

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Penelitian

Bagi investor, informasi laba merupakan salah satu bahan pertimbangan apakah investor akan menginvestasikan dananya kepada suatu perusahaan atau tidak. Investor memiliki kecenderungan terhadap laba yang tinggi, karena semakin tinggi laba yang diperoleh oleh suatu perusahaan maka semakin kecil risiko yang akan ditanggung oleh Investor. Bagi investor informasi laba menunjukkan kekayaan pemilik yaitu apabila suatu perusahaan menghasilkan laba maka investor berharap akan memperoleh bagian atas laba tersebut sehingga akan terjadi peningkatan kekayaan pemilik sebagai hasil penanaman modalnya. Semakin besar laba perusahaan maka semakin besar pula bagian atas laba yang diterima oleh para pemegang saham.

Suatu perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya memiliki beberapa tujuan yang hendak dicapai baik tujuan jangka pendek maupun tujuan jangka panjang, hanya saja cara untuk mencapai tujuannya berbeda. Beberapa tujuan perusahaan salah satunya adalah mendapatkan laba atau keuntungan (*profit*) yang maksimal. Pihak manajemen selalu merencanakan besar perolehan laba setiap periode yang ditentukan melalui target yang harus dicapai. Dengan memperoleh laba yang maksimal seperti yang telah ditargetkan, perusahaan dapat berbuat banyak bagi kesejahteraan pemilik, karyawan, serta meningkatkan produk, dan melakukan investasi baru.

Profitabilitas merupakan sekelompok rasio yang menunjukkan kombinasi dari pengaruh likuiditas, manajemen aset dan hutang pada hasil operasi. Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan untuk memperoleh keuntungan dari usahanya dan daya tarik bagi pemilik perusahaan yaitu pemegang saham dalam suatu perseroan adalah profitabilitas. Pemilik juga tertarik pada pembagian laba yang menjadi haknya yaitu seberapa banyak yang diinvestasikan kembali dan seberapa banyak yang dibayarkan sebagai dividen kepada mereka, akhirnya para pemilik juga berkepentingan jika saham dijual kepada umum.

*Return On Assets* merupakan salah satu rasio profitabilitas yang dapat digunakan untuk mengukur profitabilitas secara keseluruhan, sehingga dapat menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mengelola dana perusahaan Kasmir (2013 :104). Alasan dipilihnya *Return On Assets* dari berbagai rasio profitabilitas yang ada yaitu karena *Return On Assets* (ROA) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam mengelola aktiva lancar untuk memperoleh keuntungan (laba). Semakin tinggi ROA suatu perusahaan, maka semakin tinggi pula tingkat keuntungan yang dicapai perusahaan tersebut dan semakin baik pula posisi perusahaan tersebut dalam penggunaan assetnya. Suatu perusahaan dikatakan baik apabila Memiliki *Return On Asset* (ROA) yang tinggi. Besarnya laba perusahaan juga dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti *Current Ratio* dan *Debt To Assets Ratio*.

Sektor otomotif Indonesia mengalami pertumbuhan tiap tahunnya. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil penjualan yang terus meningkat. Selain itu, Indonesia memiliki potensi pasar yang terbuka lebar dalam industri otomotif, ini merupakan sebuah peluang yang bagus bagi para pelaku industri otomotif untuk

melakukan ekspansi, yang mana dalam melakukan ekspansi membutuhkan dana yang cukup besar dan dana tersebut dapat diperoleh melalui pendanaan internal maupun eksternal.

Industri otomotif Indonesia 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 negara dengan ekonomi terbesar di Asia Tenggara. Terlebih lagi Indonesia mengalami transisi yang luar biasa karena berubah dari hanya menjadi tempat produksi mobil untuk diekspor (terutama untuk wilayah Asia Tenggara) menjadi pasar penjualan (domestik) mobil yang besar karena meningkatnya produk domestik bruto (PDB) per kapita.

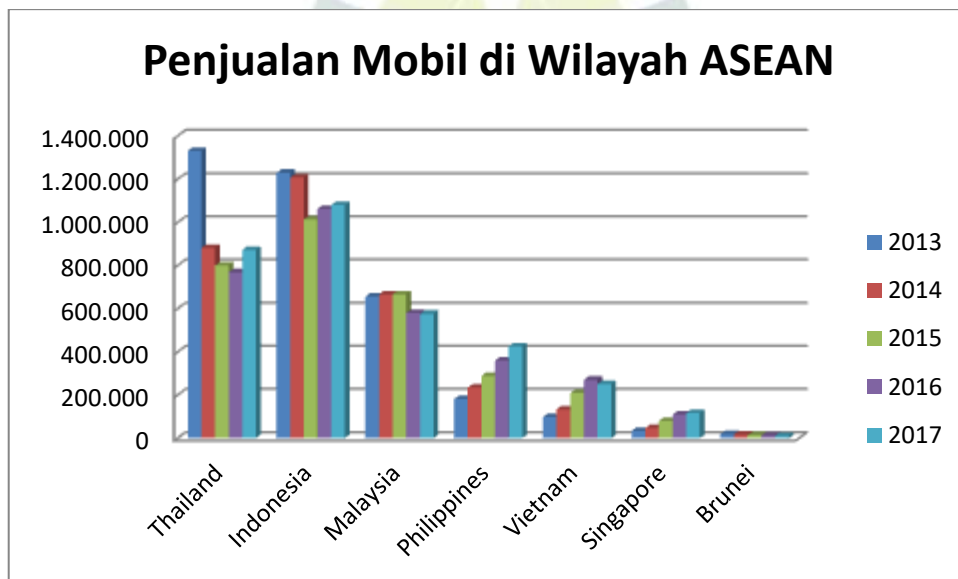
Indonesia memiliki industri manufaktur mobil terbesar kedua di Asia Tenggara dan di wilayah ASEAN (setelah Thailand yang menguasai sekitar 50 persen dari produksi mobil di wilayah ASEAN). Kendati begitu, karena pertumbuhannya yang subur di beberapa tahun terakhir, Indonesia akan semakin mengancam posisi dominan Thailand selama satu dekade mendatang. Namun untuk mengambil alih posisi Thailand sebagai produsen mobil terbesar di kawasan ASEAN, itu akan memerlukan upaya dan terobosan besar. Saat ini Indonesia sangat tergantung pada investasi asing langsung, terutama dari Jepang untuk mendirikan fasilitas manufaktur mobil. Indonesia juga perlu mengembangkan industri komponen mobil yang bisa mendukung industri manufaktur mobil. Saat ini, kapasitas total produksi mobil yang dirakit di Indonesia berada pada kira-kira dua juta unit per tahun.

