

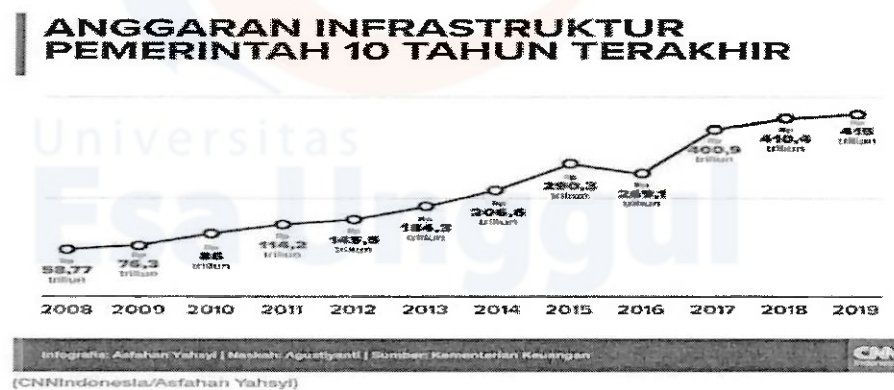
## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perusahaan infrastruktur konstruksi memiliki peran penting di dalam suatu negara dikarenakan perkembangan suatu negara sepenuhnya tergantung pada ketersediaan fasilitas infrastrukturnya. Infrastruktur juga dapat memainkan peran penting dalam meningkatkan standar hidup negara karena dapat berkontribusi apada tingkat pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi. Data BPS (2018) menunjukkan, jumlah tenaga kerja konstruksi di Indonesia secara total sebanyak 8,3 juta orang. Dari jumlah tersebut, hanya 20% atau 1,6 juta orang yang tergolong tenaga ahli konstruksi. Dalam hal ini menunjukkan bahwa adanya penyerapan tenaga kerja yang di bidang tersebut, namun harus lebih dikembangkan lagi dikarenakan adanya kurangnya pelatihan dan sertifikasi terhadap para pekerja konstruksi.

Penelitian ini memilih dikarenakan standar hidup suatu negara salah satunya dipengaruhi oleh infrastruktur yang baik. Pembangunan infrastruktur juga mampu mengintensifkan berbagai kegiatan ekonomi dan dapat melahirkan transformasi ekonomi. Yang dimana perusahaan tersebut dapat menghasilkan infrastruktur yang baik dan kekuatan akan keuangan perusahaan tersebut. Adanya anggaran infrastruktur pemerintah dalam 10 tahun terakhir disampaikan sebagai berikut:

*Gambar 1.1 Anggaran Infrastruktur Pemerintah dalam 10 tahun terakhir*



Sumber : <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/>

Gambar 1.1 Anggaran Infrastruktur pemerintah dalam 10 tahun terakhir

Dengan adanya anggaran infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah negara akan dapat membangun infrastruktur yang baik untuk kepentingan rakyat. Dilihat dari adanya anggaran yang disediakan oleh negara diharapkan para investor juga tertarik untuk menginvestasikan dananya di sektor infrastruktur ini. Karena banyaknya infrastruktur yang akan dibangun oleh pemerintah Indonesia, maka dibutuhkan dana yang kuat akan hal tersebut.

Seorang investor juga wajib untuk mengetahui laporan keuangan suatu perusahaan yang akan di suntikkan dananya, arti kata perusahaan – perusahaan infrastruktur konstruksi harus memiliki laporan keuangan yang baik. Laporan keuangan yang baik dapat dilihat dari besaran laba ruginya yang dihasilkan oleh perusahaan tersebut dan cara penyampaian dari laporan tersebut yang mudah dipahami serta relevan. Dan para investor tentunya akan melihat kinerja dari perusahaan tersebut dari nilai perusahaannya. Nilai perusahaan juga merupakan hal yang penting yang harus selalu diperhatikan oleh perusahaan karena nilai perusahaan menggambarkan kesejahteraan suatu perusahaan. Dengan baiknya nilai perusahaan maka perusahaan akan dipandang baik oleh para calon investor, demikian juga sebaliknya (Hermuningsih, 2012). Nilai perusahaan merupakan harga yang bersedia dibayar oleh calon pembeli apabila perusahaan akan dijual. Semakin tinggi nilai perusahaan, semakin besar kemakmuran yang akan diterima oleh perusahaan (Wiagustini, 2010).

Dalam hal penelitian ini indikator yang digunakan menggunakan *price book value* (PBV). *Price book value* (PBV) merupakan salah satu pendekatan dalam menentukan nilai intristik saham dan memberikan ukuran kemampuan manajemen menciptakan nilai pasar usahanya diatas biaya investasi dengan cara membandingkan nilai pasar saham terhadap nilai buku perusahaan (Rofik, 2017). *Price book value* (PBV) adalah sebuah rasio yang digunakan untuk menentukan harga wajar dari suatu saham dengan menghitung harga saham terakhir pada nilai buku dari laporan keuangan tahunan terakhir perusahaan (Zulbiadi Latief, 2018).

