

**PENGARUH *CURRENT RATIO*, STRUKTUR MODAL DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN
SUB SEKTOR OTOMOTIF DAN KOMPONEN YANG
TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
PERIODE 2017-2021**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Melengkapi Tugas-Tugas dan
Syarat-Syarat Guna Memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi**

OLEH :

**HUSEN BUSRO
NPM : 1802120287**



**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BANDA ACEH
2022**



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
FAKULTAS EKONOMI
(TERAKREDITASI)

JALAN MUHAMMADIYAH NO. 91 BATHOH LUENG BATA
TELEPON (0651) 21023 FAX. 21023 – 34092
BANDA ACEH 23245

Jurusan : Manajemen
Program : Sarjana S-1

Banda Aceh, 10 September 2022

TANDA PERSETUJUAN/PENGESAHAN SKRIPSI

Dengan ini, kami menyatakan telah menyetujui/mengesahkan skripsi saudara:

HUSEN BUSRO
NPM : 1802120287

Dengan judul:

PENGARUH *CURRENT RATIO*, STRUKTUR MODAL DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR OTOMOTIF DAN KOMPONEN YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017-2021

Yang diajukan untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh.

Menyetujui / Mengesahkan :

Ketua Program Studi
Manajemen

Suryani Murad, SE, M.Si.
NIK. 19720205 200103 2 001

Pembimbing I

Zuraidah, SE, MM.
NIK. 19770123 200807 2 001

Pembimbing II

Rusnaldi, SE, M.Si.
NIK. 19790615 200507 1 001

Mengetahui,
Dekan,



Drs. Tarmizi Gadeng, SE, M.Si, MM.
NIK. 19700408 199401 1 001



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
FAKULTAS EKONOMI
(TERAKREDITASI)

JALAN MUHAMMADIYAH NO. 91 BATHOH LUENG BATA
TELEPON (0651) 21023 FAX. 21023 – 34092
BANDA ACEH 23245

Jurusan : Manajemen
Program : Sarjana S-1

Banda Aceh, 10 September 2022

TANDA PERSETUJUAN/PENGESAHAN SKRIPSI

Dengan ini, kami menyatakan telah menyetujui/mengesahkan skripsi saudara:

HUSEN BUSRO
NPM : 1802120287

Dengan judul:

PENGARUH *CURRENT RATIO*, STRUKTUR MODAL DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR OTOMOTIF DAN KOMPONEN YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017-2021

Yang diajukan untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh.

Menyetujui / Mengesahkan :

Ketua Program Studi
Manajemen

Suryani Murad, SE, M.Si.
NIK. 19720205 200103 2 001

Pembimbing I

Zuraidah, SE, MM.
NIK. 19770123 200807 2 001

Pembimbing II

Rusnaldi, SE, M.Si.
NIK. 19790615 200507 1 001

Mengetahui,
Dekan,



Drs. Tarmizi Gadeng, SE, M.Si, MM.
NIK. 19700408 199401 1 001

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

“SAYA YANG BERTANDA TANGAN DI BAWAH INI MENYATAKAN BAHWA SKRIPSI INI TELAH DITULIS DENGAN SESUNGGUH-SUNGGUHNYA DAN TIDAK ADA BAGIAN YANG MERUPAKAN PENJIPLAKAN KARYA ORANG LAIN DI PROGRAM STUDI MANAJEMEN FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH, APABILA DI KEMUDIAN HARI TERBUKTI BAHWA PERNYATAAN INI TIDAK BENAR MAKA SAYA SANGGUP MENERIMA HUKUMAN/SANKSI SESUAI PERATURAN YANG BERLAKU”

Banda Aceh, 10 September 2022

Yang Menyatakan



HUSEN BUSRO

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh, saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Husen Busro
NPM : 1802120287
Program Studi : Manajemen
Fakultas : Ekonomi
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh **Hak Bebas Royalty Non Eklusif (Non-Exclusive Royalty Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

PENGARUH *CURRENT RATIO*, STRUKTUR MODAL DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR OTOMOTIF DAN KOMPONEN YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017-2021

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan) dengan Hak Royalty Non-Eksklusif ini Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar nya.

Dibuat di : Banda Aceh
Pada Tanggal : 10 September 2022



Yang Menyatakan

HUSEN BUSRO

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan rahmat, hidayah, kekuatan dan kesehatan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Pengaruh *Current Ratio*, Struktur Modal dan *Net Profil Margin* terhadap Kinerja Keuangan pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021”**. Selanjutnya salawat dan salam kepada junjungan alam Nabi Besar Muhammad SAW yang telah membawa syiar islam di atas muka bumi ini.

Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis telah berusaha semaksimal mungkin sesuai dengan kemampuan dan pengalaman yang penulis miliki. Namun penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, baik dalam isi maupun teknis penulisannya. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan adanya pandangan pikiran, berupa kritik dan saran dari berbagai pihak demi kesempurnaan penulisan ini. Pada kesempatan ini, perkenankan penulis mengucapkan ribuan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Ayahanda dan Ibunda tercinta yang telah mendidik, membesarkan, serta mencurahkan kasih sayangnya kepada penulis guna tercapainya cita-cita dan terima kasih juga kepada saudara penulis yang telah memberikan dukungan serta kasih sayang.
2. Bapak Drs. Tarmizi Gadeng, SE, M.Si, MM selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh

3. Ibu Suryani Murad, SE, M.Si selaku ketua jurusan manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh
4. Ibu Zuraidah, SE, MM selaku pembimbing pertama penulis Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh.
5. Bapak Rusnaidi, SE, M.Si selaku pembimbing kedua penulis Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Aceh.
6. Seluruh dosen Fakultas Ekonomi Muhammadiyah khususnya staf pengajar pada jurusan manajemen yang telah banyak memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis.
7. Teman-teman angkatan yang telah banyak memberikan dorongan semangat dalam penulisan skripsi ini.

Akhirnya kepada Allah SWT kita berserah diri, karena segala sesuatu tidak akan terjadi jika bukan atas kehendaknya.

Banda Aceh, Agustus 2022

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
 BAB I PENDAHULUAN	 1
1.1 Latar Belakang Penelitian	1
1.2 Rumusan Masalah Penelitian	6
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.4 Manfaat Penelitian	8
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	8
 BAB II KAJIAN KEPUSTAKAAN	 9
2.1. Landasan Teori.....	9
2.1.1 Kinerja Keuangan.....	9
2.1.2 <i>Current Ratio</i>	12
2.1.3 Struktur Modal	15
2.1.4 <i>Net Profit Margin</i>	18
2.2. Penelitian Sebelumnya	19
2.3. Kerangka Pemikiran.....	23
2.4. Hipotesis.....	26
 BAB III METODE PENELITIAN	 27
3.1. Desain Penelitian.....	27
3.1.1 Tujuan Penelitian.....	27
3.1.2 Jenis Penelitian.....	27
3.1.3 Horizon Waktu	27
3.1.4 Unit Analisis.....	28
3.2. Populasi dan Sampel Penelitian	28
3.3. Teknik Pengumpulan Data	30
3.4. Definisi Operasional dan Variabel	30
3.5. Teknik Analisis Data.....	33
3.6. Pengujian Hipotesis.....	33
 BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	 37
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian	37
4.2 Hasil Statistik Deskriptif	43
4.3 Hasil Pengujian Hipotesis	46
4.3.1 Hasil Pengujian Secara Simultan	47
4.3.2 Hasil Pengujian Secara Parsial.....	48

4.3.3 Koefisien Determinasi.....	50
4.4. Pembahasan.....	50
4.4.1 Pengaruh Current Ratio, Struktur Modal dan <i>Net Profit Margin</i> terhadap Kinerja Keuangan	50
4.4.2 Pengaruh <i>Current Ratio</i> terhadap Kinerja Keuangan	51
4.4.3 Pengaruh Struktur Modal terhadap Kinerja Keuangan.....	53
4.4.4 Pengaruh <i>Net Profit Margin</i> terhadap Kinerja Keuangan....	54
4.4. Implikasi Penelitian.....	55
BAB V KESEIMPULAN DAN SARAN	56
5.1. Kesimpulan	56
5.2. Saran.....	56
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN-LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Laba Perusahaan pada Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI Tahun 2017-2021	3
Tabel 1.2 Rata-rata Struktur modal (EPS), <i>Current Ratio</i> (CR) dan <i>Net Profit Margin</i> (ROE) Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.....	5
Tabel 2.1 Penelitian Sebelumnya	22
Tabel 3.1 Horison Waktu Penelitian	28
Tabel 3.2 Kriteria Penentuan Sampel.....	29
Tabel 3.3 Definisi Operasional Variabel.....	32
Tabel 4.1 Descriptive Statistics.....	44
Tabel 4.2 Hasil Uji Regresi Linier Berganda.....	46
Tabel 4.3 Model Summary.....	50

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Skema Kerangka Pemikiran	26

PENGARUH *CURRENT RATIO*, STRUKTUR MODAL DAN *NET PROFIT MARGIN* TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR OTOMOTIF DAN KOMPONEN YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2017-2021

HUSEN BUSRO

NPM : 1802120287

Pembimbing I : Zuraidah, SE, M.M

Pembimbing II : Rusnaldi, SE, M.Si

ABSTRAK

Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk menguji pengaruh *Current Ratio*, Struktur Modal, dan *Net Profit Margin* secara simultan dan secara parsial terhadap Kinerja Keuangan pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Metode dalam penelitian ini yaitu metode kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini sebanyak 60 sampel perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Objek dalam penelitian ini yaitu pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Teknik analisis data dalam penelitian ini dengan menggunakan analisis regresi linier berganda. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Current Ratio* secara parsial berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Struktur Modal secara parsial berpengaruh positif terhadap Kinerja Keuangan pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Net Profit Margin* secara parsial berpengaruh positif terhadap Kinerja Keuangan pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Current Ratio*, Struktur Modal dan *Net Profit Margin* secara simultan berpengaruh positif terhadap Kinerja Keuangan pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Kata kunci: *Current Ratio*, *Struktur Modal*, dan *Net Profit Margin* dan Kinerja Keuangan

**THE EFFECT OF CURRENT RATIO, CAPITAL STRUCTURE AND NET
MARGIN PROFILE ON FINANCIAL PERFORMANCE ON AUTOMOTIVE
SUB SECTOR COMPANIES AND COMPONENTS LISTED ON THE
INDONESIA STOCK EXCHANGE FOR THE 2017-2021 PERIOD**

**HUSEN BUSRO
NPM : 1802120287**

Advisor I : Zuraidah, SE, M.M
Advisor II : Rusnaldi, SE, M.Si

ABSTRACT

The purpose of this study was to examine the effect of the Current Ratio, Capital Structure, and Net Profit Margin simultaneously and partially on the Financial Performance of Automotive and Component Companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The method in this research is quantitative method. The population in this study were 60 samples of automotive and component companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The object of this research is the automotive and component companies listed on the Indonesia Stock Exchange. Data analysis techniques in this study using multiple linear regression analysis. The type of data used in this study is secondary data. The results show that the Current Ratio partially affects the financial performance of automotive and component companies listed on the Indonesia Stock Exchange. Capital structure partially has a positive effect on the financial performance of automotive and component companies listed on the Indonesia Stock Exchange. Net Profit Margin partially has a positive effect on the Financial Performance of Automotive and Component companies listed on the Indonesia Stock Exchange. Current Ratio, Capital Structure and Net Profit Margin simultaneously have a positive effect on the Financial Performance of Automotive and Component companies listed on the Indonesia Stock Exchange.

Keywords: Current Ratio, Capital Structure, and Net Profit Margin and Financial Performance

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Perusahaan merupakan sekelompok orang yang tergabung dalam suatu organisasi yang bekerja untuk mencapai tujuan tertentu. Salah satu tujuan perusahaan yang paling mendasar adalah untuk memperoleh keuntungan atau laba yang maksimal dari kegiatan usahanya. Tujuan pertama adalah untuk mencapai keuntungan maksimal. Tujuan yang kedua adalah ingin memakmurkan pemilik perusahaan atau para stakeholder dan tujuan ketiga adalah memaksimalkan nilai perusahaan yang tercermin pada harga sahamnya. Selain itu, memaksimalkan nilai suatu perusahaan adalah suatu tujuan yang sangat relevan dalam persaingan yang ketat terutama pada perusahaan yang sudah *go public*. Nilai perusahaan dapat memberikan kemakmuran bagi pemegang saham secara maksimum apabila harga saham meningkat. Semakin tinggi harga saham sebuah perusahaan, maka semakin tinggi kemakmuran pemegang saham.

Kinerja keuangan merupakan suatu pengukuran yang dilakukan untuk melihat perkembangan suatu perusahaan telah melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar. Pengukuran kinerja keuangan merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam perusahaan, karena pengukuran tersebut digunakan sebagai dasar untuk menyusun sistem imbalan dalam perusahaan, yang dapat mempengaruhi perilaku pengambilan keputusan dalam perusahaan dan memberikan informasi yang berguna dalam membuat keputusan yang penting mengenai aset yang digunakan untuk membuat keputusan yang menyalurkan kepentingan perusahaan. Kinerja keuangan merupakan satu di antara dasar penilaian

mengenai kondisi keuangan perusahaan yang dilakukan berdasarkan analisa terhadap rasio keuangan perusahaan.

Laba yang diraih dari kegiatan yang dilakukan merupakan cerminan kinerja sebuah perusahaan dalam menjalankan usahanya. Sebagai salah satu acuan dalam mengukur besarnya laba menjadi begitu penting untuk mengetahui apakah perusahaan telah menjalankan usahanya secara efisien, karena efisiensi baru dapat diketahui dengan membandingkan laba yang diperoleh dengan aktiva atau modal yang menghasilkan laba tersebut dengan kata lain adalah menghitung profitabilitas. Rasio profitabilitas merupakan salah satu ukuran dalam melihat kinerja keuangan perusahaan, Dalam penelitian ini rasio profitabilitas tersebut di proksikan dengan *Return on Asset (ROA)*.

