BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Perkembangan teknologi industri otmotif saat ini kian tumbuh dengan pesat sehingga persaingan diantara produsen otomotif terjadi sedemikian ketat dalam menciptakan produk yang dapat memenuhi selera pasar serta mampu mempengaruhi keputusan konsumen dalam melakukan pembelian. Produksi otomotif terus berkembang dalam memenuhi kebutuhan konsumen di Indonesia. Indonesia termasuk salah satu pasar otomotif paling potensial di dunia.

Produksi mobil di Indonesia, selain untuk dijual di pasar domestic, para produsen otomotif juga mengekspor mobil dan motor dengan jumlah yang besar. Hingga kini industri otomotif global mengalami pertumbuhan yang cepat. Para produsen besar bersaing ketat untuk memperoleh pangsa pasar yang lebih besar. Persaingan dalam menciptakan berbagai jenis dan model kendaraan bermotor semakin tinggi bagi para produsen.

Persaingan yang terjadi menuntut setiap perusahaan untuk mengembangkan usahanya dengan cara meningkatkan kinerja manajemen, terutama kinerja keuangan perusahaan. Aktivitas - aktivitas perusahaan dalam menghasilkan keuntungan yang diperlukan oleh pihak - pihak berkepentingan dapat diperoleh melalui kinerja keuangan. Metode yang dapat digunakan untuk mengetahui kinerja keuangan suatu perusahaan salah satunya dengan menggunakan laporan keuangan, (Adriani, 2015:1).

Kinerja perusahaan dapat tercermin dalam informasi yang disajikan pada laporan keuangan, yakni dalam laporan posisi keuangan ataupun dalam laporan laba rugi perusahaan. Analisis laporan keuangan berguna untuk mengidentifikasi setiap kelemahan dari keadaan keuangan yang dapat menimbulkan masalah di masa depan, dan menentukan setiap kekuatan yang dapat dipergunakan (Muslich dalam Rahim, 2010:24). Laporan keuangan digunakan untuk menjadi dasar pertimbangan dalam melakukan perbaikan untuk menilai kinerja manajemen, memprediksi kinerja keuangan perusahaan maupun posisi keuangan perusahaan di setiap periodenya. Laporan keuangan kemudian akan dianalisis untuk memberikan informasi seperti arus kas, posisi suatu aktiva, serta naik turunnya laba perusahaan (Adriani, 2015:2).

Menurut Syamsudin (2009) rasio keuangan dibagi kedalam empat kelompok, yaitu : rasio likuiditas, rasio aktivitas, rasio utang, dan rasio profitabilitas. Laba suatu perusahaan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti rasio lancar, dan rasio utang. Menurut Kasmir (2014:42) rasio lancar merupakan rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan.

Terdapat dua pendapat yang mengatakan bahwa rasio lancar dapat berpengaruh positif dan negatif terhadap tingkat pengembalian modal perusahaan. Rasio lancar yang terlalu tinggi dianggap kurang bagus, karena menunjukkan banyaknya dana menganggur yang pada akhirnya dapat mengurangi labaan perusahaan (Sawir, 2015:22). Tetapi ada pula peneliti lain yang mengatakan

bahwa semakin tinggi rasio lancar semakin bagus karena terdapat kemungkinan yang besar bahwa perusahaan dapat membayar kewajibannya tepat pada waktunya. Sebagaimana penelitian yang telah dilakukan oleh Aminatuzzahra (2010) dan Orniati (2009) dimana hasil penelitiannya mengatakan bahwa rasio lancar berpengaruh positif terhadap tingkat pengembalian modal.

Rasio utang yaitu total kewajiban dibagi total ekuitas (Riyanto, 2008:12). Rasio utang yang diteliti yaitu *Debt to Equity Ratio* (DER). Menurut Harahap (2015:9) *Debt to equity ratio* merupakan rasio yang menggambarkan sampai sejauh mana modal pemilik dapat menutupi utang – utang perusahaan kepada pihak luar.

