Metode analisis data yang digunakan yaitu analisis regresi berganda	Hasil penelitian menunjukkan secara simultan variabel struktur modal, risiko bisnis, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan secara simultan mempengaruhi <i>return on equity</i> pada tingkat kurang dari 5% yaitu 0,001. Secara parsial struktur modal, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan tidak berpengaruh <i>return on equity</i>

Mointi, dkk, (2022)	Pengaruh struktur modal terhadap <i>Return On Equity</i> (ROE)	Variabel independen yang digunakan yaitu LDER, sedangkan variabel independennya yaitu ROE, metode analisis yang digunakan yaitu regresi sederhana, lokasi penelitian di PT Mayora Indah	Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa struktur modal yang diukur dengan <i>Longterm Debt To Equity Ratio</i> (LDER) terhadap <i>return on equity</i> menunjukkan adanya hubungan yang positif, dimana adanya pergerakan berbanding lurus antara LDER dengan ROE, semakin naik nilai LDER, maka semakin naik nilai ROE.
------------------------	--	---	--

Sumber: Hasil-hasil Penelitian terdahulu, 2022

2.4. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

2.5. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah dan landasan teori serta hasil-hasil penelitian terdahulu yang telah dipaparkan di atas, maka hipotesis dalam penelitian ini, yaitu diduga bahwa:

1. Struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021
2. Struktur modal berupa *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021
3. Struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara simultan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Obyek Penelitian

Yang menjadi obyek dalam penelitian ini yaitu struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* serta *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021.

3.2. Metode Penelitian

3.2.1. Desain Penelitian

Dalam penelitian ini didesain dengan rangkaian prosedur dan metode yang digunakan untuk menganalisis dan mengumpulkan data-data laporan keuangan perusahaan agar mendapatkan informasi mengenai *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* pengaruhnya terhadap *return on equity* merupakan variabel yang akan menjadi fokus penelitian. Adapun desain penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu desain deskriptif verifikatif tentang laporan keuangan yang dipublikasikan secara *time series* oleh perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di PT Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021. Data tersebut diperoleh pada *website* resmi PT Bursa Efek Indonesia melalui situs *www.idx.co.id*.

3.2.2. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional variabel penelitian dimaksudkan agar tidak terjadi multitafsir terhadap variabel-variabel yang digunakan sehingga perlu adanya

batasan operasional penelitian yang tidak terlepas dari fokus penelitian yang akan diteliti. Untuk lebih jelasnya definisi operasional variabel dalam penelitian ini dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Definisi Operasional Variabel

Variabel	Definisi	Rumus	Skala
<i>Debt to Asset Ratio</i>	untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi utangnya dengan menggunakan aktiva perusahaan	TL $DAR = \frac{TL}{TA} \times 100\%$	Rasio
<i>Debt to Equity Ratio</i>	untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi utangnya dengan menggunakan modal sendiri atau ekuitas	TL $DER = \frac{TL}{E} \times 100\%$	
<i>Return On Equity</i>	Untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam memperoleh profit atau laba	LB $ROE = \frac{LB}{TE} \times 100\%$	

Sumber : Kasmir (2019 : 160), Brigham & Houston (2013)

3.2.3. Populasi dan Sampel Penelitian

3.2.3.1. Populasi Penelitian

Menurut Nawawi (2012 : 150) populasi merupakan keseluruhan objek penelitian yang terdiri dari manusia, benda-benda, hewan, tumbuh-tumbuhan dan peristiwa-peristiwa sebagai sumber data yang memiliki karakteristik tertentu dalam suatu penelitian dan suatu populasi sedikitnya memiliki ciri khas atau karakteristik yang membedakannya dengan kelompok yang lain. Adapun populasi dalam penelitian ini, yaitu:

Tabel 3.2
Perusahaan Otomotif yang terdaftar di PT BEI Periode 2017 - 2021

No.	Kode Saham	Nama Perusahaan
1.	ASII	PT Astra Internasional Tbk
2.	BOLT	PT Garuda Metalindo Tbk
3.	BRAM	PT Indo Kordsa Tbk
4.	GDYR	PT Goodyear Indonesia Tbk
5.	GJTL	PT Gajah Tunggal Tbk
6.	IMAS	PT Indomobil Sukses Inter.Tbk
7.	INDS	PT Indospring Tbk
8.	SMSM	PT Selamat Sempurna Tbk
9.	MASA	PT Multistrada Arah Sarana Tbk
10.	LPIN	PT Multi Prima Sejahtera Tbk
11.	AUTO	PT Astra Otopards Tbk
12.	PRAS	PT Prima Alloy Steel Universa Tbk

Sumber: www.idx.co.id, perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya, 2023

3.2.3.2. Sampel Penelitian

Teknik penentuan sampel dalam penelitian ini berdasarkan pertimbangan tertentu atau *purposive sampling* dengan teknik *nonprobability sampling* oleh peneliti dengan mengacu pada pendapat yang dikemukakan oleh Sugiyono (2018 : 122) bahwa *nonprobability sampling* merupakan teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan yang sama untuk semua elemen atau anggota populasi. Menurut Sanjaya (2015 : 229) manfaat dalam penggunaan sampel untuk proses penelitian, yaitu:

1. penggunaan sampel dapat menghemat biaya, tenaga dan waktu
2. Teknik sampling dapat menghasilkan penelitian yang lebih akurat dan lebih mendalam
3. Sampling yang tepat dapat mempermudah penelitian

Berdasarkan pendapat dari para ahli di atas, maka sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021.
2. Perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang mempublikasikan laporan keuangannya selama periode 2017 – 2021.
3. Pendapat Roscow dalam Uma Sekaran yang dikutip Sugiyono (2018) sampel yang layak dalam penelitian minimal 30 sampel.
4. Penarikan sampel ditentukan berdasarkan jumlah tahun dikali enam perusahaan sehingga sampel dalam penelitian ini sebanyak 30 sampel

Dengan demikian, sampel dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. 3
Sampel Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI Periode 2017 - 2021

No.	Kode Saham	Nama Perusahaan
1.	ASII	PT Astra Internasional Tbk
2.	BOLT	PT Garuda Metalindo Tbk
3.	BRAM	PT Indo Kordsa Tbk
4	GDYR	PT Goodyear Indonesia Tbk
5.	GJTL	PT Gajah Tunggal Tbk
6.	IMAS	PT Indomobil Sukses Inter.Tbk

Sumber: www.idx.co.id. perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya, 2022

3.2.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan peneliti pada penelitian ini, yaitu mendownload data-data laporan keuangan perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021 melalui situs resmi PT Bursa Efek Indonesia yaitu, www.idx.co.id kemudian data tersebut dikumpulkan dengan cara didokumentasikan.

3.2.5. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data sekunder yang bersifat deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan sumber data penelitian ini diperoleh dari *Indonesian Capital Market Directory* pada situs www.idx.co.id.

3.3. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu analisis regresi linear berganda dengan melihat variabel independen yaitu struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* pengaruhnya terhadap *return on equity*.