Penelitian mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan telah banyak dilakukan diantaranya oleh penelitian sebelumnya. Teori yang mendasari penelitian-penelitian tersebut adalah semakin tinggi kinerja keuangan yang biasanya diproksikan dengan rasio keuangan, maka semakin tinggi pula kinerja keuangan (Nainggolan, 2017). Melalui rasio-rasio keuangan tersebut dapat dilihat seberapa berhasilnya manajemen perusahaan mengelola aset dan modal yang dimilikinya untuk memaksimalkan Kinerja Keuangan. Untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan biasanya menggunakan analisis rasio keuangan. Rasio-rasio itu antara lain Struktur modal (*EPS*), *Current Ratio* (CR) dan *Net profit margin* (ROE) merupakan beberapa indikator yang lazim atau sering digunakan oleh para peneliti untuk menilai tingkat profitabilitas perusahaan. Untuk mengetahui laba perusahaan

pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI Tahun 2017-2021 dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut;

Tabel 1.1
Laba Perusahaan pada Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI Tahun 2017-2021

No	Nama perusahaan	Laba Perusahaan (Dalam Milyar Rupiah)				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Astra International Tbk	23.121	27.372	26.621	18.571	25.586
2	Astra Otoparts Tbk	547	680	816	-37	634
3	Garuda Metalindo Tbk	68	75	51	57	82
4	Indo Kordsa Tbk	24.568	19.377	14.583	4.045	26.438
5	Goodyear Indonesia Tbk	-894	505	-1.196	-7.111	2.434
6	Gajah Tunggal Tbk	45	-74	269	318	79
7	Indomobil Sukses International Tbk	-64	113	156	-675	-255
8	Indospring Tbk	113	100	101	58	158
9	Multi Prima Sejahtera Tbk	191	32	29	6	10
10	Multistrada Arah Sarana Tbk	8	46	11	33	60
11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	16	6	43	4	-2
12	Selamat Sempurna Tbk	555	634	639	539	728

Sumber: BEI, 2022

Berdasarkan tabel 1.1 di atas dapat dijelaskan bahwa perusahaan yang mengalami peningkatan laba bersih setiap tahun akan berdampak baik pada kondisi kinerja keuangan perusahaan, namun perusahaan yang mengalami kerugian akan menjadi permasalahan bagi perusahaan sehingga berdampak kurang baik pada kondisi perusahaan seperti laba bersih semakin menurun atau terjadi peningkatan dan penurunan laba bersih pada perusahaan Subsektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2020. Hal ini dapat dilihat dari beberapa perusahaan yang terjadi penurunan laba bersih seperti yang di alami oleh perusahaan Prima Alloy Steel Universal Tbk pada tahun 2019 jumlah laba bersih sebesar Rp 43

Milyar, kemudian laba bersih pada perusahaan ini mengalami penurunan pada tahun 2020 yaitu sebesar Rp 4 Milyar dan 2021 mengalami kerugian sebesar R 2 Milyar. Hal serupa juga dialami oleh perusahaan lainnya seperti perusahaan Goodyear Indonesia Tbk, Indomobil Sukses International Tbk dan Gajah Tunggal Tbk, sehingga hal ini menjadi salah satu permasalahan dalam penelitian ini. Kenaikan dan penurunan kinerja keuangan dipengaruhi oleh beberapa faktor di antaranya *Current Ratio* (CR), Struktur modal (EPS) dan *Net profit margin* (ROE).

Current Ratio diukur pengaruhnya terhadap kinerja keuangan *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek. *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo saat ditagih secara keseluruhan.

Struktur modal diperlukan untuk meningkatkan nilai perusahaan karena penetapan Struktur modal dalam kebijakan pendanaan perusahaan menentukan profitabilitas perusahaan. Pemilik Struktur modal yang baik pada perusahaan adalah penting. Perbandingan modal pinjaman dengan modal sendiri haruslah tepat karena perbandingan tersebut akan berakibat langsung terhadap posisi keuangan perusahaan. Perkembangan kondisi perekonomian yang semakin pesat dan adanya persaingan yang semakin tajam dalam pasar global merupakan suatu tantangan dan peluang bagi perusahaan untuk melakukan perkembangan usahanya. Sebagai upaya untuk mengembangkan tersebut, maka perusahaan memerlukan adanya suatu kebijakan pendanaan yang tepat untuk memenuhi kegiatan operasional perusahaan.

Net profit margin merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan Laba bersih/penjualan. Semakin tinggi *net profit margin* akan menunjukkan adanya efisiensi yang semakin tinggi, sehingga variabel ini menjadi faktor penting yang harus dipertimbangkan. Pertumbuhan laba ini bukan saja penting untuk menentukan prestasi perusahaan di masa akan datang, tapi juga penting sebagai informasi lain yang diperlukan bagi berbagai pihak seperti investor yang akan

Ketiga faktor tersebut terlihat rata-rata rasionya pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dapat dilihat pada Tabel 1.2.

Tabel 1.2
Rata-rata Struktur modal (EPS), *Current Ratio* (CR) dan *Net profit margin* (ROE) Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

No	Variabel	Tahun (Rasio)				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	<i>Current Ratio</i>	0,7349	0,7050	0,7152	0,7294	0,7428
2	Struktur Modal	93,49	91,28	87,49	86,32	79,39
3	<i>Net profit Margin</i>	11,57	12,49	12,93	11,21	10,36

Sumber: Laporan Keuangan Masing-masing Perusahaan, 2022

Berdasarkan tabel 1.2 di atas dapat dijelaskan bahwa nilai rata-rata *Current Ratio* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2021 mengalami peningkatan, namun nilai rata-rata Struktur modal mengalami penurunan dari tahun ke tahun yaitu pada tahun 2017 nilai rata-rata Struktur modal sebesar 93.49, tahun 2018 nilai rata-rata Struktur modal sebesar 91,28, kemudian pada tahun 2019 mengalami penurunan sebesar 87,49, pada tahun 2020 nilai Struktur modal mengalami penurunan sebesar

86,32 dan pada tahun 2021 nilai Struktur modal mengalami penurunan sebesar 79,39. Selanjutnya dilihat dari nilai rata-rata *net profit margin* dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2021 mengalami peningkatan dan penurunan (fluktuasi), pada tahun 2017 nilai rata-rata *net profit margin* sebesar 11,57, pada tahun 2018 nilai rata-rata *net profit margin* sebesar 12,49, pada tahun 2019 sebesar 12,93 artinya mengalami peningkatan, nilai rata-rata *net profit margin* pada tahun 2020 sebesar 11,21 artinya mengalami penurunan dan nilai rata-rata *net profit margin* pada tahun 2021 sebesar 10,36 artinya mengalami penurunan.

Berdasarkan uraian sebelumnya, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang variabel *Current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* terhadap Kinerja keuangan dengan judul **“Pengaruh *Current Ratio*, Struktur Modal Dan *Net Profit Margin* terhadap Kinerja Keuangan pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021”**.

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

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

1. Apakah *current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* secara bersama-sama berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
2. Apakah *current ratio* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

3. Apakah Struktur modal berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
4. Apakah *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang penelitian, adapun tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menguji apakah *current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* secara bersama-sama berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
2. Untuk menguji apakah *current ratio* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
3. Untuk menguji apakah Struktur modal berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
4. Untuk menguji apakah *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini diharapkan akan berguna bagi berbagai pihak, sebagai berikut:

1. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan tentang pengaruh *current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* terhadap Kinerja keuangan.
- b. Diharapkan dapat menjadi masukan yang berguna untuk meningkatkan kinerja perusahaan.

2. Manfaat Akademis

- a. Diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan demi ketetapan keputusan investasi yang diambil.
- b. Diharapkan menjadi sumber referensi untuk kemajuan dan pengembangan ilmiah dimasa yang akan datang.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan latar belakang penelitian dan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka ruang lingkup dalam penelitian ini di batasi pada variabel *current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Selain itu, ruang lingkup penelitian ini terletak pada periode pengamatan data dari tahun 2017-2021.

BAB II

KAJIAN KEPUSTAKAAN

2.1 Landasan Teoritis

2.1.1 Kinerja Keuangan

2.1.1.1 Pengertian Kinerja Keuangan

Menurut Fahmi (2018:142) mengemukakan bahwa: kinerja keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu organisasi telah melaksanakan dengan menggunakan secara baik dan benar. Menurut Atmaja (2018:441) kinerja keuangan adalah alat untuk mengukur prestasi kerja keuangan organisasi melalui struktur permodalannya. Tolak ukur yang digunakan dalam kinerja keuangan tergantung pada posisi organisasi. Penilaian kinerja keuangan organisasi harus diketahui outputnya maupun inputnya. Output adalah hasil dari suatu kinerja karyawan, sedangkan input adalah hasil dari suatu keterampilan yang digunakan untuk mendapatkan hasil tersebut.

Subramanyam dan Wild (2018:101) kinerja keuangan merupakan pengakuan pendapatan dan pengaitan biaya menghasilkan angka laba yang lebih unggul dibandingkan arus kas untuk mengevaluasi kinerja keuangan. Pengakuan pendapatan memastikan bahwa semua pendapatan yang dihasilkan dalam suatu periode telah diakui. Pengaitan memastikan bahwa beban yang dicatat pada suatu periode hanya beban yang terkait dengan periode tersebut.

Menurut Syamryn (2018:67) kinerja keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar.. Setiap

kegiatan organisasi baik dari periode sekarang maupun lalu harus dibandingkan dengan kinerja keuangan periode masa lalu yang berupa anggaran neraca, rugi laba, arus kas, perubahan modal dan rata-rata kinerja keuangan organisasi sejenis. Kinerja bermanfaat untuk memprediksi kapasitas organisasi dalam menghasilkan arus kas dari sumber dana yang ada dan juga memberikan suatu gambaran tentang posisi keuangan organisasi.

Menurut Munawir (2018:89) penilaian kinerja keuangan adalah penentuan secara periodik efektivitas operasional suatu organisasi, bagian organisasi, dan karyawannya berdasarkan sasaran, standar dan kinerja yang telah ditetapkan sebelumnya. Organisasi yang memiliki kinerja yang baik adalah organisasi yang hasil kerjanya diatas organisasi pesaingannya, atau diatas rata-rata organisasi sejenis.

2.1.1.2 Bentuk dan Jenis Rasio Kinerja Keuangan

Menurut Kasmir (2018:106), bentuk-bentuk rasio keuangan adalah sebagai berikut:

1. Rasio Likuiditas (*Liquidity Ratio*)
 - a. Rasio Lancar (*Current Ratio*)
 - b. Rasio Sangat Lancar (*Quick Ratio* atau *Acid Test Ratio*)
2. Rasio Solvabilitas (*Leverage Ratio*)
 - a. Total utang dibandingkan dengan total aktiva atau rasio utang (*Debt Ratio*)
 - b. Jumlah kali perolehan bunga (*Times Interest Earned*)
 - c. Lingkup Biaya Tetap (*Fixed Charge Coverage*)
 - d. Lingkup Arus Kas (*Cash Flow Coverage*)
3. Rasio Aktivitas (*Activity Ratio*)
 - a. Perputaran persediaan (*Inventory Turn Over*)
 - b. Rata-rata jangka waktu penagihan/perputaran piutang (*Average Collection Period*)
 - c. Perputaran aktiva tetap (*Fixed Assets Turn Over*)
 - d. Perputaran total aktiva (*Total Assets Turn Over*)
4. Rasio Profitabilitas (*Profitability Ratio*)
 - a. Margin laba penjualan (*Profit Margin on Sales*)
 - b. Daya laba dasar (*Basic Earning Power*)

- c. Hasil pengembalian total aktiva (Struktur modals)
- d. Hasil pengembalian *net profit margin* (*Net profit margin*)
- 5. Rasio Pertumbuhan (*Growth Ratio*) merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan mempertahankan posisi ekonominya di tengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya.
 - a. Pertumbuhan penjualan
 - b. Pertumbuhan laba bersih
 - c. Pertumbuhan pendapatan per saham
 - d. Pertumbuhan dividen per saham
- 6. Rasio penilaian (*Valuation Ratio*), yaitu rasio yang memberikan ukuran kemampuan manajemen dalam menciptakan nilai pasar usahanya di atas biaya investasi.
 - a. Rasio Kinerja Keuangan terhadap pendapatan
 - b. Rasio nilai pasar saham terhadap nilai buku

Sedangkan menurut Horne (2018:205), jenis rasio terdiri atas:

- 1. Rasio Likuiditas (*Liquiditiy Ratio*)
 - a. Rasio lancar (*Current Ratio*)
 - b. Rasio Sangat Cepat (*Quick Ratio* atau *Acid Test Ratio*)
- 2. Rasio Pengungkit (*Leverage Ratio*)
 - a. Total utang terhadap *net profit margin*
 - b. Total utang terhadap total aktiva
- 3. Rasio Pencakupan (*Coverage Ratio*)
 - Bunga penutup
- 4. Rasio Aktivitas (*Activity Ratio*)
 - a. Perputaran piutang (*Receivable Turn Over*)
 - b. Rata-rata penagihan piutang (*Average Collection period*)
 - c. Perputaran sediaan (*Inventory Turn Over*)
 - d. Perputaran total aktiva (*Total Assets Turn Over*)
- 5. Rasio Profitabilitas (*Profitability Ratio*)
 - a. Margin laba bersih
 - b. Pengembalian investasi
 - c. Pengembalian *net profit margin*

2.1.1.3 Pengukuran Kinerja Keuangan

Menurut Halim (2018:27) pengukuran kinerja keuangan yaitu dengan menggunakan rasio *Return on Asset (ROA)* merupakan rasio keuangan perusahaan yang berhubungan dengan profitabilitas mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan atau laba pada tingkat pendapatan, aset dan modal saham

tertentu. Dan juga pengertian variabel *return on asset* menurut Munawir (2018:89) “*Return On Asset* adalah salah satu bentuk dari *ratio* profitabilitas yang dimaksudkan untuk dapat mengukur kemampuan perusahaan dengan keseluruhan dana yang digunakan untuk operasinya perusahaan untuk menghasilkan laba”.

Menurut Kasmir (2018:201) *Return on Asset* (ROA) adalah rasio profitabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari penggunaan seluruh sumber daya atau aset yang dimilikinya. *Return on Asset* (ROA) merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan. Rumus untuk mengukur *Return on Asset* (ROA) adalah sebagai berikut:

$$\text{ROA} = \frac{\text{Laba setelah Bunga dan Pajak}}{\text{Total Aktiva}}$$

2.1.2 Current Ratio

2.1.2.1 Pengertian Current Ratio

Menurut Harahap (2017: 301) *Current Ratio* (CR) atau rasio lancar merupakan indikator terbaik untuk mengukur sampai sejauh mana pinjaman yang diberikan dari kreditor jangka pendek mampu dibayar oleh perusahaan melalui aktiva-aktiva yang diharapkan dapat diubah menjadi kas dengan cukup cepat. Dengan kata lain, rasio ini menunjukkan sejauh mana aktiva lancar menutupi kewajiban-kewajiban lancar. Sedangkan menurut Kasmir (2018:134) *Current Ratio* (CR) atau rasio lancar merupakan rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek yang akan segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan.

