

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian**

Dalam penelitian ini, objek penelitian yang digunakan adalah perusahaan yang masuk kategori perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2019. Sektor transportasi adalah salah satu sektor yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Pentingnya peranan sektor transportasi di dalam kehidupan masyarakat di dorong oleh peningkatan kebutuhan akan jasa angkutan bagi masyarakat untuk mobilitas dan pengangkutan barang ke seluruh daerah, yang mendorong sektor transportasi menjadi salah satu penunjang aktifitas manusia yang paling utama serta memberikan pengaruh terhadap perekonomian Indonesia. Dikutip dari [www.kompas.com](http://www.kompas.com), diakses tahun 2020 mengatakan bahwa sektor transportasi memberikan kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi sekitar 7,74 %.

Menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) pada tahun 2015, sub sektor transportasi dituntut agar inovatif dalam mengikuti perkembangan transportasi di negara-negara lain (<http://dephub.go.id/>, diakses tahun 2020). Salah satu tujuan pengembangan sektor transportasi ini adalah untuk memaksimalkan laba atau keuntungan perusahaan. Perusahaan di sektor transportasi banyak mengalami penurunan tingkat laba atau keuntungan ini diakibatkan dari banyaknya persoalan yang dihadapi sektor transportasi di Indonesia. Persoalan yang paling utama di kutip dari [www.newsdetik.com](http://www.newsdetik.com) diakses, tahun 2020 yaitu perawatan yang sangat mahal dan membutuhkan dana yang tidak sedikit merupakan kendala yang dihadapi oleh semua moda angkutan mulai dari darat, udara, dan air sehingga tidak jarang transportasi di Indonesia yang berumur sudah tua dan dianggap tidak layak jalan masih dipergunakan. Permasalahan lain yang sering terjadi yaitu tidak layaknya infrastruktur jalan dan kurangnya kenyamanan bagi masyarakat pengguna transportasi darat yang mengakibatkan berkurang peminat pengguna transportasi darat, demikian juga transportasi udara dan air (Trinanda,2018). Berikut ini merupakan perusahaan yang termasuk kedalam sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2019 berikut ini merupakan daftar nama perusahaan yang menjadi sampel penelitian :

**Tabel 4.1 Daftar Perusahaan yang Diteliti**

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk
2	BIRD	PT. Blue Bird Tbk
3	CASS	PT. Cardig Aero Service Tbk
4	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk
5	MIRA	PT. Mitra Internasional Resources Tbk
6	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
7	SAFE	PT. Steady Safe Tbk
8	TAXI	PT. Express Transindo Tbk
9	TMAS	PT. Temas Line Tbk

Sumber : Bursa Efek Indonesia, 2020

## 4.2 Hasil Penelitian

### 4.2.1 Hasil Penelitian Variabel

#### 1. Hasil Perhitungan Nilai Struktur Modal

Keinginan utama dari investor adalah meminimalkan risiko dan meningkatkan perolehan (*minimize risk and maximize return*). Asumsi umum bahwa investor individu yang rasional adalah seorang yang tidak menyukai risiko (*risk averse*), sehingga investasi yang berisiko harus dapat menawarkan tingkat perolehan yang tinggi (*higher rates of return*), oleh karena itu investor sangat membutuhkan informasi mengenai risiko dan pengembalian yang diinginkan. Risiko investasi yang dihadapi oleh investor (Rose, *et.al* 2016).

**Tabel 4.1 Hasil Nilai Struktur Modal**

KODE	Struktur Modal Perusahaan			
	2016	2017	2018	2019
ASSA	2,353	2,355	2,569	2,624
BIRD	0,566	0,322	0,321	0,373
CASS	1,209	1,387	1,533	1,737
LRNA	0,233	0,213	0,164	0,159
MIRA	0,623	0,635	0,430	0,496

NELY	0,113	0,081	0,120	0,142
SAFE	-1,291	-2,205	1,174	1,144
TAXI	2,471	7,154	-3,171	-2,056
TMAS	1,539	1,853	0,605	0,568
<b>RATA- RATA</b>	<b>0,868</b>	<b>1,311</b>	<b>0,416</b>	<b>0,576</b>

Sumber: data diolah 2020

Struktur modal merupakan perimbangan antara penggunaan modal pinjaman yang terdiri dari hutang jangka panjang dengan modal sendiri yang terdiri dari saham preferen dan saham biasa. Dari tabel hasil perhitungan 4.2 diatas dapat disimpulkan bahwa rata-rata struktur modal tertinggi berada ditahun 2017 dan rata-rata struktur modal terendah berada ditahun 2018. Pergerakan rata-rata struktur modal cenderung mengalami penurunan sehingga dapat dijelaskan bahwa kemampuan perusahaan dalam menginvestasikan penggunaan dana utang atas ekuitas perusahaan, yang nantinya akan berpengaruh pada persediaan dana dalam memenuhi pendanaan perusahaan cenderung rendah.

## 2. Hasil Perhitungan Nilai Pertumbuhan Penjualan

Pertumbuhan penjualan merupakan kenaikan jumlah penjualan dari tahun ke tahun atau dari waktu ke waktu (Susanti dan Agustin, 2015).