**Table 1.1 Penjualan Mobil Wilayah ASEAN**

<b>Negara</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Thailand	1,330,672	881,832	799,632	768,788	871,650
Indonesia	1,229,901	1,208,019	1,013,291	1,061,735	1,079,534
Malaysia	655,793	666,487	666,674	580,085	576,635
Philippines	181,738	234,747	288,609	359,572	425,673
Vietnam	98,649	133,588	209,267	270,820	250,619
Singapore	34,111	47,443	78,609	110,455	116,148
Brunei	18,642	18,114	14,406	13,248	11,209
<b>ASEAN</b>	<b>3,549,506</b>	<b>3,190,230</b>	<b>3,070,488</b>	<b>3,164,703</b>	<b>3,331,468</b>

Sumber: ASEAN Automotive Federation

Dapat dilihat dari data di atas bahwa Indonesia pada tahun 2014-2017 bisa mengambil alih produsen mobil terbesar di ASEAN dan bisa mengalahkan Thailand yang beberapa tahun kebelakang merupakan produksi mobil terbesar di ASEAN.



Sumber : data diolah oleh penulis 2019

**Gambar 1.1****Grafik Penjualan Mobil di Wilayah ASEAN**

Dapat dilihat dari grafik di atas menunjukkan bahwa penjualan mobil di wilayah ASEAN, Negara Indonesia mengalami pertumbuhan pada tahun 2014 dan menduduki posisi pertama dan dapat mengalahkan Thailand yang mana pada tahun 2013 menduduki posisi penjualan tertinggi di wilayah ASEAN. Dimana pada tahun 2014-2017 sektor otomotif Indonesia mengalami pertumbuhan tiap tahunnya dibandingkan negara-negara lain, dimana hal tersebut dapat dilihat dari penjualannya yang terus meningkat.

Bagi pihak manajemen, keuntungan yang diperoleh merupakan pencapaian rencana (target) yang telah ditentukan sebelumnya. Pencapaian target keuntungan sangat penting karena dengan mencapai target yang telah ditetapkan atau bahkan melebihi target yang diinginkan, hal ini merupakan prestasi bagi pihak manajemen. Sebaliknya apabila manajemen gagal mencapai target, hal ini merupakan cermin kegagalan manajemen dalam mengelola perusahaan.

Agar tujuan di atas tercapai, manajemen perusahaan harus mampu membuat perencanaan yang tepat dan akurat. Manajemen juga harus mampu mengawasi dan mengendalikan kegiatan usaha yang dijalankannya apabila terjadi penyimpangan. Agar usaha yang dijalankan dapat dipantau perkembangannya, setiap perusahaan harus mampu membuat catatan, pembukuan, dan laporan terhadap semua kegiatan usahanya.

Laporan keuangan merupakan alat yang sangat penting untuk memperoleh informasi sehubungan dengan posisi keuangan dari hasil-hasil yang telah dicapai oleh perusahaan yang bersangkutan. Data keuangan tersebut akan lebih berarti bagi pihak-pihak yang berkepentingan apabila data tersebut diperbandingkan

untuk dua periode atau lebih, dan dianalisa lebih lanjut sehingga dapat mendukung keputusan yang akan diambil.

Evaluasi kinerja keuangan dapat dilakukan menggunakan analisis laporan keuangan. Dimana analisis laporan keuangan dapat dilakukan menggunakan rasio keuangan. Rasio-rasio yang digunakan untuk menilai kinerja keuangan perusahaan seperti rasio likuiditas, solvabilitas, dan rasio profitabilitas. Analisis rasio memungkinkan manajer keuangan dan pihak yang berkepentingan untuk mengevaluasi kondisi keuangan akan menunjukkan kondisi sehat tidaknya suatu perusahaan.

Dengan menggunakan alat analisis laporan keuangan terutama bagi pemilik usaha dan manajemen, dapat mengetahui berbagai hal yang berkaitan dengan keuangan dan kemajuan perusahaan.

Perusahaan yang mampu memenuhi kewajiban keuangannya tepat pada waktunya berarti perusahaan tersebut dalam keadaan *liquid* dan perusahaan dikatakan mampu memenuhi kewajiban keuangan tepat pada waktunya apabila perusahaan tersebut mempunyai alat pembayaran atau pun akiva lancar yang lebih besar dari pada hutang lancarnya atau hutang jangka pendek. Sebaliknya kalau perusahaan tidak dapat segera memenuhi kewajiban keuangannya pada saat ditagih, berarti perusahaan tersebut dalam keadaan *illikuid*. Dimana penelitian ini menggunakan alat *Current Ratio*.

Suatu perusahaan dikatakan solvabilitas apabila perusahaan tersebut mempunyai aktiva atau kekayaan yang cukup untuk membayar semua hutang-hutangnya, sebaliknya apabila jumlah aktiva tidak cukup atau lebih kecil dari pada jumlah hutangnya, berarti perusahaan tersebut dalam keadaan *insolvable*.

Bagi kreditur jangka panjang atau pemegang saham selain berminat atau menaruh perhatian pada kondisi keuangan jangka pendek, justru terutama berminat pada kondisi keuangan jangka panjang, karena seberapa baiknya kondisi keuangan jangka pendek tidak menjamin bahwa dalam jangka panjang akan tetap baik. Dimana penelitian ini menggunakan alat *Debt to Assets Ratio*.