	ADHI	PTPP	WIKA	WSKT	ACST	DGIK	NRCA	IDPR	SSIA	TOTL
2014	2.01	7.53	3.09	2.45	3.34	0.58	2.35	5.95	1.22	3.49
2015	1.43	4.12	3.71	2.14	2.27	0.43	1.44	2.7	1.01	2.42
2016	1.14	1.15	0.95	1.32	1.55	0.28	0.75	2.11	0.6	2.94
2017	0.92	0.73	0.96	0.84	1.2	0.41	0.8	1.8	0.53	2.32
2018	0.95	0.95	1.1	0.99	0.72	0.39	0.81	1.46	0.55	1.86

Tabel 1.1 *Price Book Value* pada industri infrastruktur sektor konstruksi.

Sumber : <https://www.idx.co.id/>

Tabel 1.1 dapat dilihat bahwa nilai perusahaan yang di proyeksikan perusahaan infrastruktur konstruksi menunjukkan bahwa beberapa tahun nilai perusahaan yang diukur dengan *price book value* (PBV) dari tahun ke tahun mengalami penurunan. Nilai perusahaan yang mengalami pergerakan secara fluktuatif cenderung turun setiap tahunnya menunjukkan image perusahaan dimata investor tidak selalu baik (Puspitosari, 2018). Nilai perusahaan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, dan aktifitas.

Analisis rasio dapat membimbing investor membuat keputusan atau pertimbangan tentang apa yang akan dicapai oleh perusahaan dan atau bagaimana prospek yang akan dihadapi dimasa yang akan datang. Sesuai dengan beragam jenis kegunaan informasi akuntansi, maka jenis-jenis rasio laporan keuangan yang digunakan oleh si pengambil keputusan tergantung pada jenis keputusan yang akan dibuat dan metode pengambilan keputusan yang digunakan (Dewanti,2010). Menurut (Weston & Brigham, 2008) profitabilitas dalah mengukur efektivitas manajemen berdasarkan hasil pengembalian yang dihasilkan dari volume penjualan, total aktiva,

dan modal sendiri. Dimana tingkat return yang baik menunjukkan kinerja perusahaan yang baik, dengan demikian secara tidak langsung kinerja keuangan menunjukkan nilai perusahaan itu sendiri (Karlos, 2018).

Adapun *Return on Asset* (ROA) yang dapat dinilai dari rasio profitabilitasnya. Yang dimana *Return on Asset* (ROA) merupakan perbandingan antara laba bersih setelah pajak dan total asset. Yang dimana dalam pengukurannya digunakan untuk menilai seberapa baik kinerja perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari pemanfaatan asset yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Karena sumber daya terbesar adalah asset yang dimiliki oleh suatu perusahaan sehingga para investor juga akan melihat dari sisi kepemilikan asetnya.

	ADHI	PTPP	WIKA	WSKT	ACST	DGIK	NRCA	IDPR	SSIA	TOTL
2014	3.12	3.65	4.72	4	7.04	2.99	15.06	20.4	8.57	6.59
2015	2.77	4.42	3.59	3.46	2.19	0.22	9.94	16.49	5.93	6.72
2016	1.57	3.69	3.69	2.95	2.7	24.88	4.74	7.78	1.4	7.5
2017	1.82	4.13	2.97	4.29	2.9	0.85	6.39	6.19	14.02	7.13
2018	1.19	2.31	1.86	3.48	1.18	-4.74	3.51	1.67	-0.4	6.43

Tabel 1.2 *Return On Asset (ROA) pada infrastruktur sektor konstruksi*

Sumber : <https://www.idx.co.id/>

Dari tabel 1.2 dapat disampaikan bahwa rata – rata *Return On Asset* (ROA) mengalami fluktuatif pada tahun 2014 -2018 yang dimana dari sepuluh perusahaan tersebut mengalami penurunan di tahun 2018. Dengan semakin rendahnya nilai *Return On Asset* (ROA) maka kurang baik bagi kelangsungan perusahaan tersebut.

Untuk rasio solvabilitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Debt to Equity Ratio* (DER) yang dimana perbandingan total hutang dan total modal yang dimiliki oleh perusahaan, rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya dengan modal sendiri. Semakin besar *Debt to Equity Ratio* (DER) maka akan semakin kecil laba yang akan di bagikan kepada pemegang saham sehingga dapat menurunkan harga saham yang bersangkutan. Semakin rendah tingkat *Debt to Equity Ratio* (DER) maka kemungkinan nilai perusahaan akan semakin tinggi dan perusahaan akan dapat kepercayaan dari investor (Puspitosari, 2018).