**Tabel 4.3 Hasil Perhitungan Pertumbuhan penjualan**

KODE	Pertumbuhan Penjualan			
	2016	2017	2018	2019
ASSA	-0,402	0,076	0,102	0,250
BIRD	-0,124	-0,123	0,004	-0,041
CASS	0,113	0,133	0,069	-0,003
LRNA	-0,222	-0,159	-0,041	0,218
MIRA	-0,220	0,060	0,060	0,017
NELY	-0,167	0,101	0,879	0,184
SAFE	-0,909	2,392	0,001	1,231
TAXI	-0,363	-0,507	-0,207	-0,444
TMAS	0,020	0,212	0,090	0,083

<b>RATA- RATA</b>	<b>-0,253</b>	<b>0,243</b>	<b>0,106</b>	<b>0,166</b>
-----------------------	---------------	--------------	--------------	--------------

Sumber: data diolah 2020

Perusahaan dengan penjualan yang relatif stabil dapat lebih aman memperoleh lebih banyak pinjaman dan menanggung beban tetap yang lebih tinggi dibanding perusahaan dengan penjualan tidak stabil (Susanti dan Agustin, 2015). Dari tabel hasil perhitungan 4.3 diatas dapat disimpulkan bahwa rata-rata pertumbuhan penjualan tertinggi berada ditahun 2017 dan rata-rata pertumbuhan penjualan terendah berada ditahun 2016. Bagi perusahaan dengan tingkat pertumbuhan penjualan yang tinggi selalu diikuti dengan peningkatan dana yang digunakan untuk pembiayaan ekspansi. Besar kecilnya pertumbuhan penjualan perusahaan akan mempengaruhi jumlah laba yang diperoleh. Tingkat pertumbuhan penjualan masa depan merupakan ukuran sejauh mana laba persaham akan diperoleh dari suatu pembiayaan permanen yang terdiri dari hutang jangka panjang, saham preferent dan modal pemegang saham (Riyanto, 2011).

#### 1. Hasil Perhitungan Struktur Aktiva

Struktur aktiva adalah perimbangan atau perbandingan baik dalam artian absolut maupun dalam artian relatif antara aktiva lancar dan aktiva tetap. Perusahaan yang aktivitya sesuai untuk dijadikan jaminan kredit cenderung lebih banyak menggunakan banyak utang (Brigham & Houston, 2016).

**Tabel 4.4 Hasil Perhitungan Struktur Aktiva**

<b>KODE</b>	<b>Struktur Aktiva</b>			
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
ASSA	0,904	0,896	0,868	0,865
BIRD	0,879	0,882	0,846	0,874
CASS	0,391	0,563	0,553	0,580
LRNA	0,867	0,847	0,893	0,875
MIRA	0,570	0,595	0,590	0,772
NELY	0,747	0,733	0,498	0,474
SAFE	0,799	0,192	0,882	0,929

TAXI	0,721	0,775	0,607	0,562
TMAS	0,891	0,858	0,855	0,841
<b>RATA-RATA</b>	<b>0,752</b>	<b>0,705</b>	<b>0,732</b>	<b>0,752</b>

Sumber: data diolah 2020

Semakin besar aset suatu perusahaan maka diharapkan semakin besar pula hasil operasional yang dihasilkan oleh perusahaan tersebut. Dari tabel hasil perhitungan 4.4 diatas dapat disimpulkan bahwa rata-rata struktur aktiva tertinggi berada ditahun 2016 dan 2019 serta rata-rata struktur aktiva terendah berada ditahun 2017. Peningkatan aset yang diikuti dengan peningkatan operasional mampu menambah kepercayaan pihak luar terhadap perusaha, maka proporsi hutang lebih besar daripada modal sendiri. Perusahaan dengan tingkat struktur yang tinggi, akan terjadi kekurangan pendapatan untuk mendanai struktur tinggi tersebut secara internal. Saham yang baru membutuhkan biaya yang tinggi, maka perusahaan lebih memilih menggunakan hutang sebagai sumber pembiayaan.

## 2. Hasil Perhitungan Umur Perusahaan

Perusahaan yang sudah lama berdiri, kemungkinan sudah banyak pengalaman yang diperoleh.

**Tabel 4.5 Hasil Perhitungan Umur Perusahaan**

KODE	Umur Perusahaan			
	2016	2017	2018	2019

ASSA	13	14	15	16
BIRD	15	16	17	18
CASS	32	33	34	35
LRNA	14	15	16	17
MIRA	37	38	39	40
NELY	39	40	41	42
SAFE	45	46	47	48
TAXI	35	36	37	38
TMAS	29	30	31	32
<b>RATA- RATA</b>	28,78	29,78	30,78	31,78

Sumber: data diolah 2020

Semakin lama umur perusahaan, semakin banyak informasi yang telah diperoleh masyarakat tentang perusahaan tersebut. Dan hal ini akan menimbulkan kepercayaan konsumen terhadap perusahaan-perusahaan tersebut. Dari tabel hasil perhitungan 4.5 diatas dapat disimpulkan bahwa rata-rata umur perusahaan tertinggi berada ditahun 2019 dan rata-rata struktur umur perusahaan berada ditahun 2016. Umur perusahaan sama dengan ukuran perusahaan dimana umur perusahaan memiliki pengaruh positif terhadap struktur modal dimana perusahaan yang berumur akan lebih memilih untuk menggunakan modalnya dengan baik. Kiesso dalam penelitian Frildawati (2018) menyatakan bahwa perusahaan didirikan untuk waktu yang tidak terbatas atau panjang, tidak didirikan untuk beberapa tahun saja. Umur perusahaan adalah lamanya perusahaan tersebut beroperasi.

