

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Persaingan yang semakin meningkat dalam dunia bisnis mengharuskan suatu perusahaan melaksanakan fungsi manajemen dengan lebih baik untuk mencapai tujuan dari didirikannya perusahaan tersebut. Banyak sekali tujuan didirikannya perusahaan, yang paling utama adalah untuk memperoleh keuntungan yang maksimal atau laba yang sebesar-besarnya. Selain untuk memperoleh keuntungan yang maksimal atau laba, tujuan dari dibentuknya perusahaan adalah untuk memaksimalkan nilai perusahaan. Nilai perusahaan merupakan harga yang bersedia dibayar oleh calon pembeli apabila perusahaan tersebut dijual (Husnan, 2013)

Nilai perusahaan merupakan kondisi yang telah dicapai oleh suatu perusahaan sebagai gambaran dari kepercayaan masyarakat terhadap perusahaan setelah melalui suatu proses kegiatan selama beberapa tahun, yaitu sejak perusahaan tersebut didirikan sampai dengan saat ini (Noerirawan, 2012). Gagasan utama dari nilai perusahaan adalah penciptaan nilai itu sendiri, yang artinya bahwa perusahaan harus menambahkan nilai pada sumber daya yang menjadi tumpuannya. Jika perusahaan tidak dapat menciptakan nilai tersebut, maka keberadaannya tidak memiliki tujuan (Kraaijnbrink & Spender, 2014). Nilai perusahaan menjadi fokus utama bagi seorang investor untuk melakukan investasi.

Investor memerlukan informasi yang relevan mengenai kinerja perusahaan sebelum memutuskan untuk berinvestasi. Perusahaan dengan kinerja keuangan yang baik dan memiliki nilai perusahaan yang tinggi akan lebih diminati oleh investor karena diharapkan akan memberikan imbal yang positif. Investor juga dapat melihat seberapa besarnya nilai perusahaan dari harga saham karena harga saham merupakan cerminan nilai perusahaan. Sehingga saat harga saham tinggi maka nilai perusahaan dan tingkat pengembalian terhadap investor pun tinggi.

Proyeksi yang digunakan untuk mengukur seberapa besarnya nilai perusahaan pada penelitian ini adalah Tobin's Q. Tobin's Q adalah rasio atau teori yang pada tahun 1969 diperkenalkan pertama kali oleh James Tobin (Haosana, 2012). Menurut (Jeroh, 2020) Tobin's ini mengukur hubungan antara nilai pasar saham perusahaan terhadap penggantian sumber daya perusahaan. Tobin's Q mengukur efisiensi manajemen dalam penggunaan sumber daya ekonomi. Jika nilai Tobin's Q lebih besar dari 1 maka aset perusahaan dapat dibeli lebih murah daripada perusahaan itu sendiri yaitu harga pasar yang tinggi (Overvalue) dan jika nilai Tobin's Q lebih rendah dari 1, maka harga pasar lebih rendah (Undervalue) (Baker & Powell, 2005).

Pada penelitian ini, sektor yang akan diteliti yaitu sektor otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021. Perusahaan otomotif merupakan perusahaan yang melakukan kegiatan merancang, mengembangkan, memproduksi, memasarkan dan menjual kendaraan bermotor dunia (Yuniardi, 2015). Dipilihnya perusahaan otomotif

oleh peneliti karena perusahaan otomotif merupakan salah satu penopang perekonomian di Indonesia, maka dipastikan perusahaan otomotif memerlukan modal yang sangat besar untuk meningkatkan nilai perusahaannya untuk dapat menarik para investor.

