

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

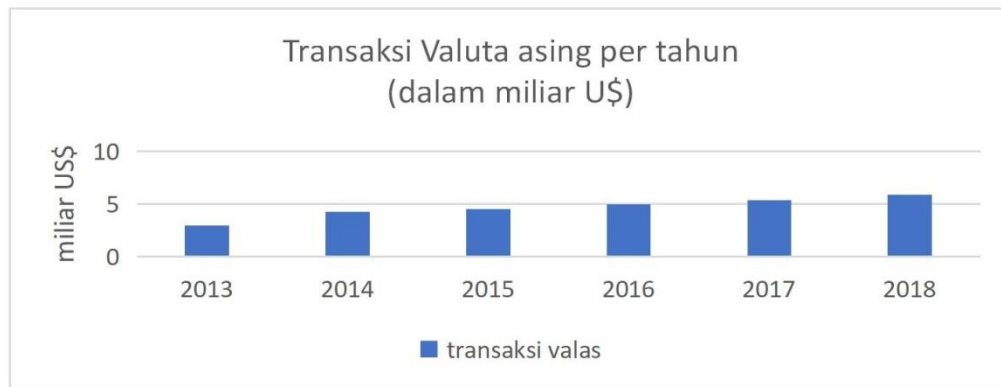
### **1.1 Latar Belakang Penelitian**

Perdagangan pada era globalisasi sekarang semakin berkembang, dimana kini perdagangan tidak hanya berkembang di dalam negeri saja tetapi juga termasuk perdagangan ke luar negeri atau menjual barang ke luar negeri yang biasa disebut dengan perdagangan internasional. Menurut Undang-Undang No.7 Tahun 2014 tentang Perdagangan yang mencakup “Pengaman pembangunan nasional di bidang ekonomi yang disusun dan dilaksanakan untuk memajukan kesejahteraan umum melalui pelaksanaan demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi, berwawasan lingkungan, kemandirian serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional sebagaimana diamanatkan UUD 1945”.

Kegiatan perdagangan merupakan penggerak utama pembangunan perekonomian nasional yang memberikan daya dukung dalam meningkatkan produksi, menciptakan lapangan pekerjaan, meningkatkan ekspor dan devisa, pemeratakan pendapatan, serta memperkuat daya saing produk dalam negeri demi kepentingan nasional. Perdagangan nasional Indonesia sebagai penggerak utama perekonomian berkaitan dengan transaksi barang dan jasa. Transaksi ini dilakukan oleh pelaku usaha baik di dalam negeri maupun melampaui batas wilayah negara. Hal tersebut secara keseluruhan telah tertera dalam Penjelasan umum Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.

Faktor penyebab munculnya risiko bisnis adalah perusahaan yang melakukan perdagangan internasional yang melibatkan perusahaan harus menggunakan valuta asing dalam transaksi bisnisnya antara lain nilai kurs asing suku bunga peminjaman yang mengalami perubahan dalam periode waktu tertentu dan tidak bisa dipastikan. Sehingga hal tersebut akan berdampak baik maupun buruk bagi perusahaan.

Menurut Prof. Dr. Ir. Soemarno, M.S., risiko adalah suatu kondisi yang timbul karena ketidakpastian dengan seluruh konsekuensi tidak menguntungkan yang mungkin terjadi. Oleh karena itu perusahaan dituntut mampu bersaing melakukan perdagangan internasional. Karena dengan perdagangan internasional perusahaan dapat meningkatkan arus kasnya dan berkembang lebih lanjut dari pada hanya melakukan perdagangan di wilayah domestik saja. Namun dibalik keuntungan yang diperoleh, terdapat pula risiko-risiko yang mungkin terjadi saat perusahaan memilih untuk melakukan perdagangan internasional. Perdagangan internasional merupakan bentuk kerjasama antara negara satu dengan negara lainnya untuk melakukan jual beli barang atau jasa dengan kesepakatan Bersama, dapat dilihat di dalam perdagangan internasional terdapat transaksi yang menggunakan satu atau lebih mata uang yang berbeda sebagai alat pembayaran. Transaksi tersebut disebut transaksi valuta asing.



