

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dunia usaha dapat dilihat dari berkembangnya ilmu pengetahuan, kemajuan teknologi, serta arus informasi pengguna. Perkembangan ini mengiringi persaingan usaha yang ketat. Subsektor industri otomotif merupakan salah satu subsektor besar yang menyumbang pertumbuhan ekonomi Indonesia. Produksi nasional untuk kendaraan roda empat mencapai 1,1 juta unit dengan jumlah ekspor sebanyak 200 ribu unit per tahun. Sedangkan, untuk produksi kendaraan roda dua mencapai 6,5 juta unit dengan jumlah ekspor sebanyak 228 ribu unit per tahun. Tahun 2016, kontribusi subsektor industri alat angkutan (termasuk di dalamnya industri otomotif) terhadap PDB sektor industri non migas mencapai 10,47 persen atau terbesar ketiga setelah subsektor industri makanan dan minuman (32,84 persen) serta subsektor industri barang logam, komputer, elektronik, optik, dan peralatan listrik (10,71 persen) (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia, 2017). Subsektor industri otomotif merupakan salah satu yang mempunyai peranan penting dalam memicu pertumbuhan ekonomi negara.

Pemerintah Indonesia bertekad untuk mengubah Indonesia menjadi pusat produksi global untuk industri otomotif dan menginginkan produsen-produsen otomotif besar mendirikan pabrik-pabrik di Indonesia guna dapat menggantikan Thailand sebagai pusat industri otomotif terbesar di Asia Tenggara dan wilayah ASEAN. Dalam jangka panjang, pemerintah memiliki tujuan untuk menjadikan Indonesia sebuah negara industri otomotif yang independen yang memproduksi unit-unit kendaraan yang seluruh komponennya dimanufaktur di Indonesia. Ada pengaruh antara penjualan produk industri otomotif dan pertumbuhan ekonomi. Ketika pertumbuhan PDB (perkapita) mendorong daya beli masyarakat sementara kepercayaan diri konsumen kuat, masyarakat memiliki keinginan untuk membeli produk-produk dari industri otomotif. Namun, pada masa-masa ketidakjelasan perekonomian, masyarakat cenderung menunda pembelian barang-barang yang relatif mahal seperti misalnya mobil.

Penurunan permintaan akan menyebabkan harga saham ikut mengalami penurunan. Semakin baik tingkat perekonomian suatu negara maka semakin baik pula tingkat pendapatan masyarakat. Adanya peningkatan pendapatan diharapkan semakin banyak orang yang memiliki kelebihan dana. Dana tersebut dapat dimanfaatkan untuk disimpan dalam bentuk tabungan atau diinvestasikan dalam bentuk surat-surat berharga yang diperdagangkan di pasar modal. Saat ini perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia berjumlah 13 perusahaan. Berikut adalah data perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek

Indonesia per 18 Januari 2020 berjumlah 13 perusahaan yang sudah melakukan IPO:

Tabel 1.1: Daftar perusahaan subsektor otomotif dan komponen

| NO | KODE | EMITEN | IPO |
|----|------|------------------------------------|-------------------|
| 1 | ASII | Astra International Tbk | 04 April 1990 |
| 2 | AUTO | Astra Otoparts Tbk | 15 Juni 1996 |
| 3 | BRAM | Indo Kordsa Tbk | 05 September 1990 |
| 4 | GDYR | Goodyear Indonesia Tbk | 01 Desember 1980 |
| 5 | GJTL | Gajah Tunggal Tbk | 05 Mei 1990 |
| 6 | IMAS | Indomobil Sukses Internasional Tbk | 15 September 1993 |
| 7 | INDS | Indospring Tbk | 10 Agustus 1990 |
| 8 | LPIN | Multi Prima Sejahtera | 05 Februari 1990 |
| 9 | MASA | Multistrada Arah Sarana Tbk | 09 Juni 2005 |
| 10 | NIPS | Nipress Tbk | 24 Juli 1991 |
| 11 | PRAS | Prima Alloy Steel Universal Tbk | 12 Juli 1990 |
| 12 | SMSM | Selamat Sempurna Tbk | 09 September 1996 |
| 13 | BOLT | Garuda Metalindo Tbk | 07 Juli 2015 |

