

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pada dasarnya tujuan utama dari setiap perusahaan adalah selalu berusaha untuk memperoleh laba/keuntungan yang maksimal, yaitu baik yang berasal dari kegiatan operasionalnya maupun kegiatan non operasional pada perusahaan yang bersangkutan. Begitu pula bagi setiap perusahaan otomotif dan komponen, keuntungan/laba juga merupakan hal yang mutlak untuk diperoleh. Perusahaan akan memperoleh laba jika jumlah pendapatan/penghasilan yang diterima nilainya lebih besar dibandingkan dengan besarnya pengeluaran (biaya) yang dikeluarkan.

Perusahaan dapat memaksimalkan labanya apabila manajer keuangan mengetahui faktor-faktor yang memiliki pengaruh besar terhadap rasio profitabilitas perusahaan. Dengan mengetahui pengaruh dari masing-masing faktor terhadap rasio profitabilitas, perusahaan dapat menentukan langkah untuk mengatasi masalah-masalah dan meminimalisir dampak negatif yang timbul. Rasio profitabilitas yang digunakan peneliti adalah *return on investment* (ROI). Menurut Sutrisno (2007:223), *return on investment* atau *return on assets* menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aktiva yang dipergunakan.

Banyak rasio keuangan yang dapat digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan menghasilkan laba, diantaranya adalah rasio likuiditas, rasio aktifitas dan rasio leverage. “Likuiditas adalah kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban-kewajibannya yang segera harus di penuhi” (Sutrisno, 2007:14). Likuiditas suatu perusahaan mencerminkan bahwa perusahaan yang bersangkutan mampu memenuhi seluruh kewajiban jangka pendeknya dengan sejumlah alat-alat likuid yang dimiliki perusahaan tersebut. Jadi ketika perusahaan mengharapakan keuntungan yang maksimal akan beresiko pada tingkat likuiditas yang rendah atau ketika likuiditas tinggi berarti tingkat keuntungan tidak maksimal.

Selain mengukur likuiditas suatu perusahaan, keefektifan manajemen perusahaan diukur dengan menggunakan aset-aset yang dimiliki dalam melaksanakan kegiatannya. Hal tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan

rasio aktivitas. Menurut Hanafi (2009:76) “Rasio aktivitas adalah Rasio yang melihat pada beberapa aset kemudian menentukan beberapa tingkat aktivitas aktiva-aktiva tersebut pada tingkat kegiatan tertentu”. Aktivitas yang rendah pada tingkat penjualan tertentu akan mengakibatkan semakin besarnya dana kelebihan yang tertanam pada aktiva-aktiva tersebut. Rasio aktivitas yang digunakan adalah *Working Capital Turnover* yaitu rasio yang menunjukkan banyaknya penjualan (dalam rupiah) yang dapat diperoleh perusahaan untuk tiap rupiah modal kerja.

Penelitian ini juga menggunakan rasio *leverage* untuk mengukur sampai seberapa jauh aktiva perusahaan dibiayai dengan hutang. Resiko keuangan timbul karena penggunaan hutang, yang menyebabkan lebih besarnya variabilitas laba bersih. Pada kenyataannya, perimbangan antar besarnya modal sendiri dengan hutang akan mempunyai efek terhadap tingkat profitabilitas perusahaan. Apabila perusahaan mempunyai beban hutang yang besar, tetapi aktiva yang dibeli dengan hutang itu memberi penghasilan yang lebih besar dibandingkan biaya hutangnya maka “*leverage*” itu mampu menambah laba perusahaan. Dengan demikian, akan mengalami pertumbuhan yang baik. Sebaliknya penggunaan hutang dalam jumlah yang besar justru mendorong perusahaan menuju ke arah kebangkrutan (Sawir, 2005:11). Rasio leverage yang digunakan adalah *Debt to Total Assets* yaitu rasio hutang yang digunakan untuk mengukur persentase jumlah pendanaan aktiva perusahaan yang dibiayai oleh hutang.

Pertumbuhan ekonomi nasional diprediksi mengalami peningkatan lebih dari 6% hingga akhir tahun nanti, diyakini mampu menarik laju permintaan produk otomotif tanah air. Bahkan, banyak pihak memperkirakan, industri otomotif dalam negeri bakal tumbuh sebesar 7% – 10% pada tahun 2013 ini. Untuk tahun 2013 ini Kementerian Perindustrian RI telah menargetkan investasi di Industri komponen sebesar US\$ 1,5 miliar. Seperti pada tahun 2012 kinerja ekspor komponen otomotif periode Januari-Juli mencapai 32,1 juta bagian. Ditahun sebelumnya, lonjakan ekspor komponen hingga 48,17 juta bagian, sedangkan pada tahun 2010 capaian ekspor hingga 353.950 bagian (<http://tjetjepsh.wordpress.com> 2014/01/09).

