

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Persaingan di dunia usaha baik di sektor industri maupun jasa semakin ketat. Hal ini menyebabkan setiap perusahaan berupaya bertahan di pasar. Perusahaan juga dituntut untuk mampu meningkatkan produksi dan berinovasi secara lebih efektif dan efisien agar memiliki *competitive advantage* dibanding dengan perusahaan lain. Hal ini yang membuat perusahaan tersebut berusaha mendapatkan sumber perolehan dana dan memilih dana yang digunakan untuk membiayai investasi yang akan dilakukan. Perkembangan ekonomi yang tidak stabil dan krisis yang terus menerus terjadi baik di dalam maupun di luar negeri turut memberi dampak terhadap eksistensi perusahaan di Indonesia. Perusahaan menjadi kesulitan untuk dapat tumbuh dan mengembangkan usahanya dalam upaya mencapai tujuannya.

Setiap perusahaan pasti membutuhkan dana untuk menunjang operasi perusahaan. Menurut Brigham dan Houston (2012:618) ada beberapa faktor yang berpengaruh dalam pengambilan struktur pendanaan antara lain: stabilitas penjualan, struktur aktiva, *leverage*, tingkat pertumbuhan, profitabilitas, pajak, pengendalian, sikap manajemen, sikap pemberi pinjaman dan lembaga penilai peringkat, kondisi pasar, kondisi internal perusahaan, fleksibilitas keuangan. *Leverage* merupakan salah satu sumber utama dari keuangan perusahaan. *Leverage* merujuk kepada hutang yang dimiliki perusahaan. *Leverage* merupakan penggunaan dana dengan beban tetap.

Menurut Srivastava (2014:21) *financial leverage* mewakili total hutang terhadap ekuitas perusahaan, mencerminkan kapasitas seorang manajer untuk menarik sumber keuangan eksternal dalam rangka meningkatkan efisiensi ekuitas. *Leverage* juga dapat digunakan perusahaan sebagai tambahan dana untuk meningkatkan pertumbuhan perusahaan. Jadi keputusan *leverage* merupakan fundamental untuk segala organisasi yang berhubungan dengan bisnis karena kebutuhan untuk memaksimalkan return kepada seluruh *stakeholder* and juga karena fakta bahwa keputusan *leverage* memiliki dampak yang sangat besar pada kemampuan perusahaan untuk menghadapi lingkungan yang kompetitif.

Menurut Baloch, Ihsan, dan Kakahel (2015:143) *financial leverage* merupakan salah satu elemen kunci dari struktur modal yang banyak dipakai perusahaan sebagai kesempatan untuk memaksimalkan keuntungan dari *shareholder*. Tapi, jika tidak digunakan dengan bijak dan tepat, *leverage* dapat membuat perusahaan bangkrut. Sisi positifnya, jika menggunakan *leverage* secara bijak dan tepat, *leverage* bisa dijadikan sebagai control oleh para manajer untuk menggunakan sumber keuangan secara bijaksana dan membayar obligasi tepat waktu.

Indonesia sebagai negara berkembang yang memiliki banyak sumber daya potensial menjadikannya pasar yang juga berkembang dan menarik perhatian banyak investor. Hal ini membuat para manajer keuangan berpikir kembali tentang bagaimana upaya terbaik yang dapat dilakukan untuk meningkatkan nilai perusahaan. Tentu saja berkaitan dengan faktor apa saja yang dapat mempengaruhi penggunaan hutang dan seberapa besar tingkat pengaruhnya terhadap struktur modal perusahaan.

Dalam memperkuat struktur modal, *leverage* merupakan salah satu pilihan untuk mendapatkan tambahan modal. Dengan adanya *leverage* ini, perusahaan akan mendapatkan dana pinjaman jangka panjang yang berguna untuk melakukan ekspansi perusahaan. Menurut Srivastava (2014) faktor-faktor yang mempengaruhi *leverage* adalah ukuran perusahaan, *assets growth*, profitabilitas, likuiditas, dan *tangibility assets*.