Terdapat dua pendapat yang mengatakan bahwa rasio utang dapat berpengaruh positif dan negatif terhadap tingkat pengembalian modal perusahaan. Perbandingan antara total utang perusahaan dengan total modal sendiri dinyatakan dalam *debt to equity ratio* (DER). Semakin tinggi hasil DER, maka akan semakin besar utang perusahaan kepada kreditur. Utang yang tinggi dapat memungkinkan laba perusahaan akan menurun. Pembelanjaan investasi perusahaan yang dilakukan dengan menggunakan utang dapat mempengaruhi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba atas modal yang dimiliki perusahaan (Sudana, 2015:4). Ada pula peneliti lain yang mengatakan bahwa semakin tinggi *debt to equity ratio* (DER) maka akan menciptakan tingkat pengembalian modal yang tinggi apabila perusahaan bisa menghasilkan laba yang bisa menutupi utang. Sebagaimana penelitian yang telah dilakukan oleh Jannati (2014) dan Hantono (2015).

Tingkat pengembalian modal adalah rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik. Artinya posisi perusahaan semakin kuat. (Kasmir, 2016:89).

Pemilihan industri manufaktur subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2010 - 2015 menjadi objek dalam penelitian ini. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui lebih lanjut mengenai rasio keuangan perusahaan. Berikut adalah data mengenai variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu: rasio lancar, rasio utang, dan tingkat pengembalian modal.

Tabel 1.1
Perkembangan rasio lancar, rasio utang dan tingkat pengembalian modal pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2010-2015

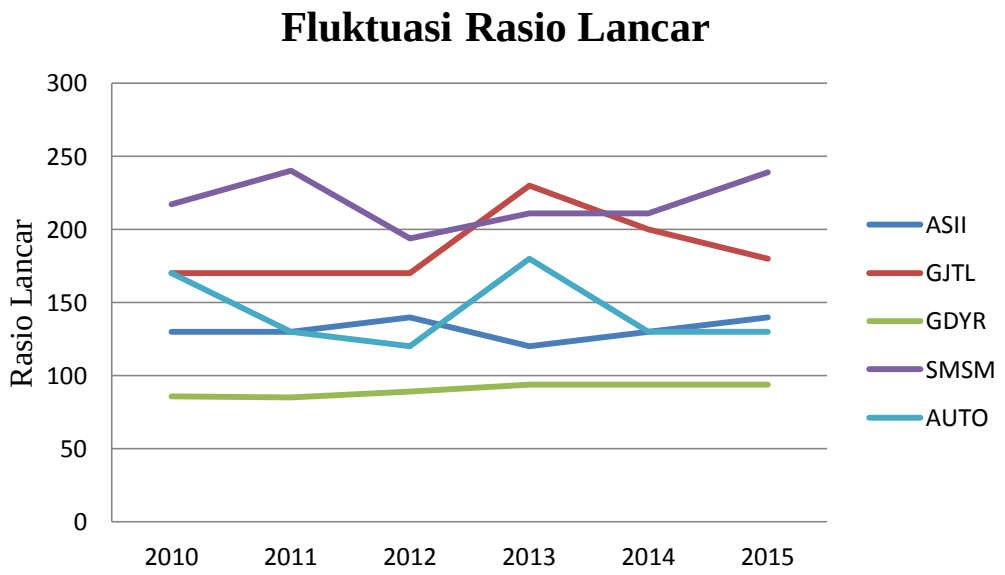
No	Nama Perusahaan	Tahun	Rasio lancar (%)	Rasio Utang (%)	Tingkat Pengembalian Modal (%)
1	PT Astra Internasional Tbk (ASII)	2010	130	90	29
		2011	130	100	28
		2012	140	100	25
		2013	120	100	10
		2014	130	100	9
		2015	140	90	6
2	PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL)	2010	170	190	22,9
		2011	170	160	15,3
		2012	170	140	20,7
		2013	230	180	2,2
		2014	200	190	5,0
		2015	180	230	5,8
3	PT Goodyear Indonesia Tbk (GDYR)	2010	86	176	16
		2011	85	177	5
		2012	89	135	13
		2013	94	100	8
		2014	94	123	5
		2015	94	115	0