Sumber: data diolah, 2020

Perspektif manajemen keuangan pada perusahaan memiliki tujuan untuk dapat memaksimalkan nilai perusahaan. Nilai perusahaan dapat dilihat dari harga pasar saham perusahaan (Manoppo & Arie, 2016). Nilai perusahaan menunjukkan pandangan para investor akan prestasi perusahaan mengelola sumber dayanya. Semakin banyak investor yang membeli saham perusahaan maka harga saham tersebut akan meningkat kemudian nilai perusahaan akan naik. Naik turunnya harga saham suatu perusahaan menentukan nilai perusahaan di mata investor (Mustikowati, 2017). Semakin tinggi harga saham, semakin tinggi pula nilai perusahaan. Para pemilik perusahaan tentunya menginginkan nilai perusahaan yang tinggi. Sebab kekayaan pemegang saham dan perusahaan dipresentasikan oleh harga pasar saham yang menjadi gambaran dari keputusan investasi, pendanaan (*financing*), keuntungan, penjualan, serta manajemen aset.

Nilai perusahaan dapat diukur menggunakan *Price to Book Value* (PBV). Keunggulan dari penggunaan PBV dalam mengukur nilai perusahaan yaitu, PBV sifatnya relatif stabil dalam mewakili nilai harga wajar saham, karena dihitung berdasarkan ekuitas perusahaan dimana saat perusahaan mampu menciptakan laba maka nilainya juga akan ikut meningkat. PBV dapat dibandingkan dengan berbagai perusahaan yang akhirnya dapat memberikan sinyal apakah nilai perusahaan *overvalued* (di atas) atau *undervalued* (di bawah) (Lubis et al., 2017). PBV merupakan salah satu tolak ukur yang paling sering digunakan untuk mengukur nilai perusahaan. Bila hasil PBV tinggi artinya semakin baik karena harga saham akan ikut meningkat.

Berikut disajikan data PBV dari 12 perusahaan manufaktur subsektor otomotif untuk periode tahun 2014-2019

Tabel 1.2: Nilai perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek**DATA PBV**

| NO | KODE | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1 | ASII | 2,600 | 1,420 | 2,540 | 2,150 | 1,480 | 1,590 |
| 2 | AUTO | 1,080 | 0,960 | 0,960 | 0,920 | 0,850 | 0,890 |
| 3 | BRAM | 1,040 | 0,830 | 0,710 | 1,160 | 0,830 | 0,810 |
| 4 | GDYR | 0,970 | 1,460 | 1,070 | 0,970 | 1,000 | 1,080 |
| 5 | GJTL | 0,840 | 0,940 | 0,650 | 0,430 | 0,410 | 0,370 |
| 6 | IMAS | 1,740 | 0,980 | 0,590 | 0,390 | 0,620 | 0,840 |
| 7 | INDS | 0,580 | 0,120 | 0,260 | 0,390 | 0,670 | 0,890 |
| 8 | LPIN | 1,000 | 1,090 | 1,990 | 4,060 | 0,410 | 1,380 |
| 9 | MASA | 0,840 | 0,680 | 0,560 | 0,570 | 1,320 | 1,308 |
| 10 | NIPS | 1,430 | 1,040 | 0,780 | 0,930 | 0,610 | 0,420 |
| 11 | PRAS | 1,340 | 0,920 | 0,620 | 1,110 | 0,970 | 1,150 |
| 12 | SMSM | 5,970 | 4,760 | 3,620 | 4,100 | 3,910 | 4,120 |
| RATA-RATA | | 1,619 | 1,266 | 1,195 | 1,431 | 1,090 | 1,237 |
| NILAI TERTINGGI | | 5,970 | 4,760 | 3,620 | 4,100 | 3,910 | 4,120 |
| NILAI TERENDAH | | 0,580 | 0,120 | 0,260 | 0,390 | 0,410 | 0,370 |

Sumber: data diolah, 2020

Tabel 1.2 menunjukkan nilai PBV perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI selama 5 periode yaitu tahun 2014-2019, bahwa nilai perusahaan rata-rata pada 2014 yaitu 1,619 mengalami penurunan hingga tahun 2016 menjadi 1,195. Pada tahun 2017 kembali mengalami kenaikan menjadi 1,431, kemudian pada tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 1,090. Dan terakhir pada 2019 nilai rata-rata PBV adalah 1,237 Nilai rata-rata pertumbuhan PBV berada pada puncak tertinggi sebesar 1,619.

