

BAB I

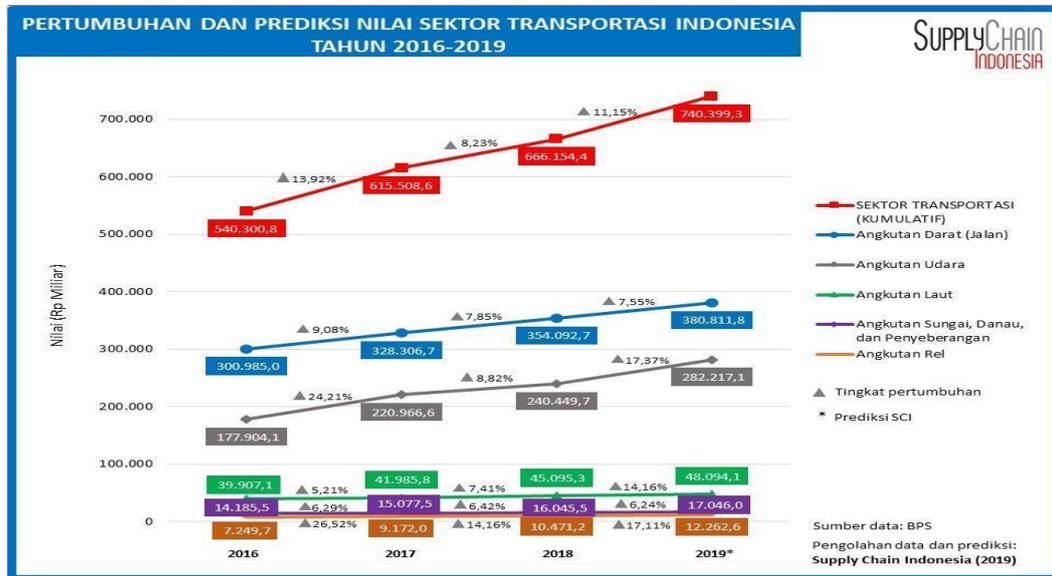
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dunia bisnis saat ini semakin banyak berkembang mengakibatkan persaingan meningkat semakin tajam, setiap perusahaan dituntut untuk bisa atau mampu memproduksi secara efisien sehingga tetap memiliki keunggulan dalam daya saing usaha. Perusahaan dipandang sebagai entitas yang beroperasi dengan menerapkan prinsip - prinsip ekonomi, tidak berorientasi pada pencapaian laba maksimal saja, tetapi perusahaan berusaha meningkatkan nilai perusahaan dan memenuhi keinginan pemiliknya juga, untuk itu perusahaan harus memiliki rencana strategis yang disusun untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Perkembangan di era globalisasi sangat dipengaruhi oleh kemajuan di bidang transportasi, dimana alat transportasi ini merupakan alat bantu yang sangat berperan penting dalam kehidupan masyarakat dan negara. Transportasi yang saat ini tumbuh sangat pesat di Indonesia, dapat dilihat dari banyaknya perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi, hal ini yang mengharuskan perusahaan yang bergerak dibidang transportasi juga harus lebih cermat dalam melaksanakan operasional perusahaan dan lebih teliti dalam menentukan keputusan sehingga tercapai tujuan yang sudah ditetapkan. Ketersediaan jasa transportasi di seluruh wilayah merupakan hal yang mutlak karena fungsi strategis transportasi ikut menciptakan stabilitas dan kelangsungan kegiatan masyarakat serta roda pemerintahan (<http://dephub.go.id>, 2017).

Berdasarkan grafik dibawah ini menunjukkan perkembangan sektor transportasi Indonesia pada tahun 2018 didominasi oleh sub sektor angkutan darat (jalan) dengan kontribusi sebesar 53,15% dan diikuti angkutan udara (36,10%). Angkutan-angkutan lainnya memberikan kontribusi rendah, yaitu angkutan laut (6,77%), angkutan sungai, danau, dan penyeberangan (2,41%), dan angkutan rel (1,57%).([www. SupplyChainIndonesia. com](http://www.SupplyChainIndonesia.com))

Gambar 1.1
Pertumbuhan struktur modal pada sektor transportasi



Sumber : Analisis Supply Chain Indonesia (SCI)