Sumber : [www.bi.go.id](http://www.bi.go.id) (data diolah peneliti 2023)

**Gambar 1.1 Transaksi Valuta Asing di Indonesia**

Gambar 1.1 menunjukkan adanya perkembangan volume rata-rata transaksi valuta asing di Indonesia selama 6 (enam) tahun terakhir. Data yang diambil diperoleh dari laporan perekonomian Indonesia (LPI) dari tahun 2013 hingga tahun 2018. Dalam gambar grafik menunjukkan transaksi valuta asing di Indonesia mengalami perkembangan yang cukup pesat. Setiap tahunnya perkembangan transaksi valuta asing meningkat yang awalnya ditahun 2013 sebesar 3 miliar US\$ per hari menjadi 5,9 miliar US\$ per hari di tahun 2018. Perkembangan transaksi valuta asing yang terus meningkat menunjukkan semakin banyak perusahaan di Indonesia yang melakukan transaksi valuta asing setiap tahunnya.

Dampak dari transaksi valuta asing akan meningkatkan risiko perusahaan yang melakukan impor, memiliki hutang dan kewajiban dengan mata uang asing, oleh karena itu perusahaan harus bisa meminimalisir kemungkinan risiko yang akan terjadi dengan lindung nilai atau *hedging*.

Salah satu perusahaan yang banyak melakukan transaksi valuta asing adalah perusahaan otomotif dan komponen dikarenakan pada perusahaan otomotif dan komponen dalam beberapa tahun terakhir dalam kondisi mengkhawatirkan.

Pemicunya adalah harga bahan baku yang naik akibat nilai tukar dolar AS menguat terhadap rupiah, karena 30% bahan baku komponen otomotif harus diimpor dengan menggunakan pembayaran mata uang asing. Tingginya permintaan industri tidak membuat industri otomotif dan komponen untung besar, dengan melemahnya rupiah menjadikan biaya produksi membengkak, selain itu harga bahan baku yang masih impor diantaranya aluminium, biji plastik, dan komponen karet (kemenperin.go.id). Oleh sebab itu penulis memilih perusahaan otomotif dan komponen karena perusahaan otomotif dan komponen paling banyak melakukan transaksi valuta asing dan masih aktif melakukan ekspor impor.

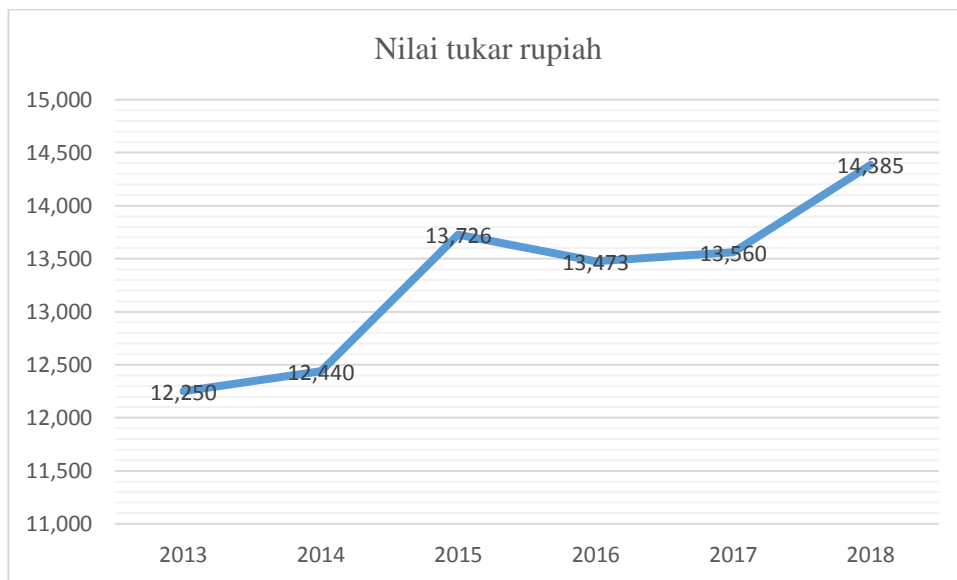
Industri otomotif di Indonesia telah menjadi sebuah pilar penting dalam sector manufaktur negara ini, karena banyak perusahaan mobil yang terkenal di dunia, negara dengan ekonomi terbesar di Asia Tenggara. Terlebih lagi Indonesia mengalami transisi yang luar biasa karena berubah dari hanya menjadi tempat produksi untuk di ekspor (terutama untuk wilayah Asia Tenggara).