Dengan rumus :

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \varepsilon$$

Dimana:

Y = *Return on equity*

A = Konstanta

$\beta_1 - \beta_2$ = koefisien korelasi

X₁ = *Debt to asset ratio*

X₂ = *Debt to equity ratio*

ε = Standar error

3.4. Pengujian Hipotesis

3.4.1. Uji Parsial (Uji t)

Uji parsial merupakan pengujian yang dilakukan untuk membandingkan nilai t_{hitung} dengan nilai t_{tabel} pada setiap variabel dengan maksud untuk melihat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

3.4.2. Uji Simultan (Uji F)

Uji simultan dilakukan untuk melihat pengaruh variabel independen secara serempak mempengaruhi variabel dependen dengan menggunakan uji F atau uji ANOVA.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Tempat Penelitian

4.1.1 Sejarah Singkat Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan historisnya, sebelum Indonesia merdeka pasar modal sudah ada di saat Kolonial Belanda sejak tahun 1812 di Batavia. Bursa efek waktu itu diprakarsai oleh pemerintah Hindia Belanda guna kepentingan Pemerintahan VOC. Namun, bursa efek pada waktu itu belum berjalan sebagaimana yang diinginkan, bahkan dalam beberapa dekade aktivitas bursa efek mengalami ketidakefektifan, faktor penyebabnya seperti terjadinya perang dunia pertama dan perang dunia kedua, terjadinya perpindahan kekuasaan dari pemerintah Kolonial Belanda ke Pemerintah Republik Indonesia dan berbagai macam keadaan yang membuat aktivitas pasar modal belum beroperasi dengan baik.

Memasuki tahun 1952 bursa efek kembali dibuka dengan melakukan perdagangan saham dan obligasi yang diterbitkan oleh perusahaan-perusahaan Belanda dan dinasionalisasikan pada tahun 1958, namun kembali vakum dan memasuki tahun 1977 Pemerintah Indonesia mengaktifkan kembali bursa efek dan beberapa tahun kemudian bursa efek mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang pesat seiring dengan adanya regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah demi menertibkan bursa efek agar berjalan lancar sebagaimana yang diharapkan.

Kegiatan bursa efek semakin lancar di bawah pengelolaan Departemen Keuangan yang dilaksanakan oleh Badan Pelaksan Pasar Modal (BAPEPAM) yang merupakan sebuah institusi baru yang ditunjuk oleh Departemen Keuangan

dan pada tahun 1991, bursa saham atau pasar modal diswastanisasi menjadi PT Bursa Efek Jakarta dan menjadi salah satu bursa efek yang dinamis di Asia dan hal ini juga mengakibatkan Bursa Efek Jakarta beralihnya fungsi BAPEPAM menjadi Badan Pengawas Pasar Modal.

4.1.2 Visi dan Misi

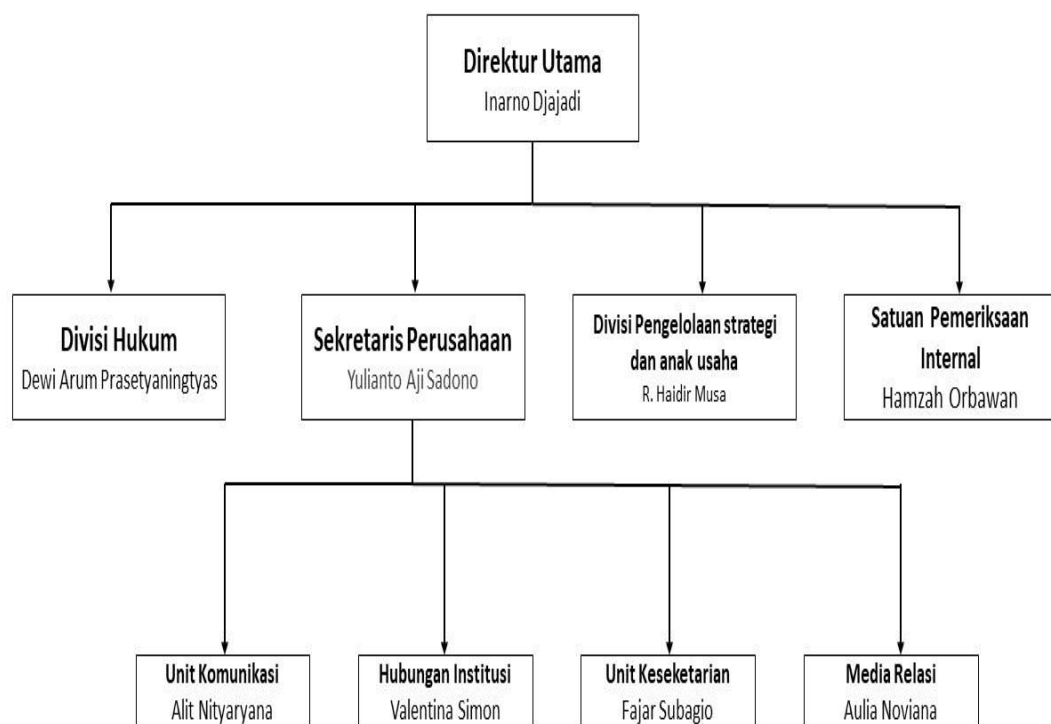
a. Visi

”Menjadi bursa yang kompetitif dengan kredibilitas tingkat dunia”

b. Misi

”Menciptakan daya saing untuk menarik investor dan emiten, melalui pemberdayaan anggota bursa dan partisipan, penciptaan nilai tambah, efisiensi biaya serta penerapan *good governance*”.

4.1.3 Struktur Organisasi



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Bura Efek Indonesia

4.2 Hasil Penelitian

Berdasarkan laporan keuangan yang telah diterbitkan oleh setiap perusahaan otomotif dan komponennya selama tahun 2017 – 2021 dan datanya telah dianalisis melalui analisis rasio keuangan kemudian di *smoothing* dalam log. natural dengan menggunakan program excel, hasilnya kembali diolah dengan menggunakan program SPSS dengan maksud untuk menjawab hipotesis pada bab sebelumnya yang berbunyi Struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021 dan struktur modal berupa *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021 serta struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara simultan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021. Lebih jelasnya data-data laporan keuangan perusahaan perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya dapat dilihat pada uraian sebagaimana berikut:

4.2.1 Hasil Analisis Struktur Modal Berupa *Debt To Asset Ratio*

Debt to asset ratio merupakan rasio yang menunjukkan besarnya utang perusahaan berpengaruh terhadap penggunaan aktivasnya, sementara *leverage* merupakan sebuah rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur kemampuan

perusahaan untuk melunasi kewajiban keuangannya. Kasmir (2014 : 156) memformulasikan rumus untuk menghitung *debt to asset ratio* sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Asset}} \times 100\%$$

Berdasarkan rumus di atas, menunjukkan bahwa untuk mengetahui nilai *debt to asset ratio* yaitu dengan cara membandingkan *total liabilities* dengan *total asset*. Dengan demikian untuk mengetahui nilai *debt to asset ratio* perusahaan otomotif dan komponennya dapat dilihat pada table di bawah ini:

Tabel 4.1
Data-data DAR Perusahaan Otomotif dan Komponennya
Periode 2017 – 2021

No.	Kode	Tahun	Total Liabilitas	Total Aset	DAR	Ln_DAR
1	ASII	2017	139,325	295,83	47,10	1,67
2	ASII	2018	170,348	344,711	49,42	1,69
3	ASII	2019	165.195	351.958	46,94	1,67
4	ASII	2020	142.749	338.203	42,21	1,63
5	ASII	2021	151.696	367.311	41,30	1,62
6	AUTO	2017	4.003.233	14.762.309	27,12	1,43
7	AUTO	2018	4.626.013	15.889.648	29,11	1,46
8	AUTO	2019	4.365.175	16.015.709	27,26	1,44
9	AUTO	2020	3.909.303	15.180.094	25,75	1,41
10	AUTO	2021	5.101.517	16.947.148	30,10	1,48
11	BRAM	2017	87.414.272	304.483.626	28,71	1,46
12	BRAM	2018	76.038.130	296.400.018	25,65	1,41
13	BRAM	2019	58.823.245	279.484.828	21,05	1,32
14	BRAM	2020	55.218.439	263.740.526	20,94	1,32
15	BRAM	2021	80.163.080	289.992.314	27,64	1,44
16	GDYR	2017	70.187.977	123.765.600	56,71	1,75
17	GDYR	2018	71.622.528	126.016.356	56,84	1,75
18	GDYR	2019	68.002.673	120.360.141	56,50	1,75
19	GDYR	2020	70.901.410	115.979.518	61,13	1,79
20	GDYR	2021	71.578.242	119.934.604	59,68	1,78
21	GJTL	2017	12.501.710	18.191.176	68,72	1,84
22	GJTL	2018	13.835.648	19.711.478	70,19	1,85

23	GJTL	2019	12.620.444	18.856.075	66,93	1,83
24	GJTL	2020	10.926.513	17.781.660	61,45	1,79
25	GJTL	2021	11.481.186	18.449.075	62,23	1,79
26	IMAS	2017	22.149.722.400.577	31.440.443.615.533	70,45	1,85
27	IMAS	2018	30.632.253.308.636	40.955.996.273.862	74,79	1,87
28	IMAS	2019	35.289.833.838.956	44.679.971.458.665	78,98	1,90
29	IMAS	2020	35.692.364.334.428	48.408.700.495.082	73,73	1,87
30	IMAS	2021	38.177.391	51.023.608	74,82	1,87

Sumber: data primer diolah, 2023

Dari hasil analisis data dengan menggunakan *debt to asset ratio* pada perusahaan otomotif dan komponennya sebagaimana pada table 4.1. di atas, menunjukkan bahwa besarnya utang perusahaan berpengaruh terhadap penggunaan aktiva, sementara *leverage* merupakan sebuah rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk melunasi kewajiban keuangannya.

4.2.2. Hasil Analisis Struktur Modal berupa *Debt To Equity Ratio*

Besarnya utang perusahaan tidak boleh melebihi ekuitas agar biaya tetap tidak terlalu tinggi sehingga tidak menjadi beban bagi perusahaan tersebut. Semakin rendah nilai rasio ini, maka kinerja keuangan perusahaan semakin baik karena bagian utang terhadap modal semakin kecil atau sebaliknya semakin tinggi rasio ini, maka semakin buruk kinerja keuangan perusahaan tersebut. Adapun rumus *debt to equity ratio* yang digunakan dalam penelitian ini sebagaimana mengacu pada pendapat Kasmir (2019 : 160) *Debt to equity ratio* berikut:

$$\text{Debt to equity ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Equity}} \times 100\%$$

Dari rumus tersebut menggambarkan bahwa dalam mengetahui nilai *debt to equity ratio* yaitu dengan cara membandingkan *total liabilities* dengan *equity*. Dengan demikian untuk mengetahui nilai *debt to equity ratio* perusahaan otomotif dan komponennya dapat dilihat pada table di bawah ini:

Tabel 4.2

Data-data DER Perusahaan Otomotif dan Komponennya Periode 2017 – 2021

No.	Kode	Tahun	Total Liabilities	Total Equity	DER	Ln.DER
1	ASII	2017	139,325	156,505	89,02	1,95
2	ASII	2018	170,348	174,363	97,70	1,99
3	ASII	2019	165,195	186.763	0,09	-1,05
4	ASII	2020	142.749	195.454	73,03	1,86
5	ASII	2021	151.696	215.615	70,36	1,85
6	AUTO	2017	4.003.233	10.759.076	37,21	1,57
7	AUTO	2018	4.626.013	11.263.635	41,07	1,61
8	AUTO	2019	4.365.175	11.650.534	37,47	1,57
9	AUTO	2020	3.909.303	11.270.791	34,69	1,54
10	AUTO	2021	5.101.517	11.845.631	43,07	1,63
11	BRAM	2017	87.414.272	304.483.626	28,71	1,46
12	BRAM	2018	76.038.130	296.400.018	25,65	1,41
13	BRAM	2019	58.823.245	220.661.583	26,66	1,43
14	BRAM	2020	55.218.439	208.522.087	26,48	1,42
15	BRAM	2021	80.163.080	209.829.234	38,20	1,58
16	GDYR	2017	70.187.977	53.577.623	131,00	2,12
17	GDYR	2018	71.622.528	54.393.828	131,67	2,12
18	GDYR	2019	68.002.673	52.357.468	129,88	2,11
19	GDYR	2020	70.901.410	45.078.108	157,29	2,20
20	GDYR	2021	71.578.242	48.356.362	148,02	2,17
21	GJTL	2017	12.501.710	5.689.466	219,73	2,34
22	GJTL	2018	13.835.648	5.875.830	235,47	2,37
23	GJTL	2019	12.620.444	6.235.631	202,39	2,31
24	GJTL	2020	10.926.513	6.855.147	159,39	2,20
25	GJTL	2021	11.481.186	6.967.889	164,77	2,22

26	IMAS	2017	22.149.722	9.290.721.214.956	238,41	2,38
27	IMAS	2018	30.632.253.308.636	10.323.742.965.226	296,72	2,47
28	IMAS	2019	35.289.833.838.956	9.408.137.619.709	375,10	2,57
29	IMAS	2020	35.692.364.334.428	12.716.336.160.654	280,68	2,45
30	IMAS	2021	38.177.391	12.846.217	297,19	2,47

Sumber: data primer diolah, 2023

Berdasarkan hasil olahan data dengan menggunakan analisis rasio keuangan pada tabel di atas, ditemukan bahwa sebagian besar perusahaan dalam kondisi keuangan normal selama 5 tahun dan satu perusahaan selama satu tahun memiliki nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) yang di bawah dari angka 1, hal ini mengindikasikan bahwa perusahaan mengalami akumulasi kerugian yang melebihi jumlah ekuitasnya.

4.2.3. Hasil Analisis *Return On Equity*

Return on equity digunakan untuk mengukur rasio laba bersih terhadap total modal dan *return on equity* ini merupakan bagian dari pada kinerja perusahaan yang bertujuan untuk mengetahui sejauhmana perolehan profitabilitas pada perusahaan selama periode tertentu yang biasanya diukur dalam satu tahun.