### 3. Hasil Perhitungan *Uniqueness*

Keunikan produk perusahaan akan mengakibatkan biaya tinggi. Keunikan ini juga memerlukan spesifik pekerja dan Keunikan produk perusahaan akan mengakibatkan biaya tinggi.

**Tabel 4.6 Hasil Perhitungan *Uniqueness***

<b>KODE</b>	<b><i>Uniqueness</i></b>			
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
ASSA	0,112	0,114	0,066	-0,063
BIRD	0,241	0,246	0,253	0,183
CASS	0,189	0,176	0,173	0,171
LRNA	-0,071	0,086	-0,003	0,236
MIRA	0,166	0,229	0,100	0,199
NELY	0,399	0,264	0,160	0,227
SAFE	-4,052	-1,726	0,002	0,199
TAXI	0,242	0,260	-0,007	0,209
TMAS	0,022	0,061	0,152	0,113
<b>RATA- RATA</b>	<b>-0,306</b>	<b>-0,032</b>	<b>0,100</b>	<b>0,164</b>

Sumber: data diolah 2020

Keunikan produk perusahaan akan mengakibatkan biaya tinggi. Keunikan ini juga memerlukan spesifik pekerja dan pemasok. Akibatnya, perusahaan menjadi sangat sulit mencairkan keuntungan sehingga banyak beralih ke bisnis lain. Dari tabel hasil perhitungan 4.6 diatas dapat disimpulkan bahwa rata-rata *Uniqueness* tertinggi berada ditahun 2019 dan rata-rata *Uniqueness* terendah berada ditahun 2016. Keunikan dari aset suatu perusahaan diukur dengan biaya penjualan terhadap penjualan bersih. Perusahaan dengan produk yang unik diharapkan untuk menunjukkan tingkat *leverage* yang lebih rendah karena dalam kasus kebangkrutan, pasar sekunder kompetitif untuk persediaan dan peralatan produksi mereka tidak ada.

### **4.3 Analisis Data**

#### **4.2.1 Statistik Deskriptif**

Analisis statistik deskriptif bertujuan menjelaskan deskripsi data dari seluruh variabel yang akan dimasukkan dalam model penelitian. Tabel 4.1 menunjukkan hasil statistik deskriptif dari variabel-variabel dalam penelitian ini. Informasi mengenai statistik

deskriptif tersebut meliputi : Nilai minimum, maksimum, rata-rata (*mean*), dan standar deviasi. Statistik deskriptif untuk variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

**Tabel 4.1 Hasil Uji Descriptive Statistics**

	<b>Pertumbuhan Penjualan</b>	<b>Struktur Aktiva</b>	<b>Umur</b>	<b><i>Uniquenes</i></b>	<b>Struktur Modal</b>
<b>No. Obs</b>	30	30	30	30	30
<b>Mean</b>	,0656	0,735	30,28	-0,018	0,792
<b>Stdev</b>	,5326	0,177	11,478	0,765	1,690
<b>Minimum</b>	-0,909	0,192	13	-4,052	-3,171
<b>Maximum</b>	2,392	0,929	48	0,399	7,154

Sumber : Data diolah, 2020

Pada tabel 4.1 menunjukkan bahwa dari jumlah 30 sampel perusahaan perusahaan selama periode pengamatan (2016-2019) dapat disimpulkan bahwa pada variabel struktur modal memiliki nilai maksimum sebesar 7,154. Nilai minimum -3,171, nilai rata-rata struktur modal sebesar 0,792. Sedangkan standar deviasi sebesar 1,690 artinya selama periode penelitian, ukuran penyebaran dari variabel struktur modal adalah sebesar 1,690.

Pada variabel variabel pertumbuhan penjualan memiliki nilai maksimum sebesar 2,392 artinya kemampuan perusahaan dalam menginvestasikan penjualannya agar menghasilkan keuntungan tertinggi bagi perusahaan adalah sebesar 2,392. Nilai minimum -0,909 artinya kemampuan perusahaan dalam menginvestasikan penjualannya agar menghasilkan keuntungan terendah bagi perusahaan adalah sebesar 0,909. Nilai rata-rata pertumbuhan penjualan sebesar 0,656. Sedangkan standar deviasi sebesar 0,532 artinya selama periode penelitian, ukuran penyebaran dari variabel pertumbuhan penjualan adalah sebesar 0,532.

Pada variabel struktur aktiva nilai tertinggi struktur aktiva sebesar 0,929. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kemampuan dana yang ditanamkan dalam aktiva yang digunakan dalam operasi perusahaan untuk menghasilkan keuntungan adalah sebesar 0,929, sedangkan nilai terendah sebesar 0,192. Nilai rata-rata sebesar 0,735 artinya bahwa selama periode penelitian terjadi aktiva rata-rata sebesar 0,735. Sedangkan standar deviasi sebesar 0,177 menunjukkan bahwa ukuran penyebaran aktiva adalah sebesar 0,177.