Kondisi ekonomi makro juga bisa mempengaruhi kinerja dan nilai perusahaan. Pergerakan faktor ekonomi makro dapat digunakan untuk memprediksi pergerakan harga saham (Wismantara & Darmayanti, 2017). Tetapi setiap peneliti menggunakan faktor ekonomi makro yang berbeda-beda karena belum ada konsensus faktor ekonomi makro mana yang berpengaruh terhadap harga saham (Sappar, 2015). Banyak peneliti percaya bahwa variabel ekonomi makro, seperti suku bunga tinggi (Efni, 2009), laju inflasi yang tinggi (Ardiansyah, 2017) dan fluktuasi nilai tukar yang tinggi (Silim, 2013) menyebabkan perusahaan mengalami kesulitan keuangan yang dapat menurunkan kinerja keuangannya, sehingga berdampak pada turunnya nilai perusahaan. Penulis menggunakan faktor suku bunga sebagai variabel ekonomi makro. Suku bunga merupakan harga dari pinjaman (Putra et al., 2016). Tingkat suku bunga yang tinggi tentu sangat memberatkan operasi perusahaan yang ingin melakukan investasi, terutama bagi perusahaan yang memiliki rasio pinjaman yang tinggi,

karena berisiko tidak mampu melunasi hutang-hutangnya sehingga berdampak pada jatuhnya kinerja keuangan perusahaan.

Berikut ini disajikan data tingkat suku bunga di Indonesia untuk periode tahun 2014-2019.

Tabel 1.3: Tingkat suku bunga (data yang telah diolah)

DATA TINGKAT SUKU BUNGA

| BULAN | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Januari | 0,075 | 0,077 | 0,072 | 0,047 | 0,042 | 0,060 |
| Februari | 0,075 | 0,075 | 0,070 | 0,047 | 0,042 | 0,060 |
| Maret | 0,075 | 0,075 | 0,067 | 0,047 | 0,042 | 0,060 |
| April | 0,075 | 0,075 | 0,067 | 0,047 | 0,042 | 0,060 |
| Mei | 0,075 | 0,075 | 0,067 | 0,047 | 0,047 | 0,060 |
| Juni | 0,075 | 0,075 | 0,065 | 0,047 | 0,052 | 0,060 |
| Juli | 0,075 | 0,075 | 0,065 | 0,045 | 0,052 | 0,057 |
| Agustus | 0,075 | 0,075 | 0,052 | 0,042 | 0,055 | 0,055 |
| September | 0,075 | 0,075 | 0,050 | 0,042 | 0,057 | 0,052 |
| Oktober | 0,075 | 0,075 | 0,047 | 0,042 | 0,057 | 0,050 |
| Nopember | 0,077 | 0,075 | 0,047 | 0,042 | 0,060 | 0,050 |
| Desember | 0,077 | 0,075 | 0,047 | 0,042 | 0,060 | 0,050 |
| RATA-RATA | 0,075 | 0,075 | 6,000 | 0,045 | 0,051 | 0,056 |
| NILAI TERTINGGI | 0,077 | 0,077 | 0,072 | 0,047 | 0,060 | 0,060 |
| NILAI TERENDAH | 0,075 | 0,075 | 0,047 | 0,042 | 0,042 | 0,050 |

Sumber: data diolah, 2020

Tabel 1.3 menunjukkan rata-rata, nilai tertinggi dan nilai terendah tingkat suku bunga di Indonesia periode 2014 sampai dengan 2019. Pada tahun 2014 dan 2015 rata-rata tingkat suku bunga menjadi yang tertinggi yaitu 0,075. Rata-rata tingkat suku bunga mengalami penurunan hingga tahun 2017, namun meningkat kembali pada tahun 2018 hingga tahun 2019 menjadi 0,056.