Perkembangan ekonomi di Indonesia beberapa tahun terakhir ini memang menimbulkan permasalahan yang begitu kompleks di berbagai bidang. Dengan permasalahan yang semakin meningkat, berbagai perusahaan yang sedang berkembang harus bertindak lebih cermat dan hemat serta kegiatan yang dilakukan untuk perusahaan juga harus dilakukan sesuai dengan metode yang benar dan cepat agar hasil yang diperoleh berkualitas dan mempunyai daya saing yang tinggi dimata masyarakat. Perusahaan dituntut untuk melakukan pengelolaan yang tepat terhadap fungsi - fungsi penting yang ada dalam perusahaan untuk melakukan penyesuaian terhadap keadaan yang terjadi demi memperoleh keunggulan dalam persaingan yang dihadapinya. Untuk mencapai keberhasilan manajemen dalam perusahaan-perusahaan dan semua jenis organisasi, maka pengetahuan manajemen dan sebagai suatu ilmu mutlak untuk dimengerti. Para manajer dituntut untuk menggunakan pengetahuan tersebut agar dapat membantu mengerti dengan baik tentang manajemen dan menolong mengembangkan praktek-praktek manajemen sekarang (<https://www.kompasiana.com>, 2018)

Bagi perusahaan berkembang, masalah yang timbul dalam perusahaan berkaitan dengan penyediaan dana yang sesuai dengan kebutuhan dan menggunakan dana tersebut secara efisien. Banyak perusahaan di Indonesia yang ingin mengembangkan wilayah usahanya, hal ini membutuhkan modal tambahan yang cukup besar, modal ini biasanya disebut dengan modal kerja. Modal kerja akan digunakan untuk mendanai kegiatan operasional yang ada sehingga perusahaan tidak mengalami kesulitan yang berarti. Keputusan pemenuhan kebutuhan dana dianggap penting karena berhubungan dengan kelangsungan hidup perusahaan maupun kesempatan berkembang bagi perusahaan (Damayanti)

Pada hakikatnya masalah pendanaan ini menyangkut tentang keseimbangan keuangan perusahaan, keseimbangan tersebut tercermin antara aktiva dan pasiva. Pemilihan susunan aktiva yang benar akan menentukan struktur kekayaan perusahaan. Namun sebaliknya, jika pemilihan susunan aktiva ini buruk akan berakibat pada ketidak optimalan kinerja perusahaan yang akan berdampak pada turunnya nilai perusahaan.

Keputusan dalam penentuan struktur modal sangat dipengaruhi oleh karakteristik dimana perusahaan tersebut berada dan keunikan dari perusahaan secara individu perusahaan (Wijaya, 2018). Kegiatan operasional perusahaan dapat berjalan dengan baik apabila adanya pengelolaan yang baik oleh manajemen. Salah satunya yaitu tindakan manajer keuangan perusahaan, dimana manajer keuangan dituntut untuk tepat dalam pengambilan keputusan pendanaan perusahaan. Keputusan pendanaan yang baik tersebut juga dapat dilihat dari struktur modal perusahaan. Struktur modal ini berkaitan dengan keputusan keuangan mengenai pendanaan usaha yang optimal.

Sumber modal kerja didapat dari modal kerja sendiri atau pinjaman dari pihak lain. Pendanaan untuk kegiatan operasional perusahaan yang berasal dari modal sendiri, tidak akan mencukupi kebutuhan perusahaan yang sangat besar. Oleh sebab itu perusahaan harus mencari dana dari pihak lain. Dengan modal tambahan yang berupa pinjaman dari pihak lain maka kebutuhan perusahaan akan terpenuhi dengan cepat. Namun pembiayaan yang berasal dari dana pinjaman kepada pihak lain ini, akan menimbulkan bunga pinjaman yang akan menjadi beban bagi

perusahaan. Menghimpun dana perusahaan dari utang merupakan hal yang bisa berdampak positif apabila manajer keuangan bijak dan proporsional dalam menggunakan utang, namun sebaliknya, apabila manajer tidak proporsional dalam menentukan proporsi utang bisa berakibat buruk seperti terjadinya beban bunga dari utang yang lebih tinggi dibandingkan dengan keuntungan perusahaan, hal ini akan berdampak pada perusahaan yaitu terjadinya krisis keuangan perusahaan dan dapat berakibat pada bangkrutnya perusahaan. Dalam menghimpun sumber dana harus terukur, hal tersebut dilakukan agar dapat meminimalisir besarnya biaya modal yang akan ditanggung oleh perusahaan. Penggunaan modal kerja yang ekonomis akan membantu perusahaan dalam menjalankan kegiatan operasionalnya dengan baik dan berkelanjutan. Sehingga perusahaan sangat membutuhkan modal kerja dalam menjalankan dan mengembangkan usahanya agar semakin maju dan dapat mempertahankan eksistensinya (<https://www.kompasiana.com>)