Selanjutnya Harahap (2017:310) mengatakan bahwa rasio lancar menunjukkan sejauh mana aktiva lancar menutupi kewajiban-kewajiban lancar. Rasio ini dapat dibuat dalam bentuk berapa kali atau dalam bentuk persentasi. Apabila rasio ini 1:1 atau 100%. Ini berarti bahwa aktiva lancar dapat menutupi semua utang lancar. Rasio yang lebih aman adalah jika berada diatas 1 atau diatas 100%. Artinya aktiva lancar harus jauh diatas jumlah utang lancar. *Current Ratio* merupakan kemampuan aktiva lancar perusahaan dalam menjamin hutang lancarnya. Semakin meningkatnya *Current Ratio* menunjukkan bahwa perusahaan mampu menggunakan aktiva lancarnya dengan baik guna memenuhi kewajibannya.

Current Ratio menunjukkan kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban-kewajiban keuangannya yang harus segera dibayar dengan menggunakan utang lancar. Rasio ini merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dalam praktiknya sering kali dipakai bahwa rasio lancar dengan standar 200% (2:1) yang terkadang sudah dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan.

Current Ratio merupakan rasio antara aktiva lancar dibandingkan dengan hutang lancar yang merupakan alat ukur bagi likuiditas jangka pendek karena rasio ini menunjukkan seberapa jauh tagihan para kreditur jangka pendek dapat ditutup oleh aktiva yang secara kasar bisa berubah menjadi kas dalam jangka waktu yang sama dengan tagihan tersebut Harga saham tidak terlepas dari beberapa faktor yang mempengaruhinya. *Current Ratio* (CR) adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan untuk melunasi kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar yang

dimilikinya. Rasio ini dihitung dengan membagi aktiva lancar dengan kewajiban jangka pendek (Deitiana, 2016: 85). Semakin tinggi nilai CR akan semakin likuid perusahaan tersebut, sehingga dapat meningkatkan minat masyarakat untuk berinvestasi pada perusahaan tersebut, hal ini akan berdampak pada naiknya harga saham perusahaan.

Current Ratio (CR) merupakan salah satu bentuk rasio likuiditas dalam mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek secara keseluruhan. Semakin besar *Current Ratio* menunjukkan semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Apabila rasionya rendah, menunjukkan dampak kemungkinan masalah tidak dapat dipecahkan. Sebaliknya, apabila rasionya terlalu tinggi, artinya manajemen perusahaan tidak melakukan investasi asset secara produktif.

2.1.2.2 Pengukuran *Current ratio*

Current Ratio (CR) yang tinggi di suatu perusahaan menunjukkan semakin kecil peluang kegagalan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. *Current Ratio* (CR) yang tinggi menunjukan bahwa kreditur berada pada posisi yang aman, dikarenakan terdapat kemungkinan yang besar bahwa perusahaan dapat membayar hutangnya dalam jangka waktu yang telah ditetapkan. Selain bagi pihak kreditur, nilai *Current Ratio* (CR) yang tinggi juga dapat mengurangi risiko ketidakpastian bagi investor (Azizah, 2018:4). Rasio ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Total aktiva lancar}}{\text{Total hutang lancar}} \times 100\%$$

2.1.3 Struktur Modal

2.1.3.1 Pengertian Struktur Modal

Menurut Kasmir (2018:78) setiap perusahaan menginginkan adanya kelangsungan operasinya dan pertumbuhan di masa yang akan datang. Salah satu keputusan penting yang harus dilakukan manajer (keuangan) dalam kaitannya dengan kelangsungan operasi perusahaan adalah keputusan pendanaan atau keputusan Struktur modal. Struktur modal perusahaan merupakan komposisi pendanaan yang diambil perusahaan yang menunjukkan komposisi modal internal dan eksternal. Pendanaan yang diambil perusahaan ini dapat mempengaruhi nilai perusahaan.

Halim (2018:78) mendefinisikan Struktur modal adalah perimbangan jumlah utang jangka pendek yang bersifat tetap, utang jangka panjang, saham preferen, dan saham biasa. Dalam teori Struktur modal dinyatakan mengenai apakah perubahan Struktur modal berpengaruh atau tidak terhadap nilai perusahaan, dengan asumsi keputusan investasi dan kebijakan dividen tidak berubah. Apabila ada pengaruhnya, berarti Struktur modal yang terbaik, tetapi jika tidak ada pengaruhnya, berarti tidak ada Struktur modal yang terbaik.

Struktur modal memiliki peranan penting bagi perusahaan secara keseluruhan, karena dengan adanya Struktur modal maka suatu perusahaan dapat menilai kinerja perusahaan serta akan membantu memberikan informasi untuk pengambilan keputusan-keputusan penting yang berguna bagi perkembangan perusahaan. Struktur modal sangat berpengaruh dalam pencapaian tujuan perusahaan untuk memaksimalkan balas jasa investasi (*return*), sekaligus meminimumkan risiko (*risk*) nya. Menurut Fahmi (2018:184) menyatakan bahwa Struktur modal adalah sebagai

berikut: “Struktur modal merupakan gambaran dari bentuk proporsi finansial perusahaan yaitu antara modal yang dimiliki yang bersumber dari utang jangka panjang (*long-term liabilities*) dan modal sendiri (*shareholders' equity*) yang menjadi sumber pembiayaan suatu perusahaan”. Menurut Sartono (2016:225) Struktur modal adalah perimbangan jumlah utang jangka pendek yang bersifat permanen, utang jangka panjang, saham preferen dan saham biasa”.

Menurut Sawir (2016:10) Struktur modal adalah pendanaan permanen yang terdiri dari hutang jangka panjang, saham preferen, dan modal pemegang saham. Struktur modal merupakan perimbangan antara penggunaan modal pinjaman yang terdiri dari hutang jangka pendek yang bersifat permanen, hutang jangka panjang dengan modal sendiri yang terdiri dari saham preferen dan saham biasa. Struktur modal adalah proporsi dalam menentukan pemenuhan kebutuhan belanja perusahaan dimana dana yang diperoleh menggunakan kombinasi atau panduan sumber yang berasal dari dana jangka panjang yang terdiri dari dua sumber utama yakni berasal dari dalam perusahaan.

Komponen Struktur modal tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut (Riyanto, 2017:227):

1. Modal Asing

Modal asing atau utang merupakan salah satu sumber pembiayaan eksternal yang digunakan oleh perusahaan untuk membiayai kebutuhan dananya. Dalam pengambilan keputusan akan penggunaan utang ini harus mempertimbangkan besarnya biaya tetap yang muncul dari utang berupa bunga yang akan menyebabkan semakin meningkatnya *leverage* keuangan dan semakin tidak pastinya tingkat pengembalian bagi para pemegang saham biasa. “Modal asing adalah modal yang berasal dari luar perusahaan yang sifatnya sementara bekerja di dalam perusahaan dan bagi perusahaan yang bersangkutan modal tersebut merupakan utang yang pada saatnya harus dibayar kembali.”

2. Modal Sendiri

Modal sendiri atau ekuitas merupakan modal jangka panjang yang diperoleh dari pemilik perusahaan atau pemegang saham. Modal sendiri diharapkan tetap berada dalam perusahaan untuk jangka waktu yang tidak terbatas sedangkan modal pinjaman memiliki jatuh tempo. Modal sendiri menurut Riyanto (2008:228) didefinisikan sebagai berikut: “Modal sendiri pada dasarnya adalah modal yang berasal dari pemilik perusahaan dan yang tertanam di dalam perusahaan untuk waktu yang tidak tertentu lamanya.”

Menurut Brigham dan Houston (2016:188) faktor-faktor yang dapat memengaruhi keputusan Struktur modal terdiri dari:

1. Stabilitas Penjualan
2. Struktur Aset
3. *Leverage* Operasi
4. Tingkat Pertumbuhan
5. Profitabilitas
6. Pajak
7. Kendali
8. Sikap Manajemen
9. Sikap Pemberi Pinjaman dan Lembaga Penilai Pemeringkat
10. Kondisi Pasar
11. Kondisi Internal Perusahaan
12. Fleksibilitas Keuangan

2.1.3.2 Pengukuran Struktur Modal

Pendanaan yang diambil perusahaan ini dapat mempengaruhi nilai perusahaan (Kasmir, 2018:201). Struktur modal digambarkan melalui Debt to equity ratio yang dinyatakan dalam persen (%).

$$DER = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Modal Sendiri}}$$

Menurut Harmono (2017:112) berikut ini adalah indikator yang umum digunakan untuk menentukan komposisi Struktur modal yang optimal :

$$DER = \frac{\text{Utang Jangka Panjang}}{\text{Total Modal}}$$

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

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

Berdasarkan beberapa penjelasan menurut para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa stuktur modal perusahaan merupakan komposisi pendanaan yang diambil perusahaan yang menunjukkan komposisi modal internal dan eksternal. Struktur modal sangat berpengaruh dalam pencapaian tujuan perusahaan untuk memaksimalkan balas jasa investasi dan meminimumkan resikonya.

2.1.4 *Net profit Margin*

2.1.4.1 Pengertian *Net profit Margin*

Menurut Syamsuddin (2016:48) *net profit margin* merupakan rasio antara laba bersih (net profit) yaitu penjualan sesudah dikurangi dengan seluruh expenses termasuk pajak dibandingkan dengan penjualan. Semakin tinggi *net profit margin*, semakin baik operasi suatu perusahaan. *Net profit margin* yang dikatakan baik akan sangat tergantung dari jenis industri di dalam mana perusahaan berusaha. Rasio ini menggambarkan kemampuan perusahaan mendapatkan laba melalui semua kemampuan, dan sumber yang ada seperti kegiatan penjualan.

Menurut Kasmir (2018:235) margin laba bersih merupakan ukuran keuntungan dengan membandingkan antara laba setelah bunga dan pajak di bandingkan dengan penjualan. Rasio ini menunjukkan pendapatan bersih perusahaan atas penjualan. Rasio ini mencerminkan tingkat efisiensi perusahaan, sehingga rasio yang tinggi menunjukkan keadaan yang kurang baik yang berarti bahwa setiap rupiah penjualan yang terserap dalam biaya juga tinggi, dan yang tersedia untuk laba kecil. Menurut

Harjito & Martono (2018:60) *Net profit margin* (NPM) merupakan keuntungan penjualan setelah menghitung seluruh biaya dan pajak penghasilan. Margin ini menunjukkan perbandingan laba bersih setelah pajak dengan penjualan.

Menurut Harahap (2017:58) bahwa *net profit margin* adalah angka yang menunjukkan berapa besar persentase pendapatan bersih yang diperoleh dari setiap penjualan. Semakin besar rasio ini semakin baik karena dianggap kemampuan perusahaan dalam mendapatkan laba cukup tinggi. Dengan kata lain margin laba bersih sama dengan laba bersih dibagi dengan penjualan bersih.

2.1.4.2 Pengukuran *Net profit Margin*

Menurut Harjito & Martono (2018:60) *Net profit margin* (NPM) merupakan keuntungan penjualan setelah menghitung seluruh biaya dan pajak penghasilan. Margin ini menunjukkan perbandingan laba bersih setelah pajak dengan penjualan. Adapun perhitungan dari NPM dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

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

2.2 Penelitian Sebelumnya

Arisanti (2020) dengan judul Pengaruh Struktur Modal, Likuiditas, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Manufaktur Subsektor Keperluan Rumah Tangga Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2014-2018. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel struktur modal (DER) memiliki pengaruh signifikan terhadap ROE. Variabel likuiditas (CR) tidak

berpengaruh terhadap ROE, sedangkan variabel ukuran perusahaan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap ROE.

Anggaraeni (2019) dengan judul Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Assets Turnover Dan *Net profit margin* Sebagai Alat Ukur Untuk Menilai Kinerja Keuangan Studi Kasus Pada Perusahaan Yang Bergerak Di Bidang Manufaktur Yang Terdaftar di BEI. Secara simultan hasil yang didapatkan dari penelitian ini adalah variabel Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Assets Turnover, dan *Net profit margin* berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, dengan hasil menunjukkan $F_{hitung} 440,180 > F_{tabel} 2,71$. Secara parsial hasil menunjukkan bahwa hanya Debt to Equity Ratio, Total Assets Turnover, dan *Net profit margin* yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, sedangkan Current Ratio tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan.

Oktaviany (2018) dengan judul Pengaruh *Net profit margin* (NPM) terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan (*Price Earning Ratio*) Pada Perusahaan Sub Sektor Telekomunikasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2016. Hasil Penelitian menunjukan bahwa *net profit margin* (npm) berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan (*price earning ratio*) pada perusahaan sub sektor telekomunikasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2012-2016 dengan nilai koefisien determinasi 47,0%. Adapun pengaruh dari variable lain terhadap kinerja keuangan (*price earning ratio*) sebesar 53,0% (100%-47,0%).

Rahmah (2016) dengan judul Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2010-2015.

Penelitian ini merupakan penelitian asosiatif dengan pendekatan kuantitatif. Teknik analisis data yang digunakan adalah regresi data panel dengan model fixed effect. Data yang digunakan adalah data sekunder berupa rasio keuangan tahunan dengan jumlah 144 observasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial; CR memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja perusahaan; DER memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap kinerja perusahaan; TATO memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja perusahaan; TATO memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap *Return on Asset (ROA)*. Sedangkan secara simultan CR, DER, dan TATO memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Return on Asset (ROA)*. *Return on Asset (ROA)* dapat dijelaskan oleh variabel CR, DER dan TATO sebesar 92,7%, sedangkan sisanya 7,3% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini.

