

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Seiring dengan berjalannya waktu, perkembangan dunia usaha dewasa ini semakin menantang dan mendorong tingginya tingkat persaingan. Persaingan bisnis yang ketat, membuat para pelaku bisnis dituntut untuk selalu berusaha mengembangkan dan mempertahankan usahanya. Untuk dapat mengembangkan usaha, dibutuhkan kecukupan modal hingga tambahan modal yang salah satunya dapat dilakukan dengan cara menjual saham ke publik dan siap untuk dinilai oleh publik secara terbuka yang dapat dilakukan di pasar modal. Pasar modal merupakan tempat dimana berbagai pihak khususnya perusahaan menjual saham dan juga obligasi, dari hasil penjualan tersebut nantinya akan digunakan sebagai tambahan dana atau untuk memperkuat modal perusahaan (Fahmi, 2014).

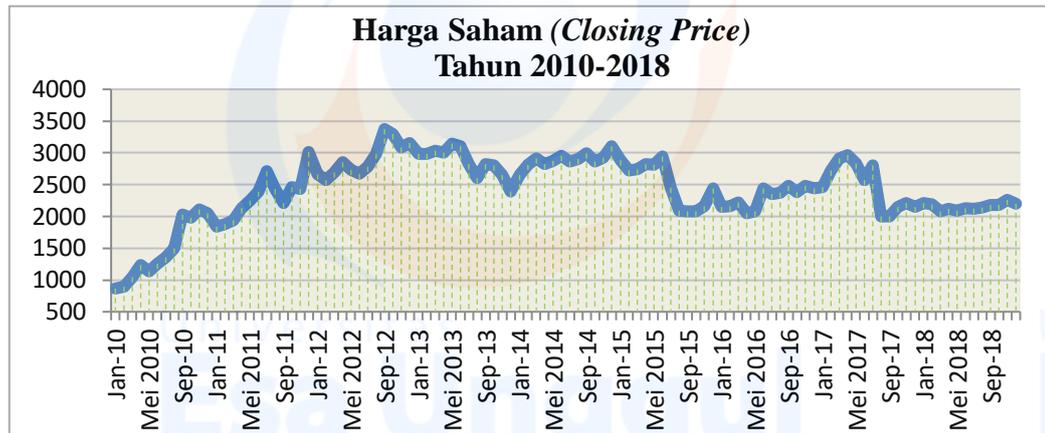
Industri manufaktur merupakan industri yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI). Pada tahun 2010 ekonomi Indonesia tumbuh pesat dan mampu meningkat sebesar 6,1% dan saat itu pasar ekspor mulai membaik dari krisis finansial global pada 2009. Industri manufaktur menjadi industri yang menempati peringkat keempat dunia dari 15 negara yang industri manufakturnya memberikan kontribusi terhadap PDB lebih dari 10 persen. Indonesia berhasil memberikan sebesar 22% kontribusi terhadap PDB (Pressrelease, 2017). Berdasarkan data *trading economics*, pada tahun 2018 industri manufaktur mampu menyumbangkan PDB sebesar 39,7 miliar Dollar AS. PDB sektor manufaktur Indonesia ini merupakan yang terbesar di kawasan ASEAN (Jannah, 2019). Salah satu sub sektor yang memiliki kontribusi adalah sub sektor otomotif dan komponen, sub sektor otomotif dan komponen merupakan salah satu sektor andalan yang terus diprioritaskan perkembangannya oleh pemerintah karena berperan besar terhadap pertumbuhan ekonomi nasional (Kemenperin, 2018).

Sub sektor otomotif dan komponen, telah menjadi sebuah pilar penting dalam sektor manufaktur negara ini karena banyak perusahaan mobil yang terkenal di dunia membuka (kembali) pabrik-pabrik manufaktur mobil atau meningkatkan kapasitas produksinya di Indonesia, dengan ekonomi terbesar di Asia Tenggara yang membuat Indonesia mengalami transisi yang luar biasa karena berubah dari yang hanya menjadi tempat produksi mobil untuk di ekspor, kini menjadi pasar penjualan (domestik) mobil yang besar karena meningkatnya produk domestik bruto (PDB) (Indonesia investment, 2017). Prospek industri otomotif dan komponen sangat menjanjikan seiring dengan besarnya pasar Indonesia bisa dilihat dari data penjualan kendaraan yang mana total penjualan mobil nasional mencapai 1,116 juta unit, jumlah ini signifikan dibanding 2011 yang sebanyak 894,164 unit dan 764.709 unit pada tahun 2010 (Mohamad, 2013). Lonjakan ekspor juga terjadi di sepanjang 2010 tercatat 135 kali lipat dengan total pengiriman komponen ke luar negeri mencapai 48,17 juta. Penjualan kendaraan

bermotor juga terus meningkat, sepanjang tahun 2012, ekspor suku cadang kendaraan mencapai 32,1 juta bagian atau naik 8,8 persen dibandingkan periode tahun sebelumnya. Hal tersebut terjadi pada tahun 2012 dengan total pengiriman 5,93 juta bagian. (Firmansyah, 2012).