Diperlukan pertimbangan dalam menentukan besarnya modal kerja yang dibutuhkan, hal ini erat kaitannya dengan tingkat keuntungan atau *profitabilitas* yang akan diperoleh perusahaan, serta diharapkan agar perusahaan dapat lebih selektif dalam penggunaan modal kerja sebagai pendanaan kegiatan operasional perusahaan agar tidak mengalami kerugian.

Modal kerja merupakan salah satu komponen yang memerlukan perhatian besar dan dalam pengelolaannya diperlukan aspek kehati-hatian, karena sebagian besar kegiatan operasional perusahaan didanai dari modal kerja. Dengan tersedianya modal kerja yang cukup, bisa menjaga perusahaan dari kemungkinan terjadinya krisis modal kerja yang diakibatkan oleh penurunan aktiva lancar dan kesulitan keuangan lainnya yang mungkin timbul karena terjadinya krisis keuangan dalam perusahaan. Tetapi jika modal kerja terlalu berlebihan, hal ini menjelaskan secara tidak langsung adanya dana yang tidak produktif, hal ini akan menimbulkan kerugian bagi perusahaan karena kesempatan untuk memperoleh laba sangat kecil. Dalam hal ini struktur modal dihitung dengan cara perbandingan antara total utang perusahaan terhadap total ekuitas perusahaan yang biasa diukur dengan *Debt to Equity Ratio* (DER). Pengukuran ini dapat mengindikasikan tingkat risiko

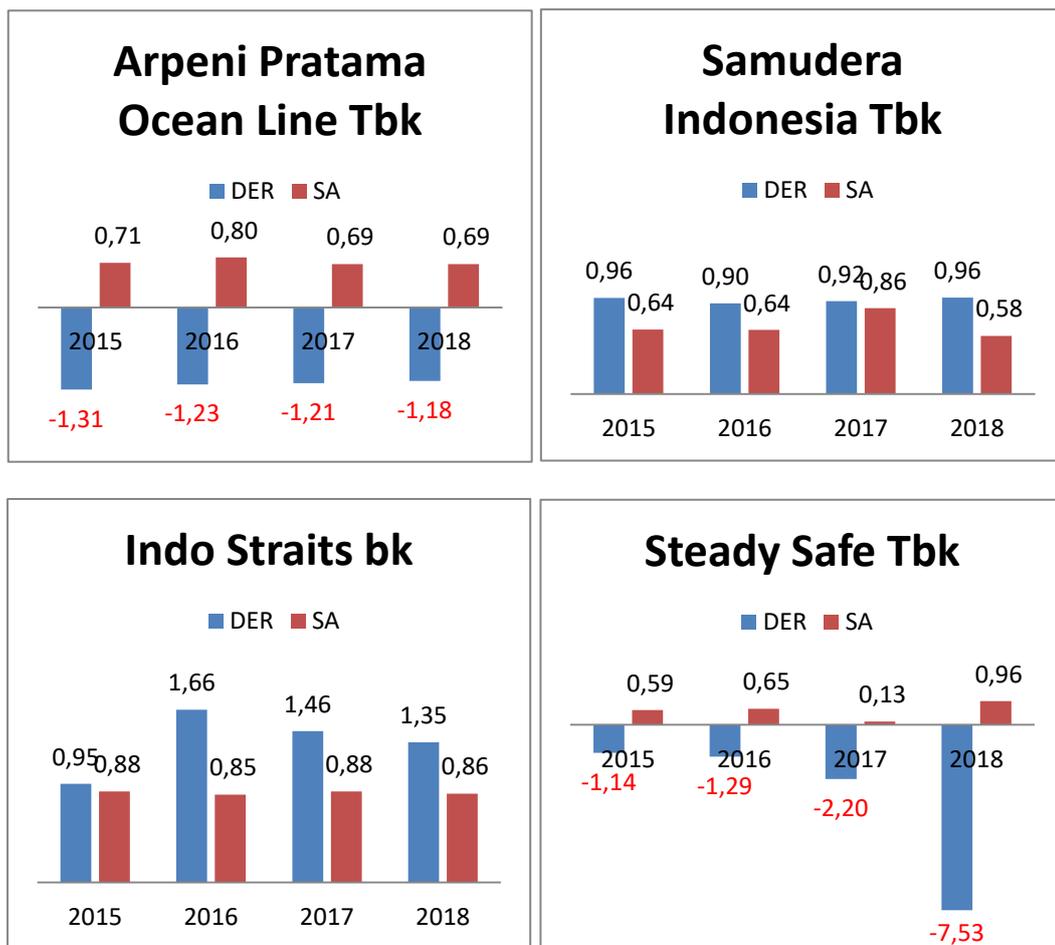
perusahaan. Dimana semakin tinggi rasio DER maka semakin tinggi risiko yang ada, hal ini dikarenakan pendanaan dari unsur utang lebih besar dibandingkan modal sendiri.