No	Nama Perusahaan	Tahun	Rasio Lancar (%)	Rasio Utang (%)	Tingkat Pengembalian Modal (%)
4	PT Selamat Sempurna Tbk (SMSM)	2010	217	88	29
		2011	240	70	32
		2012	194	76	36
		2013	211	68	36
		2014	211	57	38
		2015	239	54	32
5	PT Astra Otoparts Tbk (AUTO)	2010	170	40	30
		2011	130	50	23
		2012	120	60	21
		2013	180	30	10,6
		2014	130	40	9,4
		2015	130	40	3,2

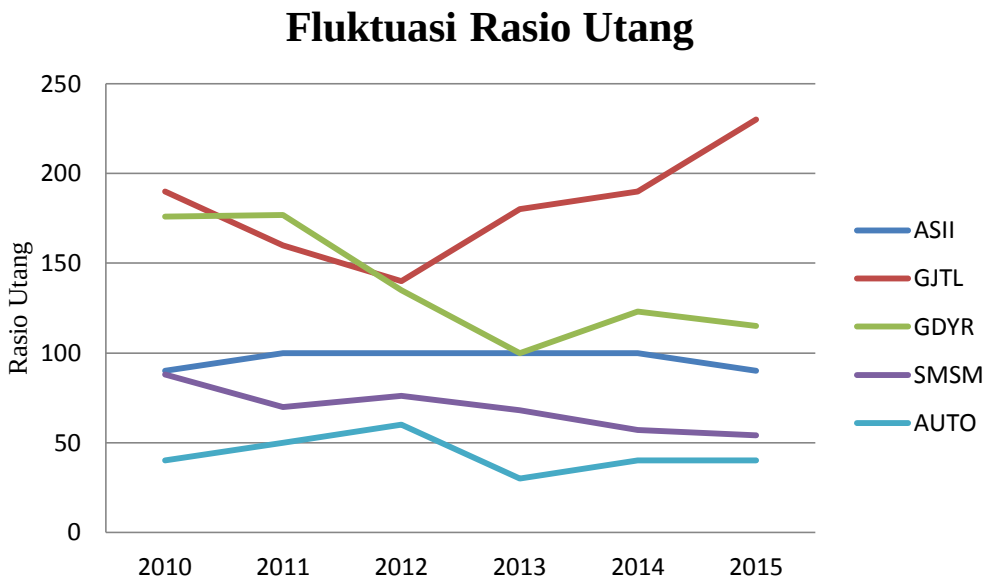
(Sumber : Laporan keuangan tahunan dari lima perusahaan subsektor otomotif tahun 2010-2015)

Keterangan :