Menperin menyampaikan, sub sektor otomotif dan komponen termasuk dalam lima besar investasi sektor manufaktur dengan nilai mencapai Rp.3,35 triliun. Berdasarkan catatan kemenperin kinerja otomotif dan komponen di Indonesia semakin melesat, Indonesia menjadi salah satu pasar mobil terbesar di Asia Tenggara per february 2017, penjualan mobil di Indonesia tercatat 181.044 unit, 35 % dari total penjualan mobil ASEAN yaitu 507.072 unit (May, 2017). Terlihat juga pada jumlah ekspor dalam bentuk komponen yang naik hingga 13 kali lipat dari 6,2 juta *pieces* pada tahun 2016 menjadi 81 juta *pieces* pada tahun 2017. Lonjakan pun terjadi pada angka produksi kendaraan bermotor roda empat dari 1.177 unit tahun 2016 menjadi 1.216 juta unit di tahun 2017 (Safak, 2018). Selain itu, Menteri Perindustrian Airlangga Hartanto pun juga menilai bahwa, industri otomotif dan komponen merupakan salah satu industri andalan yang berkontribusi cukup besar terhadap perekonomian nasional, tercatat bahwa sub sektor ini mampu memberikan sumbangsuhnya terhadap PDB mencapai 10,16 persen. Kebutuhan masyarakat akan produk-produk otomotif maupun komponen semakin meningkat, membuat peluang bisnis otomotif dan komponen di Indonesia sangat menjanjikan, hal tersebut membuat pemerintah menaruh harapan besar pada industri otomotif dan komponen (Bisnis.tempo, 2018).

Namun, dalam kurun beberapa tahun terakhir sektor aneka industri menjadi salah satu penekan utama terhadap arah gerak IHSG menjadi zona negatif, sebanyak 127 saham bergerak menguat sementara lima dari 9 sektoral IHSG bergerak negatif dengan tekanan utama dari sektor aneka industri yang merosot 1,47% (Nugroho, 2017). Sub sektor otomotif dan komponen menjadi salah satu penyebab merosotnya IHSG, meskipun data penjualan mobil tahunan yang naik 2,5% nyatanya tidak mampu menjadi trigger positif saham-saham industri otomotif dan komponen (Dinisari, 2017). Hal tersebut tercermin pada perkembangan harga saham penutupan sub sektor otomotif dan komponen pada gambar 1.1 berikut.



Sumber : Dunia Investasi (Data diolah).

Gambar 1.1 Perkembangan Harga Saham Penutupan Pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen Tahun 2010-2018

Dapat dilihat pada gambar 1.1 diatas merupakan rata-rata jumlah harga saham penutupan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen.

Sejak Januari 2010 hingga Desember 2018 harga saham penutupan (*closing price*) pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen mengalami kondisi yang fluktuatif dan cenderung mengalami penurunan.

Hal tersebut terjadi karena sejak tahun 2011 Indonesia mulai mengalami periode perlambatan ekonomi yang berkelanjutan. Ekonomi yang lesu turut berpengaruh besar bagi pergerakan penjualan otomotif baik dalam penjualan mobil maupun penjualan motor, oleh karena itu dapat mempengaruhi pergerakan saham emiten-emiten yang tergabung dalam sub sektor otomotif dan komponen (Gumiwang, 2017). Adanya kenaikan tarif dasar listrik juga menjadi alasan sub sektor otomotif dan komponen terkena dampaknya, karena sektor ini menjadi sektor yang juga paling banyak mengkonsumsi listrik dalam skala besar. Selain itu, nilai tukar Rupiah yang melemah terhadap Dollar membuat impor lebih mahal, karena banyak komponen yang masih perlu diimpor, membuat produsen komponen dari dalam negeri khususnya skala kecil menengah semakin terpuruk menjadikan kurangnya rasa percaya masyarakat untuk menggunakan komponen buatan dalam negeri, yang berimbas pada pelaku industri yang menjadi semakin tidak percaya diri terhadap kualitas produk mereka (Kemenperin, 2018). Faktor lainnya yang menjadi penghambat yang dihadapi oleh industri otomotif dan komponen adalah kurangnya insentif dan kebijakan yang diberikan oleh pemerintah, membuat industri otomotif dan komponen masih belum sesuai harapan (Pujiastuti, 2015).

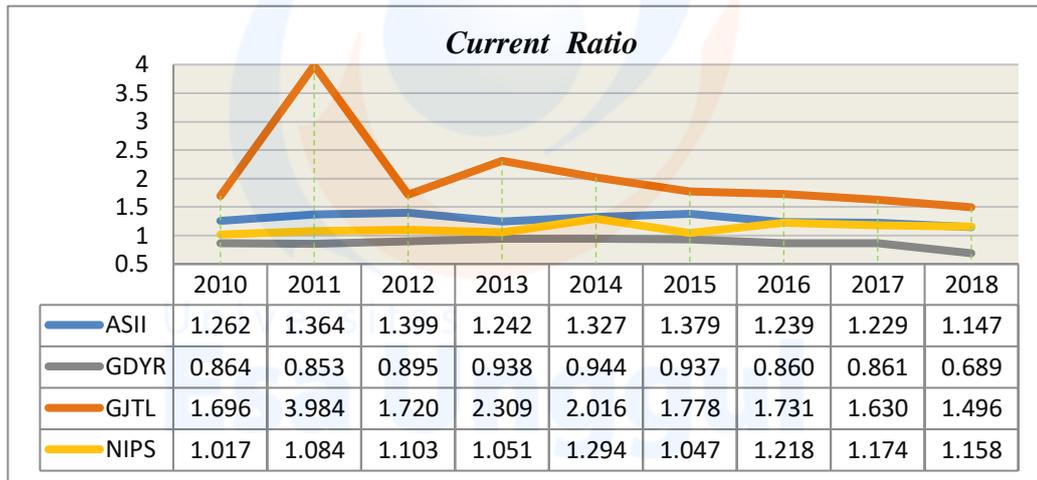
Harga saham merupakan indikator keberhasilan perusahaan di dalam pasar bursa, hal tersebut ditunjukkan dengan adanya transaksi jual beli saham tersebut di pasar modal. Jika harga saham suatu perusahaan selalu mengalami kenaikan, maka investor atau calon investor menilai bahwa perusahaan berhasil dalam mengelola usahanya (Zuliarni, 2012). Perusahaan yang disukai investor adalah perusahaan yang mempunyai stabilitas harga saham dan mempunyai pola