Hartoyo (2018) dengan judul Hubungan Current Ratio, Struktur Modal, dan Ukuran Perusahaan terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar di BEI Periode 2014-2016. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa current ratio dan ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan pertambangan di BEI pada periode tahun 2014-2016, sedangkan struktur modal berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan tersebut. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.1
Penelitian Sebelumnya

No	Judul, Nama Peneliti, (Tahun)	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Perbandingan	
				Persamaan	Perbedaan
1	Pengaruh Struktur Modal, Likuiditas, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Manufaktur Subsektor Keperluan Rumah Tangga Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2014-2018 (Arisanti, 2020)	– Penelitian Kuantitatif – Regresi linier berganda	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel struktur modal (DER) memiliki pengaruh signifikan terhadap ROE. Variabel likuiditas (CR) tidak berpengaruh terhadap ROE, sedangkan variabel ukuran perusahaan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap ROE.	– Menggunakan variabel yang sama yaitu, kinerja keuangan, DER dan CR – Teknik pengumpulan data	– Variabel likuiditas dan ukuran perusahaan – Pengamatan tahun – Jumlah populasi dan sampel
2	Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Assets Turnover Dan <i>Net profit margin</i> Sebagai Alat Ukur Untuk Menilai Kinerja Keuangan Studi Kasus Pada Perusahaan Yang Bergerak Di Bidang Manufaktur Yang Terdaftar Di BEI (Anggaraeni 2019)	– Penelitian Kuantitatif – Regresi linier berganda	Secara simultan hasil yang didapatkan dari penelitian ini adalah variabel Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Assets Turnover, dan <i>Net profit margin</i> berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, dengan hasil menunjukkan Fhitung 440,180 > Ftabel 2,71. Secara parsial hasil menunjukkan bahwa hanya Debt to Equity Ratio, Total Assets Turnover, dan <i>Net profit margin</i> yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, sedangkan Current Ratio tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan.	– Menggunakan variabel yang sama yaitu, kinerja keuangan, CR dan NPM serta DER – Teknik pengumpulan data	– Variabel total assets turnover – Pengamatan tahun – Jumlah populasi dan sampel

Lanjutan Tabel 2.1

No	Judul, Nama Peneliti, (Tahun)	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Perbandingan	
				Persamaan	Perbedaan
3	Pengaruh <i>Net profit margin</i> (NPM) terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan (Price Earning Ratio) Pada Perusahaan Sub Sektor Telekomunikasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2016. (Oktaviany, 2018)	– Penelitian Kuantitatif – Regresi linier berganda	Hasil Penelitian menunjukan bahwa <i>net profit margin</i> (npm) berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan (<i>price earning ratio</i>) pada perusahaan sub sektor telekomunikasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2012-2016 dengan nilai koefisien determinasi 47,0%. Adapun pengaruh dari variable lain terhadap kinerja keuangan (<i>price earning ratio</i>) sebesar 53,0% (100%-47,0%).	– Menggunakan variabel yang sama yaitu, kinerja keuangan dan NPM – Teknik pengumpulan data	– <i>Price Earning Ratio</i> – Pengamatan tahun – Jumlah populasi dan sampel
4	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2010-2015 (Rahmah, 2016)	– Penelitian Kuantitatif – Regresi linier berganda	Hasil penelitian menunjukan bahwa Sedangkan secara simultan CR, DER, dan TATO memiliki pengaruh yang signifikan terhadap <i>Return on Asset (ROA)</i> .	– Menggunakan variabel yang sama yaitu, <i>current ratio</i>, dan kinerja keuangan (NPM) – Teknik pengumpulan data	– Variabel DER dan TATO – Pengamatan tahun – Jumlah populasi dan sampel
5	Hubungan Current Ratio, Struktur Modal, dan Ukuran Perusahaan terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar di BEI Periode 2014-2016 (Hartoyo, 2018)	– Penelitian Kuantitatif – Regresi linier berganda	Hasil penelitian ini menunjukan bahwa <i>current ratio</i> dan ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan pertambangan di BEI padaperiode tahun 2014-2016, sedangkan struktur modal berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan tersebut	– Menggunakan variabel yang sama yaitu, <i>current ratio</i>, struktur modal dan kinerja keuangan (NPM) – Teknik pengumpulan data	– Variabel ukuran perusahaan – Pengamatan tahun – Jumlah populasi dan sampel

Sumber; Data diolah, 2022

2.3 Kerangka Pemikiran

2.3.1 Hubungan *Current ratio* dengan Kinerja Keuangan

Rasio lancar (*current ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Perhitungan rasio lancar dilakukan dengan cara membandingkan antara total aktiva lancar dengan total utang lancar. Likuiditas yang baik bila rasio 200% atau lebih. Namun menurut bank dan lembaga keuangan penyedia kredit idealnya berkisar 200% sampai dengan 300%, sedangkan minimal dapat diterima berkisar 100% sampai 150%.

Kinerja perusahaan merupakan suatu gambaran tentang kondisi keuangan suatu perusahaan yang dianalisis dengan alat-alat analisis keuangan, sehingga dapat diketahui mengenai baik buruknya keadaan keuangan suatu perusahaan yang mencerminkan prestasi kerja dalam periode tertentu. Apabila hasil atau pencapaian sesuai dengan apa yang direncanakan, maka dapat dikatakan bahwa kinerja yang dilakukan telah terlaksana dengan baik. Dan apabila pencapaian melebihi dari apa yang telah direncanakan, maka dapat dikatakan kinerjanya sangat bagus.

2.3.2 Hubungan Struktur Modal dengan Kinerja Keuangan

Modal kerja yang digunakan suatu perusahaan dapat menjadi penunjang dalam kegiatan operasional perusahaan untuk meningkatkan profitabilitas. Industri manufaktur merupakan industri yang banyak diminati oleh investor untuk berinvestasi. Industri kosmetik dan keperluan rumah tangga saat ini merupakan salah satu industri yang sedang mengalami pertumbuhan. Melemahnya perekonomian nasional tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan.

Perusahaan dalam memperoleh keuntungan yang diharapkan membutuhkan dana yang dijadikan sebagai modal. Modal yang dibutuhkan perusahaan dapat berasal dari luar maupun dari dalam perusahaan. Perusahaan yang menggunakan lebih banyak hutang berarti memperbesar risiko yang ditanggung pemegang saham serta memperbesar tingkat pengembalian investasi

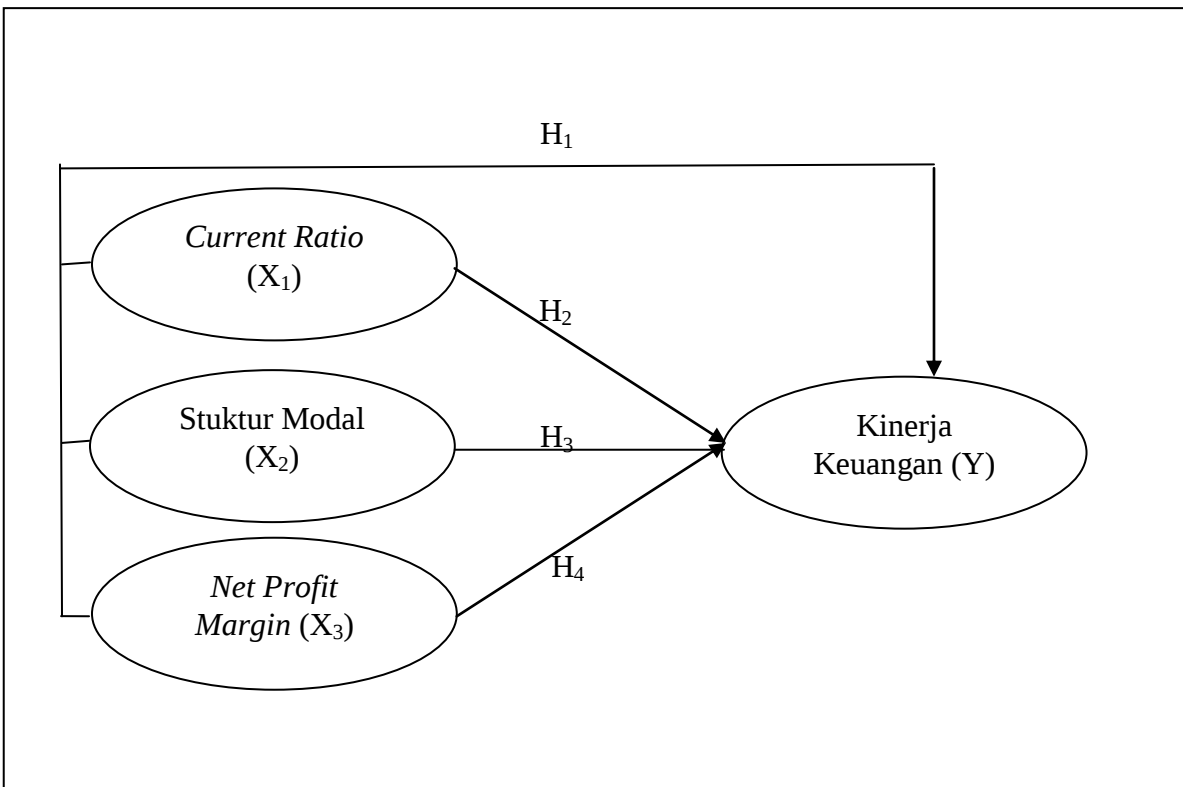
2.3.3 Hubungan *Net profit Margin* Dengan Kinerja Keuangan

Net profit margin merupakan sebuah rasio yang digunakan perusahaan untuk membandingkan keuntungan dengan total seluruh uang yang dihasilkan perusahaan. Selain itu, NPM ini juga digunakan untuk menganalisa stabilitas keuangan perusahaan. Dengan mengetahui NPM suatu perusahaan, maka bisa mengukur nilai efektivitas perusahaan tersebut selama beroperasi. Semakin besar rasionya pada laporan maka kinerja perusahaan menjadi lebih produktif. Hal ini tentunya membuat investor menjadi lebih percaya bahwa perusahaan tersebut benar-benar bagus untuk dipilih dan dibeli sahamnya.

Rasio ini digunakan untuk memberi analisis gambaran tentang stabilitas keuangan perusahaan. Perusahaan yang menghasilkan keuntungan lebih besar per nilai dari penjualan berarti lebih efisien. Efisiensi itu membuat perusahaan lebih mungkin bertahan ketika lini produk tidak memenuhi harapan, atau ketika periode kontraksi ekonomi menghantam perekonomian yang lebih luas. Margin laba bersih dapat menunjukkan seberapa baik perusahaan mengubah penjualannya menjadi laba. Dengan kata lain, persentase yang dihitung dengan persamaan margin laba bersih adalah persentase pendapatan Anda yang merupakan laba yang disimpan perusahaan.

Berdasarkan uraian diatas, maka skema kerangka pemikiran dapat dilihat pada gambar 2.1 berikut:

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



Sumber: Diadaptasi berdasarkan penelitian sebelumnya dan judul peneliti (2022)

2.4 Hipotesis

Berdasarkan teori dan kerangka pemikiran diatas, maka hipotesis penelitian ini adalah:

H₁: *Current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

- H₂: *Current ratio* secara individu berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
- H₃: Struktur modal secara individu berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
- H₄: *Net profit margin* secara individu berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Desain Penelitian

3.1.1. Tujuan Penelitian

Desain penelitian atau rancangan suatu penelitian harus memiliki enam aspek sebagaimana diungkapkan oleh Sekaran & Bougie (2017:52), yaitu terdiri dari sifat studi, jenis investigasi, tingkat intervensi peneliti, situasi studi, unit analisis, dan horizon waktu.

3.1.2 Jenis Penelitian

Penelitian ini ingin menentukan penyebab atas permasalahan yang terjadi. Jenis penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah studi kausal. Studi kausal adalah studi dimana peneliti ingin menemukan penyebab dari satu atau lebih masalah (Sekaran, 2017:64). Masalah yang terjadi dalam penelitian ini adalah pengujian hipotesis yang dilakukan adalah menguji variabel bebas terhadap variabel tidak bebas.

3.1.3 Horizon Waktu

Penelitian deskriptif berdasarkan rentang waktu *time series*. *Time series* merupakan penelitian yang hanya dilakukan pada satu periode terhadap berbagai sampel dalam populasi. Berdasarkan horison waktu, maka data penelitian dikumpulkan melalui beberapa metode pengamatan. Waktu penelitian ini dilaksanakan dari bulan April 2022 sampai dengan selesai penelitian. Sedang waktu pengamatan dimulai dari tahun 2017-2021. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1
Horison Waktu Penelitian

Ketrangan	Maret 2022	April 2022	Mei-Juni 2022	Juni 2022	Juli 2022	Agustus 2022
Pengajuan Judul Proposal						
Survey awal						
Penyusunan Proposal						
Seminar Proposal						
Input Data						
Penyusunan Skripsi						
Sidang						

Sumber: Data diolah, 2022

3.1.4 Unit Analisis

Menurut Arikunto (2019:187) yang dimaksud dengan unit analisis dalam penelitian ini adalah satuan tertentu yang diperhitungkan sebagai subjek penelitian. Data yang dikumpulkan secara individual digunakan untuk menghitung unit analisis pada tingkat agregasi yang lebih besar. Sifat informasi yang dikumpulkan serta tingkat dimana data dijumlahkan untuk analisis, adalah integral dengan keputusan yang dibuat dalam memilih unit analisis individu yaitu laporan keuangan perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI periode 2017-2021.

3.2. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi merupakan subyek penelitian. Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2018:117). Populasi merupakan subyek penelitian. Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang

mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017:117). Populasi dalam penelitian ini adalah semua perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021 yang telah memenuhi kriteria yang berjumlah 60 laporan keuangan perusahaan. Secara ringkas dapat dilihat pada Tabel 3.2:

Tabel 3.2
Kriteria Populasi Penelitian

No	Kriteria	2017	2018	2019	2020	2021	Jumlah
1	Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI di Tahun 2017-2021	12	13	13	13	13	65
2	Perusahaan Otomotif dan Komponen yang tidak memiliki earnings, kepemilikan instutisional dan data tidak lengkap tahun 2017-2021	-	(1)	(1)	(1)	(1)	(3)
Sampel Penelitian		12	12	12	12	12	60

Sumber: IDX Statistic Yearly 2017-2021, diolah Tahun 2022

Berdasarkan tabel 3.2 terlihat populasi penelitian ini berjumlah 60 laporan keuangan perusahaan. Selanjutnya sampel dalam penelitian ini adalah memasukkan semua populasi penelitian menjadi sampel. Dengan demikian pengamatan seluruhnya menjadi 60 laporan keuangan perusahaan. Daftar perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen dapat dilihat pada Lampiran 1.

Peneliti menggunakan *Jakarta Stock Industrial Clasification* (JASICA) sebagai pedoman dalam mengklasifikasikan perusahaan yang termasuk kedalam Sub Sektor Otomotif dan Komponen. Hal ini karena sistem klasifikasi sektoral yang digunakan

untuk mengkategorikan perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah JASICA.

3.3. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung melalui perantara atau media. Data penelitian ini berupa laporan keuangan yang dipublikasi oleh perusahaan setiap tahunnya yang dikumpulkan selama lima tahun yaitu tahun 2017, 2018, 2019, 2020 dan 2021. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik pengumpulan data penelitian dengan cara mengumpulkan seluruh data sekunder berupa laporan keuangan perusahaan. Data yang dikumpulkan adalah data laporan keuangan berdasarkan *annual report* yang dipublikasikan di situs web resmi yaitu melalui Bursa Efek Indonesia yaitu www.idx.co.id.