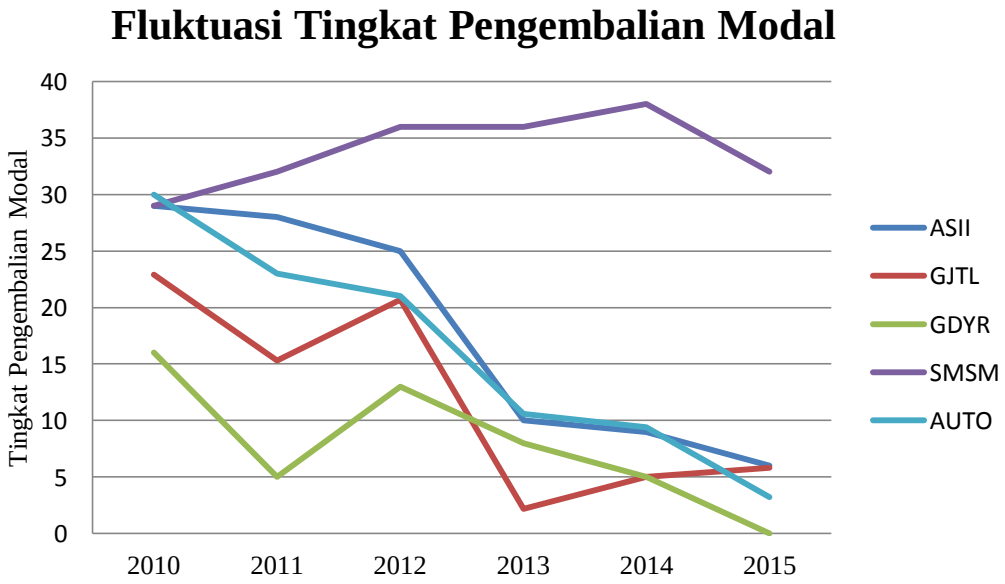
: Gap Empiris
: Gap Empiris
: Gap Teori



Gambar 1.1
Grafik Fluktuasi Rasio Lancar



Gambar 1.2
Grafik Fluktuasi Rasio Utang



Gambar 1.3
Grafik Fluktuasi Tingkat Pengembalian Modal

Berdasarkan data keuangan pada tabel dan grafik di atas dapat dilihat bahwa terjadi gap teori dan gap empiris. Gap teori terjadi pada tahun 2013, dimana pada PT. Gajah Tunggal Tbk terdapat kenaikan pada rasio lancar dan rasio utang namun tingkat pengembalian modalnya mengalami penurunan. Hal ini bertentangan dengan teori yang dikemukakan oleh Aminatuzzahra (2010) dan Orniati (2009) untuk teori rasio lancar yang berpengaruh positif terhadap tingkat pengembalian modal, begitu pula dengan teori yang dikemukakan oleh Jannati (2014) dan Hantono (2015) bahwa rasio utang berpengaruh positif terhadap tingkat pengembalian modal.

Gap empiris dalam penelitian ini rata rata terjadi pada tahun 2013 dan 2015, dimana pada tahun 2013 dan 2015 lima perusahaan subsektor otomotif tersebut mengalami penurunan tingkat pengembalian modal, berdasarkan survey awal, pertumbuhan industri otomotif di 2013 akan banyak menemukan masalah antara lain krisis ekonomi yang melanda kawasan Eropa dan Amerika Serikat (AS), Kenaikan Upah Minimum Provinsi (UMP), Berlakunya kebijakan Down Payment (DP), rencana naiknya harga Bahan Bakar Minyak (BBM) dan harga komoditi yang cenderung fluktuatif. “Dengan banyaknya kendala-kendala antara lain masalah krisis yang tak kunjung usai, permasalahan ketenagakerjaan, harga komoditas yang fluktuatif, aturan DP yang bisa menurunkan penjualan serta potensi kenaikan harga BBM. Semua itu bisa mempengaruhi tingkat pertumbuhan industri otomotif,” ungkap Executive Vice President Director PT Astra Honda Motor (AHM) Johannes Loman dalam Workshop Wartawan Industri dan Otomotif di Bandung, akhir pekan lalu (**www.neraca.co.id**).

Bank Indonesia dalam Surat Edaran BI No. 15/40/DKMP tanggal 23 September 2013 mengatur bahwa syarat uang muka/down payment (DP) kendaraan bermotor melalui bank minimal 25 persen untuk kendaraan roda dua dan 30 persen untuk kendaraan roda tiga atau lebih untuk tujuan nonproduktif. Serta 20 persen untuk kendaraan roda 3 atau lebih untuk keperluan produktif. Sedangkan DP dari leasing menurut Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 43/PMK.010/2012 adalah minimal 20 persen untuk kendaraan roda dua atau tiga dan 25 persen untuk kendaraan roda empat atau lebih. Adapun DP minimal untuk kendaraan roda empat atau lebih untuk tujuan produktif adalah 20 persen dari harga total (**www.batamnews.co.id**)