Pertumbuhan produksi industri otomotif dan komponen mengalami penurunan ditahun 2015 yang awalnya 1.298.523 menjadi 1.098.780. setelah adanya penurunan ditahun 2015, Pertumbuhan produksi industri otomotif dan komponen terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Peningkatan tertinggi terjadi pada tahun 2018 mencapai angka 1.343.743. Perusahaan yang banyak melakukan transaksi valuta asing harus lebih berhati hati dalam mengelola keuangannya karena didalam transaksi valas terdapat berbagai macam risiko salah satunya risiko nilai tukar.

Menurut Musthafa (2017) risiko nilai tukar (*exchange risk*) adalah perubahan-perubahan nilai tukar atau kurs yang tidak pasti mengarah kepada

fluktuasi-fluktuasi tidak pasti pada nilai perusahaan. Apabila nilai tukar mata uang melemah, maka perusahaan yang melakukan perdagangan antar negara akan mengalami risiko fluktuasi nilai tukar. Hal tersebut terjadi akibat adanya perbedaan mata uang yang digunakan baik di Negara yang menjadi pengimpor maupun pengeksportor maka menimbulkan suatu perbedaan nilai tukar mata uang (kurs), oleh sebab itu nilai rupiah mengalami penurunan (Depresiasi) yang sangat tajam terhadap mata uang asing. Hal ini dilakukan biasanya oleh para pelaku bisnis di Negara berkembang seperti Indonesia yang menggunakan mata uang dolar Amerika Serikat. Sehingga kegiatan ekspor dan impor merupakan hal yang lazim dilakukan antar Negara yang dapat menyebabkan fluktuasi nilai tukar rupiah sangat lemah dan hutang impor terhadap valuta asing meningkat.

Fluktuasi nilai kurs memang patut untuk diwaspadai, apabila mata uang domestik terdepresiasi terhadap mata uang asing yang telah disepakati, maka nilai hutang impor akan meningkat dan hal tersebut akan menyebabkan kerugian bagi perusahaan. Fluktuasi nilai tukar ini bagi sebagian orang dianggap sebagai salah satu penyebab terjadinya krisis ekonomi di Indonesia. Ketidakstabilan nilai tukar mempengaruhi arus modal atau investasi dan perdagangan internasional. Untuk lebih jelasnya fluktuasi pergerakan nilai tukar rupiah terhadap USD dapat dilihat pada gambar sebagai berikut :



sumber : [www.bi.go.id](http://www.bi.go.id) (data diolah peneliti 2020)

### **Gambar 1.2 Fluktuasi Nilai Tukar Rupiah terhadap USD**

Gambar 1.2 menjelaskan bahwa nilai terkuat rupiah sejak awal 2018 ini terjadi pada 25 Januari 2018, yang mencapai Rp 13.290. Namun nilai rupiah terhadap dolar terus melemah dan tak jauh dari level Rp 13.500-Rp 14.000 per dolar AS. Namun, nilai rupiah jika ditarik kebelakang, pada 2014 dolar AS masih berada di Rp 12.440 pada akhir tahun 2014. Kemudian dolar AS terus menguat melawan rupiah hingga menyentuh Rp 13.700 pada 2015. Saat IDR mengalami penurunan atau USD terapresiasi, maka harga impor barang akan lebih mahal yang dapat mengakibatkan harga barang mengalami kenaikan.

Jika kondisi seperti ini terus berlangsung maka akan berdampak buruk bagi perusahaan, sehingga perusahaan perlu melakukan manajemen risiko dalam menghadapi risiko yang akan terjadi dan salah satu cara yang dapat digunakan adalah dengan melakukan lindung nilai atau *hedging*.