pergerakan cenderung naik dari waktu ke waktu. Pada kenyataannya harga saham di pasar cenderung berfluktuatif, kondisi harga saham yang berfluktuatif akan menyulitkan investor untuk menentukan kapan saat yang tepat untuk membeli atau menjual saham (Ramadhani, 2017). Terjadinya transaksi tersebut, didasarkan atas pengamatan para investor terhadap prestasi perusahaan dalam meningkatkan keuntungannya.

Informasi yang akurat, dibutuhkan dalam mengetahui sejauh mana hubungan antara hal apa saja yang akan menjadi penyebab fluktuasi dari harga saham yang akan dibeli. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan menganalisis suatu rasio keuangan yang terdapat pada laporan keuangan. Analisis rasio keuangan merupakan suatu instrumen yang dapat digunakan untuk menilai kinerja keuangan perusahaan (Fahmi, 2014). Rasio tersebut dapat dilihat sesuai dengan kriteria penilaian investor terhadap rasio apa yang diinginkan, dalam penelitian ini rasio yang akan digunakan untuk mengukur nilai rasio keuangan perusahaan sub sektor otomotif dan komponen adalah Rasio Likuiditas, *Rasio Leverage*, *Rasio Activity* dan *Rasio Profitability*.

Rasio Likuiditas merupakan kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu (Fahmi, 2014). Salah satu Rasio Likuiditas yang dapat mengukur Likuiditas perusahaan pada penelitian ini adalah *Current Ratio*. *Current Ratio* ini mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar utang lancar dengan menggunakan aktiva lancar yang dimiliki. Semakin besar rasio ini berarti semakin likuid (Sudana, 2015). Perusahaan yang memiliki tingkat likuiditas tinggi dianggap akan mampu membayarkan dividennya. Dengan tingkat likuiditas yang tinggi, akan menarik para investor untuk mau membeli saham perusahaan, hingga akhirnya permintaan saham perusahaan pun akan meningkat, sehingga meningkatkan harga saham perusahaan, begitupun sebaliknya.

Dari data laporan keuangan beberapa sampel perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, didapati bahwa beberapa Perusahaan-perusahaan tersebut mengalami kondisi likuiditas (CR) sebagai berikut.



Sumber : Laporan Keuangan, (Data diolah).

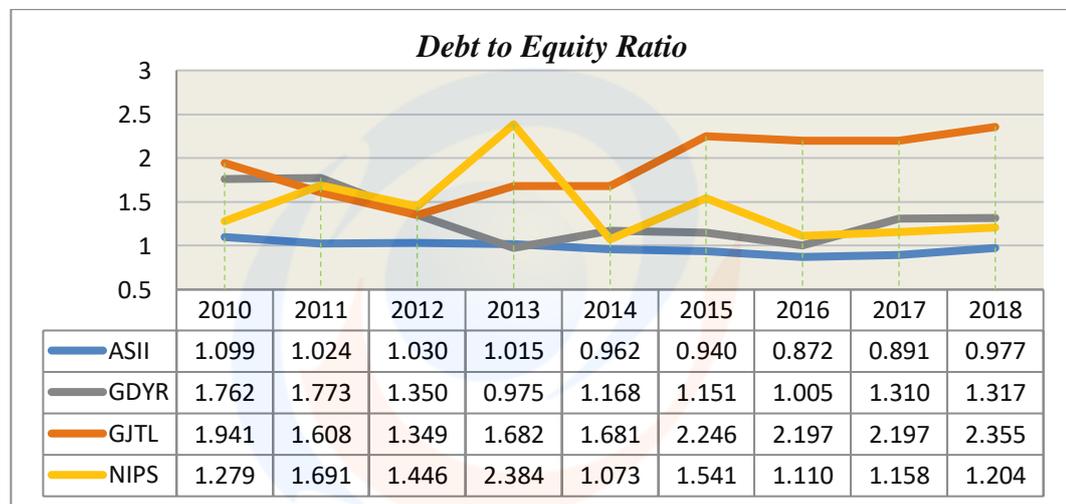
Gambar 1.2 Kondisi Likuiditas *Current Ratio* (CR) Pada Beberapa Sampel Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen Tahun 2010-2018