Meningkatnya upah minimum provinsi di tahun 2013 menyebabkan naiknya harga barang dan jasa yang diproduksi agar keuntungan yang didapat bisa digunakan untuk membayar gaji karyawan, tapi naiknya harga barang dan jasa juga dapat menurunkan penjualan yang dapat menurunkan perolehan tingkat pengembalian modal perusahaan. Kebijakan *down payment* juga mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya. Pada tahun 2012 kebijakan dp hanya 20% untuk kendaraan roda dua dan 25% untuk kendaraan roda empat atau lebih, sedangkan pada tahun 2013 meningkat menjadi 25% untuk kendaraan roda dua dan 30% untuk kendaraan roda tiga atau lebih. Kebijakan *down payment* yang meningkat dapat menurunkan daya beli masyarakat sehingga tingkat pengembalian modal perusahaan dapat mengalami penurunan.

Dua bulan terakhir di tahun 2015 ini penjualan mobil belum bisa dikatakan tampil secara maksimal. Bahkan, Gabungan Industri Kendaraan Bermotor

Indonesia (Gaikindo) pun membenarkan adanya penurunan daya beli masyarakat akan kendaraan khususnya roda 4. "Masalahnya itu terjadi penurunan daya beli masyarakat, harga BBM tidak mempengaruhi, lebih kepada daya beli masyarakat yang menurun. Terutama di daerah-daerah," kata Sudirman dalam acara Chief Editors Luncheon GIIAS di Jakarta, Selasa 10/3/2015 (**www.oto.detik.com**).

Penjualan otomotif kuartal I 2015 turun dibanding kuartal sebelumnya. Ketua Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) Sudirman M. Rusdi mengungkapkan angka serta penyebab penurunan ini. Menurut Sudirman, penurunan ini dipengaruhi daya beli masyarakat yang juga tengah menurun. Selain itu, kendaraan komersial, seperti truk, juga tengah berada di bawah tekanan. Perusahaan yang bergerak di bidang perkebunan, yang biasa menjadi klien perusahaan otomotif, saat ini belum melakukan transaksi. (**www.otomotif.tempo.co**).

Lonjakan harga barang kebutuhan pokok yang terjadi beberapa waktu belakangan membuat daya beli masyarakat menurun. Hal ini berpengaruh pada lambatnya pertumbuhan perekonomian Indonesia kuartal I/2015. Peneliti dari Institute for Development of Economics and Finance (Indef) Ahmad Heri Firdaus menuturkan, rendahnya daya beli masyarakat dapat dilihat dari tingkat komponen pengeluaran rumah tangga yang mengalami perlambatan. Mulai dari pakaian, alas kaki dan jasa perawatan, kesehatan dan pendidikan, transportasi dan komunikasi, hingga restoran dan hotel seluruhnya mengalami penurunan konsumsi.

"Daya beli masyarakat yang biasanya menjadi andalan pun lambat laun tergerus," imbuh dia. Selain itu, sambung Heri, harga BBM yang naik turun

kemudian dimanfaatkan pelaku ekonomi untuk menjustifikasi setiap kenaikan harga. "Bisa dilihat, ketika harga BBM naik, harga yang lain juga ikut naik. Tapi ketika BBM turun, harga tidak ikut turun," kata Heri (**www.sindonews.com**)

Permasalahan otomotif di tahun 2015 disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya yaitu melonjaknya harga barang kebutuhan pokok mulai dari pakaian hingga transportasi yang menyebabkan menurunnya daya beli masyarakat. Penurunan daya beli masyarakat ini berimbas pada menurunnya permintaan produksi dan penjualan, yang mengakibatkan menurunnya tingkat pengembalian modal yang diperoleh perusahaan.