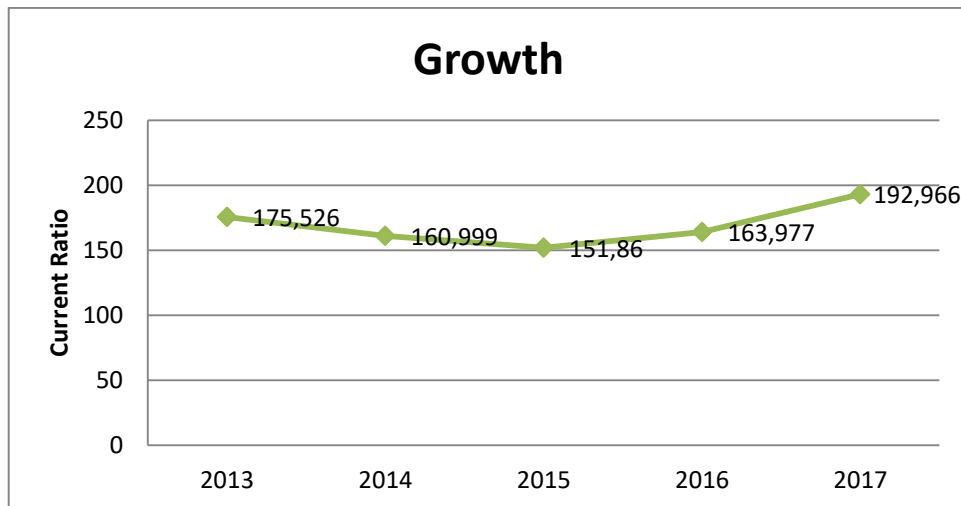
**Tabel 1. 1**

***CURRENT RATIO* pada Industri Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017**

Kode Perusahaan	Periode				
	2013	2014	2015	2016	2017
ASII	124.2	132.26	137.93	123.94	122.86
AUTO	188.99	133.19	132.29	150.51	161.08
BRAM	157.14	141.56	180.65	189.08	228.91
GDYR	93.84	94.43	93.66	86	85.94
GJTL	230.88	201.63	177.81	173.05	153.56
INDS	385.59	291.22	223.13	303.27	500.33
MASA	156.67	174.78	128.52	105.36	100.19
NIPS	105.11	129.39	104.73	121.82	124.6
PRAS	103.08	100.33	100.5	100.71	103.97
SMSM	209.76	211.2	239.38	286.03	348.22
<b>Rata-rata</b>	<b>175.526</b>	<b>160.999</b>	<b>151.86</b>	<b>163.977</b>	<b>192.966</b>

Sumber : Laporan keuangan Sub Sektor Otomotif dan Komponen di [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Data diolah penulis)

Dari Tabel 1.2 dapat dilihat rata-rata *Current Ratio* dari 10 Perusahaan Sub Sektor Industri Otomotif dan Komponen pada Periode 2013-2017 mengalami Fluktuasi naik turun dari tahun 2013-2015 mengalami penurunan, dan dari 2015-2017 mengalami peningkatan.



Sumber: Laporan Keuangan Sub Sektor Otomotif dan Komponen [www.idx.com](http://www.idx.com)  
(Data Sekunder di olah penulis 2019)

**Gambar 1.2**

**Grafik perkembangan rata-rata *Current Ratio* (CR) pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2017**

Berdasarkan gambar 1.2 di atas dapat dilihat bahwa grafik rata-rata *Current Ratio* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2013-2017 mengalami fluktuasi setiap tahunnya tetapi cenderung mengalami penurunan, dimana hal tersebut dapat dilihat pada tahun 2013 *Current Ratio* pada perusahaan yakni sebesar 175.526%, mengalami penurunan *Current Ratio* pada tahun 2014 yakni sebesar 160.999%, pada tahun 2015 mengalami penurunan kembali yakni sebesar 151.86% dan merupakan *Current Ratio* terendah dari tahun-tahun lainnya yang dialami perusahaan.

Pada tahun 2016 *Current Ratio* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2017 mengalami



kenaikan yakni sebesar 163.977%, dan mengalami kenaikan kembali pada tahun 2017 yakni sebesar 192.966%.

Dimana dari data diatas dapat dilihat nilai *Current Ratio* terendah berada pada PT Godyear Indonesia Tbk pada tahun 2017 yakni sebesar 85.94% . Dan *Current Ratio* tertinggi berada pada PT Indospring Tbk pada tahun 2017 yakni sebesar 500.33%