Penelitian ini dilakukan untuk memberikan gambaran mengenai kondisi suatu perusahaan dan mengetahui seberapa jauh pengaruh rasio keuangan dilihat

dari *Current Ratio*, *Working Capital Turnover*, dan *Debt to Total Assets* terhadap *Return On Investment* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI selama periode 2010-2013.

Beberapa penelitian terdahulu mengenai pengaruh *Current Ratio*, *Working Capital Turnover*, dan *Debt to Total Assets* terhadap *Return on Investment* secara parsial menunjukkan hasil yang saling berbeda. Menurut Difky, Puji (2013) dan Agus, Anggita (2012), *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Return on Investment*. Penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan Adi (2012) dan Encik (2012) bahwa *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Investment*. Sedangkan menurut Encik (2008), Difky (2013), dan Agus (2012), *Working Capital Turnover* mempunyai pengaruh signifikan *Return on Investment*. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan Adi (2012) dan Puji (2013) bahwa *Working Capital Turnover* tidak berpengaruh terhadap *Return on Investment*. Menurut Adi, Difky dan Anggita (2012), *Debt to Total Assets* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Investment*. Berbeda dengan hasil penelitian Agus (2012) yang menyatakan bahwa *Debt to Total Assets* tidak berpengaruh terhadap *Return on Investment*.

Berdasarkan fenomena gap yang terjadi, maka penelitian tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Pengaruh *Current Ratio*, *Working Capital Turnover* dan *Debt to Total Assets* Terhadap *Return on Investment* pada Perusahaan Otomotif dan Komponen tahun 2010-2013”**.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Apakah variabel *current ratio* (*CR*), *working capital turnover* (*WCT*), dan *debt to total assets* (*DTA*) berpengaruh secara parsial terhadap *return on investment* (*ROI*) pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di bursa efek Indonesia?
2. Apakah variabel *current ratio* (*CR*), *working capital turnover* (*WCT*), dan *debt to total asset* (*DTA*) berpengaruh secara simultan terhadap

return on investment (ROI) pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di bursa efek Indonesia?

1.3 Ruang Lingkup Pembahasan

Batasan masalah dalam penelitian ini yaitu hanya menggunakan variabel *current ratio (CR)*, *working capital turnover (WCT)* dan *debt to total asset (DTA)* terhadap *return on invesment (ROI)*. Penelitian yang dilakukan mencakup data tahun 2010 – 2013. Perusahaan yang dijadikan sampel dalam penelitian ini adalah perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2010-2013.

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian pada latar belakang dan perumusan masalah, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui atau memperoleh bukti empiris variabel *current ratio (CR)*, *working capital turnover (WCT)*, dan *debt to total assets (DTA)* berpengaruh secara parsial terhadap *return on investment (ROI)* pada perusahaan otomotif dan komponen terdaftar di bursa efek Indonesia.
2. Untuk mengetahui atau memperoleh bukti empiris variabel *current ratio (CR)*, *working capital turnover (WCT)*, dan *debt to total asset (DTA)* berpengaruh secara simultan terhadap *return on investment (ROI)* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di bursa efek Indonesia.

1.4.2 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian diharapkan akan memberikan manfaat kepada beberapa pihak sebagai berikut:

1. Bagi penulis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja

keuangan pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2. Bagi peneliti selanjutnya, sebagai bahan masukan untuk menyempurnakan penelitian selanjutnya yang sejenis.
3. Bagi perusahaan dan investor, sebagai bahan masukan untuk membuat keputusan dan kebijakan pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan laporan akhir ini, penulis menggunakan sistematika penulisan yang terdiri dari lima bab agar dapat memberikan gambaran secara garis besar mengenai isi laporan akhir ini serta memperlihatkan hubungan yang jelas antara bab satu dengan bab lainnya. Adapun sistematika penulisannya memiliki sub bab sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini, akan diuraikan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, ruang lingkup pembahasan, tujuan dan manfaat penulisan laporan akhir, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan diuraikan tentang teori-teori yang melandasi dan mempedomani serta menjelaskan secara detail mengenai analisis rasio keuangan, rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas dan rasio profitabilitas, pengaruh *current ratio*, *working capital turnover* dan *debt to total assets* terhadap *return on investment* serta mengenai penelitian terdahulu, kerangka pemikiran dan hipotesis penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini, peneliti akan memberikan gambaran mengenai metode penelitian, populasi dan sampel, metode pengumpulan data, variabel penelitian, analisis data, analisis regresi serta uji hipotesis.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menguraikan hasil dari penelitian, seperti uji normalitas, uji asumsi klasik, deskripsi variabel, uji regresi, uji hipotesis dan membahas jawaban dari hipotesis dengan menganalisis hasil dari uji - uji tersebut.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Setelah melakukan analisis dan pembahasan, pada bab ini penulis mencoba menarik simpulan sebagai hasil dari analisis data dan memberikan saran sesuai dengan hasil penelitian yang diharapkan akan bermanfaat dalam pemecahan masalah dan penelitian yang akan datang.