Pada variabel umur nilai tertinggi sebesar 48. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kemampuan perusahaan mendapatkan informasi untuk menghasilkan keuntungan adalah sebesar 48, sedangkan nilai terendah sebesar 13. Nilai rata-rata sebesar 30,28. Sedangkan standar deviasi sebesar 11,478 menunjukkan bahwa ukuran penyebaran pertumbuhan penjualan adalah sebesar 11,478.

Pada variabel *uniquenes* nilai tertinggi sebesar 0,399. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kemampuan perusahaan mendapatkan suatu keunikan untuk menghasilkan keuntungan adalah sebesar 0,399, sedangkan nilai terendah sebesar -4,052. Nilai rata-rata sebesar -0,018. Sedangkan standar deviasi sebesar 0,765 menunjukkan bahwa ukuran penyebaran *uniquenes* adalah sebesar 0,765.

#### 4.4 Uji Asumsi Klasik

##### 4.4.1 Hasil Uji Normalitas Data

Menurut Imam Ghozali (2011), uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi. Uji statistik dalam penelitian ini menggunakan *Kolmogorov-Smirnov* (K-S) dengan hasil sebagai berikut :

**Tabel 4.2 Hasil Uji Normalitas**

Variabel	Sig	Alpha	Keterangan
Pertumbuhan Penjualan (X1)	0,292	0,05	Normal
Struktur Aktiva (X2)	0,055	0,05	Normal
Umur (X3)	0,145	0,05	Normal
<i>Uniqueness</i> (X4)	0,065	0,05	Normal
Struktur Modal (Y)	0,051	0,05	Normal

Sumber : Data sekunder diolah,2020

Berdasarkan tabel 4.2 uji normalitas nilai sig untuk semua variabel penelitian lebih besar dari 5% (0.05) maka  $H_0$  diterima artinya data residual berdistribusi Normal. Sehingga dapat dinyatakan bahwa residual pada model regresi dalam penelitian ini berdistribusi normal.

##### 4.4.2 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak

terjadi korelasi di antara variabel independen. Jika variabel independen saling berkorelasi, maka variabel-variabel ini tidak ortogonal variabel. Hasil matriks korelasi antara variabel bebas dan perhitungan nilai korelasi untuk model regresi adalah sebagai berikut :

**Tabel 4.3 Hasil Uji Multikolinearitas**

Variabel	VIF	Tolerance	Keterangan
Pertumbuhan Penjualan (X1)	1,590	0,629	Tidak Multikolinearitas
Struktur Aktiva (X2)	1,424	0,702	Tidak Multikolinearitas
Umur (X3)	1,321	0,757	Tidak Multikolinearitas
<i>Uniqueness</i> (X4)	1,910	0,524	Tidak Multikolinearitas

Sumber : Data sekunder diolah,2020

Hasil perhitungan Tolerance menunjukkan tidak ada nilai variabel independen yang memiliki nilai Tolerance kurang dari 0,10 yang berarti tidak ada korelasi antara variabel independen yang nilainya lebih dari 95 persen. Hasil perhitungan nilai *Variance Inflation Faktor* (VIF) juga menunjukkan hal yang sama tidak ada satu variabel independen yang memiliki VIF lebih dari 10. Jadi dapat disimpulkan bahwa tidak ada multikolinieritas antara variabel independen dalam model regresi.

#### 4.4.3 Hasil Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya) (Ghozali, 2011:110), Penelitian ini menggunakan Nilai DW (Durbin Watson). Dengan hasil uji sebagai berikut :

**Tabel 4.4 Hasil Uji Autokorelasi**

Variabel	Durbin-Watson	DI	dU	Kondisi	Simpulan
----------	---------------	----	----	---------	----------

Pertumbuhan Penjualan (X1)				dU<DW<(4-dL)	Tidak ada autokorelasi
Struktur Aktiva (X2)	2,106	1,39	1,60	1,60<2,106<(4-	
Umur (X3)				1,39)	
Uniqueness (X4)					
Struktur Modal (Y)					

Sumber : Data sekunder diolah,2020

Dari hasil tabel 4.4 didapat nilai DW yang dihasilkan dari model regresi adalah 2,106. Sedangkan dari tabel DW dengan signifikansi 0,05 dan jumlah data (n) = 40, serta k = 4 (k adalah jumlah variabel independen) diperoleh nilai dL sebesar 1,39 dan dU sebesar 1,60 yang berarti dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat autokorelasi.