Brigham & Houston (2013) mengemukakan bahwa untuk menghitung *return on equity*, yakni membandingkan keuntungan bersih atau *net income* dengan ekuitas pemegang saham atau *shareholders' equity*, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada rumus berikut:

$$\text{Return On Equity} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

Dengan demikian hasil olahan data perusahaan otomotif dan komponennya berdasarkan rumus di atas, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.3

Data-data ROE Perusahaan Otomotif dan Komponennya Periode 2017 – 2021

No.	Kode	Thn	Laba Bersih	Total Equity	ROE	Ln_ROE
1	ASII	2017	22,592	156,505	14,44	1,16
2	ASII	2018	28,839	174,363	16,54	1,22
3	ASII	2019	23.279	186.763	12,46	1,10
4	ASII	2020	17.491	195.454	8,95	0,95
5	ASII	2021	27.781	215.615	12,88	1,11
6	AUTO	2017	452.879	10.759.076	4,21	0,62
7	AUTO	2018	610.985	11.263.635	5,42	0,73
8	AUTO	2019	739.672	11.650.534	6,35	0,80
9	AUTO	2020	2.245	11.270.791	0,02	1,70
10	AUTO	2021	611.348	11.845.631	5,16	0,71
11	BRAM	2017	28.832.734	304.483.626	9,47	0,98
12	BRAM	2018	25.538.565	296.400.018	8,62	0,94
13	BRAM	2019	17.978.042	220.661.583	8,15	0,91
14	BRAM	2020	4.432.414	208.522.087	2,13	0,33
15	BRAM	2021	21.975.832	209.829.234	10,47	1,02
16	GDYR	2017	2.288.028	53.577.623	4,27	0,63
17	GDYR	2018	810.675	54.393.828	1,49	0,17
18	GDYR	2019	2.036.360	52.357.468	3,89	0,59
19	GDYR	2020	7.279.360	45.078.108	16,15	1,21
20	GDYR	2021	3.278.254	48.356.362	6,78	0,83
21	GJTL	2017	141.289	5.689.466	2,48	0,40
22	GJTL	2018	186.364	5.875.830	3,17	0,50
23	GJTL	2019	359.801	6.235.631	5,77	0,76
24	GJTL	2020	614.861	6.855.147	8,97	0,95
25	GJTL	2021	147.590	6.967.889	2,12	0,33
26	IMAS	2017	2.624.296.842.428	9.290.721.214.956	28,25	1,45
27	IMAS	2018	889.142.385.580	10.323.742.965.226	8,61	0,94
28	IMAS	2019	65.180.072.693	9.408.137.619.709	0,69	0,16
29	IMAS	2020	1.929.374.846.005	12.716.336.160.654	15,17	1,18
30	IMAS	2021	13.758	12.846.217	0,11	0,97

Sumber: data primer diolah, 2023

Berdasarkan tabel di atas, maka disimpulkan bahwa *return on equity* yakni rasio yang menyatukan dua bagian laporan keuangan yaitu laporan keuangan berupa neraca dan laporan keuangan laba rugi, dimana laba bersih dibandingkan dengan ekuitas pemegang saham. Nilai *return on equity* ini mewakili total

pengembalian modal dan menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mengubah investasi ekuitas menjadi keuntungan bersih.

4.2.4 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dilakukan dalam penelitian ini dengan maksud untuk mengetahui pengaruh variabel independen dalam hal ini *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* terhadap variabel dependen yaitu *return on equity*. Dengan demikian, hasil uji regresi linear berganda tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4. 4
Ringkasan Hasil Analisis Regresi Uji-t

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	.155	.673		.677	.504
DAR	.661	.694	.383	2.953	.035
DER	.375	.317	.477	2.184	.025

a. Dependent Variable: ROE

Sumber : data primer diolah, 2023

Dari ringkasan hasil regresi linear berganda yang nampak pada tabel 4.4. di atas, maka diperoleh persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y = 0,155 + 0,661X_1 + 0,375X_2$$

Berdasarkan persamaan tersebut, dapat dijelaskan bahwa nilai koefisien regresi *debt to asset ratio* sebesar 0,661, hal ini berarti bahwa apabila terjadi perubahan variabel *debt to asset ratio* sebesar 0,661, maka akan diikuti oleh

perubahan *return on equity* sebesar 0,661 dengan asumsi variabel lainnya konstan. Demikian halnya dengan nilai *debt to equity ratio* sebesar 0,375 apabila terjadi perubahan *debt to asset ratio* sebesar 0,375, maka kan diikuti oleh perubahan *return on equity* sebesar 0,375 dengan asumsi variabel lainnya konstan. Persamaan regresi di atas juga menunjukkan nilai konstanta sebesar 0,155 yang memiliki makna bahwa nilai *return on equity* sebesar 0,155, jika variabel lainnya bernilai 0.

Selanjutnya nilai *goodness of fit model* yaitu variasi naik turunnya variabel *return on equity* dapat diamati melalui nilai koefisien determinasi (R^2) dengan model summary pada tabel 4.5. di bawah ini:

Tabel 4. 5
Nilai Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.755 ^a	.570	.020	.32897

a. Predictors: (Constant), DER, DAR

b. Dependent Variable: ROE

Sumber : data primer diolah, 2023

Nilai koefisien determinasi (R^2) pada table di atas, menggambarkan bahwa angka 0, 570 atau 57% variasi naik turunnya variabel *return on equity* (Y) mampu dijelaskan oleh variabel ini *debt to asset ratio* (X_1) dan *debt to equity ratio* (X_2), sedangkan sisanya sebesar $100 - 57 = 43\%$ dijelaskan oleh variable lain di luar model.

4.2.4.1. Hasil Uji Parsial (Uji-t)

Untuk melihat pengaruh positif dan signifikansi masing-masing variabel independen yaitu *debt to asset ratio* (X_1) dan *debt to equity ratio* (X_2) terhadap variabel dependen yaitu *return on equity* (Y) dalam penelitian ini, maka digunakan uji-t dengan cara membandingkan nilai t_{tabel} dan nilai t_{hitung} pada taraf signifikansi 0,05. Apabila nilai $t_{hitung} > \text{nilai } t_{tabel}$, maka hipotesis penelitian diterima, demikian pula sebaliknya jika nilai $t_{hitung} < \text{nilai } t_{tabel}$, maka hipotesis penelitian ditolak. Adapun nilai t_{tabel} untuk $\alpha = 5\%$ dan nilai df sebesar $n - k - 1 = 30 - 2 - 1 = 27$, maka nilai df dalam penelitian ini adalah sebanyak 27, sedangkan nilai t_{tabel} diperoleh sebesar 2,052.

Uji signifikansi juga dapat dilihat dari nilai signifikansi koefisien regresi. Jika nilai signifikansi lebih kecil dan 0,05, maka hipotesis penelitian dapat diterima. Sebaliknya jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05, maka hipotesis penelitian, ditolak.

a. Pengujian Hipotesis Pertama (H_1)

Pengaruh variabel independen struktur modal berupa *debt to asset ratio* terhadap *return on asset* secara parsial dengan menggunakan uji-t dispesifikasikan dalam hipotesis pertama (H_1), sebagai berikut:

H_1 : Struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021

Berdasarkan perhitungan analisis regresi linear berganda pada tabel 4. 4 diperoleh nilai t_{hitung} sebesar 2,953. Nilai ini lebih besar dari nilai t_{tabel} 2,052, yang berarti bahwa *debt to asset ratio* berpengaruh positif terhadap *return on equity* dan hal ini juga didukung dengan adanya nilai signifikansi sebesar $0,035 < 0,05$. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, diterima.

b. Pengujian Hipotesis Kedua (H₂)

Pengaruh variabel independen struktur modal berupa *debt to equity ratio* terhadap *return on asset* secara parsial dengan menggunakan uji-t dispesifikasikan dalam hipotesis kedua (H₂), sebagai berikut:

H₂ : Struktur modal berupa *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021

Dengan memperhatikan hasil hitungan analisis regresi linear berganda pada tabel 4. 4 di atas, dimana diperoleh nilai t_{hitung} sebesar 2,184. Nilai ini lebih besar dari nilai t_{tabel} 2,052, yang berarti bahwa *debt to asset ratio* berpengaruh positif terhadap *return on equity* dan hal ini juga didukung oleh nilai signifikansi sebesar $0,025 < 0,05$. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap

return on equity pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, diterima.