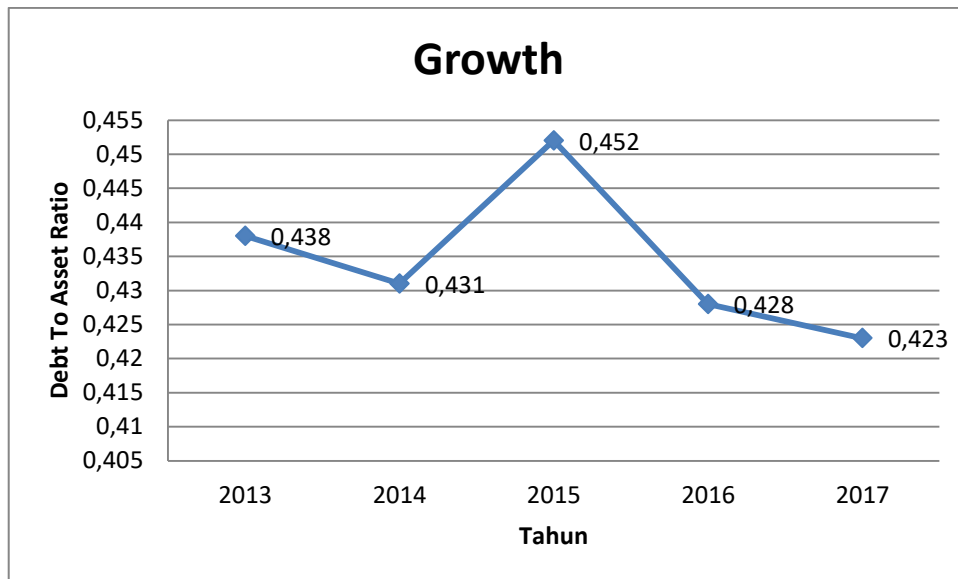
**Tabel 1. 2**

***DEBT TO ASSETS RATIO* pada Industri Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017**

Kode Perusahaan	Periode				
	2013	2014	2015	2016	2017
ASII	0.5	0.49	0.48	0.47	0.47
AUTO	0.24	0.3	0.29	0.28	0.28
BRAM	0.32	0.42	0.37	0.33	0.3
GDYR	0.49	0.54	0.53	0.5	0.59
GJTL	0.63	0.63	0.69	0.69	0.71
INDS	0.2	0.2	0.25	0.17	0.12
MASA	0.4	0.4	0.42	0.44	0.45
NIPS	0.7	0.52	0.61	0.53	0.51
PRAS	0.49	0.47	0.53	0.57	0.54
SMSM	0.41	0.34	0.35	0.3	0.26
<b>Rata-rata</b>	<b>0.438</b>	<b>0.431</b>	<b>0.452</b>	<b>0.428</b>	<b>0.423</b>

Sumber : Laporan keuangan Sub Sektor Otomotif dan Komponen di [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Data diolah penulis)

Berdasarkan data table 1.3 di atas dapat dilihat bahwa rata-rata *Debt To Assets Ratio* (DAR) yang diperoleh perusahaan Sub Sektor Industri Otomotif dan Komponen dengan jumlah yang diteliti sebanyak 10 perusahaan dengan periode 2013-2017 tiap tahunnya mengalami fluktuasi naik turun, dari tahun 2013-2014 mengalami penurunan, dari tahun 2014-2015 mengalami peningkatan, dan dari tahun 2015-2017 mengalami penurunan.



Sumber: Laporan Keuangan Sub Sektor Otomotif dan Komponen [www.idx.com](http://www.idx.com)  
(Data Sekunder di olah penulis 2019)

**Gambar 1.3**

**Pergerakan *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2017**

Berdasarkan gambar 1.3 di atas dapat dilihat bahwa grafik rata-rata *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2013-2017 mengalami fluktuasi setiap tahunnya tetapi cenderung mengalami penurunan, dimana hal tersebut dapat dilihat dari tahun 2013 nilai *Debt to Assets* pada perusahaan yakni sebesar 0.438 di bulatkan menjadi 44% dimana rasio ini menunjukkan bahwa 44% pendanaan perusahaan dibiayai dengan utang, artinya bahwa setiap Rp100,00 pendanaan perusahaan yakni sebesar Rp44,00 dan Rp56,00 disediakan oleh pemegang saham.

Pada tahun 2014 nilai *Debt to Asset* pada perusahaan mengalami sedikit penurunan yakni sebesar 0.431 dibulatkan menjadi 43% dimana rasio ini menunjukkan bahwa sekitar 43% pendanaan perusahaan dibiayai dengan utang,

dimana setiap Rp100,00 pendanaan perusahaan Rp43,00 dibiayai dengan utang dan Rp57,00 disediakan oleh pemegang saham.

Nilai *Debt to Assets Ratio* pada tahun 2015 mengalami kenaikan dimana pada tahun 2015 pun merupakan nilai *Current Ratio* tertinggi dari tahun-tahun yang lainnya yakni sebesar 0.452 dibulatkan menjadi 45% dimana rasio ini menunjukkan bahwa sekitar 45% pendanaan perusahaan dibiayai dengan utang, dimana dimana setiap Rp100,00 pendanaan perusahaan Rp45,00 dibiayai dengan utang dan Rp55,00 disediakan oleh pemegang saham. Pada tahun 2016 nilai *Debt to Assets* pada perusahaan mengalami penurunan kembali yakni sebesar 0.428 dibulatkan menjadi 43% dimana rasio ini menunjukkan bahwa sekitar 43% pendanaan perusahaan dibiayai dengan utang, dimana setiap Rp100,00 pendanaan perusahaan Rp43,00 dibiayai dengan utang dan Rp57,00 disediakan oleh pemegang saham. Dapat dilihat pada tahun 2014 dengan 2016 memiliki nilai *Debt to Assets Ratio* yang sama pada perusahaan jika dibulatkan menjadi %.

Pada tahun 2017 nilai *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan mengalami penurunan kembali dan merupakan nilai *Debt to Assets Ratio* terendah dari tahun-tahun sebelumnya yakni sebesar 0.423 dibulatkan menjadi 42% dimana rasio menunjukkan bahwa sekitar 42% pendanaan perusahaan dibiayai dengan utang, dimana setiap Rp100,00 pendanaan perusahaan Rp42,00 dibiayai dengan utang dan Rp58,00 disediakan oleh pemegang saham. Dapat dilihat pada tahun 2014 dengan 2016 memiliki nilai *Debt to Assets Ratio* yang sama pada perusahaan jika dibulatkan menjadi %.

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti apabila rasio *Debt to Assets Ratio* tinggi, artinya pendanaan dengan utang semakin banyak, maka

semakin sulit bagi perusahaan untuk mendapatkan tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu membayar kewajibannya baik kewajiban jangka panjang maupun jangka pendek dengan aktiva yang dimiliki perusahaan.