Berdasarkan Peraturan Bank Indonesia (PBI) No. 15/8/PBI/2013, pengertian lindung nilai (*hedging*) adalah cara atau teknik untuk mengurangi risiko

yang timbul maupun yang diperkirakan akan timbul akibat adanya fluktuasi harga di pasar keuangan. PBI ini dikeluarkan untuk dapat dijadikan sebagai salah satu pedoman oleh pelaku ekonomi dalam rangka memitigasi risiko ketidakpastian pergerakan nilai tukar.

PSAK No. 60 (revisi 2014) tentang Instrumen Keuangan : Memberikan persyaratan pengungkapan yang berbeda untuk entitas yang mengalihkan asset keuangan yang tidak dihentikan pengakuannya secara keseluruhan dan pengungkapan asset keuangan yang dihentikan secara keseluruhan. Entitas mengungkapkan informasi yang memungkinkan pengguna laporan keuangan untuk mengevaluasi signifikansi instrumen keuangan terhadap posisi dan kinerja keuangan. Selain itu entitas juga disyaratkan untuk mengungkapkan mengenai kebijakan akuntansi, akuntansi lindung nilai (*hedging*) dan nilai wajar termasuk tingkat dalam hirarki nilai wajar.

Menurut Van Horne (2012) ada beberapa cara untuk menghadapi eksposur valuta asing salah satunya dengan melakukan *hedging* melalui beberapa instrumen derivatif yaitu kontrak *forward*, kontrak *forward* berfungsi sebagai pertukaran satu mata uang dengan mata uang lainnya pada tanggal tertentu dimasa depan dan pada rasio pertukaran tertentu. Kontrak *forward* memberikan kepastian untuk mengkonfersi ke mata uang yang diinginkan pada harga yang telah ditentukan di depan.

Kontrak *future*, kontrak *future* adalah kontrak berjangka yang bersifat mengikat atau memberi kewajiban kepada kedua belah pihak untuk membeli atau menjual asset dasar (berupa valuta asing, tingkat bunga, ekuitas atau komoditi) berdasarkan tingkat harga yang telah ditetapkan saat ini yang penyelesaian

transaksinya dilakukan secara *cash settlement* dimasa yang akan datang sesuai *expiration date* yang ditetapkan didalam kontrak berjangka.

Opsi mata uang adalah kontrak yang memberikan hak kepada pemiliknya untuk membeli atau menjual jumlah tertentu mata uang asing pada harga tertentu sampai suatu tanggal kadaluarsa. Untuk perlindungan ini maka perlu membayar premi.

Kontrak *Swap* ,dalam *swap* mata uang, dua pihak menukar kewajiban hutang yang menggunakan mata uang yang berbeda. Masing-masing pihak setuju untuk membayar kewajiban bunga pihak lainnya. Pada saat jatuh tempo, nilai pokok di tukar, biasanya dengan nilai yang telah disepakati diawal.

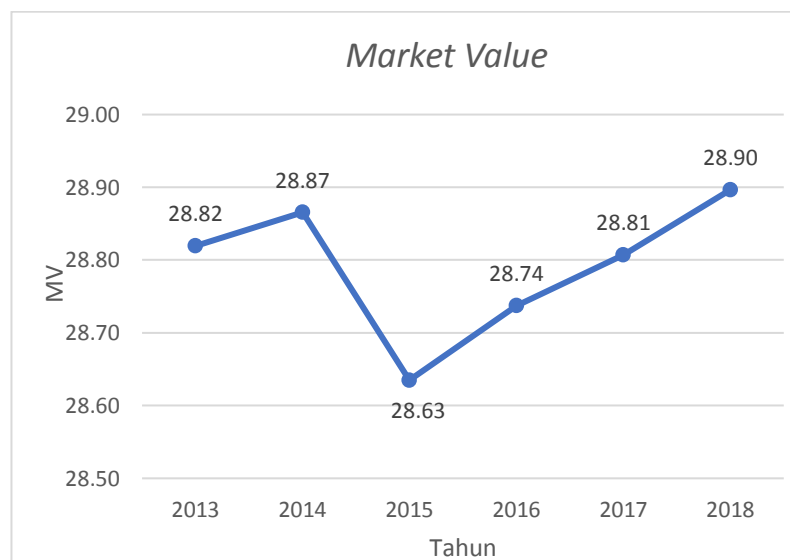
Faktor eksternal yang mempengaruhi keputusan *hedging* antara lain BI rate, nilai tukar, dan inflasi yang menjadi acuan perusahaan dalam melakukan keputusan *hedging* (Sunaryo, 2009). Sedangkan faktor internal seperti *market value*, *liquidity*, *Firm size* dan *Cash flow volatility*. Beberapa peneliti terdahulu sudah melakukan penelitian mengenai faktor internal yang mempengaruhi keputusan *hedging* namun terdapat kesenjangan antara peneliti yang satu dengan yang lainnya. Maka penulis merasa tertarik untuk meneliti apakah suatu perusahaan perlu melakukan *hedging* atau tidak, penelitian ini diharapkan menguatkan hasil pengujian aktivitas *hedging* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI.