Dunia bisnis bisa sangat bersaing, dan perusahaan bertahan dan berjaya hanya jika mereka bisa terus meluncurkan produk atau jasa baru. Untuk itu, setiap perusahaan harus senantiasa meningkatkan kinerjanya dalam rangka meningkatkan nilainya (Braley et.al, 2007:4) dalam (Adita & Mawardi, 2018). Dalam usahanya meningkatkan kinerja yang nantinya akan berdampak pada nilai, sebuah perusahaan membutuhkan dana atau biaya. Seorang manajer keuangan memiliki tugas untuk menggalang dana yang dibutuhkan perusahaan dalam operasional dan investasinya, hal ini disebut dengan keputusan pendanaan. Untuk memenuhi kebutuhan dana, dibutuhkan keputusan untuk menggunakan dana dari internal atau eksternal. Keputusan pendanaan yang baik dapat dilihat dari struktur modal (Brealey et.al, 2007:6) dalam (Adita & Mawardi, 2018).

Pilihan antara pendanaan hutang dan ekuitas sering disebut struktur modal (Brealey et.al, 2007:6) dalam (Adita & Mawardi, 2018). Lebih jelasnya, struktur modal merupakan gabungan pendanaan utang jangka panjang dan ekuitas. Struktur modal merupakan bauran atau proporsi pendanaan jangka panjang perusahaan yang diwakili oleh hutang, saham preferen dan ekuitas saham biasa (Horne dan John, 2007:232) dalam (Adita & Mawardi, 2018). Teori struktur modal menjelaskan bahwa kebijakan pendanaan perusahaan dalam menentukan proporsi utang dan ekuitas bertujuan untuk memaksimalkan nilai perusahaan (Husnan, 2013:299) dalam (Adita & Mawardi, 2018). Perusahaan yang baik memperlihatkan pengelolaan struktur modal yang baik juga, karena baik buruknya struktur modal akan mempunyai dampak langsung terhadap posisi finansial.

Brigham & Houston (2010:143) menyatakan bahwa perusahaan yang lebih banyak menggunakan hutang dalam operasinya, akan mendapatkan beban bunga yang lebih tinggi, sehingga beban bunga tersebut akan menurunkan laba bersih. Dengan demikian, adanya penggunaan hutang akan mempengaruhi resiko dan keuntungan yang diperoleh perusahaan. Hal tersebut berarti bahwa jika penggunaan hutang perusahaan meningkat maka profitabilitas akan menurun, begitu juga sebaliknya. Semakin besar tingkat profitabilitas akan memperlihatkan kinerja keuangan yang baik.

Target dari struktur modal adalah menciptakan suatu komposisi dari hutang dan modal usaha yang paling tepat dan paling menguntungkan dari segi keuangan (Ary Wirajaya, 2013). Struktur modal terbaik adalah struktur modal yang dapat memaksimalkan nilai perusahaan atau harga saham (Husnan, 2013: 299) dalam (Adita & Mawardi, 2018). Penulis menggunakan *Debt Equity Ratio* (DER) sebagai rasio pada variabel struktur modal. *Debt Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas (Kasmir, 2012: 158) dalam (Adita & Mawardi, 2018). Rasio DER menggambarkan seberapa besar perusahaan menggunakan pendanaan melalui hutang dan seberapa besar kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya.

Menurut Syamsudin dan Primayuta (2009) DER menunjukkan perbandingan antara total kewajiban dengan seluruh ekuitas. Semakin besar jumlah hutang dibandingkan dengan keseluruhan modal sendiri yang dimiliki, berarti risiko bagi investor semakin tinggi. DER merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Untuk mencari rasio ini dengan cara membandingkan antara seluruh hutang, termasuk utang lancar dan seluruh ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam dan pemilik perusahaan. Dengan kata lain rasio ini untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan hutang (Gunawan dan Wahyudi, 2013:70). DER merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan modal sendiri perusahaan untuk memenuhi seluruh kewajibannya.

Berikut disajikan data DER dari 12 perusahaan manufaktur subsektor otomotif untuk periode tahun 2014-2019

Tabel 1.4: Debt Equity Ratio subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek

DATA DER

| NO | KODE | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | ASII | 0,960 | 0,940 | 0,870 | 0,890 | 0,980 | 0,960 |
| 2 | AUTO | 0,420 | 0,410 | 0,390 | 0,400 | 0,450 | 0,430 |
| 3 | BRAM | 0,730 | 0,600 | 0,500 | 0,400 | 0,420 | 0,440 |
| 4 | GDYR | 0,170 | 0,150 | 0,010 | 0,310 | 0,410 | 0,430 |
| 5 | GJTL | 1,680 | 2,250 | 2,200 | 2,200 | 2,530 | 2,550 |
| 6 | IMAS | 2,490 | 2,710 | 2,820 | 2,380 | 2,900 | 2,910 |
| 7 | INDS | 0,250 | 0,330 | 0,200 | 0,140 | 0,140 | 0,150 |
| 8 | LPIN | 0,330 | 0,780 | 8,260 | 0,160 | 0,090 | 0,100 |
| 9 | MASA | 0,670 | 0,730 | 0,800 | 0,950 | 0,980 | 0,990 |
| 10 | NIPS | 0,100 | 0,540 | 0,110 | 0,160 | 0,200 | 0,220 |
| 11 | PRAS | 0,880 | 0,130 | 0,300 | 0,280 | 0,110 | 0,130 |
| 12 | SMSM | 0,530 | 0,540 | 0,430 | 0,340 | 0,350 | 0,370 |
| RATA-RATA | | 1,176 | 0,934 | 1,407 | 0,968 | 1,047 | 1,057 |
| NILAI TERTINGGI | | 2,710 | 2,490 | 8,260 | 2,380 | 2,900 | 2,910 |
| NILAI TERENDAH | | 0,330 | 0,250 | 0,010 | 0,140 | 0,090 | 0,100 |

Sumber: data diolah, 2020

Tabel 1.4 menunjukkan data *Debt Equity Ratio* pada 12 perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2019. Nilai rata-rata pada tahun 2014 sampai dengan 2019 mengalami fluktuasi. Nilai tertinggi diperoleh PT Multi Prima Sejahtera Tbk pada tahun 2016 dengan nilai 8,26. Dan nilai terendah diperoleh PT Goodyear Indonesia Tbk pada tahun 2016 dengan nilai 0,01.

Selanjutnya diketahui bahwa efisiensi aset perusahaan dalam menunjang kegiatan penjualan dapat diwakili dengan *Total Asset Turnover*. Rasio ini menunjukkan perputaran total aktiva diukur dari volume penjualan, dengan kata lain seberapa jauh kemampuan semua aktiva menciptakan penjualan (Sofyan, 2007: 309) dalam (Afriyanti, 2009). Jika perputarannya lambat, ini menunjukkan bahwa aktiva yang dimiliki terlalu besar dibandingkan kemampuan untuk menjual (Agnes Sawir, 2005:17) dalam (Afriyanti, 2009). Semakin besar rasio *Total Asset Turnover* suatu perusahaan, artinya operasional perusahaan dalam memperoleh laba berjalan dengan baik yang nantinya akan meningkatkan harga saham. Rasio aktivitas atau rasio efisiensi ini sangat bermanfaat bagi manajemen perusahaan untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerja perusahaannya. Bagi investor dan kreditor, rasio aktivitas ini sangat bermanfaat untuk menilai dan mengukur efisiensi dan profitabilitas perusahaan yang bersangkutan.

Berikut disajikan data TATO dari 12 perusahaan manufaktur subsektor otomotif untuk periode tahun 2014-2019

Tabel 1.5: Total Asset Turnover subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek

DATA TATO

| NO | KODE | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | ASII | 0,855 | 0,750 | 1,197 | 1,046 | 1,083 | 1,092 |
| 2 | AUTO | 0,852 | 0,818 | 0,876 | 0,920 | 0,966 | 0,971 |
| 3 | BRAM | 0,710 | 0,712 | 0,744 | 0,794 | 0,892 | 0,911 |
| 4 | GDYR | 1,281 | 1,296 | 1,375 | 1,303 | 1,269 | 1,274 |
| 5 | GJTL | 0,811 | 0,741 | 0,729 | 0,778 | 0,779 | 0,795 |
| 6 | IMAS | 0,829 | 0,728 | 0,587 | 0,490 | 0,428 | 0,405 |
| 7 | INDS | 0,818 | 0,650 | 0,661 | 0,808 | 0,967 | 0,973 |
| 8 | LPIN | 0,388 | 0,240 | 0,296 | 0,357 | 0,315 | 0,349 |
| 9 | MASA | 0,451 | 0,396 | 0,378 | 0,426 | 0,493 | 0,537 |
| 10 | NIPS | 0,842 | 0,638 | 0,585 | 0,567 | 0,379 | 0,383 |
| 11 | SMSM | 1,498 | 1,263 | 1,277 | 1,367 | 1,404 | 1,436 |
| 12 | PRAS | 0,346 | 0,307 | 0,230 | 0,266 | 0,351 | 0,371 |
| RATA-RATA | | 0,806 | 0,711 | 0,744 | 0,760 | 0,777 | 0,791 |
| NILAI TERTINGGI | | 1,498 | 1,296 | 1,375 | 1,367 | 1,404 | 1,436 |
| NILAI TERENDAH | | 0,346 | 0,240 | 0,230 | 0,226 | 0,315 | 0,349 |