4.2.4.2 Hasil Uji Simultan (Uji-F)

Tabel 4. 6
Ringkasan Hasil Analisis Regresi Uji-F
ANOVA^b

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	.156	2	.078	19.722	.004 ^a
	Residual	2.922	27	.108		
	Total	3.078	29			

a. Predictors: (Constant), DER, DAR

b. Dependent Variable: ROE

Sumber : data primer diolah, 2023

Pengujian terhadap hipotesis ketiga yaitu pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara simultan dengan menggunakan uji F dispesifikasikan dalam hipotesis ketiga (H_3), sebagai berikut:

H_3 : Struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara simultan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 - 2021

Berdasarkan hasil hitung regresi linear berganda pada tabel 4.6 di atas, nampak bahwa nilai F_{hitung} lebih besar dari pada nilai F_{tabel} ($19,722 > 3,354$) dengan probabilitas terjadinya kesalahan F_{hitung} lebih kecil dari taraf kesalahan (α) yang ditetapkan yaitu $0,004 < 0,05$.

Hasil penelitian membuktikan bahwa variabel independen yang terdiri atas *debt to asset ratio* (X_1) dan *debt to equity ratio* (X_2) berpengaruh positif dan

signifikan secara simultan terhadap *return on equity* (Y) pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, diterima.

4.3. Pembahasan

Pembahasan pada penelitian ini akan menjawab masalah yang dirumuskan sebelumnya dengan mengacu pada hasil analisis regresi linear berganda dengan menggunakan bantuan spss versi 20.00. Berdasarkan nilai koefisien regresi dan taraf signifikansinya akan dibahas apakah hipotesis yang dirumuskan dalam penelitian ini dapat dibuktikan secara empiris.

a. Pengaruh struktur modal berupa *debt to asset ratio* terhadap *return on equity*

Berdasarkan tabel 4.4 hasil ringkasan analisis regresi linear berganda menunjukkan bahwa variabel *debt to asset ratio* mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021. Dimana diperoleh nilai t_{hitung} sebesar 2,953 dan nilai ini lebih besar dari pada nilai t_{tabel} 2,052, yang berarti bahwa *debt to asset ratio* berpengaruh positif terhadap *return on equity* dan hal ini juga didukung dengan adanya nilai signifikansi sebesar 0,035. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, diterima.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Trinarko (2021) yang berjudul pengaruh struktur modal, risiko bisnis, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan terhadap *return on equity* secara simultan, dimana hasil penelitiannya menunjukkan secara simultan variabel struktur modal, risiko bisnis, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan secara simultan mempengaruhi *return on equity* pada tingkat kurang dari 5% yaitu 0,001. Namun, secara parsial hasil penelitian ini tidak mendukung hasil penelitian tersebut yang menyatakan bahwa struktur modal, ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan tidak berpengaruh terhadap *return on equity*.

Hasil penelitian ini juga mendukung hasil penelitian dari Sunita, dkk (2020) yang berjudul pengaruh struktur modal terhadap *return on assets* perusahaan BUMN yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia, dimana hasil penelitiannya menunjukkan struktur modal yang diukur melalui *debt to asset ratio* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas *return on asset* BUMN, Secara simultan, struktur modal yang diukur melalui *debt to asset ratio* dengan *debt to equity ratio* berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas *return on asset* BUMN.

b. Pengaruh struktur modal berupa *debt to equity ratio* terhadap *return on equity*

Berdasarkan tabel 4.4 hasil ringkasan analisis regresi linear berganda menunjukkan bahwa variabel *debt to equity ratio* mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, diterima yang mana diperoleh nilai t_{hitung} sebesar 2,184.

Nilai ini lebih besar dari nilai t_{tabel} 2,052, yang berarti bahwa *debt to asset ratio* berpengaruh positif terhadap *return on equity* dan hal ini juga didukung oleh nilai signifikansi sebesar 0,025.

Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Nurasifah (2019) yang mengangkat judul pengaruh struktur modal terhadap kinerja keuangan pada perusahaan property dan real state yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, dimana hasil penelitiannya menunjukkan struktur modal yang diukur dengan menggunakan *debt to equity ratio* berpengaruh terhadap kinerja keuangan diukur dengan menggunakan *return on equity*.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Mointi, dkk, (2022) yang berjudul pengaruh struktur modal terhadap *return on equity*, yang mana hasil penelitiannya menunjukkan bahwa struktur modal yang diukur dengan *longterm debt to equity ratio* terhadap *return on equity* menunjukkan adanya hubungan yang positif, dimana adanya pergerakan berbanding lurus antara *longterm debt to equity ratio* dengan *return on equity*, semakin naik nilai *longterm debt to equity ratio*, maka semakin naik nilai *return on equity*.

Hasil penelitian ini tidak mendukung hasil penelitian dari Sunita, dkk (2020) yang berjudul pengaruh struktur modal terhadap *return on assets* perusahaan BUMN yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia, dimana hasil penelitiannya menunjukkan struktur modal yang diukur melalui *debt to equity ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas *return on asset* BUMN.

Berdasarkan hasil pembahasan di atas, menurut Brigham dan Houston (2011) bahwa struktur modal sangat penting bagi perusahaan karena akan berhubungan dan berpengaruh terhadap besarnya risiko yang ditanggung oleh pemegang saham dan besarnya tingkat pengembalian atau tingkat pengembalian yang diharapkan.

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan sebelumnya, maka dalam penelitian ini dapat disimpulkan sebagaimana berikut:

- a. Struktur modal berupa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai t_{hitung} sebesar $2,953 > 2,052$ dan taraf $sig_{hitung} 0,035 < 0,05$.
- b. Struktur modal berupa *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai t_{hitung} sebesar $2,953 > 2,052$ dan taraf signifikansi $0,025 < 0,05$.
- c. Struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara simultan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai F_{hitung} sebesar $19,722 > 3,354$ dan taraf signifikansi $0,025 < 0,05$.
- d. Nilai koefisien determinasi (R^2) pada penelitian ini menggambarkan bahwa angka 0,570 atau 57% variasi naik turunnya variabel *return on equity* (Y) mampu dijelaskan oleh variabel *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio*.

5.2. Saran

Dari hasil kesimpulan di atas, maka peneliti menyarankan kepada semua pihak yang terkait dengan penelitian ini, yaitu:

a. Bagi perusahaan

Agar tetap memperhatikan nilai *debt to asset ratio* karena semakin tinggi nilai *debt to asset ratio*, maka semakin besar modal pinjaman yang digunakan untuk investasi pada aktiva guna menghasilkan keuntungan. Demikian juga dengan nilai *debt to equity ratio*, perusahaan perlu memperhatikan kondisi keuangan yang baik atau sehat sebuah perusahaan apabila nilai *debt to equity ratio* di bawah 1 karena utang perusahaan masih bisa ditoleransi.

b. Bagi Investor

Agar kiranya para calon investor untuk tetap memantau perkembangan nilai *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* perusahaan sebelum melakukan investasi agar modal yang ditanam pada perusahaan tersebut dapat dibayarkan sebagaimana yang diharapkan.

c. Bagi Peneliti

Bagi pihak peneliti yang ingin melanjutkan penelitian ini agar menambah variabel-variabel lain yang ikut mempengaruhi *return on equity* misalnya ukuran perusahaan, risiko bisnis dan pertumbuhan penjualan.