Dapat dilihat pada gambar 1.2 diatas bahwa *Current Ratio* pada beberapa perusahaan sub sektor otomotif dan komponen selama periode berjalan yaitu tahun 2010 hingga 2018 mengalami kondisi yang fluktuatif. Pada perusahaan ASII di tahun 2010 nilai *Current Ratio* didapat pada angka 1,262, lalu mengalami kenaikan di tahun 2011 sebesar 0,102 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi sampai pada tahun 2018 nilai *Current Ratio* pada perusahaan ASII tercatat sebesar 1,147. Selanjutnya, pada perusahaan GDYR di tahun 2010 nilai *Current Ratio* didapat pada angka 0,864, lalu mengalami penurunan pada tahun 2011 sebesar 0,011 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi cenderung stagnan hingga pada tahun 2018 nilai *Current Ratio* tercatat sebesar 0,688. Sementara, pada perusahaan GJTL nilai *Current Ratio* pada tahun 2010 tercatat 1,696 dan mengalami kenaikan sebesar 2,288 poin di tahun 2011, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi sampai pada tahun 2018 nilai *Current Ratio* pada perusahaan GJTL tercatat sebesar 1,496. Kemudian, untuk perusahaan NIPS nilai *Current Ratio* di tahun 2010 tercatat sebesar 1,017 lalu mengalami kenaikan sebesar 0,067 poin di tahun 2011, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi sampai pada tahun 2018 nilai *Current Ratio* pada perusahaan NIPS mengalami fluktuasi dan cenderung menurun didapati pada angka 1,157. Dapat disimpulkan bahwa, *Current Ratio* dari beberapa perusahaan tersebut fluktuatif dan cenderung terus mengalami penurunan dari tahun 2010 sampai 2018. *Current Ratio* yang baik diharapkan memiliki nilai yang tinggi dan terus mengalami kenaikan dari waktu ke waktu, karena dapat diartikan jika nilai *Current Ratio* tinggi, maka perusahaan akan mampu membayarkan dan melunasi hutang jangka pendek dengan baik saat jatuh tempo, sehingga dapat mempengaruhi para investor untuk menanamkan modalnya pada perusahaan.

Rasio yang kedua adalah Rasio *Leverage*, menurut Fahmi (2014) Rasio *Leverage* adalah rasio yang mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan

utang. Sebaiknya, perusahaan harus menyeimbangkan berapa hutang yang layak diambil dan dari mana sumber-sumber yang dapat dipakai untuk membayar hutang. Perusahaan yang baik mestinya memiliki komposisi modal yang lebih besar dari pada utang (Harahap, 2015). Salah satu Rasio *Leverage* yang dapat mengukur *Leverage* perusahaan pada penelitian ini adalah *Debt to Equity Ratio*. *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang dapat digunakan untuk menggambarkan sampai sejauh mana modal pemilik dapat menutupi utang-utang kepada pihak luar, Semakin kecil rasio ini semakin baik begitupun sebaliknya (Harahap, 2015).

Dari data pada beberapa laporan keuangan perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, didapati bahwa beberapa Perusahaan-perusahaan tersebut mengalami kondisi *Debt to Equity Ratio* sebagai berikut.



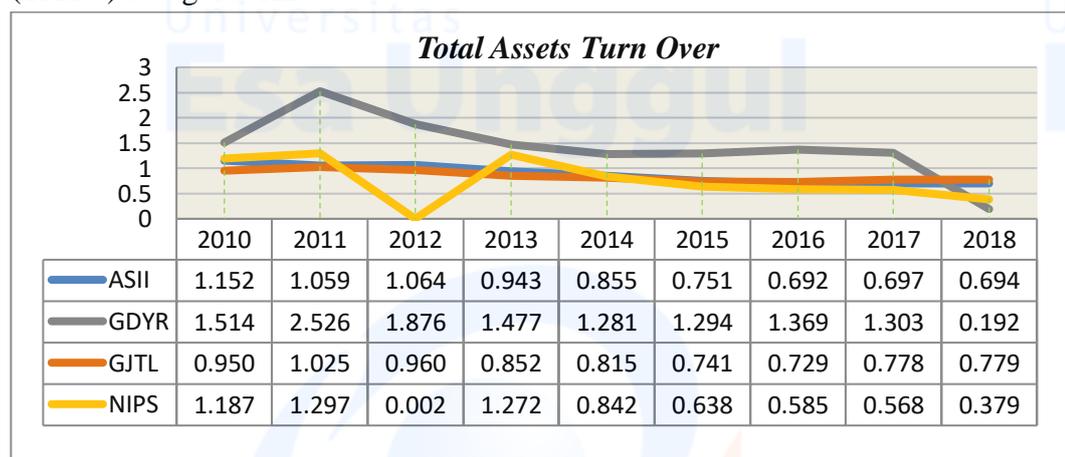
Sumber : Laporan Keuangan, (Data diolah)

Gambar 1.3 Kondisi *Leverage Debt to Equity Ratio* (DER) Beberapa Sampel Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen Tahun 2010-2018