3.4 Definisi dan Operasional Variabel

3.4.1 Variabel Tidak Bebas (*Dependent Variable*)

Variabel tidak bebas dalam penelitian ini yaitu kinerja keuangan dengan pengukuran rasio ROA. ROA adalah rasio profitabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari penggunaan seluruh sumber daya atau aset yang dimilikinya. Rasio ini mengukur tingkat kembalian investasi yang dilakukan oleh perusahaan dengan menggunakan seluruh dana (aktiva) yang dimilikinya (Kasmir, 2018:201). Rumus kinerja keuangan adalah sebagai berikut ;

$$ROA = \frac{\text{Laba setelah Bunga dan Pajak}}{\text{Total Aktiva}}$$

3.4.2 Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Dalam penelitian ini, yang menjadi variabel bebas adalah *current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin*. Definisi dan operasionalisasi masing-masing variabel akan dipaparkan berikut ini:

3.4.2.1 *Current Ratio*

Current Ratio merupakan kemampuan aktiva lancar perusahaan dalam menjamin hutang lancarnya. Semakin meningkatnya *Current Ratio* menunjukkan bahwa perusahaan mampu menggunakan aktiva lancarnya dengan baik guna memenuhi kewajibannya (Azizah, 2018:4). Dimana rumusnya ditunjukkan sebagai berikut (Azizah, 2018:4):

$$CR = \frac{\text{Total aktiva lancar}}{\text{Total hutang lancar}} \times 100\%$$

3.4.2.2 Struktur modal

Struktur modal perusahaan merupakan komposisi pendanaan yang diambil perusahaan yang menunjukkan komposisi modal internal dan eksternal. Pendanaan yang diambil perusahaan ini dapat mempengaruhi nilai perusahaan (Kasmir, 2018:201). Rumus yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

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

3.4.2.3 *Net profit Margin*

Net profit margin (NPM) merupakan keuntungan penjualan setelah menghitung seluruh biaya dan pajak penghasilan. Margin ini menunjukkan perbandingan laba bersih setelah pajak dengan penjualan (Harjito & Martono,

2018:60). Adapun perhitungan dari NPM dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

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

Dalam penelitian ini terdapat 3 variabel independen dan 1 variabel dependen.

Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 3.3:

Tabel 3.3
Definisi Operasional Variabel

No	Variabel	Defenisi	Indikator	Skala
Dependen				
1	Kinerja keuangan (Y)	Rasio profitabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari penggunaan seluruh sumber daya atau aset yang dimilikinya (Kasmir, 2018:201)	$ROA = \frac{\text{Laba setelah Bunga dan Pajak}}{\text{Total Aktiva}}$	Rasio
Independen				
1	Current ratio (X1)	Current Ratio merupakan kemampuan aktiva lancar perusahaan dalam menjamin hutang lancarnya. Semakin meningkatnya Current Ratio menunjukkan bahwa perusahaan mampu menggunakan aktiva lancarnya dengan baik guna memenuhi kewajibannya (Azizah, 2018:4).	$CR = \frac{\text{Total aktiva lancar}}{\text{Total hutang lancar}} \times 100\%$	Rasio
2	Struktur modal (X2)	Stuktur modal perusahaan merupakan komposisi pendanaan yang diambil perusahaan yang menunjukan komposisi modal internal dan eksternal. Pendanaan yang diambil perusahaan ini dapat mempengaruhi nilai perusahaan (Kasmir, 2018:201).	$DER = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}}$	Rasio

Lanjutan Tabel 3.2

No	Variabel	Defenisi	Indikator	Skala
Independen				
3	<i>Net profit margin</i> (X3)	<i>Net profit margin</i> (NPM) merupakan keuntungan penjualan setelah menghitung seluruh biaya dan pajak penghasilan. Margin ini menunjukkan perbandingan laba bersih setelah pajak dengan penjualan (Harjito & Martono, 2018:60).	$NPM = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Penjualan Bersih}} \times 100$	Rasio

3.5 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis statistik dengan menggunakan program komputer SPSS versi 25. Teknik analisis yang akan dipakai dalam penelitian ini adalah teknik analisis regresi linier berganda untuk memperoleh gambaran yang menyeluruh mengenai hubungan antara variabel satu dengan variabel lain. Adapun persamaan regresi yang digunakan adalah sebagai berikut:

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

Keterangan:

- Y = Kinerja keuangan
- a = Konstanta
- $\beta_{1,2,3}$ = Koefisien Regresi
- X_1 = *Current ratio*
- X_2 = Struktur modal
- X_3 = *Net profit margin*
- e = *Standar Error*

3.6 Pengujian Hipotesis

Untuk menguji pengaruh *Current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* terhadap Kinerja keuangan dilakukan dengan dua cara, yaitu uji secara simultan dan

secara individu. Penelitian ini menggunakan metode sensus, maka tidak dilakukan uji signifikan baik untuk melihat pengaruh secara individu maupun secara simultan. Kesimpulan diambil langsung dari koefisien regresi masing-masing variabel bebas.

Pengujian hipotesis merupakan alternative jawaban untuk menjawab keempat rumusan masalah dalam penelitian ini Rancangan tersebut dinyatakan dalam hipotesis alternative (H_a), yaitu:

H_1 : *Current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

H_2 : *Current ratio* secara individu (parsial) berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

H_3 : Struktur modal secara individu (parsial) berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

H_4 : *Net profit margin* secara individu (parsial) berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

Untuk menerima atau menolak keempat hipotesis tersebut, maka dapat berpedoman pada kriteria yaitu:

1) Kriteria menerima atau menolak hipotesis pertama:

➤ $\beta_i (i = 1,2,3) = 0$, maka H_{01} diterima dan (H_{a1} tidak diterima) artinya *current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* tidak berpengaruh secara simultan

terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

- $\beta_i (i = 1,2,3) \neq 0$, maka H_{a1} diterima dan (H_{01} tidak diterima) artinya *current ratio*, Struktur modal dan *net profit margin* berpengaruh secara simultan terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

2) Kriteria menerima atau menolak hipotesis kedua:

- $\beta_1 = 0$, maka H_{02} diterima dan (H_{a2} tidak diterima) artinya *current ratio* tidak berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021
- $\beta_1 \neq 0$, maka H_{a2} diterima dan (H_{02} tidak diterima) artinya *current ratio* berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

3) Kriteria menerima atau menolak hipotesis ketiga:

- $\beta_2 = 0$, maka H_{03} diterima dan (H_{a3} tidak diterima) artinya Struktur modal tidak berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021
- $\beta_2 \neq 0$, maka H_{a3} diterima dan (H_{03} tidak diterima) artinya Struktur modal berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub

Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

4) Kriteria menerima atau menolak hipotesis keempat:

- $\beta_3 = 0$, maka $H0_4$ diterima dan (Ha_4 tidak diterima) artinya *net profit margin* tidak berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021
- $\beta_3 \neq 0$, maka Ha_4 diterima dan ($H0_4$ tidak diterima) artinya *net profit margin* berpengaruh secara parsial terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Bursa efek di Indonesia pada dasarnya sudah ada sejak jaman penjajahan Belanda. Jogiyanto (2010) dalam bukunya berjudul “Teori Portofolio dan Analisis Investasi” melanjutkan sejarah dari Bursa Efek Indonesia secara runtut dan lanjut dari mulai berawalnya perdagangan efek di jaman penjajahan Belanda hingga dapat menjadi Bursa Efek Indonesia (BEI) yang saat ini ada. Perkembangan tersebut terbagi menjadi beberapa periode dan mengalami proses yang cukup panjang. Bursa Efek Indonesia (BEI) didirikan sebagai penyelenggara pasar modal berbentuk perseroan terbatas (PT) yang disahkan oleh Undang-undang BAPEPAM-LK No. 8/1995 (Hadi, 2013). Selain itu, BEI juga merupakan penggabungan dari dua bursa efek besar di Indonesia, yaitu Bursa Efek Jakarta (BEJ) dan Bursa Efek Surabaya (BES). Sebelum menjadi BEI (Bursa Efek Indonesia), terdapat sejarah yang cukup panjang mengenai terbentuknya BEI di Indonesia.

Bursa Efek diadakan untuk mempertemukan penawaran jual dan beli efek pihak-hak lain dengan tujuan memperdagangkan efek atau surat berharga di antara dua belah pihak. Dengan adanya Bursa Efek, masyarakat dapat melakukan membeli saham atau surat berharga lainnya dengan aman, begitu pula dengan perusahaan dapat menawarkan sahamnya kepada masyarakat secara terbuka. Pada situs Bursa Efek Indonesia menyebutkan bahwa pasar modal atau bursa efek di Indonesia telah hadir bahkan sebelum Indonesia merdeka. Setelah banyaknya peristiwa yang terjadi, setelah reformasi, terjadi penggabungan antara dua bursa efek tersebar di Indonesia,

yakni Bursa Efek Jakarta dan Bursa Efek Surabaya. Pada tanggal 30 November 2007, Bursa Efek Surabaya (BES) dan Bursa Efek Jakarta (BEJ) akhirnya digabungkan dan berubah nama menjadi Bursa Efek Indonesia (BEI). Berikut daftar perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia:

1. Astra International Tbk

Astra International (ASII) merupakan perusahaan multinasional yang memproduksi otomotif yang bemarkas di Jakarta, Indonesia. Perusahaan ini didirikan oleh William Soerjayadjaja, Drs. Tjia Kian Tie dan Liem Peng Hong dengan nama PT Astra International Incorporated pada tanggal 20 Februari 1957 di Bandung. Pada tahun 1965 perusahaan pindah ke Jakarta dengan kantor yang di Bandung sebagai cabang. Pada mulanya perusahaan ini bergerak dibidang usaha ekspor hasil bumi dan kemudian berkembang dibidang usaha permobilan.

2. Astra Otoparts Tbk

PT Astra Otoparts Tbk (Astra Otoparts) merupakan sebuah group perusahaan yang bergerak dibidang produksi serta distribusiku cadang kendaraan, baik roda empat maupun roda dua di Indonesia. PT Astra Otoparts Tbk (Astra Otoparts) menjadi yang terkemuka karena perkembangan usaha yang dijalankan sangat pesat. Sasaran produk dari PT Astra Otoparts Tbk (Astra Otoparts) adalah pabrik otomotif serta penjual sparepart. Dengan memiliki 7 unit usaha bisnis, kemudian 14 anak perusahaan konsolidasi, serta mempekerjakan lebih dari 37.000 orang, perusahaan ini adalah perusahaan suku cadang terbesar di Indonesia.

3. Garuda Metalindo Tbk

Garuda Metalindo Tbk ([BOLT](#)) didirikan tanggal 15 Maret 1982 dan mulai beroperasi komersial pada tahun 1982. Kantor pusat Garuda Metalindo Tbk berlokasi di Jl. Kapuk Kamal Raya No 23, Jakarta 14470 – Indonesia dan mengoperasikan lima pabrik yang berlokasi di Jakarta, Tangerang, dan Bekasi. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Garuda Metalindo Tbk (31-Mei-2022), yaitu: PT Garuda Multi Investama (57,60%), Herman Wijaya (12,80%) dan Ervin Wijaya (9,60%). Induk usaha langsung Garuda Metalindo Tbk adalah PT Garuda Multi Investama, yang didirikan dan berdomisili di Indonesia, sedangkan Induk usaha utama adalah PT Graha Investama Mandiri, yang juga didirikan dan berdomisili di Indonesia.

4. Indo Kordsa Tbk

Perseroan lahir pada tahun 1981 dengan nama PT Branta Mulia sebagai perusahaan pemasok utama bahan penguat ban premium di kawasan Asia Tenggara. Selain memiliki citra yang baik, kualitas produk nomor satu, profesionalisme yang tinggi, serta komitmen yang kuat dalam memberikan pelayanan prima kepada pelanggan, Perseroan juga memiliki Sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas dengan hasrat besar untuk melakukan yang terbaik yang melatarbelakangi kesuksesan Perseroan hingga hari ini.

5. Goodyear Indonesia Tbk

PT. Goodyear Indonesia, Tbk merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di industri pembuatan ban kelas dunia. Perusahaan Goodyear pusat berdiri pada tanggal 29 Agustus 1898 di Akron, Ohio, USA, atas prakasa dari seorang pemuda bernama Frank Sieberling. Selain memproduksi ban-ban

yang berkualitas, perusahaan Goodyear juga mengelola jaringan pipa minyak, empat perkebunan karet dan mengelola 1900 lebih pengecer/penjual ban serta pusat-pusat pelayanan dan fasilitas jalur distribusi di seluruh dunia. Produk-produknya dibuat oleh 72 pabrik di seluruh dunia yang 33 pabrik di antaranya berada di kawasan Amerika Serikat dan 39 pabrik selebihnya tersebar di 27 negara lain, termasuk Indonesia. Perusahaan Goodyear di Indonesia merupakan pengembangan usaha dari perusahaan Goodyear pusat. Diawali dengan dibukanya perkebunan karet di Sumatera Utara pada tahun 1926, kemudian setelah satu tahun berlangsung, dibuka perkebunan yang kedua dengan luas 10.000 hektar.

6. Gajah Tunggal Tbk

PT Gajah Tunggal Tbk adalah salah satu perusahaan pembuat ban di Indonesia. Perusahaan ini didirikan pada 1951 dengan memproduksi dan mendistribusikan ban luar dan ban dalam sepeda. Selanjutnya perusahaan ini berkembang memperluas produksi dengan membuat variasi produk melalui produksi ban sepeda motor tahun 1971, diikuti oleh ban bias untuk mobil penumpang dan niaga pada tahun 1981. Awal tahun 90-an, Perusahaan mulai memproduksi ban radial untuk mobil penumpang dan truk.

7. Indomobil Sukses International Tbk

Indomobil Sukses Internasional Tbk (sebelumnya bernama Indomulti Inti Industri Tbk) ([IMAS](#)) didirikan tanggal 20 Maret 1987 dengan nama PT Cindramata Karya Persada dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1990. Kantor pusat Indomobil Sukses Internasional Tbk terletak di Wisma Indomobil Lt. 6 , Jl. MT. Haryono Kav. 8, Jakarta 13330 – Indonesia.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Indomobil Sukses Internasional Tbk (30-Apr-2022), yaitu: Gallant Venture Ltd. (induk usaha) (49,49%), PT Sejahtera Raya Perkasa (20,24%) dan PT Tritunggal Intipermata (18,17%). Pemilik manfaat akhir (ultimate beneficial owner) Indomobil Sukses Internasional Tbk adalah Anthoni Salim.