DAFTAR PUSTAKA

- Brigham F, Eugene dan Houston F, Joel, 2013, *Dasar-dasar Manajemen Keuangan*, Terjemahan, Jakarta, Salemba Empat.
- , 2011, *Dasar-dasar Manajemen Keuangan*, Terjemahan, Edisi ke 10, Jakarta, Salemba Empat.
- , 2018, *Fundamentals of Financial Manajemen*, United States of Amerika.
- Darsono dan Ashari, 2010, *Pedoman Praktis Memahami Laporan Keuangan*, Yogyakarta, Penerbit Andi
- Fahmi Irham, 2020, *Analisis Laporan Keuangan*, Bandung, Alfabeta.
- Gitman. Lawrence J dan and Chard J. Zutler, 2015, *Principles of Managerial Finance*, Pearson Education.
- Harjito D. Agus, Martono, 2002, *Manajemen Keuangan*, Edisi Pertama, Yogyakarta, Ekonisia.
- Hartono Jugiyanto 2003, *Teori Portofolio dan Analisis Investasi*, Yogyakarta, Edisi Ketiga.
- Hery, 2016, *Akuntansi Dasar*, Jakarta, PT Grasindo.
- https://www.gramedia.com/literasi/teori-keagenan/#Konsep_Agensi. Diakses, 20 Desember 2022)
- Irawati Susan, 2006, *Manajemen Keuangan*, Bandung, Pustaka.
- Kasmir, 2014, *Analisis Laporan Keuangan*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.
- , 2019, *Analisis Laporan Keuangan*, Depok, Rajawali Pers.
- Mardiyanto Handono, 2009, *Intisari Manajemen Keuangan*, Jakarta, PT Grasindo.
- Mudjijah, S, Khalid, Z dan Astuti, D, A. S, 2019, *Pengaruh Kinerja Keuangan dan Struktur modal terhadap nilai Perusahaan yang dimoderasi variabel Ukuran Perusahaan*, Jurnal Akuntansi dan Keuangan, 8 (1), 41-56.

- Nawawi Hadari, 2012, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Pantau, M.S. R, Murnin, S dan Trang, I, 2015, *Analisis Pertumbuhan Penjualan, Ukuran Perusahaan, Return On Asset dan Struktur Modal terhadap Nilai Perusahaan yang tercatat di Indeks, Lq45*, Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen Bisns dan Akuntansi, 3 (1).
- Putri Siti Wahyuni, 2021, *Pengaruh Struktur Modal terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Perbankan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017 – 2019*. Skripsi, Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Riyanto Bambang, 2010, *Dasar-dasar Pembenajaan Perusahaan*, Yogyakarta, Edisi ke empat, BPFE.
- Sudana I Made, 2015, *Manajemen Keuangan Perusahaan*, ,Edisi Kedua, Jakarta, Penerbit Erlangga.
- Sugiyono, Arief, 2009, *Manajemen Keuangan Untuk Praktisi Keuangan*, Jakarta, Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&B*, Bandung, Alfabeta.
- Sutrisno, 2012, *Manajemen Keuangan Teori, Konsep dan Aplikasi*, Yogyakarta, Ekonesia.
- Van Horne James dan Wachowicz Jhon, 2008, *Fundamental of Financial Management 13th Edition* Harlow: Pearson Education Limited.
- Weston J,F dan E.C, Thomas, 1992, *Management Finance*, New York: CBS Collage Publishing.

L
A
M
P
I
R
A
N

ABSTRACT

HIDAYAT BUDIARTO. E2119197. THE EFFECT OF CAPITAL STRUCTURE ON RETURN ON EQUITY IN AUTOMOTIVE INDUSTRY SUB-SECTOR COMPANIES AND THEIR COMPONENTS LISTED ON THE INDONESIAN STOCK EXCHANGE FOR THE PERIOD 2017 - 2021

The higher the return on equity, the stronger the position of the company owner, and vice versa. The lower this ratio, the worse the company's financial position. The purpose of this study is to find the capital structure in the form of debt-to-asset ratio and debt-to-equity ratio and its effect on return on equity in automotive industry sub-sector companies and their components listed on the Indonesia Stock Exchange involving six companies for the last five years, analyzed using multiple linear regression analysis tools. The results showed that partially the debt-to-asset ratio variable had a positive and significant effect on return on equity in the automotive industry sub-sector companies and their components listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2017 - 2021, which can be accepted with a t-count value of $2.953 > 2.052$ and a significance level of $0.035 < 0.05$. Debt to equity ratio has a positive and significant partial effect on return on equity in companies in the automotive industry sub-sector and its components listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2017 - 2021, it can be accepted with a t-count value of $2.953 > 2.052$ and a significance level of $0.025 < 0.05$. Simultaneously, Debt to Asset Ratio and Debt to Equity Ratio has a positive and significant effect on return on equity in automotive industry sub-sector companies, and their components listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2017 - 2021, can be accepted with an F-count value of $19.722 > 3.354$ and a significance level of $0.025 < 0.05$.

Keywords: Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Return on Equity



ABSTRAK

HIDAYAT BUDIARTO. E2119197. PENGARUH STRUKTUR MODAL TERHADAP *RETURN ON EQUITY* PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR INDUSTRI OTOMOTIF DAN KOMPONENNYA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017 – 2021

Semakin tinggi *return on equity* berarti semakin kuat posisi pemilik perusahaan, demikian pula sebaliknya semakin rendah rasio ini, maka semakin buruk posisi keuangan perusahaan. Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui struktur modal berupa *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* pengaruhnya terhadap *return on equity* perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan melibatkan enam perusahaan selama lima tahun terakhir yang akan dianalisis dengan menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial variabel *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai t_{hitung} sebesar $2,953 > 2,052$ dan taraf sig_{hitung} $0,035 < 0,05$. *Debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai t_{hitung} sebesar $2,953 > 2,052$ dan taraf signifikansi $0,025 < 0,05$. secara simultan *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *return on equity* pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 – 2021, dapat diterima dengan nilai F_{hitung} sebesar $19,722 > 3,354$ dan taraf signifikansi $0,025 < 0,05$.

Kata kunci: *Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, Return on Equity*



Lampiran 1 : Hasil Olahan Data

Data-data DAR Perusahaan Otomotif dan Komponennya

Periode 2017 -2021

No.	KODE	TAHUN	TOTAL LIABILITAS	TOTAL ASET	DAR	Ln_DAR
1	ASII	2017	139.325	295.83	47.1	1.67
2	ASII	2018	170.348	344.711	49.42	1.69
3	ASII	2019	165,195	351,958	46.94	1.67
4	ASII	2020	142,749	338,203	42.21	1.63
5	ASII	2021	151,696	367,311	41.3	1.62
6	AUTO	2017	4,003,233	14,762,309	27.12	1.43
7	AUTO	2018	4,626,013	15,889,648	29.11	1.46
8	AUTO	2019	4,365,175	16,015,709	27.26	1.44
9	AUTO	2020	3,909,303	15,180,094	25.75	1.41
10	AUTO	2021	5,101,517	16,947,148	30.1	1.48
11	BRAM	2017	87,414,272	304,483,626	28.71	1.46
12	BRAM	2018	76,038,130	296,400,018	25.65	1.41
13	BRAM	2019	58,823,245	279,484,828	21.05	1.32
14	BRAM	2020	55,218,439	263,740,526	20.94	1.32
15	BRAM	2021	80,163,080	289,992,314	27.64	1.44
16	GDYR	2017	70,187,977	123,765,600	56.71	1.75
17	GDYR	2018	71,622,528	126,016,356	56.84	1.75
18	GDYR	2019	68,002,673	120,360,141	56.5	1.75
19	GDYR	2020	70,901,410	115,979,518	61.13	1.79
20	GDYR	2021	71,578,242	119,934,604	59.68	1.78
21	GJTL	2017	12,501,710	18,191,176	68.72	1.84
22	GJTL	2018	13,835,648	19,711,478	70.19	1.85
23	GJTL	2019	12,620,444	18,856,075	66.93	1.83
24	GJTL	2020	10,926,513	17,781,660	61.45	1.79
25	GJTL	2021	11,481,186	18,449,075	62.23	1.79
26	IMAS	2017	22,149,722,400,577	31,440,443,615,533	70.45	1.85
27	IMAS	2018	30,632,253,308,636	40,955,996,273,862	74.79	1.87
28	IMAS	2019	35,289,833,838,956	44,679,971,458,665	78.98	1.9
29	IMAS	2020	35,692,364,334,428	48,408,700,495,082	73.73	1.87
30	IMAS	2021	38,177,391	51,023,608	74.82	1.87