Dapat dilihat pada gambar 1.3 diatas bahwa *Debt to Equity Ratio* pada beberapa perusahaan sub sektor otomotif dan komponen selama periode berjalan yaitu tahun 2010 hingga 2018 mengalami kondisi yang fluktuatif. Pada perusahaan ASII di tahun 2010 nilai *Debt to Equity Ratio* didapat pada angka 1,099, pada tahun 2011 mengalami penurunan sebesar 0,075 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi sampai pada tahun 2018 nilai *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan ASII tercatat sebesar 0,977. Pada perusahaan GDYR, di tahun 2010 nilai *Debt to Equity Ratio* didapati pada angka 1,762, pada tahun 2011 mengalami kenaikan sebesar 0,011 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi sampai pada tahun 2018 nilai *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan GDYR tercatat sebesar 1,317. Selanjutnya pada perusahaan GJTL, di tahun 2010 nilai *Debt to Equity Ratio* didapati pada angka 1,941, dan mengalami penurunan sebesar 0,333 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi cenderung naik yang tercatat pada tahun 2018, nilai *Debt to Equity Ratio*

didapati sebesar 2,355. Dan untuk perusahaan NIPS, di tahun 2010 nilai *Debt to Equity Ratio* didapati pada angka 1,279, dan mengalami kondisi yang fluktuatif hingga pada tahun 2018 mengalami kenaikan, nilai *Debt to Equity Ratio* perusahaan NIPS menjadi 1,204. Dapat disimpulkan bahwa, *Debt to Equity Ratio* dari beberapa perusahaan tersebut fluktuatif cenderung terus mengalami penurunan dari tahun 2010 sampai 2018. *Debt to equity Ratio* yang baik diharapkan memiliki nilai yang rendah dan terus mengalami penurunan dari waktu ke waktu, karena dapat diartikan jika *Debt to Equity Ratio* perusahaan terus naik maka semakin rendah kemampuan perusahaan untuk menutupi utang-utang kepada pihak luar. Semakin tinggi nilai *Debt to Equity Ratio* mencerminkan resiko yang tinggi, hal ini dapat mempengaruhi penilaian investor terhadap harga saham, akibatnya permintaan akan saham perusahaan tersebut akan menurun.

Rasio ketiga yang akan diukur yaitu Rasio *Activity* dimana Rasio *Activity* merupakan Rasio yang dapat digunakan untuk mengukur efektifitas perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya. Atau dapat dikatakan rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi yang dilakukan misalnya di bidang penjualan, sediaan, penagihan piutang dan efisiensi di bidang lainnya (Kasmir, 2015). Salah Rasio *Activity* yang dapat digunakan untuk mengukur aktivitas dari suatu perusahaan adalah *Total Assets Turn Over* (TATO). Menurut Sudana (2015) *Total Assets Turn Over* adalah rasio yang mampu mengukur efektifitas penggunaan seluruh aktiva dalam menghasilkan penjualan, dan semakin besar rasio ini berarti semakin efektif pengelolaan seluruh aktiva yang dimiliki perusahaan. Dari data sampel beberapa laporan keuangan perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, didapati bahwa Perusahaan-perusahaan tersebut mengalami kondisi penjualan terhadap total aset (TATO) sebagai berikut.



Sumber : Laporan Keuangan, (Data diolah)

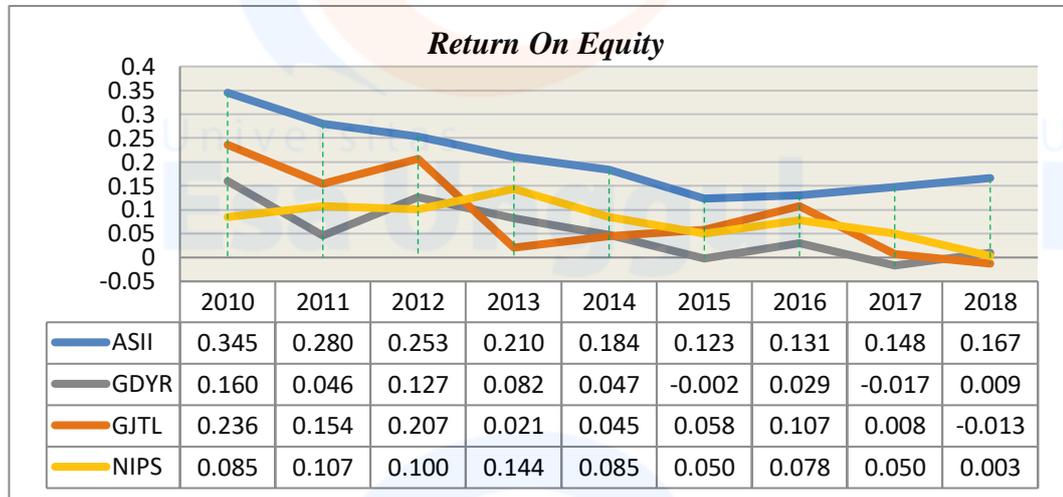
Gambar 1.4 Kondisi Activity Total Assets Turn Over (TATO) Beberapa Sampel Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen Tahun 2010-2018

Dapat dilihat pada gambar 1.4 diatas bahwa *Total Assets Turn Over* pada beberapa perusahaan sub sektor otomotif dan komponen selama periode berjalan