## 4.5 Uji Hipotesis

### 4.3.1 Model Regresi Linier Berganda

Pengujian dilakukan menggunakan uji regresi linier berganda dengan  $\alpha=5\%$ . Hasil pengujian disajikan pada Tabel 4.5 berikut ini:

**Tabel 4.5 Hasil Persamaan Analisis Regresi Linier Berganda**

	B	Std,Error	t <sub>hitung</sub>	Sig
Constanta	2,013	1,002	2,009	0,064
Pertumbuhan Penjualan (X1)	0,194	0,113	1,718	0,108
Struktur Aktiva (X2)	-0,283	1,011	-0,280	0,784
Umur (X3)	-0,042	0,016	-2,589	0,021
Uniqueness (X4)	-0,478	0,177	-2,704	0,017
R			0,687	
R Square			0,472	

Sumber : Data diolah,2020

Variabel dependen pada regresi ini adalah struktur modal (Y), sedangkan variabel independen adalah Pertumbuhan penjualan, Struktur aktiva, Umur perusahaan dan Uniqueness. Model regresi berdasarkan hasil analisis di atas adalah:

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4 + e$$

$$Y = 2,013 + 0,194X_1 - 0,283X_2 - 0,042X_3 - 0,478X_4$$

Adapun interpretasi dari persamaan tersebut yaitu, sebagai berikut :

1. Nilai konstanta sebesar 2,013 artinya jika variabel pertumbuhan penjualan, struktur aktiva, umur perusahaan dan uniqueness bernilai 0, maka struktur modal sebesar 2,013 dengan catatan kondisi lain dianggap tetap (ceteris paribus) .

2. Nilai koefisien pertumbuhan penjualan adalah 0,194 artinya setiap penambahan struktur aktiva akan meningkatkan struktur modal sebesar 0,194 dengan catatan kondisi lain dianggap tetap (carteris paribus).
3. Nilai koefisien struktur aktiva adalah -0,283 artinya setiap penambahan struktur aktiva akan menurunkan struktur modal sebesar 0,283 dengan catatan kondisi lain dianggap tetap (carteris paribus).
4. Nilai koefisien umur perusahaan adalah -0,042 artinya setiap penambahan umur perusahaan akan menurunkan struktur modal sebesar 0,042 dengan catatan kondisi lain dianggap tetap (carteris paribus).
5. Nilai koefisien Uniqueness adalah 0,478 artinya setiap penambahan Uniqueness akan menurunkan struktur modal sebesar 0,478 dengan catatan kondisi lain dianggap tetap (carteris paribus).

Berdasarkan tabel 4.5 menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,687 artinya tingkat hubungan antara pertumbuhan penjualan, struktur aktiva, umur perusahaan dan uniqueness terhadap struktur modal (Y) adalah positif kuat. Koefisien determinan R<sup>2</sup> (R Square) sebesar 0,472 artinya bahwa kemampuan variabel pertumbuhan penjualan, struktur aktiva, umur perusahaan dan uniqueness terhadap struktur modal (Y) sebesar 0,472 atau 47,2% sedangkan sisanya sebesar 52,8% dijelaskan oleh faktor atau variabel lain diluar penelitian ini.

#### **4.4 Pengujian Hipotesis**

##### **4.4.1 Untuk Menguji Pengaruh Pertumbuhan Penjualan Terhadap Struktur Modal**

H<sub>01</sub> : Pertumbuhan penjualan berpengaruh tidak signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

H<sub>a1</sub> : Pertumbuhan penjualan berpengaruh signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018.

Berdasarkan tabel 4.5 didapat perhitungan pada pertumbuhan penjualan (X1) diperoleh nilai sig (0,108 > 0,05 ) dengan demikian Ho diterima dan Ha ditolak yang bermakna bahwa pertumbuhan penjualan berpengaruh tidak signifikan

terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

#### **4.4.2 Untuk Menguji Pengaruh Struktur Aktiva Terhadap Struktur Modal**

$H_{01}$  : Struktur Aktiva berpengaruh tidak signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

$H_{a1}$  : Struktur Aktiva berpengaruh signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

Berdasarkan tabel 4.5 didapat perhitungan pada struktur aktiva ( $X_2$ ) diperoleh nilai sig ( $0,784 > 0,05$ ) dengan demikian  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak yang bermakna bahwa struktur aktiva berpengaruh tidak signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

#### **4.4.3 Untuk Menguji Pengaruh Umur Perusahaan Terhadap Struktur Modal**

$H_3$  : Umur perusahaan berpengaruh tidak signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

$H_{a3}$  : Umur perusahaan berpengaruh signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

Berdasarkan tabel 4.5 didapat perhitungan pada umur perusahaan ( $X_3$ ) diperoleh nilai sig ( $0,021 < 0,05$ ) dengan demikian  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yang bermakna bahwa umur perusahaan berpengaruh signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

#### **4.4.4 Untuk Menguji Pengaruh Uniqueness Terhadap Struktur Modal**

$H_4$  : Uniqueness berpengaruh tidak signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

Ha<sub>4</sub> : Uniqueness berpengaruh signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

Berdasarkan tabel 4.5 didapat perhitungan pada Uniqueness (X<sub>4</sub>) diperoleh nilai sig ( $0,017 < 0,05$ ) dengan demikian Ho ditolak dan Ha diterima yang bermakna bahwa uniqueness berpengaruh signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019.

## **4.6 Pembahasan**

### **4.4.1 Pertumbuhan Penjualan berpengaruh terhadap Struktur Modal**

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa pada pertumbuhan penjualan berpengaruh tidak signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019. Hal ini dikarenakan tingginya pertumbuhan penjualan akan meningkatkan laba sebelum bunga dan pajak, sehingga pendanaan perusahaan yang menggunakan utang dengan beban bunga sebagai pengurang pajak dapat meningkatkan laba bersih sehingga laba per saham juga ikut meningkat.

