

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Semakin ketatnya persaingan menyebabkan negara-negara di dunia berlomba-lomba membenahi perekonomiannya. Sektor industri diyakini sebagai sektor pemimpin (*leading sector*) bagi sektor lainnya dalam upaya meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Banyak negara (termasuk Indonesia) menganggap sektor industri motor penggerak bagi pertumbuhan ekonomi, sebab sektor industri dianggap mampu memberikan beberapa keuntungan, antara lain produk dari industri manufaktur memiliki nilai tukar yang lebih tinggi dibandingkan dengan produk pertanian, dan sektor industri manufaktur dapat menjadi sangat efisien menggunakan sumber daya ekonomi jika didukung oleh sektor-sektor lainnya.

Krisis ekonomi berawal dari tahun fiskal 1997/1998 yang mengakibatkan nilai tukar rupiah terdepresiasi sehingga mengakibatkan terjadinya peningkatan yang tajam pada hutang dalam struktur modal perusahaan yang pada saat itu banyak melakukan pendanaan modal asing. Kondisi ini menunjukkan terjadinya penurunan profitabilitas, sementara jumlah hutang yang harus dibayar mengalami peningkatan. Keadaan ini menimbulkan kemerosotan produksi pada industri manufaktur yang sempat dibanggakan saat itu karena industri ini sangat bergantung pada bahan baku impor sehingga biaya produksi meningkat tidak terkendali. Dampak krisis ini masih terasa hingga saat dimana perekonomian Indonesia masih mengalami kegoncangan.

Upaya peningkatan produktivitas nasional tidak terlepas dari upaya meningkatkan produktivitas sektor ekonomi, termasuk didalamnya sektor industri manufaktur. Produktivitas industri manufaktur pada saat ini memiliki kontribusi yang cukup besar dalam menentukan tingkat produktivitas nasional di Indonesia. Perbaikan produktivitas dan kinerja perusahaan sangat erat kaitannya dengan kemampuan manajemen dalam menentukan kebijakan pendanaan (*financing policy*). Inti dari kebijakan pendanaan adalah memilih apakah menggunakan hutang atau ekuitas untuk mendanai investasi dan operasi perusahaan, yang disebut juga dengan Struktur Modal.

Struktur modal (*capital structure*) merupakan kombinasi hutang dan ekuitas dalam struktur keuangan jangka panjang perusahaan. Adapun struktur modal yang ideal dan selalu diupayakan untuk dicapai disebut struktur modal optimal (*optimal capital structure*) yang menunjukkan jumlah hutang yang optimal (Warsono, 2003: 238). Struktur modal selalu saja dikaitkan dengan nilai perusahaan. Struktur modal yang optimal dapat diartikan sebagai struktur modal yang dapat meminimumkan biaya penggunaan modal keseluruhan, sehingga dapat memaksimalkan nilai perusahaan.

Penentuan struktur modal bagi suatu perusahaan merupakan salah satu bentuk keputusan keuangan yang penting, karena keputusan ini dapat berpengaruh terhadap pencapaian tujuan manajemen keuangan perusahaan. Kebijakan struktur modal melibatkan pertimbangan (*trade-off*) antara risiko dan tingkat pengembalian. Perusahaan yang menggunakan lebih banyak hutang berarti memperbesar risiko yang

ditanggung oleh pemegang saham serta memperbesar tingkat pengembalian investasi (Brigham., et all, 2001: 5).

Struktur modal selalu saja dihubungkan dengan nilai perusahaan dan belum ada pembahasan lebih dalam mengenai pengaruhnya terhadap profitabilitas perusahaan. Profitabilitas adalah tingkat kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, sedangkan profitabilitas yang berhubungan dengan struktur modal secara teoritis disebut *return on equitiy* (ROE). Struktur modal merupakan salah satu keputusan penting manajer keuangan dalam meningkatkan profitabilitas bagi perusahaan.

Industri otomotif salah satu industri yang berkembang saat ini di Indonesia. Hal ini terutama didasari fakta bahwa kekuatan ekonomi Indonesia selama ini sesungguhnya ditopang oleh sisi domestik kita yang mengalami daya beli yang cukup tinggi. Meskipun krisis global mengancam prospek ekonomi kita, hal itu tidak berlaku bagi industri otomotif di Indonesia. Terbukti bahwa banyaknya industri otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2008 sampai dengan 2010 yang mengalami profitabilitas yang cenderung meningkat. Pada halaman berikut tabel tingkat perbandingan rasio perusahaan otomotif.

Tabel 1: Perkembangan DAR, DER, ROE, dan EPS pada Beberapa Perusahaan**Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2008-2010**

| Nama Perusahaan (Tahun) | DAR (%) | DER (%) | ROE (%) | EPS (Rp) |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| PT. Astra Otoparts | | | | |
| 2008 | 0.29 | 0.49 | 0.21 | 734 |
| 2009 | 0.27 | 0.39 | 0.24 | 996 |
| 2010 | 0.26 | 0.38 | 0.30 | 1,480 |
| PT. Multi Prima Sejahtera | | | | |
| 2008 | 0.55 | 1.21 | 0.06 | 224 |
| 2009 | 0.32 | 0.49 | 0.11 | 481 |
| 2010 | 0.29 | 0.41 | 0.13 | 665 |
| PT. Indospring | | | | |
| 2008 | 0.88 | 7.49 | 0.29 | 849 |
| 2009 | 0.73 | 2.75 | 0.35 | 1,567 |
| 2010 | 0.70 | 2.39 | 0.31 | 1,896 |
| PT. Indo Kordsa | | | | |
| 2008 | 0.29 | 0.48 | 0.09 | 211 |
| 2009 | 0.17 | 0.23 | 0.07 | 160 |
| 2010 | 0.19 | 0.26 | 0.12 | 298 |