Perusahaan- perusahaan besar dalam bisnisnya akan melakukan transaksi luar negeri sehingga akan menghadapi risiko yang lebih tinggi dan membutuhkan *hedging* karena perusahaan akan menghadapi eksposur valuta asing yang lebih besar. Perusahaan dengan ukuran yang besar akan menyadari pentingnya *hedging*



untuk melindungi aset dan arus kas dan perusahaan mampu membeli derivatif valuta asing untuk kepentingan *hedging*.

*Market value* atau nilai pasar adalah harga saham yang terjadi di pasar bursa pada saat tertentu yang ditentukan oleh pelaku pasar (Hartono 2013: 160), *Market value* yang tinggi akan menyebabkan makin lamanya investor menahan kepemilikan sahamnya, karena pelaku pasar masih menganggap bahwa prospek perusahaan di masa yang akan datang lebih baik, dan risikonya lebih kecil sehingga investor memiliki *holding period* yang Panjang. Dibawah ini merupakan grafik perhitungan rata rata *market value* perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI tahun 2013-2018:



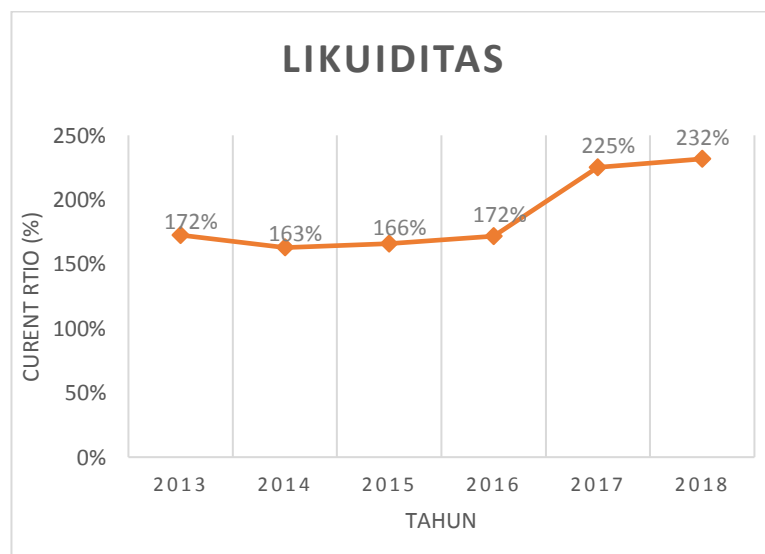
sumber : [www.sahamok.co.id](http://www.sahamok.co.id) (data diolah peneliti 2023)

**Gambar 1.3 rata-rata *Market value* Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI periode 2013-2018**

Berdasarkan gambar 1.3 dapat dilihat bahwa rata-rata *market value* mengalami fluktuasi dari tahun ketahun dan cenderung meningkat. Pada tahun 2014-2015 rata-rata *Market Value* mengalami penurunan yang signifikan, ini dapat dilihat pada

Gambar 1.3 yang menunjukkan grafik menurun ini disebabkan karena ada sebagian perusahaan Otomotif dan Komponen mengalami penurunan pada nilai *Market Value* negatif sehingga berpengaruh terhadap nilai rata-rata. Namun, pada tahun 2016-2018 nilai *Market Value* terus meningkat dari tahun sebelumnya nilai *Market Value* pada tahun 2018 mencapai angka tertinggi yaitu 28,90 yang berarti perusahaan Otomotif dan Komponen pada tahun 2008 secara rata-rata memiliki harga saham yang tinggi pada bursa efek Indonesia.