Penelitian ini pernah diteliti oleh peneliti terdahulu yaitu Hani Sri Mulyani yang menyatakan bahwa Struktur modal dapat dipengaruhi oleh banyak faktor. Berikut ini adalah faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal suatu perusahaan menurut para ahli. Menurut Brigham dan Houston (2011: 189) mengatakan, “faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal adalah stabilitas penjualan, struktur aset, *leverage* operasi, tingkat pertumbuhan, *profitabilitas*, pajak, kendali, sikap manajemen, sikap pemberi pinjaman dan lembaga pemeringkat, kondisi pasar, kondisi internal perusahaan, dan fleksibilitas keuangan”.

Menurut Brigham dan Houston (2011: 188) perusahaan yang asetnya memadai untuk digunakan sebagai jaminan cenderung akan cukup banyak menggunakan utang. Menurut Wijaya, E., & Jessica, J. (2018). struktur aktiva dapat digunakan untuk menentukan seberapa besar hutang jangka panjang yang dapat di ambil dan hal ini akan berpengaruh terhadap penentuan besarnya struktur modal. Dalam penelitian Tifani, J. (2018). Model *trade off* yang dikemukakan oleh Myers (2001), dimana perusahaan perlu menyeimbangkan antara manfaat dan biaya dari penggunaan utang. Artinya struktur aset perusahaan yang tinggi akan berpengaruh positif terhadap struktur modal

Pada Gambar 1.2 dibawah ini dapat dilihat data tingkat struktur aset dan struktur modal beberapa perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2018.

Gambar 1.2
Tingkat Struktur Aset dan Struktur Modal Beberapa Perusahaan Sektor
Transportasi Periode 2015-2018



Sumber : Data sekunder diolah, 2019

Dari gambar diatas terlihat bahwa perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, Indo Straits Tbk, Samudera Indonesia Tbk, dan Steady Safe Tbk mengalami kenaikan dan penurunan struktur aset yang berfluktuatif namun tidak searah dengan struktur modal. Perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. contohnya pada 2015-2018 struktur aset mengalami penurunan dari 0,71 menjadi 0,69 namun