Jika dikaitkan dengan kasus gagal bayar yang dialami oleh perusahaan transportasi PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) juga mengemuka. Perusahaan gagal membayar hutang sebesar Rp 1 triliun yang jatuh tempo pada 24 Juni 2019. Kupon hutang/obligasi ini sebesar 12,25% per tahun (Sumber :CNBC Indonesia, diakses tahun 2020). Selain itu kerugian yang terjadi di perusahaan PT Kawasan Industri Jababeka Tbk (KIJA) dan PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) dapat disebabkan oleh beberapa masalah seperti adanya peningkatan biaya khususnya *fuel* atau bahan bakar dan biaya lainnya yang termasuk *service* dan *system reservasi*, adanya pembukaan bandara internasional yang sangat banyak, proses birokrasi yang panjang, perlambatan ekonomi global, sehingga hal tersebut dapat memberikan dampak pada kondisi perekonomian Indonesia serta dapat membuat kondisi bisnis tidak akan lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Nilai tukar rupiah yang terus melemah, serta inflasi yang semakin tinggi juga memberikan dampak pada perusahaan sektor transportasi karena suku cadang yang digunakan untuk transportasi masih di impor dari negara lain.

Pertumbuhan penjualan adalah kemampuan yang dimiliki perusahaan dalam mendapatkan profit yang sifatnya imateriil yang telah ditentukan oleh suatu target (Herdiawan, 2013). Pertumbuhan penjualan merupakan perubahan kenaikan ataupun penurunan penjualan dari tahun ke tahun yang dapat dilihat pada laporan labarugi perusahaan. Perusahaan yang baik dapat dilihat dari penjualannya dari tahun ke tahun yang terus mengalami kenaikan, hal tersebut berimbas pada meningkatnya keuntungan perusahaan sehingga pendanaan internal perusahaan juga meningkat (Maryanti,2016).

Teori *tradeoff* struktur modal menunjukkan bahwa hutang bermanfaat bagi perusahaan karena bunga dapat dikurangi dalam penghitungan pajak, tetapi hutang juga menimbulkan biaya yang berhubungan dengan kebangkrutan yang aktual dan potensial. Struktur modal yang optimal berada pada keseimbangan antara manfaat pajak dari hutang dan biaya yang berkaitan dengan kebangkrutan (Binangkit dan Raharjo, 2014). *Trade Off Theory* dalam struktur modal pada intinya menyeimbangkan manfaat dan pengorbanan yang timbul akibat penggunaan hutang. Sejauh manfaat lebih besar, tambahan hutang masih diperkenankan apabila pengorbanan karena penggunaan hutang sudah lebih besar. Sehingga apabila pertumbuhan penjualan meningkat maka perusahaan akan mengambil utang agar dapat meningkatkan kapasitas produksi yang akan berdampak pada kenaikan penjualannya dan pertumbuhan penjualan termasuk salah satu factor yang mempengaruhi struktur modal (Maryanti,2016).

Hasil penelitian ini mendukung penelitian yang dilakukan Santika (2018) menyatakan bahwa hasil pertumbuhan penjualan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap struktur modal. Hal ini berarti jika pertumbuhan penjualan perusahaan semakin meningkat, maka struktur modal perusahaan juga meningkat signifikan. Penelitian lain juga dilakukan oleh Ririt (2017), mendapatkan hasil pertumbuhan penjualan berpengaruh positif terhadap struktur modal, hasil penelitian menyatakan semakin meningkatnya pertumbuhan penjualan yang dimiliki oleh perusahaan, maka akan semakin tinggi proporsi pemakaian hutang yang digunakan perusahaan.

#### 4.4.2 Struktur Aktiva berpengaruh terhadap Struktur Modal

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa pada struktur aktiva berpengaruh tidak signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019. Hal ini dikarenakan terjadinya peningkatan asset yang diikuti peningkatan hasil operasi akan semakin menambah kepercayaan pihak luar terhadap perusahaan. Dengan meningkatnya kepercayaan pihak luar (kreditor) terhadap perusahaan, maka proporsi hutang akan semakin lebih besar daripada modal sendiri. Hal ini didasarkan pada keyakinan kreditor atas dana yang ditanamkan ke dalam perusahaan dijamin oleh besarnya asset yang dimiliki perusahaan.

Jika dikaitkan dengan kasus gagal bayar yang dialami oleh perusahaan transportasi PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) juga mengemuka. Perusahaan gagal membayar hutang sebesar Rp 1 triliun yang jatuh tempo pada 24 Juni 2019. Kupon hutang/obligasi ini sebesar 12,25% per tahun (Sumber :CNBC Indonesia, diakses tahun 2020). Selain itu kerugian yang terjadi di perusahaan PT Kawasan Industri Jababeka Tbk (KIJA) dan PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) dapat disebabkan oleh beberapa masalah seperti adanya peningkatan biaya khususnya *fuel* atau bahan bakar dan biaya lainnya yang termasuk *service* dan *system reservasi*, adanya pembukaan bandara internasional yang sangat banyak, proses birokrasi yang panjang, perlambatan ekonomi global, sehingga hal tersebut dapat memberikan dampak pada kondisi perekonomian Indonesia serta dapat membuat kondisi bisnis tidak akan lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Nilai tukar rupiah yang terus melemah, serta inflasi yang semakin tinggi juga memberikan dampak pada perusahaan sektor transportasi karena suku cadang yang digunakan untuk transportasi masih di impor dari negara lain.