Menurut Putro (2012) menyatakan bahwa *liquidity* berhubungan dengan aktivitas *hedging*, penelitian Guniarty (2011) menyatakan bahwa *liquidity* berhubungan negatif dengan *hedging*, sedangkan penelitian yang dilakukan Ahmad et al. (2012), Afza et al. (2011) menyatakan bahwa tingkat hutang memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap keputusan *hedging*. Berikut ini merupakan grafik perkembangan rata-rata *current ratio* Perusahaan Otomotif yang terdaftar di BEI tahun 2013-2018 :



sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah peneliti 2023)

**Gambar 1.4 rata-rata *Current Ratio* Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI periode 2013-2018**

Berdasarkan gambar 1.4 menunjukkan bahwa perkembangan rata-rata current ratio dari tahun 2013-2018 cenderung terus meningkat. Perusahaan mencapai angka tertinggi yaitu 232% pada tahun 2018. Secara keseluruhan nilai *current rasio* mengalami peningkatan yang berarti bahwa rata-rata perusahaan otomotif dan komponen dapat mengelola kewajiban utang jangka pendeknya dengan baik, dengan kata lain banyaknya asset lancar yang tersedia membuat perusahaan dapat memenuhi atau menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Pada tahun 2014 mengalami penurunan sebesar 9% dari tahun 2013, namun penurunan tersebut tidak terlalu signifikan dan meningkat kembali seiring berjalannya waktu.

Selain itu, faktor yang mempengaruhi keputusan *hedging* selain *Liquidity* adalah *Firm size* atau ukuran perusahaan adalah suatu pengklasifikasian besar kecil perusahaan. Penelitian Spric dan Sevic (2012) menyebutkan bahwa ukuran perusahaan besar akan memiliki kecenderungan untuk melakukan *hedging* karena operasional perusahaan tidak hanya di dalam negeri, tetapi perusahaan juga melakukan transaksi luar negeri jadi memiliki pengaruh yang positif dan signifikan. Penelitian yang dilakukan oleh Nguyen dan Faff menyatakan bahwa ukuran perusahaan yang besar cenderung lebih suka menggunakan instrumen derivatif untuk kegiatan *hedging*. Bersamaan dengan Guniarti (2014) dan Putro (2012) juga menemukan bahwa ukuran perusahaan secara konsisten berpengaruh positif signifikan terhadap probabilitas aktivitas *hedging* dengan instrumen derivatif. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Triki menyatakan bahwa

perusahaan akan melakukan *hedging* apabila terdapat penurunan ukuran perusahaan artinya ukuran perusahaan berpengaruh negatif signifikan terhadap keputusan *hedging*. Berikut ini merupakan rata rata perhitungan ukuran perusahaan dengan menggunakan logaritma natural dari total aset :



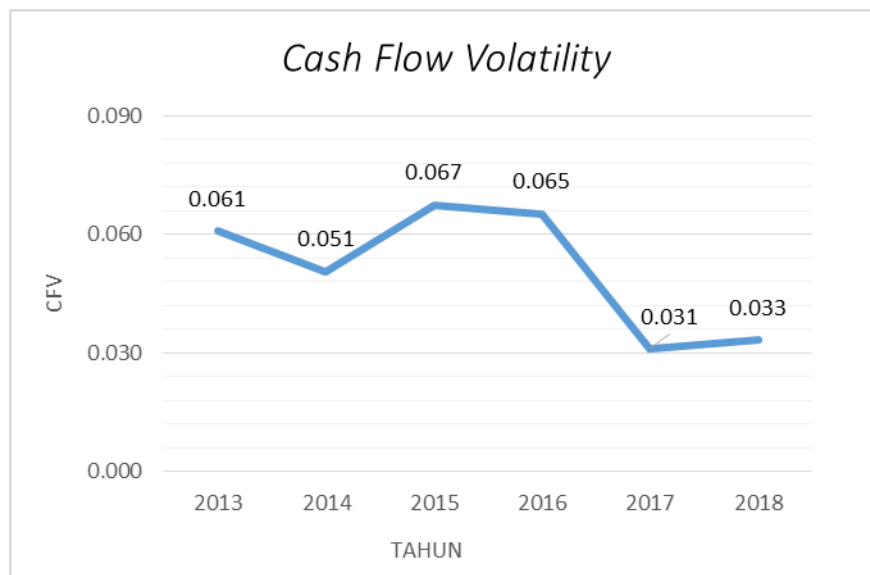
sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah peneliti 2023)