Data-data DER Perusahaan Otomotif dan Komponennya

Periode 2017 -2021

No.	KODE	TAHUN	TOTAL LIABILITIES	TOTAL EQUITY	DER	Ln_DER
1	ASII	2017	139.325	156.505	89.02	1.95
2	ASII	2018	170.348	174.363	97.7	1.99
3	ASII	2019	165.195	186,763	0.09	-1.05
4	ASII	2020	142,749	195,454	73.03	1.86
5	ASII	2021	151,696	215,615	70.36	1.85
6	AUTO	2017	4,003,233	10,759,076	37.21	1.57
7	AUTO	2018	4,626,013	11,263,635	41.07	1.61
8	AUTO	2019	4,365,175	11,650,534	37.47	1.57
9	AUTO	2020	3,909,303	11,270,791	34.69	1.54
10	AUTO	2021	5,101,517	11,845,631	43.07	1.63
11	BRAM	2017	87,414,272	304,483,626	28.71	1.46
12	BRAM	2018	76,038,130	296,400,018	25.65	1.41
13	BRAM	2019	58,823,245	220,661,583	26.66	1.43
14	BRAM	2020	55,218,439	208,522,087	26.48	1.42
15	BRAM	2021	80,163,080	209,829,234	38.2	1.58
16	GDYR	2017	70,187,977	53,577,623	131	2.12
17	GDYR	2018	71,622,528	54,393,828	131.67	2.12
18	GDYR	2019	68,002,673	52,357,468	129.88	2.11
19	GDYR	2020	70,901,410	45,078,108	157.29	2.2
20	GDYR	2021	71,578,242	48,356,362	148.02	2.17
21	GJTL	2017	12,501,710	5,689,466	219.73	2.34
22	GJTL	2018	13,835,648	5,875,830	235.47	2.37
23	GJTL	2019	12,620,444	6,235,631	202.39	2.31
24	GJTL	2020	10,926,513	6,855,147	159.39	2.2
25	GJTL	2021	11,481,186	6,967,889	164.77	2.22
26	IMAS	2017	22,149,722,400,577	9,290,721,214,956	238.41	2.38
27	IMAS	2018	30,632,253,308,636	10,323,742,965,226	296.72	2.47
28	IMAS	2019	35,289,833,838,956	9,408,137,619,709	375.1	2.57
29	IMAS	2020	35,692,364,334,428	12,716,336,160,654	280.68	2.45
30	IMAS	2021	38,177,391	12,846,217	297.19	2.47

Data-data ROE Perusahaan Otomotif dan Komponennya

Periode 2017 -2021

No.	KODE	TAHUN	LABA BERSIH	TOTAL EQUITY	ROE	Ln_ROE
1	ASII	2017	22.592	156.505	14.44	1.16
2	ASII	2018	28.839	174.363	16.54	1.22
3	ASII	2019	23,279	186,763	12.46	1.1
4	ASII	2020	17,491	195,454	8.95	0.95
5	ASII	2021	27,781	215,615	12.88	1.11
6	AUTO	2017	452,879	10,759,076	4.21	0.62
7	AUTO	2018	610,985	11,263,635	5.42	0.73
8	AUTO	2019	739,672	11,650,534	6.35	0.8
9	AUTO	2020	2,245	11,270,791	0.02	1.7
10	AUTO	2021	611,348	11,845,631	5.16	0.71
11	BRAM	2017	28,832,734	304,483,626	9.47	0.98
12	BRAM	2018	25,538,565	296,400,018	8.62	0.94
13	BRAM	2019	17,978,042	220,661,583	8.15	0.91
14	BRAM	2020	4,432,414	208,522,087	2.13	0.33
15	BRAM	2021	21,975,832	209,829,234	10.47	1.02
16	GDYR	2017	2,288,028	53,577,623	4.27	0.63
17	GDYR	2018	810,675	54,393,828	1.49	0.17
18	GDYR	2019	2,036,360	52,357,468	3.89	0.59
19	GDYR	2020	7,279,360	45,078,108	16.15	1.21
20	GDYR	2021	3,278,254	48,356,362	6.78	0.83
21	GJTL	2017	141,289	5,689,466	2.48	0.4
22	GJTL	2018	186,364	5,875,830	3.17	0.5
23	GJTL	2019	359,801	6,235,631	5.77	0.76
24	GJTL	2020	614,861	6,855,147	8.97	0.95
25	GJTL	2021	147,590	6,967,889	2.12	0.33
26	IMAS	2017	2,624,296,842,428	9,290,721,214,956	28.25	1.45
27	IMAS	2018	889,142,385,580	10,323,742,965,226	8.61	0.94
28	IMAS	2019	65,180,072,693	9,408,137,619,709	0.69	0.16
29	IMAS	2020	1,929,374,846,005	12,716,336,160,654	15.17	1.18
30	IMAS	2021	13,758	12,846,217	0.11	0.97

Lampiran 2: Hasil Olahan Data Regression

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
ROE	.8217	.32580	30
DAR	1.6577	.18887	30
DER	1.9457	.41374	30

Correlations

		ROE	DAR	DER
Pearson Correlation	ROE	1.000	.038	.137
	DAR	.038	1.000	.885
	DER	.137	.885	1.000
Sig. (1-tailed)	ROE	.	.421	.235
	DAR	.421	.	.000
	DER	.235	.000	.
N	ROE	30	30	30
	DAR	30	30	30
	DER	30	30	30

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	DER, DAR ^a		. Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ROE

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.755 ^a	.570	.020	.32897

a. Predictors: (Constant), DER, DAR

b. Dependent Variable: ROE

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	.156	2	.078	.722	.495 ^a
	Residual	2.922	27	.108		
	Total	3.078	29			

a. Predictors: (Constant), DER, DAR

b. Dependent Variable: ROE

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.155	.673		.677	.504
	DAR	.661	.694	.383	2.953	.035
	DER	.375	.317	.477	2.184	.025

a. Dependent Variable: ROE

Coefficient Correlations^a

Model			DER	DAR
1	Correlations	DER	1.000	.885
		DAR	.885	1.000
	Covariances	DER	.100	.195
		DAR	.195	.482

a. Dependent Variable: ROE

Collinearity Diagnostics^a

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions		
				(Constant)	DAR	DER
1	1	2.977	1.000	.00	.00	.00
	2	.021	11.856	.18	.00	.22
	3	.002	40.811	.82	1.00	.78

a. Dependent Variable: ROE

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.7477	1.1847	.8217	.07340	30
Residual	.64732	.66410	.00000	.31742	30
Std. Predicted Value	1.008	4.946	.000	1.000	30
Std. Residual	1.968	2.019	.000	.965	30

a. Dependent Variable: ROE



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO
LEMBAGA PENELITIAN**

Kampus Unisan Gorontalo Lt 3 - Jln. Achmad Nadjamuddin No. 17 Kota Gorontalo
Telp: (0435) 8724466, 829975 E-mail: lembagapenelitian@unisan.ac.id

No.: 093/PIP/LEMLIT-UNISAN/II/2023

Lampiran :

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada YTH.