8. Indospring Tbk

PT. Indospring Tbk merupakan anak perusahaan dari PT Indoprima grup yang merupakan produsen pegas automotif. PT Indospring Tbk. berdiri pada tanggal 05 Mei 1978. Perusahaan ini mulai beroperasi pada tahun 1979 untuk memproduksi pegas kendaraan bermotor berupa leaf spring, coil spring, valvespring dan wire spring. Pada tanggal 26 Juli 1990 PT. Indospring Tbk memperoleh pernyataan dari Bapepam-LK untuk menawarkan saham. Sehingga pada tanggal 10 Agustus 1990 saham-saham Indospring dicatat pada Bursa Efek Indonesia (BEI). Saat ini saham PT Indospring Tbk yang dimiliki oleh induk perusahaannya PT Indoprima Investama adalah sebesar 88,11%. Penjualan saham pertama yang dilakukan PT Indospring Tbk. tanggal 10 Agustus 1990 menjual sejumlah 3 juta saham. Saham tersebut dijual dengan harga Rp. 9.000,00 setiap sahamnya. Selanjutnya pada tahun 1993 perusahaan ini kembali menjual saham dengan jumlah 345.000.000 saham.

9. Multi Prima Sejahtera Tbk

Multi Prima Sejahtera Tbk (LPIN) didirikan tanggal 07 Januari 1982 dengan nama PT Lippo Champion Glory dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1987. Pada tahun 1990, LPIN memperoleh pernyataan efektif dari

Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham LPIN (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.250.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp3.000,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 17 Oktober 1994.

10. Multistrada Arah Sarana Tbk

PT Multistrada Arah Sarana Tbk atau disingkat PT MASA Tbk (“Perseroan”) dahulu didirikan dengan nama “PT Oroban Perkasa” pada tanggal 20 Juni 1998 berdasarkan pada Akta Pendirian No. 63. Pada tanggal 9 Desember 1996, berdasarkan akta No. 33, Perseroan berubah nama menjadi “PT Multistrada Arah Sarana”. Selanjutnya tahun 2004, Perseroan perdana menawarkan saham kepada masyarakat (go public), dengan demikian sejak tanggal 22 Desember 2004 seluruh saham Perseroan telah tercatat di Bursa Efek Indonesia. Kemudian nama Perseroan berubah menjadi PT. Multistrada Arah Sarana, Tbk berdasarkan akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Luar Biasa No. 46, dibuat dihadapan Benny Kristianto, SH dan disahkan oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor C-01973 HT.01.04. TH.2005 tanggal 25 Januari 2005. Anggaran Dasar telah mengalami beberapa kali perubahan dengan perubahan terakhir berdasarkan Akta No. 10 tanggal 10 November 2017, dibuat di hadapan Kumala Tjahjani Widodo, S.H., M.H., M.Kn., Notaris di Jakarta, dan disahkan oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-AH.01.03-0194273 tanggal 24 November 2017.

11. Prima Alloy Steel Universal Tbk

Prima Alloy Steel Universal Tbk (PRAS) didirikan tanggal 20 Februari 1984 dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1986. Pada tahun 1990, PRAS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham PRAS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 2.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp6.750,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 12 Juli 1990.

12. Selamat Sempurna Tbk

PT. Selamat Sempurna Tbk (SMSM), merupakan perusahaan utama dari ADR Group (Divisi Otomotif) dan saat ini merupakan salah satu produsen filter dan radiator terbesar di wilayah. Perusahaan memproduksi filter, radiator, oil coolers, condensers, brake pipe, fuel pipes, fuel tanks, exhaust systems, and press parts.. Merk dagang Sakura Filter telah terdaftar lebih dari 90 negara. SMSM telah terdaftar sebagai 84 perusahaan publik sejak tahun 1996, dan sekarang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4.2 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis dilakukan sesuai dengan hipotesis yang telah dirumuskan. Data yang diuji meliputi *current ratio*, struktur modal, *net profit margin* dan kinerja keuangan. Pada Tabel 4.1 di bawah ini dapat dilihat statistik deskriptif dari data penelitian dan untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut dan untuk lebih jelas dapat dilihat pada lampiran 7;

Tabel 4.1
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Kinerja keuangan (Y)	60	-,0513	,7160	,057480	,1077507
<i>Current ratio</i> (X ₁)	60	,0011	13,0416	2,565603	2,4208872
Struktur modal (X ₂)	60	,0016	3,7512	1,053228	,9710963
<i>Net profit margin</i> (X ₃)	60	-,1665	109,5831	1,909143	14,1384836
Valid N (listwise)	60				

Sumber : Data diolah, 2022

Berdasarkan Tabel 4.1 maka dapat dijelaskan berdasarkan masing-masing variabel sebagai berikut:

1. Nilai maksimum, minimum dan nilai rata-rata dari tiap variabel penelitian pada 60 sampel perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021. Untuk variabel dependen yaitu kinerja keuangan, diperoleh nilai minimum (terendah) sebesar -0,0513 yang dialami oleh perusahaan Garuda Metalindo Tbk pada periode 2021. Kemudian nilai yang maximum (tertinggi) dari kinerja keuangan adalah sebesar 0,7160 yang dialami oleh perusahaan Multi Prima Sejahtera Tbk pada periode 2017. Nilai rata-rata (mean) kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021 sebesar 0,0574 (untuk lebih jelas data masing-masing perusahaan dengan nilai tertinggi dan terendah dapat dilihat pada lampiran 3).
2. Untuk variabel independen pertama yaitu *current ratio*, diperoleh nilai minimum (terendah) sebesar 0,0011 yang dialami oleh perusahaan Astra International Tbk pada periode 2018, Nilai tersebut menunjukkan bahwa selama periode 2017-2021, perusahaan sub sektor otomotif dan komponen pernah memiliki nilai *current ratio* paling rendah sebesar 0,0011 dari total

nilai *current ratio*. Kemudian nilai yang Maksimum (tertinggi) *current ratio* adalah sebesar 13,0416 yang dialami oleh Multi Prima Sejahtera Tbk pada periode 2019. Nilai rata-rata (mean) *Current ratio* Perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021 sebesar 2,5656 (untuk lebih jelas data masing-masing perusahaan dengan nilai tertinggi dan terendah dapat dilihat pada lampiran 4).

3. Untuk variabel independen kedua yaitu struktur modal, diperoleh nilai minimum (terendah) sebesar 0,0016 yang dialami oleh perusahaan Gajah Tunggal Tbk pada periode 2020, nilai tersebut menunjukkan bahwa, selama periode 2017-2021. Kemudian nilai yang Maksimum (tertinggi) struktur modal adalah sebesar 3,7512 yang dialami oleh perusahaan Indomobil Sukses International Tbk pada periode 2019. Nilai tersebut menunjukkan bahwa, selama periode 2017-2021, perusahaan sub sektor otomotif dan komponen pernah memiliki nilai struktur modal paling tinggi sebesar 3,7512 dari total struktur modal. Nilai rata-rata (mean) struktur modal Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021 sebesar 1,0532 (untuk lebih jelas data masing-masing perusahaan dengan nilai tertinggi dan terendah dapat dilihat pada lampiran 5).
4. Untuk variabel independen ketiga yaitu *net profit margin*, diperoleh nilai minimum (terendah) sebesar -0,1665 yang dialami oleh perusahaan Prima Alloy Steel Universal Tbk pada periode 2021, nilai tersebut menunjukkan bahwa, selama periode 2017-2021, perusahaan sub sektor otomotif dan komponen pernah memiliki nilai *net profit margin* paling rendah sebesar -0,1665 dari total nilai *net profit margin*. Kemudian nilai yang Maksimum

(tertinggi) *net profit margin* adalah sebesar 109,5831 yang dialami oleh perusahaan Astra International Tbk pada periode 2021. Nilai tersebut menunjukkan bahwa, selama periode 2017-2021, perusahaan sub sektor otomotif dan komponen pernah memiliki nilai *net profit margin* paling tinggi 109,5831 dari total *net profit margin*. Nilai rata-rata (mean) *net profit margin* Perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021 sebesar 1,9091 (untuk lebih jelas data masing-masing perusahaan dengan nilai tertinggi dan terendah dapat dilihat pada lampiran 3).

4.3 Hasil Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis merupakan jawaban untuk semua rumusan masalah dalam penelitian ini. Rumusan masalah tersebut terdiri dari rumusan masalah pertama, kedua dan ketiga. Untuk menguji pengaruh antara variabel *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* secara simultan terhadap kinerja keuangan pada Perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021 digunakan analisis regresi linier berganda dengan bantuan program SPSS versi 23 dan hasil seperti terlihat pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2
Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Variabel	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	0,071	0,033		2,180	0,033
Current Ratio (X1)	0,087	0,012	0,371	7,251	0,000
Struktur Modal (X2)	0,057	0,016	0,251	3,561	0,000
Net Profit Margin	0,043	0,017	0,221	2,529	0,014

Sumber : Data diolah, 2022

Hasil uji regresi linier berganda dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = 0,071 + 0,087X_1 + 0,057X_2 + 0,043X_3 + e$$

Berdasarkan persamaan regresi linier berganda tersebut dapat diketahui bahwa:

1. Konstanta (a) sebesar 0,071, artinya jika *current ratio* (X_1), struktur modal (X_2) dan *net profit margin* (X_3) di anggap konstan, maka kinerja keuangan sebesar 0,071.
2. Koefisien regresi *current ratio* (X_1) sebesar 0,087, artinya menunjukkan bahwa apabila variabel *current ratio* meningkat 1 satuan, maka tingkat kinerja keuangan akan meningkat sebesar 0,087.
3. Koefisien regresi struktur modal (X_2) sebesar 0,057, artinya menunjukkan bahwa apabila variabel struktur modal meningkat 1 satuan, maka tingkat kinerja keuangan akan meningkat sebesar 0,057.
4. Koefisien regresi *net profit margin* (X_3) sebesar 0,043, artinya menunjukkan bahwa apabila variabel *net profit margin* meningkat 1 satuan, maka tingkat kinerja keuangan akan meningkat sebesar 0,043.

Berdasarkan Tabel 4.2 terlihat hasil pengujian hipotesis yang merupakan jawaban untuk rumusan masalah dalam penelitian ini. Secara berurutan jawaban rumusan masalah tersebut akan dipaparkan sebagai berikut;

4.3.1 Hasil Pengujian Secara Simultan

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis pertama merupakan jawaban untuk rumusan masalah yang pertama. Hasil pengujian hipotesis pertama dalam penelitian ini akan menjawab apakah *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin*

berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan Tabel 4.2 terlihat nilai koefisien beta (β) *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* terhadap kinerja keuangan secara berurutan sebesar 0,087; 0,057; dan 0,043. Nilai tersebut menunjukkan bahwa $0,087 \neq 0$; $0,057 \neq 0$ dan $0,043 \neq 0$. Hal ini berarti semua nilai koefisien beta tidak sama dengan nol (β_1 , β_2 dan $\beta_3 \neq 0$). Selanjutnya nilai tersebut dimasukkan ke dalam kriteria menerima atau menolak hipotesis. Maka H_{a1} diterima, artinya *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4.3.2 Hasil Pengujian Secara Parsial

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis kedua merupakan jawaban untuk rumusan masalah yang kedua. Hasil pengujian hipotesis yang kedua dalam penelitian ini akan menjawab apakah *current ratio* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan Tabel 4.2 terlihat nilai koefisien beta (β) *current ratio* terhadap kinerja keuangan sebesar 0,087. Nilai tersebut menunjukkan bahwa $0,087 \neq 0$. Hal ini berarti nilai koefisien beta *current ratio* tidak sama dengan nol ($\beta_1 \neq 0$). Selanjutnya nilai tersebut dimasukkan ke dalam kriteria menerima atau menolak hipotesis. Maka H_{a2} diterima, artinya *current ratio* berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis ketiga merupakan jawaban untuk rumusan masalah yang ketiga. Hasil pengujian hipotesis ketiga dalam penelitian ini akan menjawab apakah struktur modal berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan Tabel 4.2 terlihat nilai koefisien beta (β) struktur modal sebesar 0,057. Nilai tersebut menunjukkan bahwa $0,057 \neq 0$. Hal ini berarti nilai koefisien beta tidak sama dengan nol ($\beta_2 \neq 0$). Selanjutnya nilai tersebut dimasukkan ke dalam kriteria menerima atau menolak hipotesis. maka H_{a3} diterima, artinya struktur modal berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis keempat merupakan jawaban untuk rumusan masalah yang ketiga. Hasil pengujian hipotesis keempat dalam penelitian ini akan menjawab apakah *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Berdasarkan Tabel 4.2 terlihat nilai koefisien beta (β) *net profit margin* sebesar 0,043. Nilai tersebut menunjukkan bahwa $0,043 \neq 0$. Hal ini berarti nilai koefisien beta tidak sama dengan nol ($\beta_2 \neq 0$). Selanjutnya nilai tersebut dimasukkan ke dalam kriteria menerima atau menolak hipotesis. maka H_{a3} diterima, artinya *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4.3.3 Koefisien Determinasi

Berdasarkan hasil koefisien determinasi berfungsi untuk melihat kontribusi *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Hasil koefisien determinasi dapat dilihat pada Tabel 4.3.

Tabel 4.3
Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,675 ^a	,540	,494	,0997527

Sumber : Data diolah, 2022

Berdasarkan Tabel 4.3 di atas maka diperoleh koefisien korelasi dalam penelitian diperoleh nilai sebesar 0,6475 dimana dengan nilai tersebut terdapat hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat adalah sebesar 67,5%. Artinya *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* mempunyai hubungan yang kuat terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021

Kemudian nilai R Square sebesar 0,540. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kontribusi pengaruh *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* terhadap yaitu sebesar 54% ($0,540 \times 100\%$). Sedangkan sisanya yaitu sebesar 46% ($100\% - 54\%$) dipengaruhi oleh variabel bebas lain di luar penelitian ini. Dengan demikian, fluktuasi kinerja keuangan, baik itu kenaikan ataupun penurunan sangat kecil dipengaruhi oleh *current ratio* struktur modal dan *net profit margin*.