**Gambar 1.5 rata-rata perhitungan *Firm size* perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI periode 2013-2018**

Berdasarkan Gambar 1.5 menunjukkan bahwa rata rata perhitungan *firm size* dari tahun 2013-2018 cenderung mengalami kondisi fluktuatif dengan kecenderungan mengalami peningkatan disetiap tahunnya

Secara umum hal ini menunjukkan rata-rata perusahaan memiliki total aset yang besar, pihak manajemen lebih luas dalam mempergunakan aset yang ada di perusahaan tersebut.

Selain itu, *cash flow volatility* juga menjadi indikator terhadap pengambilan keputusan *hedging*, dalam PSAK No.2 memberikan definisi bahwa arus kas adalah arus kas masuk dan arus kas keluar setara dengan kas (investasi yang sifatnya liquid, berjangka pendek dan yang dengan cepat dapat dijadikan kas dalam jumlah tertentu dengan menghadapi resiko perubahan nilai yang signifikan. Menurut Goklas dan Wahyudi (2016) melakukan penelitian tentang pengaruh *cash flow volatility* terhadap keputusan *hedging* mendapatkan hasil bahwa *cash flow volatility* berpengaruh positif terhadap keputusan *hedging*. Berikut merupakan data *cash flow volatility* dari tahun 2013-2018.



sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah peneliti 2023)

**Gambar 1.6 rata rata perhitungan *Cash flow volatility* perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI periode 2013-2018**

Berdasarkan Gambar 1.6 menunjukkan bahwa rata rata nilai *cash flow volatility* mengalami kondisi yang fluktuatif, hal ini disebabkan karena ketidakpastian nilai tukar yang terjadi dari tahun ketahun. Nilai *Cash Flow Volatility* (CFV) mencapai angka tertinggi yaitu 0.067 pada tahun 2015 yang berarti Hal ini berarti aliran kas

operasi tinggi sehingga menyebabkan ketidakpastian pendapatan yang diperoleh perusahaan tinggi, ketidakpastian tersebut berpotensi untuk mendapatkan risiko keuangan, seperti kebangkrutan.

Penelitian tentang pengambilan keputusan *hedging* masih mengalami perbedaan hasil penelitian yang disebabkan karena perbedaan lokasi penelitian serta karakteristik di masing masing Negara yang berbeda, maka penulis sangat tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai kebenaran atas hasil penelitian tersebut

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut maka judul penelitian yang akan diambil dalam penelitian ini **“Pengaruh *Market value, Liquidity, Firm size dan Cash flow volatility* Terhadap Keputusan *Hedging* (Studi Empiris pada Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2018)”**

## **1.2 Identifikasi dan Rumusan Masalah**

Identifikasi masalah merupakan proses merumuskan permasalahan-permasalahan yang akan diteliti untuk memudahkan dalam proses penelitian selanjutnya dan memudahkan memahami hasil penelitian. Sedangkan rumusan masalah menggambarkan permasalahan yang tercakup dalam penelitian.

### **1.2.1 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, maka penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Krisis global yang membuat nilai tukar mata uang lokal (rupiah) cenderung

melemah terhadap mata uang asing (US\$ dolar) menyebabkan resiko yang semakin tinggi.

2. Transaksi kurs valuta asing yang terus meningkat.
3. Nilai tukar rupiah yang terus meningkat dari tahun 2013-2018.
4. Rata-rata *market value* pada perusahaan otomotif dan komponen mengalami kondisi yang fluktuatif dengan kecenderungan menurun.
5. Rata-rata *liquidity* pada perusahaan otomotif dan komponen mengalami kenaikan dari tahun ke tahun.
6. Rata-rata *firm size* pada perusahaan otomotif dan komponen mengalami kondisi fluktuatif dengan kecenderungan menurun.
7. Rata-rata *cash flow volatility* pada perusahaan otomotif dan komponen mengalami kondisi fluktuatif dengan kecenderungan menurun.