	ADHI	PTPP	WIKA	WSKT	ACST	DGIK	NRCA	IDPR	SSIA	TOTL
2014	4.97	5.11	2.2	3.4	1.28	0.85	0.86	0.97	0.97	2.11
2015	2.25	2.74	2.6	2.12	1.9	0.93	0.84	0.39	0.94	2.29
2016	2.69	1.89	1.49	2.66	0.92	1.05	0.87	0.4	1.15	2.13
2017	3.83	1.93	2.12	3.3	2.69	1.32	0.95	0.52	0.98	2.21
2018	3.64	2.19	2.7	3.78	4.19	1.32	0.92	0.55	0.74	1.91

Tabel 1.3 *Debt To Equity Ratio (DER) pada infrastruktur sektor konstruksi.*

Sumber : <https://www.idx.co.id/>

Dari tabel 1.3 dapat disimpulkan bahwa rata – rata *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami fluktuatif pada tahun 2014 -2018. Dengan semakin naiknya nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) maka kurang baik bagi investor karena semakin kecil laba yang akan dibagikan.

Untuk rasio likuiditas yang digunakan oleh penelitian ini adalah *Current Ratio* yang dimana perbandingan asset lancar dan hutang lancar yang dimiliki oleh perusahaan, rasio ini menunjukkan kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi

kewajiban jangka pendeknya atau hutang yang segera jatuh tempo. Semakin tinggi *current ratio* maka akan semakin baik perusahaan tersebut dalam melunasi hutang jangka pendeknya. Namun nilai yang ideal dalam perusahaan adalah 2x nilai *current rationya* sehingga dapat memenuhi kewajiban hutang jangka pendeknya.

	ADHI	PTPP	WIKA	WSKT	ACST	DGIK	NRCA	IDPR	SSIA	TOTL
2014	1.34	1.38	1.12	1.36	1.57	1.65	1.68	1.53	1.68	1.3
2015	1.56	1.39	1.19	1.32	1.33	1.56	1.85	3.14	1.56	1.26
2016	1.29	1.55	1.59	1.17	1.8	1.2	1.86	2.62	1.78	1.28
2017	1.41	1.44	1.34	1	1.27	1.08	1.95	2.7	1.93	1.26
2018	1.34	1.42	1.54	1.18	1.1	1.17	2.07	2.49	1.7	1.37

Tabel 1.4 *Current Ratio* pada pada infrastruktur sektor konstruksi.

Sumber : <https://www.idx.co.id/>

Dari tabel 1.4 dapat disimpulkan bahwa rata – rata *current ratio* di empat perusahaan tersebut masih diatas 100% atau sama dengan 1x dari kewajibannya dalam arti kata masih dapat memenuhi untuk pembayaran hutang jangka pendeknya walaupun memang kategori aman dalam suatu kewajiban hutang jangka pendeknya 2x dari nilai hutang jangka pendeknya.

Untuk rasio aktivitas dalam penelitian ini yang digunakan adalah *Total Asset Turn Over* (TATO) dimana perbandingan total pendapatan dan aktiva tetap, rasio ini menunjukkan kemampuan suatu perusahaan dalam mengukur perputaran semua aktiva perusahaan. Semakin cepat waktu yang dibutuhkan untuk perputaran total aktiva, maka akan semakin baik (Brigham dan Houston: 2011). Dengan nilai *Total Asset Turn Over* (TATO) yang semakin besar maka menunjukkan penjualan akan meningkat dengan penjualan yang meningkat diharapkan laba yang akan diperoleh juga akan meningkat sehingga semakin banyak laba yang diperoleh maka investor semakin banyak juga memperoleh hasil investasinya.

	ADHI	PTPP	WIKA	WSKT	ACST	DGIK	NRCA	IDPR	SSIA	TOTL
2014	0.83	0.85	0.78	0.82	0.92	0.99	1.79	1.37	0.74	0.84
2015	0.56	0.74	0.69	0.47	0.7	0.73	1.8	0.83	0.75	0.79
2016	0.55	0.53	0.5	0.39	0.72	0.71	1.16	0.65	0.53	0.81
2017	0.53	0.51	0.57	0.46	0.57	0.66	0.92	0.64	0.37	0.9
2018	0.52	0.48	0.53	0.39	0.42	0.59	1.09	0.47	0.49	0.86