Kepala Galeri Investasi Bursa Efek Unisan

Di

Tempat

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DR. Rahmisyari, ST.,SE.,MM

NIDN : 0929117202

Jabatan : Ketua Lembaga Penelitian

Meminta kesediaannya untuk memberikan izin pengambilan data dalam rangka penyusunan proposal/skripsi, kepada:

Nama Mahasiswa : Hidayat Budiarto

NIM : E2119197

Fakultas : Fakultas Ekonomi

Program Studi : Manajemen

Lokasi Penelitian : Bursa Efek Indonesia

Judul penelitian : Pengaruh struktur modal terhadap return on equity pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

Atas kebijakan dan kerja samanya diucapkan banyak terima kasih.

Gorontalo, 07 Februari 2023


DR. Rahmisyari, ST.,SE.,MM
NIDN : 0929117202



**GALERI INVESTASI BURSA EFEK INDONESIA
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO**

Jln Achmad Nadjamuddin No. 17 kota Gorontalo



Indonesia Stock Exchange
Bursa Efek Indonesia

SURAT KETERANGAN

No. 108/SKD/GI-BEI/Unisan/III/2023

Assalamu Alaikum, Wr, Wb

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Muh. Fuad Alamsyah, SE.,M.Sc
NIDN : 0921048801
Jabatan : Kepala Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (GI-BEI)
Universitas Ihsan Gorontalo

Dengan ini menyatakan bahwa yang bersangkutan dibawah ini

Nama Mahasiswa : Hidayat Budiarto
NIM : E2119197
Jurusan/ Prodi : Manajemen
Judul Penelitian : Pengaruh struktur modal terhadap return on equity pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

Benar telah melakukan penelitian dan pengambilan data di Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (GI-BEI) Unisan, Pada Tanggal 07 Februari 2023 terkait dengan kepentingan penelitian yang dilakukan.

Demikian surat ini dibuat dengan sebenarnya dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Gorontalo, 16 Maret 2023

Mengetahui,



Muh. Fuad Alamsyah, SE.,M.Sc
NIDN. 0921048801



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO

FAKULTAS EKONOMI

SK. MENDIKNAS NOMOR 84/D/O/2001 STATUS TERAKREDITASI BAN-PT.DIKTI

Jalan : Achmad Nadjamuddin No.17 Telp/Fax.(0435) 829975 Kota Gorontalo. www.fe.unisan.ac.id

SURAT REKOMENDASI BEBAS PLAGIASI

No. 074/SRP/FE-UNISAN/III/2023

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dr. Musafir, SE., M.Si
NIDN : 09281169010
Jabatan : Dekan

Dengan ini menerangkan bahwa :


Nama Mahasiswa : Hidayat Budiarto
NIM : E2119197
Program Studi : Manajemen
Fakultas : Ekonomi
Judul Skripsi : Pengaruh struktur modal terhadap return on equity pada perusahaan sub sektor industri otomotif dan komponennya

Sesuai hasil pengecekan tingkat kemiripan skripsi melalui aplikasi Turnitin untuk judul skripsi di atas diperoleh hasil *Similarity* sebesar 4%, berdasarkan Peraturan Rektor No. 32 Tahun 2019 tentang Pendeteksian Plagiat pada Setiap Karya Ilmiah di Lingkungan Universitas Ichsan Gorontalo, bahwa batas kemiripan skripsi maksimal 30%, untuk itu skripsi tersebut di atas dinyatakan **BEBAS PLAGIASI** dan layak untuk diujikan. Demikian surat rekomendasi ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Mengetahui
Dekan

Dr. Musafir, SE., M.Si
NIDN. 0928116901

Gorontalo, 28 Maret 2023
Tim Verifikasi,


Muh. Sabir M, SE., M.Si
NIDN. 0913088503

Terlampir : Hasil Pengecekan Turnitin



Similarity Report ID: oid:25211:33111121

PAPER NAME

SKRIPSI_HIDAYATBUDIARTO.docx

AUTHOR

HIDAYAT BUDIARTO

WORD COUNT

10202 Words

CHARACTER COUNT

65926 Characters

PAGE COUNT

60 Pages

FILE SIZE

197.2KB

SUBMISSION DATE

Mar 27, 2023 2:59 PM GMT+8

REPORT DATE

Mar 27, 2023 3:03 PM GMT+8**● 4% Overall Similarity**

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

- 2% Internet database
- 1% Publications database
- Crossref database
- Crossref Posted Content database
- 1% Submitted Works database

● Excluded from Similarity Report

- Cited material
- Small Matches (Less than 30 words)

Summary



Similarity Report ID: oid:25211:33111121

● 4% Overall Similarity

Top sources found in the following databases:

- 2% Internet database
- 1% Publications database
- Crossref database
- Crossref Posted Content database
- 1% Submitted Works database

TOP SOURCES

The sources with the highest number of matches within the submission. Overlapping sources will not be displayed.

1	core.ac.uk Internet	<1%
2	LL Dikti IX Turnitin Consortium on 2019-08-01 Submitted works	<1%
3	LL Dikti IX Turnitin Consortium on 2019-07-16 Submitted works	<1%
4	repository.ub.ac.id Internet	<1%
5	Farah Tri Megawati, Nana Umdiana, Lulu Nailufaroh. "FAKTOR-FAKTOR..." Crossref	<1%
6	LL Dikti IX Turnitin Consortium on 2019-07-31 Submitted works	<1%
7	repository.unhas.ac.id Internet	<1%
8	digilibadmin.unismuh.ac.id Internet	<1%

Sources overview



Similarity Report ID: oid:25211:33111121

- 9

Angelin Chandra, Arie Pratania Putri, Leoni Angela, Henny Puspita, Feli... <1%

Crossref

- 10

Mahmudin Mahmudin, Elfreda Aplonia Lau, Beatrix Tandirerung. "THE ... <1%

Crossref

- 11

123dok.com <1%

Internet

CURRICULUM VITAE

I. Identitas Pribadi



N a m a : Hidayat Budiarto
 N I M : E2119197
 Tempat / Tgl. : Gorontalo, 07 April 1995
 Lahur
 Jenis Kelamin : Laki – laki
 Angkatan : 2019
 Fakultas : Ekonomi
 Jurusan : Manajemen
 Konsentrasi : Keuangan
 Agama : Islam
 Alamat : Dusun Oloa Desa Sosial
 Kecamatan Paguyaman,

Kabupaten Boalemo

II. Riwayat Pendidikan

1. Menyelesaikan pendidikan di SDN 3 Paguyaman, Kecamatan Paguyaman, Kabupaten Boalemo pada Tahun 2002 - 2007
2. Kemudian melanjutkan Pendidikan ke jenjang berikutnya di SMP 1 Paguyaman dan lulus pada tahun 2007 - 2010
3. Selanjutnya menyelesaikan pendidikan di SMA 1 Paguyaman pada tahun 2010 - 2013
4. Melanjutkan Pendidikan Tinggi di Universitas Ichsan Gorontalo, mengambil Jurusan Manajemen di Fakultas Ekonomi pada tahun 2019 - 2023