| | | | | |
|------------------------------------|------|------|------|-------|
| PT. Goodyear Indonesia | | | | |
| 2008 | 0.71 | 2.45 | 0.02 | 20 |
| 2009 | 0.63 | 1.71 | 0.29 | 2,953 |
| 2010 | 0.64 | 1.76 | 0.16 | 18 |
| PT. Gajah Tunggal | | | | |
| 2008 | 0.81 | 4.28 | 0.38 | 179 |
| 2009 | 0.70 | 2.32 | 0.34 | 260 |
| 2010 | 0.66 | 1.94 | 0.24 | 238 |
| PT. Multistrada Arah Sarana | | | | |
| 2008 | 0.46 | 0.85 | 0.02 | 5 |
| 2009 | 0.42 | 0.74 | 0.12 | 28 |
| 2010 | 0.46 | 0.87 | 0.11 | 28 |
| PT. Nipress | | | | |
| 2008 | 0.62 | 1.64 | 0.01 | 78 |
| 2009 | 0.60 | 1.48 | 0.03 | 184 |
| 2010 | 0.56 | 1.28 | 0.09 | 633 |
| PT. Prima Alloy Steel Univ. | | | | |
| 2008 | 0.80 | 3.84 | 0.13 | 25 |
| 2009 | 0.81 | 4.34 | 0.08 | 61 |
| 2010 | 0.70 | 2.42 | 0.02 | 52 |
| PT. Selamat Sempurna | | | | |
| 2008 | 0.37 | 0.62 | 0.17 | 64 |

| | | | | |
|------|------|------|------|-----|
| 2009 | 0.42 | 0.42 | 0.14 | 92 |
| 2010 | 0.47 | 0.96 | 0.29 | 104 |

Sumber: Data Laporan Keuangan Perusahaan Di BEI (idx.co.id)

Pada tabel 1 memperlihatkan fluktuasi daripada *Return on Equity* (ROE) dari tahun 2008 sampai 2010 mengalami peningkatan yang cukup signifikan. *Debt to Asset Ratio* (DAR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) yang mengalami penurunan. Peristiwa ini membuktikan bahwa proporsi pendanaan hutang lebih besar ditanggung oleh ekuitas atau pemegang saham pada industri otomotif, daripada menggunakan asset perusahaan. Dapat dilihat juga bahwa *Earning Per Share* (EPS) mengalami fluktuasi secara signifikan berdasarkan hasil dari laba bersih dikurangi di jumlah lembar saham yang beredar.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat ditarik judul sebagai berikut:
“Pengaruh Struktur Modal Terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Industri Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia”.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka dapat dirumuskan identifikasi masalah yaitu terjadinya fluktuasi tahun 2008 sampai dengan 2010 yakni meningkatnya tingkat profitabilitas Perusahaan Otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang di ukur dengan *Return on Equity* (ROE) dan *Earning Per Share* (EPS).

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan dari latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

- a. Apakah *Debt to Assets Ratio* (DAR) berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* (ROE) dan *Earning Per Share* (EPS) pada perusahaan Industri Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.
- b. Apakah *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* (ROE) dan *Earning Per Share* (EPS) pada perusahaan Industri Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.
- c. Apakah *Debt to Assets Ratio* (DAR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* (ROE) pada perusahaan Industri Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.
- d. Apakah *Debt to Assets Ratio* (DAR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Earning Per Share* (EPS) pada perusahaan Industri Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menguji pengaruh Struktur Modal Profitabilitas perusahaan Sektor Industri Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2008-2010.

- a. Menguji apakah *Debt to Assets Ratio (DAR)* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity (ROE)* dan *Earning Per Share (EPS)* pada Perusahaan Industri Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.
- b. Menguji apakah *Debt to Equity Ratio (DER)* berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity (ROE)* dan *Earning Per Share (EPS)* pada Perusahaan Industri Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.
- c. Menguji apakah *Debt to Assets Ratio (DAR)*, *Debt to Equity Ratio (DER)* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity (ROE)* pada Perusahaan Industri Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.
- d. Menguji apakah *Debt to Assets Ratio (DAR)*, *Debt to Equity Ratio (DER)* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap dan *Earning Per Share (EPS)* pada Perusahaan Industri Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

- a. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk pengembangan ilmu akuntansi, khususnya menyangkut pengaruh Struktur Modal terhadap profitabilitas.
- b. Sebagai bahan acuan/referensi bagi penelitian sejenis atau yang berhubungan dengan masalah penelitian ini.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

- a. Sumber Informasi dan referensi operasional bagi para manajer perusahaan, khususnya untuk mengetahui konsep pengaruh struktur modal dengan profitabilitas perusahaan dari perusahaan yang dipimpinnya.
- b. Memberikan rekomendasi bagi praktisi bisnis tentang pentingnya memperhatikan struktur modal dalam rangka pencapaian kemampuan perusahaan menghasilkan laba yang diharapkan.