4.4. Pembahasan

Hasil pengujian hipotesi telah diperoleh melalui uji regresi linier berganda pada bagian sebelumnya. Selanjutnya pembahasan untuk hasil tersebut yaitu

pengaruh *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* terhadap kinerja keuangan secara simultan maupun secara individu akan dibahas sebagai berikut;

4.4.1 Pengaruh *Current Ratio*, Struktur Modal dan *Net Profit Margin* Terhadap Kinerja Keuangan

Hasil pengujian statistik memperlihatkan bahwa semua nilai koefisien beta tidak sama dengan nol (β_1 , β_2 dan $\beta_3 \neq 0$). Artinya hipotesis pertama (H_{a1}) diterima. *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* secara simultan terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021 dipengaruhi oleh *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin*.

Pengaruh ketiga variabel tersebut dapat diinterpretasikan bahwa selama periode 2017-2021 telah membawa dampak perubahan terhadap kinerja keuangan. Dampak perubahan yang terjadi pada kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dipengaruhi oleh ketiga variabel tersebut. *Current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* berperan atas peningkatan maupun penurunan yang dialami oleh perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Adanya pengaruh *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia juga pernah ditemukan oleh penelitian sebelumnya yaitu penelitian dari Rahmah (2016) mengatakan secara simultan *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan.

4.4.2 Pengaruh *Current Ratio* Terhadap Kinerja Keuangan

Hasil pengujian statistik memperlihatkan bahwa, *current ratio* berpengaruh secara positif terhadap kinerja keuangan. Nilai koefisien beta (β_1) *current ratio* sebesar sama 0,087. Nilai tersebut menunjukkan bahwa $0,087 \neq 0$. Hal ini berarti nilai koefisien beta *current ratio* tidak sama dengan nol ($\beta_1 \neq 0$). Selanjutnya nilai tersebut dimasukkan ke dalam kriteria menerima atau menolak hipotesis. Maka H_{a2} diterima, artinya *current ratio* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yaitu penelitian dari Rahmah (2016). Hasil penelitiannya menyatakan bahwa *current ratio* berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Rasio lancar (*current ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Perhitungan rasio lancar dilakukan dengan cara membandingkan antara total aktiva lancar dengan total utang lancar. Kinerja perusahaan merupakan suatu gambaran tentang kondisi keuangan suatu perusahaan yang dianalisis dengan alat-alat analisis keuangan, sehingga dapat diketahui mengenai baik buruknya keadaan keuangan suatu perusahaan yang mencerminkan prestasi kerja dalam periode tertentu. Apabila hasil atau pencapaian sesuai dengan apa yang direncanakan, maka dapat dikatakan bahwa kinerja yang dilakukan telah terlaksana dengan baik. Dan apabila pencapaian melebihi dari apa yang telah direncanakan, maka dapat dikatakan kinerjanya sangat bagus.

4.4.3 Pengaruh Struktur Modal Terhadap Kinerja Keuangan

Hasil pengujian statistik memperlihatkan bahwa, struktur modal berpengaruh secara positif terhadap kinerja keuangan, nilai koefisien beta (β) struktur modal sebesar 0,057. Nilai tersebut menunjukkan bahwa $0,057 \neq 0$. Hal ini berarti nilai koefisien beta tidak sama dengan nol ($\beta \neq 0$). Selanjutnya nilai tersebut dimasukkan ke dalam kriteria menerima atau menolak hipotesis. maka H_{a3} diterima, artinya struktur modal berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hasil penelitian ini sama dengan hasil penelitian sebelumnya yaitu penelitian dari Hartoyo (2018). Hasil penelitiannya menyatakan bahwa struktur modal berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Modal kerja yang digunakan suatu perusahaan dapat menjadi penunjang dalam kegiatan operasional perusahaan untuk meningkatkan profitabilitas. Industri manufaktur merupakan industri yang banyak diminati oleh investor untuk berinvestasi. Industri kosmetik dan keperluan rumah tangga saat ini merupakan salah satu industri yang sedang mengalami pertumbuhan. Melemahnya perekonomian nasional tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja keuangan. Perusahaan dalam memperoleh keuntungan yang diharapkan membutuhkan dana yang dijadikan sebagai modal. Modal yang dibutuhkan perusahaan dapat berasal dari luar maupun dari dalam perusahaan. Perusahaan yang menggunakan lebih banyak hutang berarti memperbesar risiko yang ditanggung pemegang saham serta memperbesar tingkat pengembalian investasi.

4.4.4 Pengaruh *Net Profit Margin* Terhadap Kinerja Keuangan

Hasil pengujian statistik memperlihatkan bahwa, *net profit margin* berpengaruh secara positif terhadap kinerja keuangan, nilai koefisien beta (β) *net profit margin* sebesar 0,043. Nilai tersebut menunjukkan bahwa $0,043 \neq 0$. Hal ini berarti nilai koefisien beta tidak sama dengan nol ($\beta \neq 0$). Selanjutnya nilai tersebut dimasukkan ke dalam kriteria menerima atau menolak hipotesis. maka H_{a3} diterima, artinya *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Hasil penelitian ini sama dengan hasil penelitian sebelumnya yaitu penelitian dari Oktaviany (2018). Hasil penelitiannya menyatakan bahwa *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Rasio ini digunakan untuk memberi analisis gambaran tentang stabilitas keuangan perusahaan. Perusahaan yang menghasilkan keuntungan lebih besar per nilai dari penjualan berarti lebih efisien. Efisiensi itu membuat perusahaan lebih mungkin bertahan ketika lini produk tidak memenuhi harapan, atau ketika periode kontraksi ekonomi menghantam perekonomian yang lebih luas. Margin laba bersih dapat menunjukkan seberapa baik perusahaan mengubah penjualannya menjadi laba. Dengan kata lain, persentase yang dihitung dengan persamaan margin laba bersih adalah persentase pendapatan Anda yang merupakan laba yang disimpan perusahaan.

4.5. Implikasi Penelitian

Hasil penelitian menunjukkan bahwa *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian dari Rahmah (2016) mengatakan secara simultan *current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Implikasi dalam penelitian ini yaitu *current ratio*, berpengaruh terhadap kinerja keuangan, artinya setiap perusahaan mempunyai hutang lancar yang relatif lebih kecil dari pada aktiva lancar sehingga berdampak baik pada kinerja perusahaan karena hutang lancar tidak membuat perusahaan beresiko terhadap laba karena perusahaan membayar hutang dengan tepat waktu. Kemudian struktur modal setiap perusahaan ini memiliki nilai yang baik sehingga mampu berdampak baik pada kinerja perusahaan, laba yang didapatkan oleh perusahaan dapat membantu membayar hutang perusahaan. Selain itu *net profit margin* mampu meningkatkan kinerja keuangan karena posisi perusahaan saat ini memiliki penjualan yang baik serta laba perusahaan mengalami peningkatan setiap tahunnya walaupun terdapat beberapa perusahaan yang mengalami kerugian, namun tidak berisiko pada perusahaan pada setiap tahun.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengujian yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. *Current ratio*, struktur modal dan *net profit margin* secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
2. *Current ratio* secara individu berpengaruh terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
3. Struktur modal secara individu berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.
4. *Net profit margin* secara individu berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2021.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian maka penulis ada beberapa saran dikemukakan sebagai berikut:

1. Bagi investor atau calon investor disarankan sebelum berinvestasi hendaklah memperhatikan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya kinerja

keuangan, karena investor harus mengetahui keadaan ekonomi atau keadaan pasar pada saat melakukan investasi.

2. Perusahaan perlu mengoptimalkan laba perusahaan dengan cara mengurangi biaya- biaya yang terjadi, tingkat perputaran persediaan, review kembali profit margin perusahaan karena laba merupakan salah satu sumber dana usaha perusahaan.
3. Sebaiknya penelitian diperluas populasi dan sampel sehingga generalisasinya akan lebih baik, baik dengan memperluas tahun penelitian, sektor perusahaan, dan variabel-variabel lainnya yang dapat mempengaruhi kinerja keuangan seperti, pengaruh pengaruh perputaran kas dan pengaruh perputaran piutang.
4. Untuk penelitian selanjutnya disarankan menggunakan variabel lain untuk melihat pengaruhnya terhadap kinerja keuangan seperti Kebijakan Dividen, ROE dan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggaraeni, A. M. (2019). Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Total Assets Turnover Dan Net Profit Margin Sebagai Alat Ukur Untuk Menilai Kinerja Keuangan Studi Kasus Pada Perusahaan Yang Bergerak Di Bidang Manufaktur Yang Terdaftar di BEI. *Jurnal Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Bhayangkara Surabaya*, Vol. 1, No. 1, Hlm 1-11.
- Arikunto, S. (2018). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Arisanti, P. (2020). Pengaruh Struktur Modal, Likuiditas, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Manufaktur Subsektor Keperluan Rumah Tangga Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2014-2018. *Jurnal Universitas Kahuripan Kediri*, Vol. 1, No. 1, Hlm 1-8
- Atmaja, Lukas Setia. (2018). *Teori dan Praktek Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: Penerbit ANDI
- Azizah, D. F. (2018). Pengaruh Rasio Likuiditas Dan Rasio Profitabilitas Terhadap Harga Saham (Studi pada Perusahaan Indeks LQ45 Periode 2008-2012). *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)*|Vol. 12 No. 1
- Brigham & Houston. (2017). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Deitiana, Tita. (2016). Pengaruh Current Ratio, Return On Equity, dan Total Assets Turn Over Terhadap Devidend Payout Ratio dan Implikasi pada Harga Saham Perusahaan LQ 45. *Jurnal Bisnis dan Akuntansi* Vol. 15, No. 1, Juni 2013 Hlm 82-88 ISSN: 1410-9875.
- Fahmi, Irham. (2018). *Pengantar Pasar Modal*. Bandung: Alfabeta.
- Ghozali, I. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 19*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang.
- Halim, Abdul (2018). *Akuntansi Sektor Publik Akuntansi keuangan daerah, Edisi Revisi*, Jakarta, Salemba Empat.
- Harahap, Sofyan Syafri. (2017). *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja grafindo Persada.
- Harjito, A., & Martono. (2018). *Manajemen Keuangan (2nd ed.)*. Ekonisia.
- Hartoyo. (2018). Hubungan Current Ratio, Struktur Modal, dan Ukuran Perusahaan terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar di BEI Periode 2014-2016. *Jurnal Maksipreneur*, Vol. 8 No. 1, Hlm. 81 –97

- Herry. (2018). *Buku Akuntansi Menengah*. Jakarta: Bumi Aksara
- Horne, James C. Van. (2018) *Fundamentals Of Financial Management, Twelve Edition, Alih Bahasa Dewi Fitriasaki, Prinsip-prinsip Manajemen Keuangan*, Edisi Kedua Belas, Jilid I. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Husnan, Suad. (2016). *Teori dan Penerapan (Keputusan Jangka Panjang)*. Yogyakarta: BPFE.
- Kasmir. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo
- Munawir, S. (2017). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: Liberty.
- Munawir. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: Liberty.
- Nainggolan, I. P. M. (2017). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Keuangan Perusahaan. *Jurnal Media Ekonomi Dan Manajemen Vol. 32 No. 1*
- Oktaviany, Y. (2018). Pengaruh Net Profit Margin (NPM) terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan (Price Earning Ratio) Pada Perusahaan Sub Sektor Telekomunikasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2016. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis, Vol. 1, No. 1, Hlm 1-11*
- Rahmah, A. Z. (2016). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2010-2015*. Skripsi Program Studi Pendidikan Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta
- Riyanto, A. (2017). *Buku Ajar Metodologi Penelitian*. Jakarta: EGC
- Sartono, Agus. (2018). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi*, Edisi Empat, Yogyakarta: BPFE.
- Sawir, Agnes (2006). *Analisa Kinerja Keuangan dan Perencanaan keuangan Perusahaan*, Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Subramanyam, K. R. dan John J. Wild. (2018). *Analisis Laporan Keuangan. Edisi. 10. Buku Dua. Yang Dialihbahasakan oleh Dewi Yanti*. Jakarta: Salemba Empat
- Sugiyono, (2017). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono, (2018). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Syamryn, (2018). *Pengantar Akuntansi*. Jakarta: PT. Grafindo Persada.
- Wuryaningrun, Rennu. (2015). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Farmasi Di BEI. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*

**Lampiran 1 Daftar Perusahaan Yang Menjadi Pengamatan Penelitian
Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI Tahun
2017-2021**

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

Lampiran 2 : Data Penelitian

No	Nama perusahaan	Laba Perusahaan (Dalam Milyar Rupiah)				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Astra International Tbk	23.121	27.372	26.621	18.571	25.586
2	Astra Otoparts Tbk	547	680	816	-37	634
3	Garuda Metalindo Tbk	68	75	51	57	82
4	Indo Kordsa Tbk	24.568	19.377	14.583	4.045	26.438
5	Goodyear Indonesia Tbk	-894	505	-1.196	-7.111	2.434
6	Gajah Tunggal Tbk	45	-74	269	318	79
7	Indomobil Sukses International Tbk	-64	113	156	-675	-255
8	Indospring Tbk	113	100	101	58	158
9	Multi Prima Sejahtera Tbk	191	32	29	6	10
10	Multistrada Arah Sarana Tbk	8	46	11	33	60
11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	16	6	43	4	-2
12	Selamat Sempurna Tbk	555	634	639	539	728

No	Variabel	Tahun (Rasio)				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	<i>Current Ratio</i>	0,7349	0,7050	0,7152	0,7294	0,7428
2	Struktur Modal	93,49	91,28	87,49	86,32	79,39
3	<i>Net Profil Margin</i>	11,57	12,49	12,93	11,21	10,36

Lampiran 3 : Data Kinerja Keuangan

Tahun	No	Nama Perusahaan	Kode	Kinerja Keuangan (ROA) (Y)		
				Laba Setelah Bunga dan Pajak	Total Aktiva	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2017	1	Astra International Tbk	ASII	42.363.000	295.830.000	0,1432
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	657.046	15.889.648	0,0414
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	93.225	1.188.798	0,0784
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	24.568	304.484	0,0807
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	(894)	123.765	(0,0072)
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	45.028	18.191.176	0,0025
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	(60.000)	31.440.000	(0,0019)
	8	Indospring Tbk	INDS	113.640	2.434.617	0,0467
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	191.977	268.116	0,7160
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	(8.095)	655.532	(0,0123)
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	(16.596)	1.542.243	(0,0108)
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	555.388	2.443.341	0,2273
2018	1	Astra International Tbk	ASII	50.769.000	344.711.000	0,1473
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	610.958	14.762.274	0,0414
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	75.738	1.312.377	0,0577
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	19.377	296.400	0,0654
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	505	126.016	0,0040
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	(74.557)	19.711.478	(0,0038)
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	99.000	40.956.000	0,0024
	8	Indospring Tbk	INDS	110.687	2.482.338	0,0446
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	32.755	301.596	0,1086
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	(17.908)	643.362	(0,0278)
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	7.358	1.635.543	0,0045
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	633.550	2.801.203	0,2262