yaitu tahun 2010 hingga 2018 mengalami kondisi yang fluktuatif dan cenderung mengalami penurunan. Pada perusahaan ASII di tahun 2010 nilai *Total Assets Turn Over* pada angka 1,152, pada tahun 2011 mengalami penurunan sebesar 0,005 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi sampai pada tahun 2018 nilai *Total Assets Turn Over* pada perusahaan ASII tercatat sebesar 0,694. Pada perusahaan GDYR, di tahun 2010 nilai *Total Assets Turn Over* didapati pada angka 1,514, pada tahun 2011 mengalami kenaikan sebesar 1,012 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi cenderung menurun sampai pada tahun 2018 nilai *Total Assets Turn Over* pada perusahaan GDYR tercatat sebesar 0,192. Selanjutnya pada perusahaan GJTL, di tahun 2010 nilai *Total Assets Turn Over* didapati pada angka 0,950, dan mengalami kenaikan di tahun 2011 sebesar 0,075 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi yang tercatat pada tahun 2018, *Total Assets Turn Over* didapati sebesar 0,779. Dan untuk perusahaan NIPS, di tahun 2010 nilai *Total Assets Turn Over* didapati pada angka 1,187, dan mengalami kondisi fluktuatif hingga pada tahun 2018 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, nilai *Total Assets Turn Over* perusahaan NIPS menjadi 0,379. Dapat disimpulkan bahwa, *Total Assets Turn Over* dari beberapa perusahaan tersebut fluktuatif cenderung terus mengalami penurunan dari tahun 2010 sampai 2018. *Total Assets Turn Over* yang baik diharapkan memiliki nilai yang tinggi dan terus mengalami kenaikan dari waktu ke waktu, karena dapat diartikan jika *Total Assets Turn Over* perusahaan terus naik maka manajemen perusahaan mampu mengelola aset perusahaan dengan baik yang nantinya akan membuat penjualan ikut naik, dengan begitu laba yang didapat akan semakin besar. Semakin tinggi nilai *Total Assets Turn Over* mencerminkan pengelolaan perputaran aset yang baik, hal ini dapat mempengaruhi penilaian investor terhadap harga saham, apabila nilai *Total Assets Turn Over* nya rendah maka akan berakibat pada permintaan akan saham perusahaan tersebut akan menurun.

Selanjutnya, Rasio yang akan dikur adalah Rasio *Profitabilitas*, menurut Fahmi (2014) Rasio *Profitabilitas* adalah rasio mengukur efektifitas manajemen secara keseluruhan yang ditunjukkan oleh besar kecilnya tingkat keuntungan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi. Salah satu Rasio *Profitabilitas* yang dapat digunakan dalam mengukur *profitabilitas* suatu perusahaan adalah *Return On Equity*. Laba atas *Equity* (*Return On Equity*) merupakan rasio yang dapat digunakan dalam menunjukkan efektifitas dan efisiensi kemampuan perusahaan dalam mengelola modal sendiri yang dilakukan oleh pihak manajemen perusahaan (Sudana, 2015). Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, Semakin baik. Yang artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat, begitupun sebaliknya (Kasmir, 2015).

Dari data beberapa sampel laporan keuangan perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, didapati bahwa Perusahaan-perusahaan tersebut mengalami kondisi laba atas ekuitas (ROE) sebagai berikut.



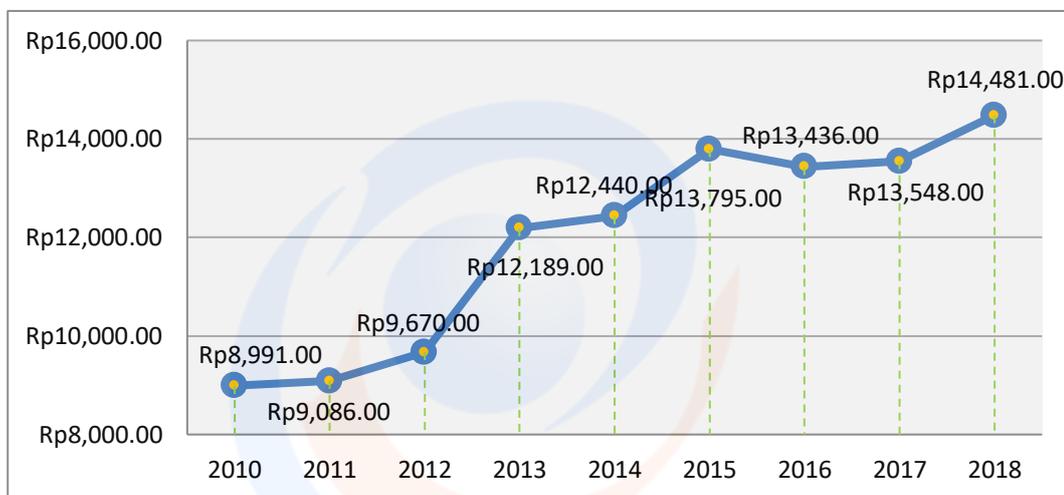
Sumber : Laporan Keuangan, (Data diolah)

Gambar 1.5 Kondisi Profitabilitas Return On Equity (ROE) Beberapa Sampel Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen Tahun 2010-2018