Fenomena yang terjadi saat ini perusahaan otomotif mengalami pertumbuhan yang positif dengan meningkatnya daya saing antar perusahaan, namun berdasarkan nilai perusahaan bahwa beberapa perusahaan otomotif mengalami fluktuasi. Berikut merupakan perhitungan nilai perusahaan menggunakan Tobin's Q :

Tabel 1.1

Nilai Perusahaan (Tobin's Q)

Perusahaan Otomotif dan komponennya 2017-2021

Kode	Tobins Q											
	2017	2018	Perubahan	2018	2019	Perubahan	2019	2020	Perubahan	2020	2021	Perubahan
ASII	1,67	1,41	↓ 16%	1,41	1,30	↓ 8%	1,30	1,02	↓ 21%	1,02	1,02	↑ 0%
INDS	0,38	0,57	↑ 49%	0,57	0,63	↑ 11%	0,63	0,60	↓ 5%	0,60	0,54	↓ 11%
SMSM	2,65	3,12	↑ 18%	3,12	3,16	↑ 1%	3,16	2,51	↓ 20%	2,51	2,29	↓ 9%
AUTO	1,08	0,75	↓ 30%	0,75	0,70	↓ 7%	0,70	0,55	↓ 21%	0,55	0,62	↑ 12%
IMAS	0,85	0,90	↑ 6%	0,90	0,86	↓ 5%	0,86	0,86	↑ 0%	0,86	0,82	↓ 4%
BOLT	2,82	2,13	↓ 24%	2,13	2,01	↓ 6%	2,01	1,93	↓ 4%	1,93	1,78	↓ 8%
GJTL	0,86	0,83	↓ 4%	0,83	0,80	↓ 3%	0,80	0,74	↓ 8%	0,74	0,76	↑ 3%
LPIN	1,36	1,49	↑ 9%	1,49	0,66	↓ 55%	0,66	0,34	↓ 48%	0,34	0,79	↓ 132%

Sumber : Bursa Efek Indonesia; Diolah Peneliti 2023

Pada Tabel 1.1 menunjukkan bahwa nilai perusahaan dari perusahaan ASII, AUTO, BOLT, dan GJTL cenderung mengalami penurunan dalam jangka lima tahun. Perusahaan INDS, SMSM, IMAS, dan LPIN mengalami fluktuasi dalam

jangka lima tahun. Karena terjadinya fluktuasi nilai perusahaan pada sub sektor otomotif dan komponen ini lah yang mendasari peneliti untuk dilakukannya penelitian mengenai faktor apa saja yang mempengaruhi naik turunnya nilai perusahaan.

Terdapat banyak faktor yang dapat mempengaruhi nilai perusahaan. Pada penelitian ini akan menggunakan 3 faktor yang termasuk dalam kinerja perusahaan. Kinerja perusahaan adalah gambaran dari pencapaian keberhasilan perusahaan sebagai hasil yang telah dicapai atas berbagai aktivitas (Fahmi, 2017). Faktor yang akan digunakan yaitu *Current Ratio* (Rasio Likuiditas), *Debt to Equity Ratio* (Rasio Solvabilitas) dan *Return On Assets* (Rasio Profitabilitas).

Salah satu proyeksi dari rasio likuiditas adalah *Current Ratio*. *Current Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia. Dengan kata lain, *Current Ratio* ini menggambarkan seberapa besar jumlah ketersediaan aset lancar yang dimiliki perusahaan dibandingkan dengan total kewajiban lancar (Hery, 2018). *Current Ratio* ini digunakan untuk mengukur keadaan likuiditas suatu perusahaan sebagai pedoman untuk menentukan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan jumlah aset lancar yang dimiliki (Xia et al., 2010) . Semakin besar nilai *Current Ratio* maka semakin efisien perusahaan dalam menggunakan aset lancarnya. Berikut merupakan perhitungan *Current Ratio* sub sektor otomotif dan komponennya :