Struktur aktiva merupakan cerminan dari dua komponen aktiva tetap secara garis besar dalam komposisinya yaitu aktiva lancar dan aktiva tetap (Nadia,2014). Aktiva lancar merupakan uang kas dan aset-aset lain yang dapat direalisasikan dalam bentuk uang kas atau dijual atau dikonsumsi dalam suatu periode akuntansi yang normal. Sebaliknya aktiva tetap merupakan aset berwujud yang diperoleh dalam bentuk siap pakai atau dibangun lebih dulu yang digunakan dalam operasi perusahaan, tidak



dimasukkan untuk dijual dalam rangka kegiatan normal perusahaan dan mempunyai masa (Nadia,2018).

Struktur aktiva adalah faktor yang mempengaruhi pembuatan keputusan struktur modal. Semakin besar struktur aktiva maka semakin besar penggunaan hutang pada struktur modalnya, hal ini menunjukkan bahwa semakin banyak jumlah aktiva tetap yang bisa digunakan sebagai jaminan hutang oleh perusahaan (Ivena,2019). Struktur aktiva yang kecil yang dimiliki oleh suatu perusahaan, maka semakin kecil pula kemampuan perusahaan tersebut agar dapat menjamin hutang jangka panjang.

Teori *tradeoff* struktur modal menunjukkan bahwa hutang bermanfaat bagi perusahaan karena bunga dapat dikurangi dalam penghitungan pajak, tetapi hutang juga menimbulkan biaya yang berhubungan dengan kebangkrutan yang aktual dan potensial. Struktur modal yang optimal berada pada keseimbangan antara manfaat pajak dari hutang dan biaya yang berkaitan dengan kebangkrutan (Binangkit dan Raharjo, 2014). *Trade Off Theory* dalam struktur modal pada intinya menyeimbangkan manfaat dan pengorbanan yang timbul akibat penggunaan hutang. Struktur Aktiva (yang berarti semakin besar jumlah aktiva tetap), maka penggunaan modal sendiri akan semakin tinggi (penggunaan modal asing semakin sedikit) atau dengan kata lain struktur modalnya akan semakin rendah. Struktur Aktiva dalam perusahaan mempunyai pengaruh terhadap sumber-sumber pembiayaan. Menurut Rossana (2018) kebanyakan perusahaan industri dimana sebagian besar modalnya tertanam dalam aktiva tetap akan mengutamakan pemenuhan modalnya dari modal yang permanen, yaitu modal sendiri sedangkan hutang sifatnya hanya sebagai pelengkap.

Hasil penelitian ini mendukung penelitian yang dilakukan Laili Hidayat (2016) mengemukakan bahwa struktur aktiva berpengaruh positif terhadap struktur modal. Penelitian dari Sekar Mayang Sari (2017) serta Bhaduri (2017) mendukung penelitian Laili tersebut, di mana struktur aktiva berpengaruh positif terhadap struktur modal.

#### **4.4.3 Umur Perusahaan berpengaruh terhadap Struktur Modal**

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa pada umur perusahaan berpengaruh signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019. Hal ini dikarenakan perusahaan

yang sudah lama berdiri, memberikan kemungkinan sudah banyak pengalaman yang diperoleh. Semakin lama umur perusahaan, ternyata semakin banyak informasi yang telah diperoleh masyarakat tentang perusahaan tersebut. Umur perusahaan yaitu seberapa lama suatu perusahaan mampu untuk bertahan, bersaing, dan mengambil kesempatan bisnis yang ada dalam perekonomian (Wahyu, 2011).

Umur perusahaan yaitu seberapa lama suatu perusahaan mampu untuk bertahan, bersaing, dan mengambil kesempatan bisnis yang ada dalam perekonomian (Wahyu, 2017). Perusahaan yang sudah lama berdiri, kemungkinan sudah banyak pengalaman yang diperoleh. Jika dikaitkan dengan kasus gagal bayar yang dialami oleh perusahaan transportasi PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) juga mengemuka. Perusahaan gagal membayar hutang sebesar Rp 1 triliun yang jatuh tempo pada 24 Juni 2019. Kupon hutang/obligasi ini sebesar 12,25% per tahun (Sumber :CNBC Indonesia, diakses tahun 2020). Selain itu kerugian yang terjadi di perusahaan PT Kawasan Industri Jababeka Tbk (KIJA) dan PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) dapat disebabkan oleh beberapa masalah seperti adanya peningkatan biaya khususnya *fuel* atau bahan bakar dan biaya lainnya yang termasuk *service* dan *system reservasi*, adanya pembukaan bandara internasional yang sangat banyak, proses birokrasi yang panjang, perlambatan ekonomi global, sehingga hal tersebut dapat memberikan dampak pada kondisi perekonomian Indonesia serta dapat membuat kondisi bisnis tidak akan lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Nilai tukar rupiah yang terus melemah, serta inflasi yang semakin tinggi juga memberikan dampak pada perusahaan sektor transportasi karena suku cadang yang digunakan untuk transportasi masih di impor dari negara lain.