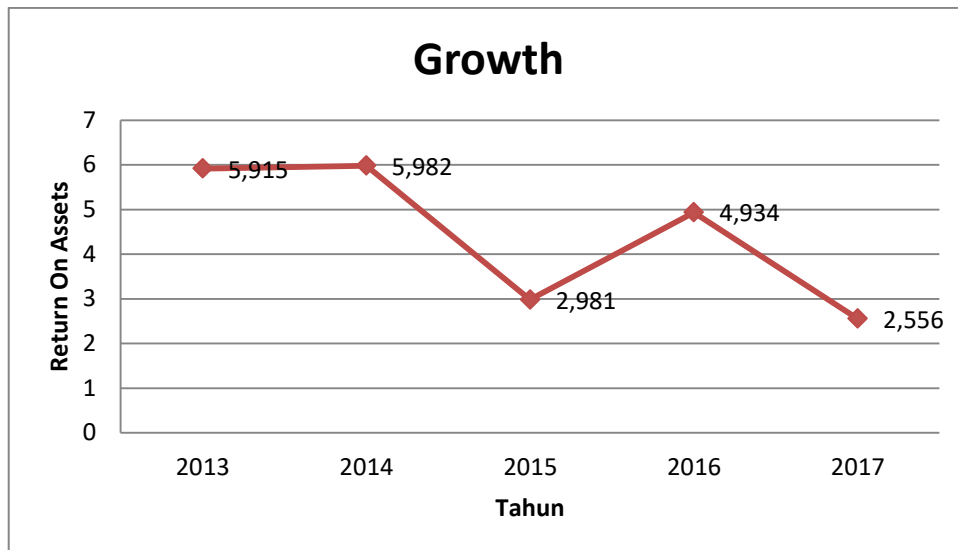
**Tabel 1. 3**

***RETURN ON ASSETS* pada Industri Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017**

Kode Perusahaan	Periode				
	2013	2014	2015	2016	2017
ASII	10.42	9.37	6.36	6.99	7.84
AUTO	8.39	6.65	2.25	3.31	2.45
BRAM	2.32	5.15	4.31	7.53	6.28
GDYR	4.17	2.18	-0.09	1.47	-2.17
GJTL	0.78	1.68	-1.79	3.35	-0.74
INDS	6.72	5.59	0.08	2	3.71
MASA	0.57	0.08	-4.49	-1.1	-0.84
NIPS	4.24	4.15	1.98	3.69	1.81
PRAS	1.66	0.88	0.42	-0.17	0.97
SMSM	19.88	24.09	20.78	22.27	6.25
<b>Rata-rata</b>	<b>5.915</b>	<b>5.982</b>	<b>2.981</b>	<b>4.934</b>	<b>2.556</b>

Sumber : Laporan keuangan Sub Sektor Otomotif dan Komponen di [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Data diolah penulis)

Dari Tabel 1.4 diatas dapat dilihat bahwa rata-rata profit dari 10 perusahaan Sub Sektor Industri Otomotif dan Komponen dari periode 2013-2017 mengalami Fluktuasi naik turun dari tahu 2013-2015 mengalami penurunan, dari tahun 2015-2016 mengalami peningkatan, dan dari tahun 2016-2017 mengalami penurunan.



Sumber: Laporan Keuangan Sub Sektor Otomotif dan Komponen [www.idx.com](http://www.idx.com)  
(Data Sekunder di olah penulis 2019)

**Gambar 1.4**

**Grafik perkembangan rata-rata *Return On Assets* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2017**

Berdasarkan gambar 1.4 di atas dapat dilihat bahwa grafik rata-rata *Return On Assets* (ROA) pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2013-2017 mengalami fluktuasi setiap tahunnya, dimana hal tersebut dapat dilihat pada tahun 2013 *Return On Asset* pada perusahaan sebesar 5.915 mengalami sedikit peningkatan laba pada tahun 2014 sebesar 5.982 dimana pada tahun 2014 ini merupakan *Return On Assets* tertinggi dari tahun-tahun yang lainnya.

Pada tahun 2015 *Return On Assets* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen mengalami penurunan yang drastis yakni sebesar 2.981. Sedangkan pada tahun 2016 *Return On Assets* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen mengalami peningkatan laba yakni sebesar 4.934 akan

tetapi pada tahun 2017 *Return On Assets* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen mengalami penurunan yang paling rendah yakni sebesar 2.556. Jadi pada tahun 2013-2017 *Return On Assets* pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen mengalami laba yang sangat besar yaitu pada tahun 2015.

Dimana dari data diatas dapat dilihat nilai *Return On Assets* terendah berada pada PT Multistrada Arah Sarana Tbk pada tahun 2015 yakni sebesar - 4.49% dengan kata lain perusahaan mengalami kerugian. *Return On Asset* tertinggi berada pada PT Selamat Sempurna Tbk pada tahun 2014 yakni sebesar 20.46%.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka peneliti tertarik memilih judul "*Pengaruh Current Ratio dan Debt to Assets Ratio Terhadap Return On Assets Pada Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017*".

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penelitian dilakukan pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang secara rutin mempublikasikan laporan keuangan di Bursa Efek Indonesia khususnya pada periode 2013-2017. Maka identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Nilai dari *Return On Assets* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen mengalami fluktuasi naik turun bahkan cenderung mengalami penurunan, hal tersebut dapat dilihat karena dari tahun 2013-2017 hanya pada tahun 2015 saja yang mengalami peningkatan nilai *Return on Assets*.

2. Nilai dari *Current Ratio* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen mengalami fluktuasi naik turun dari tahun 2013-2017. Pada tahun 2013-2015 nilai *Current Ratio* mengalami penurunan, akan tetapi pada tahun 2016-2017 mengalami peningkatan.
3. Nilai *Debt to Assets Ratio* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen mengalami fluktuasi naik turun bahkan cenderung mengalami penurunan, karena hanya pada tahun 2015 saja nilai *Debt to Assets Ratio* mengalami peningkatan.
4. Sektor otomotif Indonesia mengalami pertumbuhan penjualan yang terus meningkat dari tahun 2014-2017.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, kenaikan atau penurunan *Return On Assets* (ROA) disebabkan oleh pengaruh dari kinerja keuangan perusahaan yang salah satunya dapat diukur dengan menggunakan analisis rasio keuangan. Rasio yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Current Ratio* dan *Debt to Ratio Assets* (DAR), serta sejauh mana pengaruh dari rasio-rasio tersebut terhadap peningkatan *Return On Assets* (ROA) pada Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI periode 2013-2017.