Dapat dilihat pada gambar 1.5 diatas bahwa *Return On Equity* pada beberapa perusahaan sub sektor otomotif dan komponen selama periode berjalan yaitu tahun 2010 hingga 2018 mengalami kondisi yang fluktuatif dan cenderung mengalami penurunan. Pada perusahaan ASII di tahun 2010 nilai *Return On Equity* didapat pada angka 0,345, pada tahun 2011 mengalami penurunan sebesar 0,065 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi sampai pada tahun 2018 nilai *Return On Equity* pada perusahaan ASII tercatat sebesar 0,167. Pada perusahaan GDYR, di tahun 2010 nilai *Return On Equity* didapati pada angka 0,160, pada tahun 2011 mengalami penurunan sebesar 0,114 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi sampai pada tahun 2018 nilai *Return On Equity* pada perusahaan GDYR tercatat sebesar 0,009. Selanjutnya pada perusahaan GJTL, di tahun 2010 nilai *Return On Equity* didapati pada angka 0,236, dan mengalami penurunan di tahun 2011 sebesar 0,082 poin, dan pada tahun berikutnya terus mengalami fluktuasi cenderung naik yang tercatat pada tahun 2018, nilai *Return On Equity* didapati sebesar -0,013. Dan untuk perusahaan NIPS, di tahun 2010 nilai *Return On Equity* didapati pada angka 0,085, dan mengalami kondisi fluktuatif hingga pada tahun 2018 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, nilai *Return On Equity* perusahaan NIPS menjadi 0,003. Dapat disimpulkan bahwa, *Return On Equity* dari beberapa perusahaan tersebut cenderung terus mengalami penurunan dari tahun 2010 sampai 2018. *Return On Equity* yang baik diharapkan memiliki nilai yang tinggi dan terus mengalami kenaikan dari waktu ke waktu, karena dapat diartikan jika *Return On Equity* terus mengalami kenaikan maka perusahaan tersebut mampu mengelola modal sendiri

dengan efektif, efisien dan membuat para investor menilai bahwa perusahaan tersebut mampu mengembalikan tingkat investasi yang tinggi bagi pemegang saham.

Selain faktor internal, terdapat pula faktor makroekonomi eksternal yang juga dapat mempengaruhi harga saham. Salah satu faktor makroekonomi eksternal yang dapat mempengaruhi harga saham pada suatu perusahaan adalah Kurs. Kurs merupakan nilai tukar antar suatu mata uang dengan mata uang lainnya (Noor, 2014). Kurs memainkan peran yang cukup penting bagi tingkat perdagangan sebuah negara. Adanya perbedaan mata uang yang digunakan dalam melakukan transaksi, baik dalam ekspor maupun impor akan berdampak pada nilai tukar mata uang yang digunakan. Dari data yang didapat pada Bursa Efek Indonesia (BEI), didapati bahwa kurs mengalami kondisi sebagai berikut.



Sumber : Bank Indonesia (Data diolah)

Gambar 1.6 Perkembangan Nilai Kurs Tengah Dollar Amerika (USD) Terhadap IDR Tahun 2010-2018

Dapat dilihat pada gambar 1.6 merupakan nilai kurs tengah USD terhadap IDR. Kurs tengah merupakan nilai tukar rata-rata harga jual beli mata uang asing terhadap mata uang dalam negeri. Dari data diatas menunjukkan bahwa rata-rata nilai kurs tengah USD terhadap IDR mengalami kondisi yang fluktuatif dan cenderung mengalami kenaikan. Pada tahun 2010 nilai kurs tengah didapat pada angka Rp.8.991 lalu di tahun 2011 nilai kurs tengah didapat pada angka Rp.9.086. Pada tahun 2012 hingga 2013 kenaikan terjadi hingga Rp.2.519, pada tahun 2014 mengalami kenaikan sebesar Rp.251, pada tahun 2015 mengalami kenaikan Rp.1.355, pada tahun 2016 mengalami penurunan sebesar Rp.359, lalu pada 2017 mengalami kenaikan lagi sebesar Rp.112, dan pada tahun 2018 kembali mengalami kenaikan sebesar Rp.933. Sehingga dapat disimpulkan bahwa, selama beberapa kurun waktu 2010 hingga 2018 nilai tukar IDR terdepresiasi oleh USD.

Kekuatan mata uang sebuah negara ditandai dengan nilai tukar terhadap mata uang asing. Semakin tinggi nilai tukar mata uang suatu negara identik dengan makin kuatnya ekonomi negara tersebut. Mata uang Amerika yakni Dollar (USD) menjadi mata uang yang digunakan hampir seluruh dunia karena stabilitas dan kredibilitasnya yang memadai dan mampu diterima oleh *counterparty* dimanapun berada sehingga apa yang terjadi pada Dollar Amerika (USD) akan berdampak pada perekonomian suatu negara. Bila nilai tukar rupiah mengalami pelemahan, maka akan memicu harga-harga barang dalam negeri pun akan ikut meningkat, terutama untuk barang atau produk yang masih menggunakan bahan baku impor, karena produsen harus merogoh kocek lebih besar lagi untuk membeli bahan bakunya di luar negeri. Namun jika perusahaan memang lebih berorientasi pada ekspor dan menggunakan bahan baku lokal maka kondisi ini akan membuat harga produknya lebih kompetitif di luar negeri sehingga akan menguntungkan bagi pihak eksportir karna transaksi yang dilakukan menggunakan valuta asing. Demikian adanya, Sub Sektor Otomotif dan komponen juga menjadi salah satu sub sektor yang terkena dampak terhadap pelemahan nilai tukar tersebut. Karena, nilai impor pada sub sektor otomotif dan komponen sudah mencapai US\$4,93 miliar membuat sub sektor ini juga terkena dampak dari pelemahan nilai tukar tersebut .

Penelitian yang dilakukan oleh Nisa (2018) pada *Current Ratio*, menyatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap Harga Saham. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Widiastutik (2016) menyatakan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap Harga Saham.

Penelitian yang dilakukan oleh Ismail (2018) pada *Debt to Equity Ratio* menyatakan bahwa *Debt to Equity* berpengaruh signifikan terhadap Harga Saham. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Nisa (2018) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh terhadap Harga Saham.