Semakin lama umur perusahaan, semakin banyak informasi yang telah diperoleh masyarakat tentang perusahaan tersebut. Dan hal ini akan menimbulkan kepercayaan konsumen terhadap perusahaan-perusahaan tersebut. Umur perusahaan sama dengan ukuran perusahaan dimana umur perusahaan memiliki pengaruh positif terhadap struktur modal dimana perusahaan yang berumur akan lebih memilih untuk menggunakan modalnya dengan baik.

Teori *tradeoff* struktur modal menunjukkan bahwa hutang bermanfaat bagi perusahaan karena bunga dapat dikurangi dalam penghitungan pajak, tetapi hutang

juga menimbulkan biaya yang berhubungan dengan kebangkrutan yang aktual dan potensial. Struktur modal yang optimal berada pada keseimbangan antara manfaat pajak dari hutang dan biaya yang berkaitan dengan kebangkrutan (Binangkit dan Raharjo, 2014). *Trade Off Theory* dalam struktur modal pada intinya menyeimbangkan manfaat dan pengorbanan yang timbul akibat penggunaan hutang. Umur perusahaan sama dengan ukuran perusahaan dimana umur perusahaan memiliki pengaruh positif terhadap struktur modal dimana perusahaan yang berumur akan lebih memilih untuk menggunakan modalnya dengan baik.

Hasil penelitian ini mendukung penelitian yang dilakukan oleh Nur Cahyo (2014) menjelaskan bahwa umur perusahaan berpengaruh terhadap struktur modal. Hasil penelitian yang dilakukan Ida (2016) menjelaskan bahwa umur perusahaan berpengaruh terhadap struktur modal.

#### **4.4.4 *Uniqueness* berpengaruh Terhadap Struktur Modal**

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa pada *Uniqueness* berpengaruh signifikan terhadap struktur modal pada perusahaan pada perusahaan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019. Hal ini dikarenakan Keunikan produk perusahaan akan mengakibatkan biaya tinggi. Keunikan ini juga memerlukan spesifik pekerja dan Keunikan produk perusahaan akan mengakibatkan biaya tinggi. Keunikan ini juga memerlukan spesifik pekerja dan pemasok. Akibatnya, perusahaan menjadi sangat sulit mencairkan keuntungan sehingga banyak beralih ke bisnis lain.

Jika dikaitkan dengan kasus gagal bayar yang dialami oleh perusahaan transportasi PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) juga mengemuka. Perusahaan gagal membayar hutang sebesar Rp 1 triliun yang jatuh tempo pada 24 Juni 2019. Kupon hutang/obligasi ini sebesar 12,25% per tahun (Sumber :CNBC Indonesia, diakses tahun 2020). Selain itu kerugian yang terjadi di perusahaan PT Kawasan Industri Jababeka Tbk (KIJA) dan PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) dapat disebabkan oleh beberapa masalah seperti adanya peningkatan biaya khususnya *fuel* atau bahan bakar dan biaya lainnya yang termasuk *service* dan *system reservasi*, adanya pembukaan bandara internasional yang sangat banyak, proses birokrasi yang panjang, perlambatan ekonomi global, sehingga hal tersebut dapat memberikan

dampak pada kondisi perekonomian Indonesia serta dapat membuat kondisi bisnis tidak akan lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Nilai tukar rupiah yang terus melemah, serta inflasi yang semakin tinggi juga memberikan dampak pada perusahaan sektor transportasi karena suku cadang yang digunakan untuk transportasi masih di impor dari negara lain.

Titman dan Wessels (1988) dalam penelitian mereka menjelaskan efek negatif dari keunikan pada struktur modal. Titman dan Wessels (1988) dalam penelitian mereka menjelaskan efek negatif dari keunikan pada struktur modal. Teori *tradeoff* struktur modal menunjukkan bahwa hutang bermanfaat bagi perusahaan karena bunga dapat dikurangi dalam penghitungan pajak, tetapi hutang juga menimbulkan biaya yang berhubungan dengan kebangkrutan yang aktual dan potensial. Struktur modal yang optimal berada pada keseimbangan antara manfaat pajak dari hutang dan biaya yang berkaitan dengan kebangkrutan (Binangkit dan Raharjo, 2014). *Trade Off Theory* dalam struktur modal pada intinya menyeimbangkan manfaat dan pengorbanan yang timbul akibat penggunaan hutang.. Sementara penelitian yang dilakukan oleh Chang et al. memberikan pinjaman kepada perusahaan. Sementara penelitian yang dilakukan oleh Chang et al. (2014) dan Kim et al. (2006) menemukan bahwa tidak ada efek keunikan pada struktur modal. Sementara itu, penelitian yang dilakukan oleh Cheema dan Kaikati (2010) menemukan bahwa produk yang lebih unik, itu akan lebih dituntut oleh konsumen dan sebagai hasilnya, pembelian mengalami peningkatan. Konsumen yang memiliki kebutuhan tinggi untuk keunikan akanya tinggi.