Sumber: data diolah, 2020

Tabel 1.5 menunjukkan data aktivitas pada 12 perusahaan subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2014-2019, dari tabel tersebut menunjukkan pada tahun 2014 rata-rata TATO yaitu 0,806 kali, mengalami penurunan hingga 2019 menjadi 0,791 kali. Nilai tertinggi diperoleh oleh PT Goodyear Tbk pada tahun 2015 sebesar 1,296 kali. Sedangkan nilai terendah diperoleh oleh PT Prima Alloy Steel Universal Tbk pada tahun 2017 sebesar 0,226 kali.

Kinerja perusahaan adalah suatu gambaran tentang kondisi keuangan suatu perusahaan yang dianalisis dengan alat analisis keuangan, sehingga dapat diketahui mengenai baik buruknya keadaan keuangan suatu perusahaan yang mencerminkan prestasi kerja dalam periode tertentu. Profitabilitas yang merupakan salah satu ukuran kinerja keuangan memiliki hubungan kasualitas terhadap nilai perusahaan (Harmono, 2011:110) dalam (Purwanti, 2016). Apabila kinerja perusahaan baik, hal ini akan berdampak positif terhadap keputusan investor dan kreditor. Penilaian kinerja keuangan adalah salah satu cara yang dapat dilakukan oleh pihak manajemen agar dapat memenuhi kewajibannya terhadap para penyandang dana dan juga untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

Penulis menggunakan *Return of Equity* (ROE) sebagai rasio pada variabel kinerja keuangan. *Return On Equity* adalah perbandingan antara laba bersih

perusahaan dengan total ekuitas perusahaan. ROE memberikan gambaran kinerja keuangan perusahaan terhadap jumlah ekuitasnya, semakin besar ROE berarti semakin efektif perusahaan, artinya semakin besar laba yang diperoleh dari modal sendiri.

Berikut disajikan data ROE dari 12 perusahaan manufaktur subsektor otomotif untuk periode tahun 2014-2019

Tabel 1.6: Return On Equity subsektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek

DATA ROE

| NO | SAHAM | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | ASII | 0,183 | 0,123 | 0,130 | 0,148 | 0,128 | 0,117 |
| 2 | AUTO | 0,194 | 0,131 | 0,145 | 0,150 | 0,142 | 0,144 |
| 3 | BRAM | 0,189 | 0,168 | 0,112 | 0,113 | 0,146 | 0,139 |
| 4 | GDYR | 0,474 | 0,092 | 0,129 | 0,091 | 0,081 | 0,099 |
| 5 | GJTL | 0,451 | 0,158 | 0,107 | 0,107 | 0,041 | 0,018 |
| 6 | IMAS | 0,010 | 0,003 | 0,046 | 0,096 | 0,016 | 0,014 |
| 7 | INDS | 0,169 | 0,111 | 0,124 | 0,153 | 0,095 | 0,094 |
| 8 | LPIN | 0,089 | 0,156 | 1,241 | 0,829 | 0,093 | 0,106 |
| 9 | MASA | 0,134 | 0,088 | 0,119 | 0,122 | 0,091 | 0,081 |
| 10 | NIPS | 0,087 | 0,105 | 0,078 | 0,101 | 0,133 | 0,112 |
| 11 | PRAS | 0,096 | 0,098 | 0,093 | 0,074 | 0,088 | 0,096 |
| 12 | SMSM | 0,367 | 0,320 | 0,317 | 0,303 | 0,097 | 0,089 |
| RATA-RATA | | 0,203 | 0,129 | 0,220 | 0,190 | 0,095 | 0,092 |
| NILAI TERTINGGI | | 0,474 | 0,320 | 1,241 | 0,829 | 0,146 | 0,144 |
| NILAI TERENDAH | | 0,010 | 0,003 | 0,046 | 0,074 | 0,016 | 0,014 |