### **1.2.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian diatas, maka permasalahan yang diteliti dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kondisi *Market Value, Liquidity, Firm Size* dan *Cash Flow Volatility* berpengaruh terhadap keputusan *Hedging* pada perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI tahun 2013-2018.
2. Bagaimana kondisi *Hedging* terhadap perusahaan otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI tahun 2013-2018.
3. Bagaimana pengaruh *market value, liquidity, firm size* dan *cash flow volatility* secara bersamaan terhadap keputusan *hedging*.

4. Seberapa besar pengaruh *market value*, *liquidity*, *firm size* dan *cash flow volatility* terhadap keputusan *hedging* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2013-2018.

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mengkaji

1. Kondisi *market value*, *liquidity*, *firm size*, *cash flow volatility*, dan keputusan *hedging* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2013-2018.
2. Seberapa besar pengaruh *market value*, *liquidity*, *firm size* dan *cash flow volatility* terhadap keputusan *hedging* pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2013-2018 baik secara parsial maupun simultan.

### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna dan bermanfaat bagi berbagai pihak yang membutuhkan. Adapun manfaat atau kegunaan yang dapat diperoleh antara lain:

#### **1.4.1 Kegunaan Teoritis**

Kegunaan teoritis penelitian yang akan dilakukan ialah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar studi perbandingan dan referensi bagi penelitian yang sejenis.
2. Memberikan informasi mengenai teori- teori keputusan *Hedging*.



### 1.4.2 Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis penelitian yang akan dilakukan ialah sebagai berikut:

1. Bagi penulis
  - a) Untuk memenuhi salah satu syarat dalam memperoleh ujian sidang dan untuk meraih gelar Sarjana (S1).
  - b) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperluas wawasan dan pengetahuan mengenai metode penelitian yang menyangkut masalah keuangan.
  - c) Hasil penelitian ini juga dapat melatih kemampuan secara teknis analitis yang telah diperoleh selama mengikuti perkuliahan dalam melakukan pendekatan terhadap suatu masalah, sehingga dapat memberikan wawasan yang lebih luas dan mendalam berkaitan dengan masalah yang diteliti.
2. Bagi Pembaca

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran awam mengenai pengaruh *Market value*, *Liquidity*, *Firm size* dan *Cash flow volatility* terhadap keputusan *Hedging* (Studi Pada Perusahaan Otomotif dan Komponen yang terdaftar di BEI tahun 2013-2018)
3. Bagi Regulator

Penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi atau wawasan terhadap regulator dalam pengambilan keputusan dan untuk meningkatkan kepercayaan kepada investor.
4. Bagi investor

Bagi investor yang akan melakukan investasi pada perusahaan otomotif dan komponen yang melakukan perdagangan internasional dan terpengaruh dengan fluktuasi kurs valuta asing sebaiknya mempertimbangkan faktor *market value, liquidity, firm size* dan cash slow volatility yang dimiliki oleh perusahaan. Mengingat risiko fluktuasi kurs yang mungkin akan terjadi, investor yang memiliki toleransi risiko rendah harus mempertimbangkan penggunaan *hedging* pada perusahaan apabila perusahaan tersebut memiliki ukuran besar, kesempatan pertumbuhan besar, atau *liquidity* yang kecil. Sementara investor yang memiliki toleransi risiko tinggi, harus mempertimbangkan biaya yang timbul dari aktivitas *hedging* tersebut.

5. Bagi perusahaan

Bagi pihak perusahaan dalam mengambil keputusan *hedging* sebaiknya mempertimbangkan faktor *market value, liquidity, firm size* dan cash slow volatility. Perusahaan dengan ukuran besar tentu akan memperluas cakupan usahanya ke luar negeri, hal tersebut akan menimbulkan aset dan kewajiban dalam kurs mata uang asing sehingga timbul risiko fluktuasi mata uang, oleh karena itu apabila ukuran perusahaan besar perlu dilakukan *hedging* untuk meminimalisir risiko yang timbul