Tabel 1.5 *Total Asset Turn Over (TATO)* pada infrastruktur konstruksi

Sumber : <https://www.idx.co.id/>

Dari tabel 1.5 dapat disimpulkan bahwa rata – rata *Total Asset Turn Over* (TATO) di sepuluh perusahaan tersebut mengalami hasil yang fluktuatif. Dengan hasil diatas didapatkan perhitungan tahun 2015 waskita rasio perputaran aktiva totalnya adalah sebesar 0,47 artinya waskita mampu menghasilkan penjualan sebesar 0,47 kali dari aktiva totalnya di tahun 2015. Dengan semakin kecil nilai *Total Asset Turn Over* (TATO) artinya metode penjualannya belum maksimal. Namun ada beberapa faktor yang menyebabkan penjualan tersebut belum maksimal atau stagnan bahkan turun diantaranya adalah adanya metode dan waktu penagihan piutang yang diterapkan emiten. Jadi semakin panjang periodenya maka akan semakin mempengaruhi nilai penjualan atau pendapatan bersihnya.

## 1.2 Identifikasi Masalah dan Pembatasan Masalah

### 1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Terjadinya penurunan nilai perusahaan pada beberapa perusahaan
2. Terjadinya penurunan profitabilitas yang diukur dari nilai *Return On Asset* (ROA)
3. Terjadinya kenaikan pada nilai *Debt to Equity Ratio* (DER)
4. Terjadinya fluktuatif pada nilai *Current Ratio*
5. Terjadi adanya beberapa penurunan yang diukur dari nilai pada *Total Asset Turn Over* (TATO)

### 1.2.2 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini dibuat agar penelitian dapat memberikan pemahaman yang sesuai dengan tujuan yang akan ditetapkan maka dilakukan pembatasan terhadap ruang lingkup penelitian adapun batasan penelitian ini sebagai berikut:

1. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data dari tahun 2014 – 2018 dan berkaitan dengan laporan keuangan tahunan
2. Objek penelitian yang digunakan adalah industri infrastruktur konstruksi yang terdaftar di BEI.
3. Variabel independen dalam penelitian ini dibatasi profitabilitas yang diukur oleh *Return On Asset* (ROA), solvabilitas yang diukur oleh *Debt to Equity Ratio* (DER), rasio likuiditas yang diukur oleh *current ratio* dan rasio aktivitas yang diukur oleh *Total Asset Turn Over* (TATO). Sedangkan untuk variabel dependennya dalam penelitian ini adalah nilai perusahaan yang diukur *Price to Book Value* (PBV).

### 1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan maka rumusan masalah untuk penelitian ini adalah:

1. Apakah terdapat pengaruh *Return On Asset* (ROA), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Current Ratio*, dan *Total Asset Turn Over* (TATO) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan infrastruktur konstruksi.
2. Apakah terdapat pengaruh *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan infrastruktur konstruksi.
3. Apakah terdapat pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan infrastruktur konstruksi.
4. Apakah terdapat pengaruh *Current ratio* terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan infrastruktur konstruksi.
5. Apakah terdapat pengaruh *Total Asset Turn Over* (TATO) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan infrastruktur konstruksi.

#### 1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan peneliti melakukan penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui pengaruh *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Current Ratio*, dan *Total Asset Turn Over (TATO)* terhadap *Price to Book Value (PBV)* pada perusahaan infrastruktur konstruksi. yang terdaftar di BEI Tahun 2014 -2018
2. Untuk mengetahui pengaruh ROA terhadap *Price to Book Value (PBV)* pada perusahaan infrastruktur konstruksi yang terdaftar di BEI Tahun 2014 -2018.
3. Untuk mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio (DER)* terhadap *Price to Book Value (PBV)* pada perusahaan infrastruktur konstruksi. yang terdaftar di BEI Tahun 2014 -2018.
4. Untuk mengetahui pengaruh *Current ratio* terhadap *Price to Book Value (PBV)* pada perusahaan infrastruktur konstruksi. yang terdaftar di BEI Tahun 2014 -2018.
5. Untuk mengetahui pengaruh *Total Asset Turn Over (TATO)* terhadap *Price to Book Value (PBV)* pada perusahaan infrastruktur konstruksi. yang terdaftar di BEI Tahun 2014 -2018.

#### 1.5 Kegunaan Penelitian

Adapun hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan beberapa kegunaan sebagai berikut :

1. Bagi Perusahaan  
Sebagai bahan pertimbangan dan acuan serta sumber masukan bagi perusahaan untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi nilai perusahaan serta sebagai bahan pertimbangan mengevaluasi kinerja manajemen dimasa yang akan datang
2. Bagi Investor  
Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan oleh para investor dalam menentukan pilihan investasi yang tepat.
3. Bagi Peneliti Selanjutnya  
Diharapkan dapat menjadi referensi di bidang keuangan sehingga dapat bermanfaat pada penelitian selanjutnya mengenai nilai perusahaan.