### C. Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang masalah yang dipaparkan di atas maka Rumusan Masalah penelitian ini adalah :

1. Apakah Rasio Likuiditas (*Current Ratio*) berpengaruh terhadap ROA (*Return On Assets*) pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017?

2. Apakah Rasio Solvabilitas (*Debt to Assets Ratio*) berpengaruh terhadap ROA (*Return On Assets*) pada perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017?
3. Apakah Rasio Likuiditas (*Current Ratio*) dan Rasio Solvabilitas (*Debt to Assets Ratio*) berpengaruh terhadap ROA (*Return On Assets*) pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui Pengaruh Rasio Likuiditas (*Current Ratio*) terhadap ROA (*Return On Assets*) pada Industri Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.
2. Untuk mengetahui Pengaruh Rasio Solvabilitas (*Debt to Assets Ratio*) terhadap ROA (*Return On Assets*) pada Industri Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.
3. Untuk mengetahui Pengaruh Rasio Likuiditas (*Current Ratio*) dan Rasio Solvabilitas (*Debt to Assets Ratio*) terhadap ROA (*Return On Assets*) pada Industri Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017.

#### **E. Kegunaan Penelitian**

1. Kegunaan Teoritis

Memberikan kontribusi bagi perkembangan manajemen keuangan khususnya mengenai kajian kinerja perusahaan yang diukur dengan *Current*



*Ratio* dan *Debt to Asset Ratio* terhadap *Return On Assets*. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan bahan rujukan serta tambahan alternatif untuk penelitian selanjutnya yang sejenis.

## 2. Kegunaan Praktis

### 1) Bagi Penulis

Dapat menambah dan mengembangkan wawasan khususnya materi mengenai *Current Ratio*, *Debt to Assets Ratio* dan *Return On Assets*.

### 2) Bagi Investor

Dapat dijadikan sebagai bahan untuk mengetahui kinerja keuangan perusahaan, sehingga dapat digunakan sebagai bahan untuk pertimbangan dalam membuat dan menentukan keputusan investasi pada suatu perusahaan khususnya industri Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

### 3) Bagi Emiten

Dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam rangka pengambilan kebijakan yang berkaitan dengan kinerja keuangan perusahaan sehingga perusahaan bisa menerapkan langkah-langkah yang tepat.

## F. Kerangka Pemikiran

Penggunaan analisa rasio keuangan sebagai alat untuk mengetahui kondisi suatu perusahaan atau analisis tingkat kesehatan suatu perusahaan merupakan penilaian terhadap hasil usaha perusahaan dalam kurun waktu tertentu serta faktor yang mempengaruhinya. Alat yang digunakan untuk mengukur sehat atau tidaknya suatu perusahaan dapat dilihat dari tingkat Profitabilitas perusahaan

tersebut salah satunya yaitu dengan *Return On Assets* (ROA). *Return On Assets* (ROA) dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, salah satunya yaitu *Current Ratio* dan *Debt to Assets Ratio*.

### **1. Pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Return On Assets* (ROA)**

*Current Ratio* merupakan indikator untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Perusahaan yang memiliki nilai *Current Ratio* yang tinggi, akan mengurangi ketidakpastian bagi investor, namun mengindikasikan adanya dana-dana yang menganggur sehingga akan mengurangi tingkat profitabilitas perusahaan. Dana yang menganggur tersebut karena perusahaan melakukan penempatan dana yang besar pada sisi aktiva lancar. Penempatan dana yang terlalu besar pada aktiva dapat menimbulkan dua efek yang sangat berlainan.

Disatu sisi, likuiditas perusahaan semakin baik. Namun disisi lain, perusahaan kehilangan kesempatan untuk mendapatkan tambahan laba, karena dana yang seharusnya digunakan untuk investasi yang akan memberi keuntungan bagi perusahaan, dicadangkan untuk memenuhi likuiditas perusahaan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi *Current Ratio* suatu perusahaan berarti semakin kecil risiko kegagalan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dan risiko yang akan ditanggung oleh para pemegang sahampun semakin kecil.

Menurut Kasmir (2015:135) Apabila rasio lancar rendah, dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar utang. Namun, apabila hasil pengukuran rasio tinggi, belum tentu kondisi perusahaan dalam keadaan baik atau

mendapatkan laba yang tinggi. Hal ini dapat saja terjadi karena kas tidak dapat digunakan dengan sebaik mungkin. Dengan kata lain kas tidak dapat digunakan untuk persediaan sehingga mendapatkan laba.

## **2. Pengaruh *Debt to Assets Ratio* (DAR) terhadap *Return On Assets* (ROA)**

*Debt to Asset ratio* dapat menggambarkan sampai sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai oleh hutang. *Debt to Asset Ratio* merupakan perbandingan antara total hutang dengan total aktiva perusahaan. Tujuan penggunaan hutang dalam pembelanjaan aktiva perusahaan guna menambah kemampuan memperoleh laba (ROA). Apabila *Debt to Assets Ratio* tinggi artinya pendanaan dengan utang semakin sulit bagi perusahaan untuk memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utangnya dengan aktiva yang dimilikinya. (Kasmir, 2015)

Menurut Kasmir (2015:152) Apabila *Debt to Assets Ratio* tinggi, hal ini akan berdampak timbulnya risiko kerugian lebih besar, tetapi juga ada kesempatan mendapatkan laba juga besar. Sebaliknya apabila perusahaan memiliki *Debt to Asset Ratio* lebih rendah tentu akan mempunyai risiko lebih rendah pula dan mengakibatkan tingkat penghasilan (*return*) pada perusahaan rendah.

Apabila *Debt to Asset Ratio* (DAR) menurun maka *Return On Asset* (ROA) pun menurun, begitu pun sebaliknya *Debt to Asset Ratio* (DAR) tinggi maka *Return On Asset* (ROA) pun meningkat.