Sumber: data diolah, 2020

Tabel 1.6 menunjukkan rata-rata ROE pada perusahaan otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2014-2019, dari tabel tersebut menunjukkan fenomena bahwa ROE pada PT Prima Alloy Steel Universal Tbk cenderung mengalami penurunan. Tahun 2017 PT Multi Prima Sejahtera Tbk mencapai angka tertinggi sebesar 0,829.

kinerja keuangan digunakan sebagai variabel intervening dalam penelitian ini atas dasar teori yang menyatakan bahwa, 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 (Fahmi, 2012). Bauran struktur modal yang optimal dapat meningkatkan kinerja perusahaan (Bringham, 2006).

Berdasarkan berbagai hal yang telah diuraikan, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Faktor Ekonomi Makro,**

Struktur Modal, dan Total Asset Turnover Terhadap Nilai Perusahaan dengan Kinerja Keuangan Sebagai Variabel Intervening pada Subsektor Otomotif yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2014-2019”**1.2 Identifikasi, Pembatasan Dan Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas dalam sub bab ini peneliti akan memaparkan tentang masalah yang terdapat pada penelitian ini. Masalah tersebut akan diidentifikasi dan dirumuskan untuk mempermudah peneliti dalam melakukan penelitian.

1.2.1 Identifikasi Masalah

Untuk menyelesaikan masalah yang akan datang pada bab sebelumnya maka diperlukan identifikasi masalah sehingga hasil analisis selanjutnya dapat terarah dan sesuai dengan tujuan penelitian. Dari latar belakang sebelumnya dapat diidentifikasi permasalahan yang muncul dalam penelitian ini yaitu:

1. Selama tahun pengamatan diketahui rata-rata nilai perusahaan mengalami fluktuasi, namun cenderung menurun. Hal tersebut mengakibatkan harga saham juga menurun sehingga tidak dapat maksimal kemakmuran pemegang saham.
2. Selama tahun pengamatan diketahui nilai rata-rata suku bunga masih tinggi. Tingginya nilai suku bunga mengakibatkan daya beli masyarakat atas produk otomotif melalui kredit belum optimal. Tidak optimalnya daya beli masyarakat melalui kredit menyebabkan nilai perusahaan tidak meningkat.
3. Selama tahun pengamatan diketahui nilai rata-rata DER cenderung meningkat, hal tersebut menandakan biaya yang ditanggung perusahaan untuk pemenuhan kewajiban semakin besar. Pada akhirnya nilai DER yang semakin tinggi akan mengakibat nilai perusahaan turun karena berkurangnya ekuitas yang dibagikan.
4. Selama tahun pengamatan diketahui nilai rata-rata TATO masih kurang dari satu kali. Hal tersebut menandakan nilai rata-rata TATO perusahaan masih di bawah standar. Nilai rata-rata TATO yang di bawah standar dapat diartikan belum optimalnya penggunaan aset untuk memperoleh keuntungan. Hal tersebut menyebabkan nilai perusahaan rendah.
5. Selama tahun pengamatan diketahui nilai rata-rata ROE cenderung menurun. Hal tersebut menandakan nilai rata-rata pengembalian ekuitas terhadap pemegang saham terus menurun. Turunnya nilai rata-rata ROE mengakibatkan rendahnya minat investor untuk membeli saham sehingga menyebabkan nilai perusahaan menurun.
6. Terdapat tumpang tindih hasil penelitian terdahulu yakni ketidakselarasan hasil penelitian yang perlu dikaji ulang.