Penelitian yang dilakukan oleh Megawati (2018) pada *Total Assets Turn Over* menyatakan bahwa *Total Assets Turn Over* berpengaruh terhadap Harga Saham. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Ananda (2018) menyatakan bahwa *Total Assets Turn Over* tidak berpengaruh terhadap Harga Saham.

Penelitian yang dilakukan oleh Riyanti (2018) pada *Return On Equity*, menyatakan bahwa *Return On Equity* berpengaruh signifikan terhadap Harga Saham. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Nisa (2018) menyatakan bahwa *Return On Equity* tidak berpengaruh terhadap Harga Saham.

Penelitian yang dilakukan oleh (Ulandari, 2017) pada Kurs, menyatakan bahwa Kurs berpengaruh signifikan terhadap Harga Saham. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh (G. F. Nainggolan, 2017) menyatakan bahwa Kurs tidak berpengaruh terhadap Harga Saham. Berdasarkan latar belakang masalah diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Total Assets Turn Over*, *Return On***

Equity, dan Kurs Terhadap Harga Saham (Studi Pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2010-2018)

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut.

1. Pada tahun 2010 ekonomi Indonesia tumbuh pesat namun tahun 2011 Indonesia mulai mengalami periode perlambatan ekonomi yang berkelanjutan. Adanya kenaikan bahan bakar dan naiknya tarif dasar listrik juga berdampak pada perusahaan-perusahaan yang tergabung dalam sub sektor otomotif dan komponen.
2. Sub sektor otomotif dan komponen menjadi salah satu penyebab merosotnya IHSG, Pergerakan harga saham yang fluktuatif dan cenderung mengalami penurunan yang terjadi pada perusahaan sub sektor ini sehingga sub sektor ini masih belum sesuai harapan.
3. Tingkat likuiditas perusahaan yang diukur oleh CR pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018 bergerak fluktuatif sehingga berpengaruh terhadap menurunnya harga saham perusahaan.
4. Tingkat *leverage* perusahaan yang diukur oleh DER pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018 bergerak fluktuatif sehingga berpengaruh terhadap menurunnya harga saham perusahaan.
5. Tingkat *activity* perusahaan yang diukur oleh TATO pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018 bergerak fluktuatif sehingga berpengaruh terhadap menurunnya harga saham perusahaan.
6. Tingkat profitabilitas perusahaan yang diukur oleh ROE pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018 bergerak fluktuatif sehingga berpengaruh terhadap menurunnya harga saham perusahaan.
7. Apresiasi/depresiasi nilai tukar Rupiah memiliki dampak bagi perusahaan dalam negeri yang masih menggunakan bahan baku impor dan juga melakukan ekspor. Apresiasi/depresiasi kurs tersebut akan berpengaruh terhadap kenaikan/penurunan harga saham perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018.

1.3 Batasan Masalah

1. Objek yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen yang telah terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
2. Tahun penelitian yang dipilih adalah 9 tahun, periode 2010-2018.
3. Penelitian ini hanya terbatas pada variabel *Current Ratio*, *Debt to equity Ratio*, *Total Assets Turn Over*, *Return On Equity*, dan Kurs terhadap Harga Saham.

1.4 Perumusan Masalah

1. Apakah *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Total Assets Turn Over*, *Return On Equity* dan Kurs berpengaruh secara simultan terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018 ?
2. Apakah *Current Ratio* berpengaruh secara parsial terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2010-2018 ?
3. Apakah *Debt to Equity Ratio* berpengaruh secara parsial terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2010-2018 ?
4. Apakah *Total Assets Turn Over* berpengaruh secara parsial terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2010-2018 ?
5. Apakah *Return On Equity* berpengaruh secara parsial terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018 ?
6. Apakah Kurs berpengaruh secara parsial terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018 ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui secara simultan pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Total Assets Turn Over*, *Return On Equity* dan Kurs terhadap Harga Saham pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018.
2. Untuk mengetahui secara parsial pengaruh *Current Ratio* terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018.
3. Untuk mengetahui secara parsial pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018.

4. Untuk mengetahui secara parsial pengaruh *Total Assets Turn Over* terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018.
5. Untuk mengetahui secara parsial pengaruh *Return On Equity* terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018.
6. Untuk mengetahui secara parsial pengaruh Kurs terhadap Harga Saham pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2010-2018.

1.6 Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini peneliti berharap dapat memberikan manfaat kepada beberapa pihak sebagai berikut :

1. Bagi Perusahaan
Bagi perusahaan, penelitian ini diharapkan mampu menjadi informasi sebagai dasar pertimbangan dalam memberi masukan bagi perusahaan dan mengevaluasi kinerja perusahaan.
2. Bagi Investor
Bagi investor, diharapkan dapat menambah informasi dan pengetahuan bagi para investor dalam mengambil keputusan untuk berinvestasi di pasar modal.
3. Bagi Akademis
Bagi akademis, semoga penelitian ini bermanfaat bagi pendidikan khususnya mengenai *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Total Assets Turn Over*, *Return On Equity*, dan Kurs bagaimana dampaknya terhadap Harga Saham pada suatu perusahaan.
4. Bagi Peneliti yang akan datang
Bagi peneliti yang akan datang, penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan referensi di bidang keuangan untuk penelitian selanjutnya khususnya mengenai Harga Saham.