Tahun	No	Nama Perusahaan	Kode	Kinerja Keuangan (ROA) (Y)		
				Laba Setelah Bunga dan Pajak	Total Aktiva	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2019	1	Astra International Tbk	ASII	8.336.000	88.264.000	0,0944
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	816.971	16.947.148	0,0482
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	51.493	1.368.411	0,0376
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	14.583	279.485	0,0522
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	(1.196)	120.360	(0,0099)
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	269.107	18.856.075	0,0143
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	156.000	51.023.000	0,0031
	8	Indospring Tbk	INDS	101.466	2.834.423	0,0358
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	29.918	324.916	0,0921
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	(8.727)	447.312	(0,0195)
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	(710)	1.657.127	(0,0004)
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	638.676	3.106.981	0,2056
2020	1	Astra International Tbk	ASII	18.571.000	338.203.000	0,0549
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	85.623	15.180.094	0,0056
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	(57.388)	1.119.077	(0,0513)
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	(4.045)	263.741	(0,0153)
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	(4.753)	116.510	(0,0408)
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	318.914	17.781.660	0,0179
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	(676.000)	48.409.000	(0,0140)
	8	Indospring Tbk	INDS	58.751	2.826.260	0,0208
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	6.723	327.729	0,0205
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	35.356	466.125	0,0759
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	(4.948)	1.668.922	(0,0030)
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	539.116	3.375.526	0,1597

2021	No	Nama Perusahaan	Kode	Kinerja Keuangan (ROA) (Y)		
				Laba Setelah Bunga dan Pajak	Total Aktiva	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
	1	Astra International Tbk	ASII	25.586.000	367.311.000	0,0697
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	634.931	16.015.709	0,0396
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	82.749	1.265.912	0,0654
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	26.439	289.992	0,0912
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	3.529	120.104	0,0294
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	79.896	18.449.775	0,0043
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	(255.000)	51.023.000	(0,0050)
	8	Indospring Tbk	INDS	155.999	3.165.018	0,0493
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	23.406	330.890	0,0707
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	60.975	536.371	0,1137
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	(43.624)	1.637.794	(0,0266)
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	728.263	3.868.862	0,1882

Lampiran 4 : Data Current Ratio

Tahun	No	Nama Perusahaan	Kode	Current Ratio (X1)		
				Aktiva Lancar	Hutang Lancar	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2017	1	Astra International Tbk	ASII	121.528.000	98.722.000	1,2310
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	5.224.541	3.041.502	1,7178
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	540.263	172.160	3,1381
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	116.543	48.786	2,3889
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	51.352	67.407	0,7618
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	7.168.378	4.397.957	1,6299
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	13.266.000	15.821.000	0,8385
	8	Indospring Tbk	INDS	1.044.178	203.725	5,1254
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	133.470	25.635	5,2066
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	172.415	181.521	0,9498
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	622.231	650.095	0,9571
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	1.570.110	419.913	3,7391
2018	1	Astra International Tbk	ASII	133.609	116.467.000	0,0011
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	6.013.683	4.066.000	1,4790
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	633.450	352.000	1,7996
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	108.415	50.454	2,1488
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	48.087	69.802	0,6889
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	8.673.407	5.797.360	1,4961
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	16.377.000	21.536.000	0,7604
	8	Indospring Tbk	INDS	1.134.664	217.730	5,2113
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	137.578	17.360	7,9250
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	231.260	232.000	0,9968
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	639.455	776.997	0,8230
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	1.853.782	470.000	3,9442

Tahun	No	Nama Perusahaan	Kode	Current Ratio (X1)		
				Aktiva Lancar	Aktiva Lancar	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2019	1	Astra International Tbk	ASII	17.066.000	99.962.000	0,1707
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	5.544.549	3.438.000	1,6127
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	588.364	293.000	2,0081
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	96.867	33.430	2,8976
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	40.315	66.159	0,6094
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	8.097.861	5.420.942	1,4938
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	16.510.000	21.308.000	0,7748
	8	Indospring Tbk	INDS	959.368	164.608	5,8282
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	140.615	10.782	13,0416
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	128.724	72.000	1,7878
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	545.073	906.030	0,6016
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	2.138.324	461.192	4,6365
2020	1	Astra International Tbk	ASII	132.308.000	85.736.000	1,5432
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	5.153.633	2.775.000	1,8572
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	476.251	291.000	1,6366
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	93.279	36.411	2,5618
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	45.615	69.452	0,6568
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	7.624.956	4.749.000	1,6056
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	18.109.000	23.959.681	0,7558
	8	Indospring Tbk	INDS	1.001.967	162.478	6,1668
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	151.757	16.764	9,0526
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	143.626	89.000	1,6138
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	478.672	201.156	2,3796
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	2.294.976	398.392	5,7606

	No	Nama Perusahaan	Kode	Current Ratio (X1)		
				Aktiva Lancar	Aktiva Lancar	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2021	1	Astra International Tbk	ASII	160.262.000	103.778.000	1,5443
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	6.621.704	4.320.354	1,5327
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	643.891	419.979	1,5332
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	125.041	62.933	1,9869
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	50.563	69.343	0,7292
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	8.320.220	4.720.225	1,7627
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	18.975.000	26.528.000	0,7153
	8	Indospring Tbk	INDS	1.401.801	401.427	3,4920
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	111.057	15.907	6,9816
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	240.829	148.654	1,6201
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	439.674	237.465	1,8515
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	2.795.010	669.419	4,1753

Lampiran 5 : Data Struktur Modal

Tahun	No	Nama Perusahaan	Kode	Struktur Modal (DER) (X2)		
				Total Hutang	Total Ekuitas	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2017	1	Astra International Tbk	ASII	139.325.000	156.505.000	0,8902
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	4.003.233	10.759.076	0,3721
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	468.122	720.677	0,6496
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	87.414	217.070	0,4027
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	70.187	53.577	1,3100
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	12.501.710	5.689.466	2,1973
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	22.150.000	9.290.000	2,3843
	8	Indospring Tbk	INDS	289.798	2.144.819	0,1351
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	36.654	231.461	0,1584
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	320.617	334.914	0,9573
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	865.838	676.405	1,2801
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	615.157	1.828.184	0,3365
2018	1	Astra International Tbk	ASII	170.348.000	174.363.000	0,9770
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	4.625.000	11.263.635	0,4106
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	574.000	222.119	2,5842
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	76.038	220.362	0,3451
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	71.621	54.393	1,3167
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	13.835.000	5.875.830	2,3546
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	30.844.000	10.324.000	2,9876
	8	Indospring Tbk	INDS	288.106	2.194.232	0,1313
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	28.000	273.570	0,1024
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	325.465	317.897	1,0238
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	947.414	688.129	1,3768
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	650.926	2.150.277	0,3027

Tahun	No	Nama Perusahaan	Kode	Struktur Modal (DER) (X2)		
				Total Hutang	Total Hutang	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2019	1	Astra International Tbk	ASII	165.195.000	64.858.000	2,5470
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	4.364.000	11.650.534	0,3746
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	504.000	761.028	0,6623
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	58.823	220.662	0,2666
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	68.002	52.357	1,2988
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	12.619.000	6.235.631	2,0237
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	35.291.000	9.408.000	3,7512
	8	Indospring Tbk	INDS	261.000	2.572.287	0,1015
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	22.000	803.200	0,0274
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	274.214	203.098	1,3502
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	1.917.000	648.724	2,9550
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	664.678	2.442.303	0,2722
2020	1	Astra International Tbk	ASII	142.749.000	195.454.000	0,7303
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	3.908.000	11.270.791	0,3467
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	418.000	700.034	0,5971
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	55.218	208.522	0,2648
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	71.432	45.078	1,5846
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	10.925	6.855.147	0,0016
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	35.691.000	12.716.000	2,8068
	8	Indospring Tbk	INDS	262.000	2.563.740	0,1022
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	28.000	909.009	0,0308
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	234.864	231.262	1,0156
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	1.350.000	519.851	2,5969
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	727.016	2.648.510	0,2745

	No	Nama Perusahaan	Kode	Struktur Modal (DER) (X2)		
				Total Hutang	Total Hutang	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2021	1	Astra International Tbk	ASII	151.696.000	215.615.000	0,7036
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	5.101.517	11.845.631	0,4307
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	550.803	817.607	0,6737
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	80.163	209.829	0,3820
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	71.496	48.607	1,4709
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	11.481.186	6.967.889	1,6477
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	38.177.000	12.846.000	2,9719
	8	Indospring Tbk	INDS	502.585	2.662.433	0,1888
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	26.856	204.028	0,1316
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	258.236	278.135	0,9285
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	1.150.442	487.352	2,3606
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	975.229	2.911.633	0,3349

Lampiran 6 : Data Net Profit Margin

Tahun	No	Nama Perusahaan	Kode	Net Profit Margin (NPM) (X3)		
				Laba Setelah Pajak	Penjualan Bersih	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2017	1	Astra International Tbk	ASII	42.363.000	206.057.000	0,2056
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	657.046	15.549.857	0,0423
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	93.225	1.047.701	0,0890
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	24.568	241.783	0,1016
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	(894)	161.261	(0,0055)
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	45.028	14.146.918	0,0032
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	(60.000)	15.050.000	(0,0040)
	8	Indospring Tbk	INDS	113.640	1.967.983	0,0577
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	191.977	102.949	1,8648
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	(8.095)	279.568	(0,0290)
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	(16.596)	348.471	(0,0476)
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	555.388	3.339.964	0,1663
2018	1	Astra International Tbk	ASII	50.769.000	239.205.000	0,2122
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	610.958	15.356.381	0,0398
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	75.738	1.187.195	0,0638
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	19.377	264.440	0,0733
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	505	159.930	0,0032
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	(74.557)	15.349.939	(0,0049)
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	99.000	17.878.271	0,0055
	8	Indospring Tbk	INDS	110.687	2.400.062	0,0461
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	32.755	95.213	0,3440
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	(17.908)	354.330	(0,0505)
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	7.358	574.870	0,0128
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	633.550	3.933.353	0,1611

Tahun	No	Nama Perusahaan	Kode	Net Profit Margin (NPM) (X3)		
				Laba Setelah Pajak	Penjualan Bersih	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2019	1	Astra International Tbk	ASII	8.336.000	237.166.000	0,0351
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	816.971	15.444.775	0,0529
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	51.493	1.206.818	0,0427
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	14.583	245.620	0,0594
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	(1.196)	139.320	(0,0086)
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	269.107	15.939.421	0,0169
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	156.000	18.615.129	0,0084
	8	Indospring Tbk	INDS	101.466	2.091.492	0,0485
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	29.918	88.358	0,3386
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	(8.727)	354.330	(0,0246)
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	(710)	340.551	(0,0021)
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	638.676	3.935.811	0,1623
2020	1	Astra International Tbk	ASII	18.571.000	175.046.000	0,1061
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	85.623	11.869.221	0,0072
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	(57.388)	788.873	(0,0727)
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	(4.045)	168.490	(0,0240)
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	(4.753)	45.724	(0,1039)
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	318.914	13.434.592	0,0237
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	(676.000)	15.230.426	(0,0444)
	8	Indospring Tbk	INDS	58.751	1.626.191	0,0361
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	6.723	103.066	0,0652
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	35.356	319.332	0,1107
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	(4.948)	300.527	(0,0165)
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	539.116	3.233.693	0,1667

	No	Nama Perusahaan	Kode	Net Profit Margin (NPM) (X3)		
				Laba Setelah Pajak	Penjualan Bersih	Rasio
				(Jutaan Rp)	(Jutaan Rp)	
2021	1	Astra International Tbk	ASII	25.586.000	233.485	109,5831
	2	Astra Otoparts Tbk	AUTO	634.931	15.151.663	0,0419
	3	Garuda Metalindo Tbk	BOLT	82.749	1.181.849	0,0700
	4	Indo Kordsa Tbk	BRAM	26.439	259.767	0,1018
	5	Goodyear Indonesia Tbk	GDYR	3.529	76.790	0,0460
	6	Gajah Tunggal Tbk	GJTL	79.896	15.344.138	0,0052
	7	Indomobil Sukses International Tbk	IMAS	(255.000)	19.175.000	(0,0133)
	8	Indospring Tbk	INDS	155.999	2.643.818	0,0590
	9	Multi Prima Sejahtera Tbk	LPIN	23.406	129.745	0,1804
	10	Multistrada Arah Sarana Tbk	MASA	60.975	463.205	0,1316
	11	Prima Alloy Steel Universal Tbk	PRAS	(43.624)	262.061	(0,1665)
	12	Selamat Sempurna Tbk	SMSM	728.263	4.162.931	0,1749

Lampiran 7 : Persamaan Regresi Linier Berganda

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Kinerja Keuangan (Y)	60	-,0513	,7160	,057480	,1077507
Current Ratio (X1)	60	,0011	13,0416	2,565603	2,4208872
Struktur Modal (X2)	60	,0016	3,7512	1,053228	,9710963
Net Profit Margin	60	-,1665	109,5831	1,909143	14,1384836
Valid N (listwise)	60				

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Net Profit Margin , Current Ratio (X1), Struktur Modal (X2) ^b		Enter

a. Dependent Variable: Kinerja Keuangan (Y)

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,675 ^a	,540	,494	,0997527

a. Predictors: (Constant), Net Profit Margin , Current Ratio (X1), Struktur Modal (X2)

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,491	3	,164	16,367	,000 ^b
	Residual	,557	56	,010		
	Total	1,048	59			

a. Dependent Variable: Kinerja Keuangan (Y)

b. Predictors: (Constant), Net Profit Margin , Current Ratio (X1), Struktur Modal (X2)

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,071	,033		2,180	,033
	Current Ratio (X1)	,087	,012	,371	7,251	,000
	Struktur Modal (X2)	,057	,016	,251	3,561	,000
	Net Profit Margin	,043	,017	,221	2,529	,014

a. Dependent Variable: Kinerja Keuangan (Y)

Coefficients^a

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Current Ratio (X1)	,688	1,453
	Struktur Modal (X2)	,688	1,454
	Net Profit Margin	,988	1,012

a. Dependent Variable: Kinerja Keuangan (Y)

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual**Dependent Variable: Kinerja Keuangan (Y)**