Tabel 1.2
Current Ratio
Perusahaan Otomotif dan komponennya 2017-2021

Kode	CR											
	2017	2018	Peru bahan	2018	2019	Peru bahan	2019	2020	Peru bahan	2020	2021	Peru bahan
ASII	0,95	1,26	↑ 33%	1,26	1,25	↓ 1%	1,25	1,49	↑ 19%	1,49	1,52	↑ 2%
INDS	4,56	4,93	↑ 8%	4,93	5,27	↑ 7%	5,27	5,89	↑ 12%	5,89	4,33	↓ 26%
SMSM	3,53	3,60	↑ 2%	3,60	4,57	↑ 27%	4,57	5,36	↑ 17%	5,36	4,07	↓ 24%
AUTO	1,62	1,57	↓ 3%	1,57	1,49	↓ 5%	1,49	1,67	↑ 12%	1,67	1,65	↓ 1%
IMAS	0,91	0,80	↓ 12%	0,80	2,80	↑ 249%	2,80	0,76	↓ 73%	0,76	0,76	↑ 0%
BOLT	2,78	2,23	↓ 20%	2,23	1,99	↓ 11%	1,99	2,31	↑ 16%	2,31	5,42	↑ 135%
GJTL	1,15	1,53	↑ 33%	1,53	1,48	↓ 3%	1,48	1,53	↑ 3%	1,53	1,75	↑ 14%
LPIN	1,78	9,01	↑ 406%	9,01	15,36	↑ 70%	15,36	14,74	↓ 4%	14,74	10,18	↓ 31%

Sumber : Bursa Efek Indonesia; Diolah Peneliti 2023

Pada tabel 1.2 diatas, secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa nilai *Current Ratio* dari 8 perusahaan yang termasuk kedalam sub sektor otomotif dan komponennya mengalami fluktuatif dalam waktu lima tahun. Oleh karena itu, masing-masing perusahaan tersebut berarti tidak stabil dalam melunasi kewajiban jangka pendek yang akan jatuh tempo menggunakan total aset lancar yang dimiliki.

Debt to Equity Ratio merupakan salah satu proyeksi dari rasio solvabilitas. *Debt to Equity Ratio* menggambarkan total hutang dan total modal dalam pendanaan perusahaan dan tingkat perusahaan dalam memenuhi semua kewajibannya menggunakan modal yang dimilikinya. Semakin tinggi DER, semakin tinggi modal yang digunakan dalam operasional perusahaan (Sambora, 2014). *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang banyak digunakan. Besarnya utang yang terdapat dalam struktur modal perusahaan sangat penting untuk

memahami pertimbangan antara resiko dan laba yang didapat. Utang membawa risiko karena setiap utang pada umumnya akan menimbulkan keterikatan yang tetap bagi perusahaan berupa kewajiban untuk membayar beban bunga beserta cicilan kewajiban pokoknya secara periodik (Hidayat, 2011). Berikut merupakan perhitungan *Debt To Equity Ratio* sub sektor otomotif dan komponennya :

Tabel 1.3

Debt to Equity Ratio

Perusahaan Otomotif dan Komponennya 2017-2021

Kode	DER											
	2017	2018	Perubahan	2018	2019	Perubahan	2019	2020	Perubahan	2020	2021	Perubahan
ASII	0,93	0,94	↑ 1%	0,94	0,96	↑ 2%	0,96	0,79	↓ 18%	0,79	0,73	↓ 8%
INSD	0,14	0,14	↓ 0%	0,14	0,12	↓ 14%	0,12	0,11	↓ 9%	0,11	34,01	↑ 304%
SMSM	0,35	0,35	↓ 0%	0,35	0,27	↓ 21%	0,27	0,28	↑ 4%	0,28	0,35	↑ 24%
AUTO	0,39	0,42	↑ 6%	0,42	1,22	↑ 193%	1,22	0,39	↓ 68%	0,39	0,42	↑ 8%
IMAS	3,11	2,30	↓ 26%	2,30	3,42	↑ 48%	3,42	3,76	↑ 10%	3,76	2,87	↓ 24%
BOLT	0,60	0,76	↑ 28%	0,76	0,68	↓ 11%	0,68	0,59	↓ 13%	0,59	0,65	↑ 11%
GJTL	2,32	2,39	↑ 3%	2,39	2,19	↓ 8%	2,19	1,96	↓ 10%	1,96	1,66	↓ 16%
LPIN	348,66	0,09	↓ 100%	0,09	0,07	↓ 23%	0,07	0,07	↓ 0%	0,07	0,08	↑ 14%

Sumber : Bursa Efek Indonesia; Diolah Peneliti 2023

Pada tabel 1.3 diatas, secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa nilai *Debt to Equity Ratio* dari 8 perusahaan yang termasuk kedalam sub sektor otomotif dan komponennya mengalami fluktuatif dalam waktu lima tahun. Oleh karena itu, masing-masing perusahaan tersebut berarti tidak stabil dalam melunasi semua kewajiban jangka pendek dan jangka panjang menggunakan modal yang dimiliki.