## **3. Pengaruh *Current Assets* (CR) dan *Debt to Assets Ratio* (DAR) terhadap *Return On Assets* (ROA)**

*Current Ratio* atau rasio lancar merupakan salah satu rasio likuiditas yang membandingkan total aktiva lancar dengan total hutang lancar. Semakin tinggi

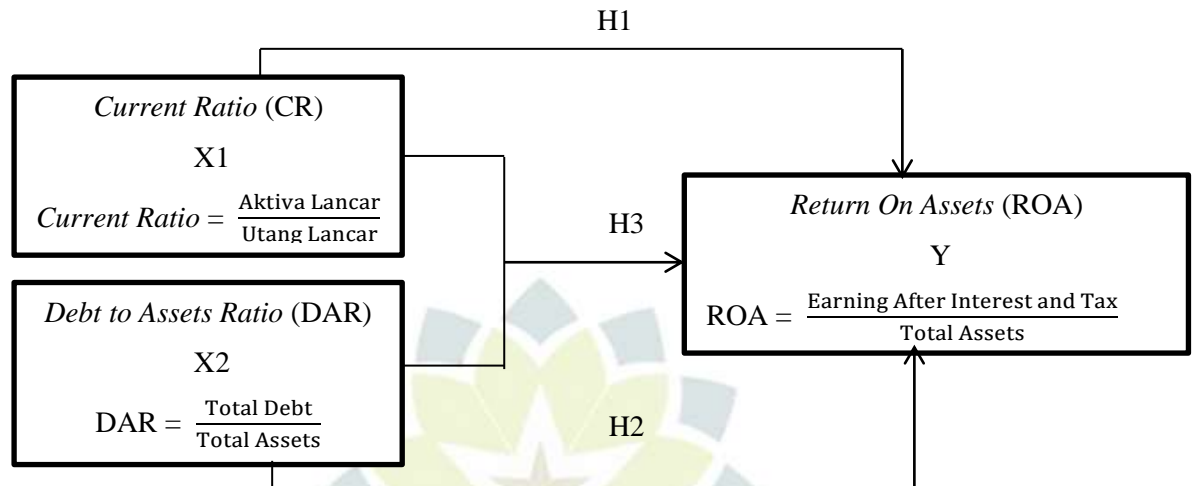
nilai *current ratio* suatu perusahaan, semakin besar kemungkinan perusahaan dapat membayar hutang jangka pendeknya apabila sudah jatuh tempo. *Current ratio* perusahaan yang baik cenderung berpengaruh pada *profitabilitas* perusahaan itu sendiri, karena perusahaan mampu membayar hutang-hutangnya sehingga dapat meraih laba lebih maksimal.

*Debt to asset ratio* menunjukkan perbandingan total hutang terhadap total aktiva perusahaan. Semakin kecil rasio ini, semakin kecil juga aktiva perusahaan dibiayai oleh hutang, dan sebaliknya. *Debt to asset ratio* yang tinggi dapat menimbulkan risiko bagi laba perusahaan, karena sebagian besar aktiva perusahaan dibiayai hutang, maka laba yang dihasilkan juga harus menutupi hutang-hutangnya tersebut.

*Current Ratio* dan *Debt Ratio* merupakan rasio hutang perusahaan. Pada prinsipnya rasio hutang akan menguntungkan apabila perusahaan mampu memperoleh tingkat pengembalian investasi yang melebihi suku bunga. Dengan demikian penggunaan hutang pada dasarnya untuk mengoptimalkan perolehan laba. Sehingga jika tingkat pengembalian investasi lebih tinggi dari suku bunga maka rasio hutang ini akan berdampak positif.

*Return on asset (ROA)* merupakan rasio profitabilitas yang diukur berdasarkan perbandingan total hutang perusahaan dengan total aset perusahaan. Profitabilitas suatu perusahaan sangatlah mencerminkan tingkat efektivitas dan efisiensi perusahaan dalam mengelola seluruh asetnya. ROA yang tinggi menunjukkan perusahaan mempunyai kapabilitas yang tinggi untuk mengubah aset-aset yang dimiliki menjadi laba perusahaan yang tinggi pula.

Dimana hal tersebut akan peneliti gambarkan dan dapat dilihat dari model penelitian di bawah ini bahwa :



Sumber : (Kasmir, 2015) data diolah penulis

**Gambar 1. 5**

**Model Penelitian**

UIN

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SUNAN GUNUNG DJATI  
BANDUNG

## G. Hasil Penelitian Terdahulu

Tabel 1. 4

### Hasil Penelitian Terdahulu

NO	Nama Peneliti	Judul	Analisis Perbedaan	Hasil Penelitian
1	LIKA LESTANTI (2018)	PENGARUH CURRENT RATIO (CR) DAN DEBT TO EQUITY RATIO (DER) TERHADAP RETURN ON ASSETS (ROA) (Studi Pada PT. Adhi Karya (Persero) Tbk Tahun 2007-2016)	Menggunakan Variabel independen yang berbeda yaitu variabel X2 Debt to asset Ratio dan menggunakan Objek yang berbeda yaitu Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa efek Indonesia periode 2013-2017.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa current ratio berpengaruh Positif dan signifikan terhadap ROA sedangkan debt to equity ratio berpengaruh negatif atau tidak signifikan terhadap ROA
2	LIHA MUFLIAH (2018)	PENGARUH CURRENT RATIO DAN DEBT RATIO TERHADAP RETURN ON INVESTMENT PADA PT UNILEVER INDONESIA Tbk PERIODE 2007- 2016	Menggunakan Objek yang berbeda yaitu Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>current ratio</i> berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap ROA sedangkan <i>debt to assets ratio</i> berpengaruh positif dan signifikan terhadap ROA
3	IRA YUDI SAFITRI (2018)	PENGARUH <i>CURRENT RATIO</i> DAN <i>DEBT TO</i> <i>ASSETS RATIO</i> TERHADAP <i>FINANCIAL</i> <i>DISTRESS</i> (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di BEI Periode 2008- 2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun)	Menggunakan varibael dependen yang berbeda yaitu <i>Return On Assets</i> dan menggunakan Objek yang berbeda yaitu Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa efek Indonesia periode 2013-2017.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>current ratio</i> berpengaruh signifikan dengan arah positif dan <i>debt to asset</i> juga berpengaruh signifikan dengan arah positif terhadap <i>financial distress</i>