Brigham dan Houston (2012:98) menyatakan bahwa rasio profitabilitas akan menunjukkan efek dari likuiditas, manajemen aktiva, dan hutang pada. Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan untuk menciptakan laba dengan menggunakan modal yang tersedia. Hasil dari Srivastava (2014) menunjukkan adanya hubungan yang negative dan signifikan antara profitabilitas dengan *leverage*, hasil yang sama juga ditunjukkan pada penelitian yang dilakukan oleh Khalid Alkhatib (2012), Berk (2012), dan Ashraf dan Rasool (2013). Serta hasil yang tidak signifikan dari penelitian yang dilakukan oleh Hanjoon (2012) dan Sun et. al (2013).

*Tangibility asset* menggambarkan sebagian jumlah aset yang dapat dijadikan jaminan/*collateral*. *Tangibility asset* diukur berdasarkan pada *fixed* aset terhadap total aset. Penggunaan *fixed* aset terhadap total aset dikarenakan aset tetap memberikan gambaran mengenai jaminan kemampuan perusahaan dalam melunasi hutang. Dalam penelitian Tanveer Ashraf dan Safdar Rasool (2013), Srivastava (2014), Sun, et al. (2013), Alkhatib (2012), dan Berk (2012) menunjukkan bahwa *tangibility asset* memiliki pengaruh yang positif terhadap *leverage* dan penelitian dari

Baloch, et. al (2015) yang menunjukkan bahwa *tangibility asset* memiliki pengaruh yang negatif terhadap *leverage*.

Kreditor juga memiliki pandangan yang berbeda antara perusahaan besar dan perusahaan kecil. Secara umum, perusahaan besar lebih memiliki banyak diversifikasi dalam hal bisnis, aset, maupun investasi. Ukuran perusahaan akan mempengaruhi struktur pendanaan perusahaan. Perusahaan besar cenderung memilih untuk mencari dana tambahan melalui pasar modal, menjual saham maupun obligasi dari pada memilih untuk berhutang. Dalam sudut pandang kreditor, semakin besar perusahaan resiko kegagalan pembayaran akan semakin rendah. Pernyataan tersebut didukung juga oleh penelitian dari Srivastava (2014), Ashraf dan Rasool (2013), dan Baloch, et al. (2015) yang menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *leverage* dan penelitian Sun, et al. (2013) yang menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap *leverage*.

Menurut Khalid (2012:79) *Assets Growth* merupakan rasio untuk mengukur pertumbuhan aset perusahaan. Peningkatan *assets growth* dapat menunjukkan kekuatan keuangan perusahaan dan menyebabkan meningkatnya permintaan akan dana ekuitas dari sumber eksternal. Perusahaan dengan *assets growth* yang tinggi perlu tambahan dana untuk memperkuat struktur modal perusahaan. *Assets growth* termasuk *intangible assets* yang susah untuk dijadikan jaminan oleh kreditor. Dalam penelitian yang dilakukan Khalid (2012), Hanjoon (2012), Berk (2012) menunjukkan bahwa *assets growth* memiliki hubungan positif dan signifikan terhadap *leverage* dan Ashraf dan Rasool (2013) yang menunjukkan bahwa *assets growth* memiliki

hubungan negatif dan signifikan terhadap *leverage*. Srivastava (2014) menunjukkan hasil yang tidak signifikan antara *asset growth* dengan *leverage*.