Salah satu indikator dari rasio profitabilitas yaitu *Return On Assets*. *Return On Assets* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total ekuitas (Hery, 2018). *Return On Assets* adalah ukuran keuntungan perusahaan yang dihasilkan relatif terhadap investasinya dalam aset. Hal ini memberikan indikasi apakah aset perusahaan kurang atau lebih digunakan (Meragal & Senadheera, 2016). Semakin besar ROA menunjukkan kinerja yang semakin baik, karena tingkat pengembalian semakin besar (Ang, 2010). Berikut merupakan perhitungan *Return On Assets* :

Tabel 1.4

Return On Assets

Perusahaan Otomotif dan Komponennya 2017-2021

Kode	ROA											
	2017	2018	Perubahan	2018	2019	Perubahan	2019	2020	Perubahan	2020	2021	Perubahan
ASII	0,050	0,052	↑ 4%	0,052	0,046	↓ 11%	0,046	0,039	↓ 15%	0,039	0,042	↑ 7%
INDS	0,027	0,031	↑ 15%	0,031	0,018	↓ 43%	0,018	0,024	↑ 33%	0,024	0,036	↑ 53%
SMSM	0,098	0,098	↑ 0%	0,098	0,090	↓ 9%	0,090	0,072	↓ 20%	0,072	0,116	↑ 61%
AUTO	0,021	0,024	↑ 13%	0,024	0,028	↑ 19%	0,028	-0,009	↓ 132%	-0,009	0,023	↓ 354%
IMAS	-0,009	0,003	↓ 131%	0,003	0,009	↑ 221%	0,009	-0,010	↓ 204%	0,010	0,002	↓ 81%
BOLT	0,058	0,039	↓ 33%	0,039	0,029	↓ 25%	0,029	-0,017	↓ 160%	0,017	0,015	↓ 188%
GJTL	0,001	-0,004	↓ 522%	-0,004	0,010	↓ 319%	0,010	0,004	↓ 140%	0,004	0,004	↓ 206%
LPIN	0,127	0,072	↓ 44%	0,072	0,060	↓ 16%	0,060	0,021	↓ 65%	0,021	0,043	↓ 102%

Sumber : Bursa Efek Indonesia; Diolah Peneliti 2023

Pada tabel 1.4 diatas, secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa nilai *Return On Assets* dari 8 perusahaan yang termasuk kedalam sub sektor otomotif

dan komponennya mengalami fluktuatif dalam waktu lima tahun. Oleh karena itu, masing-masing perusahaan tersebut berarti tidak stabil dalam memperoleh laba bersihnya.

Penelitian terdahulu yang meneliti mengenai pengaruh *Current Ratio*, *Debt To Equity Ratio* dan *Return On Assets* terhadap nilai perusahaan masih menunjukkan adanya ketidakkonsistenan hasil penelitian. Penelitian yang dilakukan **Angripta (2020)**, memperoleh hasil bahwa *Current Ratio* dan *Return On Assets* berpengaruh terhadap nilai perusahaan dan penelitian yang dilakukan oleh **Putri Utami (2019)** mengenai pengaruh *Debt to Equity Ratio* memperoleh hasil bahwa *Debt To Equity Ratio* berpengaruh terhadap nilai perusahaan.

Sedangkan, pada penelitian yang dilakukan **Stiyarini dan Bambang Hadi Susanto (2016)**, memperoleh hasil bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Penelitian yang dilakukan oleh Lisa (2022) mengenai pengaruh *Debt to Equity Ratio* memperoleh hasil bahwa *Debt To Equity Ratio* tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Begitupun pada penelitian yang dilakukan oleh (Muhammad dkk, 2018) mengenai *Return On Assets* memperoleh hasil bahwa *Return On Assets* tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan.