Berdasarkan fenomena dan latar belakang penelitian diatas, dapat dilihat pengaruh rasio lancar dan rasio utang terhadap tingkat pengembalian modal perusahaan. Oleh karena itulah penulis mengambil penelitian mengenai permasalahan tersebut kedalam judul **"Pengaruh Rasio Lancar Dan Rasio Utang Terhadap Tingkat Pengembalian Modal Pada Lima Perusahaan Subsektor Otomotif (Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2010-2015)"**.

1.2 Identifikasi dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas terdapat beberapa kondisi gap teori dan empiris sebagai berikut :

1. Kondisi rasio lancar mengalami kenaikan diikuti dengan penurunan tingkat pengembalian modal.

2. Kondisi rasio utang mengalami kenaikan diikuti dengan penurunan tingkat pengembalian modal.
3. Terjadi penurunan tingkat pengembalian modal pada tahun 2013 yang disebabkan oleh faktor eksternal perusahaan.
4. Terjadi penurunan signifikan pada tingkat pengembalian modal di tahun 2015 yang disebabkan oleh faktor internal dan eksternal perusahaan.

1.2.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana perkembangan rasio lancar pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015.
2. Bagaimana perkembangan rasio utang pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015.
3. Bagaimana perkembangan tingkat pengembalian modal pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015.
4. Seberapa besar pengaruh rasio lancar dan rasio utang terhadap tingkat pengembalian modal pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015 baik secara simultan maupun secara parsial.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Adapun maksud diadakannya penelitian iniadalah untuk memperoleh data data dan informasi yang berhubungan dengan pengaruh rasio lancar dan rasio utang terhadap tingkat pengembalian modal.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis :

1. Perkembangan rasio lancar pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015.
2. Perkembangan rasio utang pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015.
3. Perkembangan tingkat pengembalian modal pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015.
4. Besarnya pengaruh rasio lancar dan rasio utang terhadap tingkat pengembalian modal pada lima perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015 baik secara simultan maupun secara parsial.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Praktis

Untuk membantu pihak perusahaan yang di teliti dalam mengetahui dan memprediksi bagaimana pengaruh rasio lancar dan rasio utang terhadap tingkat pengembalian modal perusahaan.

1.4.2 Kegunaan Akademis

Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan untuk melakukan penelitian yang sama di masa yang akan datang. Dapat menjadi sumber referensi bagi pihak – pihak terkait.Selain itu juga diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu khususnya ilmu ekonomi yang berkaitan dengan salah satu fungsinya yaitu bidang manajemen keuangan.

1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

1.5.1 Lokasi Penelitian

penulis melakukan penelitian pada lima perusahaan manufaktur subsektor otomotif yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2015. Berikut adalah nama dan alamat lima perusahaan yang di teliti :

1. PT. Astra Internasional Tbk : Jl. Gaya Motor Raya No. 8. Sunter II – Jakarta Utara 14330.
2. PT. Gajah Tunggal Tbk : Jl. Hayam Wuruk No. 8, RT 6/2 Gambir, Jakarta Pusat 10120.
3. PT. Goodyear Indonesia Tbk : Jl. Jambore RT 4/14 Cibubur, Jakarta Timur 13720.

4. PT. Selamat Sempurna Tbk : Jl. Kapuk Kamal Raya No 88 Cengkareng, Jakarta Barat 14470.
5. PT. Astra Otoparts Tbk : Jl. Pegangsaan Dua RT 5/19, Kelapa Gading, Jakarta Utara 14250.

1.5.2 Waktu Penelitian

Tabel 1.2
Waktu Penelitian

No	Uraian	Waktu Kegiatan																											
		Feb				Mar				Apr				Mei				Jun				Jul				Agu			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Survey Tempat Penelitian																												
2	Melakukan Penelitian																												
3	Mencari Data																												
4	Membuat Proposal																												
5	Seminar																												
6	Revisi																												
7	Penelitian Lapangan																												
8	Bimbingan																												
9	Sidang																												