Hanjoon (2012) menggunakan volatilitas sebagai variabel yang mempengaruhi *leverage*. Hasilnya volatilitas memiliki hubungan negatif dan signifikan terhadap *leverage*. Menurut Sova (2013:9), volatilitas harga saham merupakan ukuran ketidakpastian pergerakan harga saham dimasa yang akan datang. Makin meningkatnya volatilitas berarti kemungkinan naik atau turunnya harga saham juga semakin besar. Volatilitas adalah standar dari *continuously compound return* pada saham. Dalam perhitungan volatilitas digunakan data historis dari harga saham pada interval waktu tertentu misalnya harian, mingguan atau bulanan. Dalam penelitian yang dilakukan Hanjoon (2012) menunjukkan bahwa volatilitas berpengaruh negatif signifikan terhadap *leverage*. Namun penelitian yang dilakukan Rompotis (2016) menunjukkan volatilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *leverage*.

Likuiditas sering digunakan oleh perusahaan maupun investor/kreditor untuk mengetahui tingkat kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Likuiditas juga mewakili jumlah modal yang tersedia untuk digunakan investasi maupun pengeluaran. Dalam penelitian Namita Srivastava (2014) dan Khalid Alkhatib (2012) menunjukkan adanya hubungan negatif signifikan antara likuiditas dengan *leverage*.

Masyarakat di daerah perkotaan dan terutama yang memiliki mobilitas tinggi membutuhkan sarana transportasi yang bisa digunakan kapan saja. Namun kebutuhan

akan transportasi tinggi ini tidak diseimbangkan dengan sarana transportasi umum yang memadai sehingga masyarakat banyak yang memilih menggunakan kendaraan pribadi. Tidak hanya masyarakat perkotaan saat ini masyarakat daerah pedesaan pun mulai banyak yang mulai memiliki kendaraan pribadi dan fenomena ini juga didukung oleh mudahnya persyaratan untuk memiliki kendaraan bermotor secara kredit. Hal ini mengakibatkan pesatnya pertumbuhan produksi kendaraan bermotor di ASEAN khususnya Indonesia dan Thailand dalam kurun waktu 5 tahun terakhir. (Tabel 1.1)

**Tabel 1.1**  
**Produksi Otomotif**

Tahun	Indonesia	Thailand	ASEAN
2010	702.508	1.645.304	3.102.170
2011	837.948	1.457.795	2.994.629
2012	1.065.557	2.453.717	4.237.980
2013	1.208.211	2.457.057	4.439.474
2014	1.298.523	1.880.007	3.984.877

Sumber: GAIKINDO

Menurut data Kementerian Perdagangan dan GAIKINDO Produksi otomotif dunia yang terus berkembang dalam memenuhi kebutuhan konsumen, Indonesia termasuk salah satu pasar otomotif paling potensial di dunia, penjualan otomotif di Indonesia pada 2013 mencapai 1.229.901 unit meningkat 10% dari tahun sebelumnya sebanyak 1.116.212 unit dan sedikit mengalami penurunan di tahun 2014 dengan total penjualan sebesar 1.208.019 unit. Produksi otomotif di Indonesia, selain untuk dijual dipasar domestik, para produsen otomotif juga mengekspor mobil dan motor dengan jumlah yang besar. Angka produksi dan penjualan kendaraan bermotor dunia

tentunya menjadi cerminan potensi pasar ekspor suku cadang, aksesoris dan perlengkapan mobil dan motor. (Tabel 1.2)

**Tabel 1.2**  
**Penjualan Otomotif**

Penjualan Otomotif			
Tahun	Indonesia	Thailand	ASEAN
2010	764.710	800.357	2.515.930
2011	894.164	794.081	2.593.949
2012	1.116.212	1.436.335	3.473.288
2013	1.229.901	1.330.672	3.459.506
2014	1.208.019	881.832	3.190.208

Sumber: GAIKINDO

Dengan semakin pesatnya pertumbuhan industri kendaraan bermotor di ASEAN, maka juga akan mendorong pertumbuhan industri komponen kendaraan bermotor sebagai penyokong industri tersebut. Keberadaan produksi komponen kendaraan bermotor tersebut, di samping untuk memasok ke pabrikan mobil atau *original equipment manufacturer* (OEM), juga untuk memenuhi kebutuhan konsumen (*after market*), baik di pasar domestik maupun internasional.