NO	Nama Peneliti	Judul	Analisis Perbedaan	Hasil Penelitian
4	IIS CAHYATI (2018)	PENGARUH CURRENT RATIO DAN DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP RETURN ON ASSETS (Studi Pada Sektor Logam dan Sejenisnya Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2016)	Menggunakan Variabel independen yang berbeda yaitu variabel X2 <i>Debt to Asset Ratio</i> dan menggunakan Objek yang berbeda yaitu Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa efek Indonesia periode 2013-2017.	Haisil penelitian menunjukkan bahwa <i>current ratio</i> berpengaruh signifikan terhadap ROA dengan arah Positif sedangkan <i>debt to equity ratio</i> berpengaruh signifikan dengan arah negatif
5	ISKANDAR NASIRUDIN (2018).	PENGARUH <i>CURRENT RATIO</i> DAN <i>TOTAL ASSETS TURN OVER</i> TERHADAP <i>RETURN ON ASSETS</i> pada PT. Telekomunikasi Indonesia yang terdaftar di Jakarta Islamic Indeks (JII) periode 2007-2017.	Menggunakan Variabel independen yang berbeda yaitu variabel X2 <i>Debt to asset Ratio</i> dan menggunakan Objek yang berbeda yaitu Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa efek Indonesia periode 2013-2017.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>current ratio</i> tidak terdapat pengaruh signifikan terhadap <i>Return On Assest</i>
6	ASEP GUNAWAN AL-FITRI (2013)	PENGARUH LIKUIDITAS DAN STRUKTUR MODAL TERHADAP PROFITABILITAS DI PT. TELEKOMUNIKA DI INDONESIA TBK	Menggunakan Variabel independen yang berbeda yaitu variabel X2 <i>Debt to Asset Ratio</i> dan menggunakan Objek yang berbeda yaitu Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa efek Indonesia periode 2013-2017.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Likuiditas berpengaruh signifikan dan positif terhadap Profitabilitas sedangkan Struktur Modal tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas



NO	Nama Peneliti	Judul	Analisis Perbedaan	Hasil Penelitian
7	ERIES DANI RAWATI (2013)	PENGARUH PERPUTARAN PERSEDIAAN DAN PERPUTARAN PIUTANG TERHADAP RETURN ON INVESTMENT (Studi pada Industri Otomotif dan Komponen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2002-2011)	Menggunakan Variabel Independen yang berbeda yaitu Pengaruh <i>Current Ratio</i> dan <i>Debt to Asset Ratio</i> dan menggunakan Objek yang sama tetapi yang membedakannya adalah Periode dimana peneliti menggunakan Periode 2013-2017	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Perputaran Persediaan secara persial berpengaruh negatif terhadap ROI sedangkan Perputaran Pitang secara persial berpengaruh positif terhadap ROI
8	SITI YULIFAH (2013)	PENGARUH RASIO LIKUIDITAS DAN RASIO SOLVABILITAS TERHADAP PRICE EARNING RATIO SAHAM PADA PT ASTRA INTERNATIONAL Tbk PERIODE TAHUN 2000-2012	Menggunakan Variabel dependen yang berbeda dimana peneliti menggunakan variabel dependen yaitu <i>Return On Assets</i> dan menggunakan Objek yang berbeda yaitu Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap <i>Price Earning Ratio</i> sedangkan Solvabilitas berpengaruh signifikan dengan arah negatif terhadap <i>Price Earning Ratio</i>
9	MOCHAMAD LUTFI ASH-SHIDIQ (2013)	PENGARUH RASIO LIKUIDITAS DAN RASIO SOLVABILITAS TERHADAP RETURN ON EQUITY (Studi Pada PT. Tiga Pilar Sejahtera Food Tbk Tahun 2002-2011)(Studi Pada PT. Tiga Pilar Sejahtera Food Tbk Tahun 2002-2011)	Menggunakan Variabel dependen yang berbeda dimana peneliti menggunakan variabel dependen yaitu <i>Return On Assets</i> dan menggunakan Objek yang berbeda yaitu Sub Sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Likuiditas berpengaruh signifikan dengan arah negatif terhadap ROE dan Solvabilitas berpengaruh signifikan dengan arah negatif terhadap ROE



## H. Hipotesis

Menurut Sekaran (2014:135) hipotesis didefinisikan sebagai hubungan yang diperkirakan secara logis di antara dua atau lebih variabel yang diungkapkan dalam bentuk pernyataan yang dapat diuji. Hubungan tersebut diperkirakan berdasarkan jaringan asosiasi yang ditetapkan dalam kerangka teoritis yang dirumuskan untuk studi penelitian. Dengan menguji hipotesis dan menegaskan perkiraan hubungan, diharapkan bahwa solusi dapat ditemukan untuk mengatasi masalah yang dihadapi. Berdasarkan tujuan, landasan teori, serta kerangka pemikiran maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### Hipotesis I

Ho : *Current Ratio* (X1) tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (Y) pada Sub sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2013-2017.

Ha : *Current Ratio* (X1) berpengaruh terhadap *Return On Assets* (Y) pada Sub sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2013-2017.

### Hipotesis II

Ho : *Debt to Assets Ratio* (X2) tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (Y) pada Sub sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2013-2017.

Ha : *Debt to Assets Ratio* (X2) berpengaruh terhadap *Return On Assets* (Y) pada Sub sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2013-2017.

**Hipotesis III**

Ho : *Current Ratio* (X1) dan *Debt to Assets* (X2) tidak berpengaruh terhadap *Return On Assets* (Y) pada Sub sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2013-2017.

Ha : *Current Ratio* (X1) dan *Debt to Assets* (X2) berpengaruh terhadap *Return On Assets* (Y) pada Sub sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2013-2017.