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang dituangkan dalam bentuk tugas akhir/skripsi dengan judul “**Pengaruh Current Ratio, Debt to Equity Ratio dan Return On Assets**

Terhadap Nilai Perusahaan Pada Sub Sektor Otomotif dan Komponennya yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2021”.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang diatas, dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Nilai perusahaan pada sektor otomotif dan komponennya mengalami fluktuatif yang cenderung menurun pada beberapa perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Terdapat beberapa faktor yang kemungkinan mempengaruhi nilai perusahaan, seperti *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Return On Assets*.
3. Terjadinya inkonsistensi atas hasil penelitian yang dilakukan sebelumnya.

1.3. Pembatasan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang diatas, Batasan masalah pada penelitian ini sebagai berikut :

1. Penelitian ini menggunakan 4 variabel yaitu tiga variabel independen yaitu *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity Ratio* (DER) dan *Return On Assets* (ROA) dan satu variabel dependen yang diukur menggunakan Nilai Perusahaan (Tobin's Q).

2. Data yang digunakan yaitu data pada perusahaan Otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apakah *Current Ratio* berpengaruh terhadap Nilai Perusahaan pada perusahaan otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021.
2. Apakah *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap Nilai Perusahaan pada perusahaan otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021.
3. Apakah *Return On Assets* berpengaruh terhadap Nilai Perusahaan pada perusahaan otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021.
4. Apakah *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Return On Assets* secara simultan berpengaruh terhadap Nilai Perusahaan pada perusahaan otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021.

1.5. Maksud dan Tujuan Penelitian

1.5.1. Maksud Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan maksud untuk memperoleh informasi tentang masalah yang diteliti, kemudian dituangkan dalam bentuk skripsi atau

tugas akhir yang merupakan salah satu syarat kelulusan Program S1 Manajemen di Universitas Sangga Buana YPKP Bandung.

1.5.2. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui, mendeskripsikan serta menjelaskan :

1. Pengaruh *Current Ratio* terhadap nilai perusahaan pada perusahaan otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021
2. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap nilai perusahaan pada perusahaan otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021
3. Pengaruh *Return On Assets* terhadap nilai perusahaan pada perusahaan otomotif dan komponennya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021
4. Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Return On Assets* secara simultan terhadap nilai perusahaan pada perusahaan otomotif dan komponennya tahun 2017-2021

1.6. Kegunaan Penelitian

1.6.1. Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan secara teknis dapat berguna dan membantu perusahaan untuk memperbaiki ataupun meningkat nilai perusahaan. Bagi

investor penelitian ini juga diharapkan dapat berguna agar dapat memilih perusahaan yang tepat untuk keputusan investasi.

1.6.2. Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam menambah wawasan dan pengetahuan mengenai konsep teori *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Return On Assets*, Nilai perusahaan, dan Tobin's Q.

1.7. Lokasi dan Waktu Penelitian

1.7.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan memperoleh data dari web resmi idx (www.idx.com) yang berupa data laporan keuangan per triwulan dan buku tahunan masing-masing perusahaan sub sektor otomotif dan komponennya periode 2017-2021 dan sebagian data diperoleh dari buku tahunan masing-masing perusahaan otomotif.

1.7.2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan dalam jangka waktu 6 bulan. Dimulai dari bulan Februari sampai dengan Juli 2023. Berikut merupakan tabel alokasi waktu penelitian :

Tabel 1.5
Alokasi Waktu Penelitian

No	Kegiatan	Bulan Penelitian					
		Feb 2023	Mare t2023	April 2023	Mei 2023	Juni 2023	Juli 2023
1	Pengajuan Judul						
2	Penyusunan BAB I						
3	Penyusunan BAB II						
4	Penyusunan BAB III						
5	Sidang UP						
6	Pengolahan Data						
7	Penyusunan BAB IV & BAB V						
8	Sidang Akhir						

Sumber : Peneliti 2023