Alasan penulis memilih penelitian ini karena saat ini industri otomotif ASEAN yang sedang dalam tren naik dan berkembang. Dan juga dalam perkembangannya industri otomotif ini, perusahaan otomotif untuk bisa bersaing memerlukan modal yang besar agar bisa tetap eksis, dan *leverage* merupakan salah satu pilihan dalam menambahkan modal perusahaan meraka agar semakin kuat dari sisi keuangan.

Berdasarkan latar belakang masalah yang disajikan di atas, maka penulis tertarik untuk mencoba melakukan penelitian pada perusahaan otomotif dan komponen yang listing di Bursa Efek Indonesia dan Thailand dengan judul “Pengaruh Profitabilitas, *Tangibility Assets*, Ukuran Perusahaan, *Assets Growth*, Volatilitas, dan Likuiditas Terhadap *Leverage* Pada Perusahaan Otomotif dan Komponen Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan Thailand Periode 2010-2014”

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan dari latar belakang masalah yang telah diuraikan di bagian sebelumnya, muncul beberapa masalah yang berkaitan dengan leverage di perusahaan otomotif, yaitu:

1. Apakah terdapat perbedaan dari masing-masing variabel yang mempengaruhi *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen di Indonesia dan Thailand?
2. Apa saja yang mempengaruhi *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen di Indonesia dan Thailand?
3. Bagaimana perkembangan pasar otomotif di ASEAN khususnya Indonesia dan Thailand dalam beberapa tahun kedepan?
4. Apa dampak positif dan negatif jika memilih kebijakan *leverage* bagi perusahaan?

## **C. Pembatasan Masalah**

Dalam penelitian ini peneliti memiliki batasan penelitian, yaitu:



1. Penelitian hanya perusahaan yang listing pada Bursa Efek Indonesia dan Thailand periode 2010-2014
2. Hanya membahas *leverage* sebagai variabel terikat.
3. Hanya menggunakan Profitabilitas, *Tangibility Assets*, Ukuran Perusahaan, *Asset Growth*, Volatilitas, dan Likuiditas sebagai variabel bebas.

#### **D. Perumusan Masalah**

Dengan latar belakang masalah yang telah diuraikan sebelumnya maka pertanyaan penelitian dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah profitabilitas mempengaruhi *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014?
2. Apakah *tangibility assets* mempengaruhi *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014?
3. Apakah ukuran perusahaan mempengaruhi *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014?
4. Apakah *asset growth* mempengaruhi *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014?

5. Apakah volatilitas mempengaruhi *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014?
6. Apakah likuiditas mempengaruhi *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014?

#### **E. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh profitabilitas terhadap *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014.
2. Untuk mengetahui pengaruh *tangibility assets* terhadap *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014.
3. Untuk mengetahui pengaruh ukuran perusahaan terhadap *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014.
4. Untuk mengetahui pengaruh *asset growth* terhadap *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014.

5. Untuk mengetahui pengaruh volatilitas terhadap *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014.
6. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas terhadap *leverage* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar pada bursa efek Indonesia dan Thailand pada tahun 2010-2014.

#### **F. Kegunaan Penelitian**

Kegunaan atau manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan teoritis

Diharapkan dapat menambah perbendaharaan perpustakaan, perkembangan ilmu pengetahuan serta dapat dijadikan dasar dalam mengembangkan penelitian serupa di masa mendatang.

2. Kegunaan praktis

- a. Bagi perusahaan, penelitian ini dapat dijadikan masukan bagi manajer keuangan dalam menganalisis faktor-faktor yang dapat mempengaruhi *leverage* perusahaan sehingga dapat mengambil keputusan yang tepat berkaitan dengan pembiayaan perusahaan.
- b. Bagi kreditur dan investor, penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk menilai kapabilitas perusahaan dalam memenuhi kewajibannya terhadap kreditur dan sebagai bahan pertimbangan investor dalam pengambilan keputusan investasi.