1.2.2 Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Perusahaan yang diteliti adalah perusahaan manufaktur pada subsektor otomotif yang terdaftar di BEI periode 2014-2019.
2. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Faktor Ekonomi Makro, Struktur Modal, Total Asset Turnover sebagai variabel independen, kemudian Nilai Perusahaan sebagai variabel dependen, dan Kinerja Keuangan sebagai variabel intervening.
3. Rasio perhitungan yang digunakan dalam penelitian ini antara lain Faktor Ekonomi Makro menggunakan tingkat suku bunga, Struktur Modal menggunakan DER, aktivitas menggunakan TATO, Kinerja Keuangan menggunakan ROE, kemudian Nilai Perusahaan diprosikan dengan PBV.
4. Data yang digunakan adalah sekunder berupa laporan tahunan dan laporan keuangan perusahaan manufaktur subsektor otomotif periode 2014-2019 yang diperoleh dari situs www.idx.co.id dan website masing-masing perusahaan.

1.2.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian dan identifikasi masalah maka penulis merumuskan sebagai berikut:

1. Apakah pengaruh Faktor Ekonomi Makro secara parsial terhadap Nilai Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019?
2. Apakah pengaruh Struktur Modal secara parsial terhadap Nilai Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019?
3. Apakah pengaruh *Total Asset Turnover* secara parsial terhadap Nilai Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019?
4. Apakah pengaruh Kinerja Keuangan secara parsial terhadap Nilai Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019?
5. Apakah pengaruh Faktor Ekonomi Makro secara parsial terhadap Nilai Perusahaan dengan Kinerja Keuangan sebagai variabel intervening yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019?
6. Apakah pengaruh Struktur Modal secara parsial terhadap Nilai Perusahaan dengan Kinerja Keuangan sebagai variabel intervening yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019?

7. Apakah pengaruh *Total Asset Turnover* secara parsial terhadap Nilai Perusahaan dengan kinerja keuangan sebagai variabel intervening yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah di atas, tujuan penelitian yang hendak dicapai oleh penulis yaitu:

1. Untuk mengkaji dan menganalisa pengaruh Faktor Ekonomi Makro secara parsial terhadap Nilai Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019.
2. Untuk mengkaji dan menganalisa pengaruh Struktur Modal secara parsial terhadap Nilai Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019.
3. Untuk mengkaji dan menganalisa pengaruh *Total Asset Turnover* secara parsial terhadap Nilai Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019.
4. Untuk mengkaji dan menganalisa pengaruh Kinerja Keuangan secara parsial terhadap Nilai Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019.
5. Untuk mengkaji dan menganalisa pengaruh Faktor Ekonomi Makro secara parsial terhadap Nilai Perusahaan dengan Kinerja Keuangan sebagai variabel intervening yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019.
6. Untuk mengkaji dan menganalisa pengaruh Struktur Modal secara parsial terhadap Nilai Perusahaan dengan Kinerja Keuangan sebagai variabel intervening yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019.
7. Untuk mengkaji dan menganalisa pengaruh *Total Asset Turnover* secara parsial terhadap Nilai Perusahaan dengan Kinerja Keuangan sebagai variabel intervening yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada subsektor otomotif periode 2014-2019.

1.4 Kegunaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, permasalahan, serta tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak yang berkepentingan, antara lain:

1.4.1 Kegunaan Akademik/Teoritis

Penelitian diharapkan menambah pengetahuan dan berdampak pada perkembangan ilmu manajemen keuangan. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi, baik teoritis maupun empiris kepada pihak-pihak yang akan

melakukan penelitian mengenai nilai perusahaan dan faktor yang memengaruhinya.

1.4.2 Kegunaan Empiris/Praktis

1. Bagi peneliti dan akademisi
Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk memberikan wawasan dan pemahaman mendalam tentang nilai perusahaan serta hasilnya dapat menjadi referensi dalam melakukan penelitian yang sama.
2. Bagi investor
Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan dan penentuan kebijakan untuk meningkatkan nilai perusahaan. Penelitian ini juga diharapkan dapat digunakan sebagai alat untuk mengetahui besarnya pengaruh Faktor Ekonomi Makro, Struktur Modal, dan Total Asset Turnover terhadap Nilai Perusahaan melalui Kinerja Keuangan.
3. Bagi kreditor
Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan informasi kepada kreditor mengenai keputusan dalam penyaluran kredit kepada perusahaan
4. Bagi perusahaan
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan atau alternatif solusi mengenai pengaruh Faktor Ekonomi Makro, Struktur Modal, *Total Asset Turnover* terhadap Nilai Perusahaan dengan Kinerja Keuangan sebagai variabel intervening, yang dapat digunakan sebagai informasi perusahaan dalam meningkatkan nilai perusahaan.