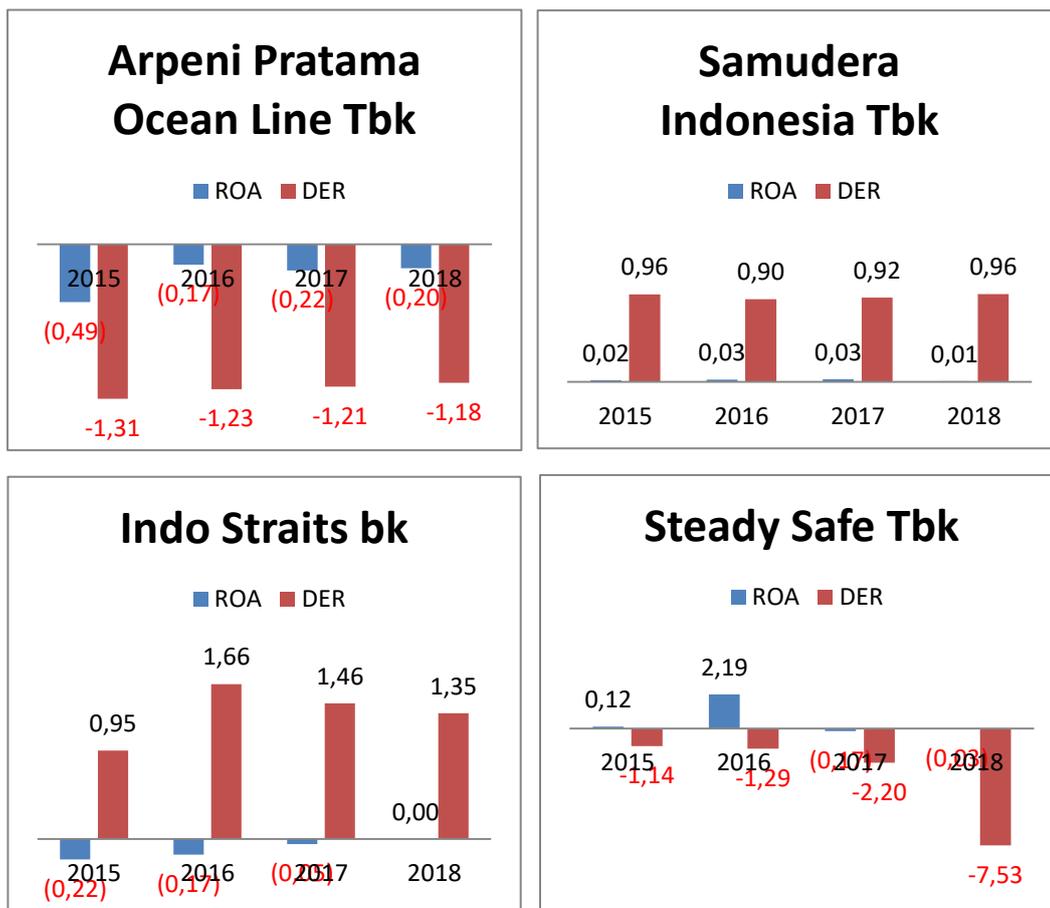
struktur modal mengalami peningkatan dari -1.31 di tahun 2015 menjadi -1.18 di tahun 2018. Perusahaan Indo Straits Tbk di tahun 2015-2018 struktur aset mengalami penurunan dari 0,88 menjadi 0,86 namun struktur modal mengalami peningkatan dari 0,95 menjadi 1,35. Begitu juga dengan perusahaan Samudera Indonesia Tbk dan Steady Safe Tbk

Dari uraian diatas terlihat bahwa keempat perusahaan transportasi terdapat ketidaksesuaian dengan penelitian yang dilakukan oleh Iin Munafi'ah (2017) menyatakan bahwa Struktur Aktiva berpengaruh positif dan signifikan terhadap struktur modal.

Profitabilitas merupakan kemampuan suatu perusahaan untuk mendapatkan laba (keuntungan) dalam suatu periode tertentu. Menurut Agus Sartono (2010:122) yang menyatakan bahwa *profitabilitas* adalah kemampuan perusahaan memperoleh laba dalam hubungannya dengan penjualan, total aktiva maupun modal sendiri. Menurut Khasmir (2011:196) Rasio *profitabilitas* merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Dalam penelitian Ni Putu Deshinta Damayanti, perusahaan dengan *profitabilitas* yang tinggi akan memiliki dana internal (laba ditahan) yang lebih banyak dari pada perusahaan dengan *profitabilitas* rendah. Dengan laba ditahan yang besar, perusahaan akan lebih senang menggunakan laba ditahan sebelum menggunakan hutang.

Pada Gambar 1.3 dibawah ini dapat dilihat data tingkat *profitabilitas* dan struktur modal beberapa perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2018.

Gambar 1.3
Tingkat *profitabilitas* dan Struktur Modal Beberapa Perusahaan Sektor
Transportasi Periode 2015-2018



Sumber : Data sekunder diolah, 2019

Dari gambar diatas terlihat bahwa perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, Indo Straits Tbk, Samudera Indonesia Tbk, dan Steady Safe Tbk mengalami kenaikan dan penurunan *profitabilitas* yang berfluktuatif namun searah dengan struktur modal. Perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. contohnya pada 2015-2018 *profitabilitas* mengalami peningkatan dari -0.49 menjadi -0.20 dan struktur modal mengalami peningkatan dari -1.31 di tahun 2015 menjadi -1.18 di

tahun 2018. Perusahaan Indo Straits Tbk di tahun 2015-2018 *profitabilitas* mengalami peningkatan dari -0,22 menjadi 0,00 dan struktur modal mengalami peningkatan dari 0,95 menjadi 1,35. Begitu juga dengan perusahaan Samudera Indonesia Tbk dan Steady Safe Tbk

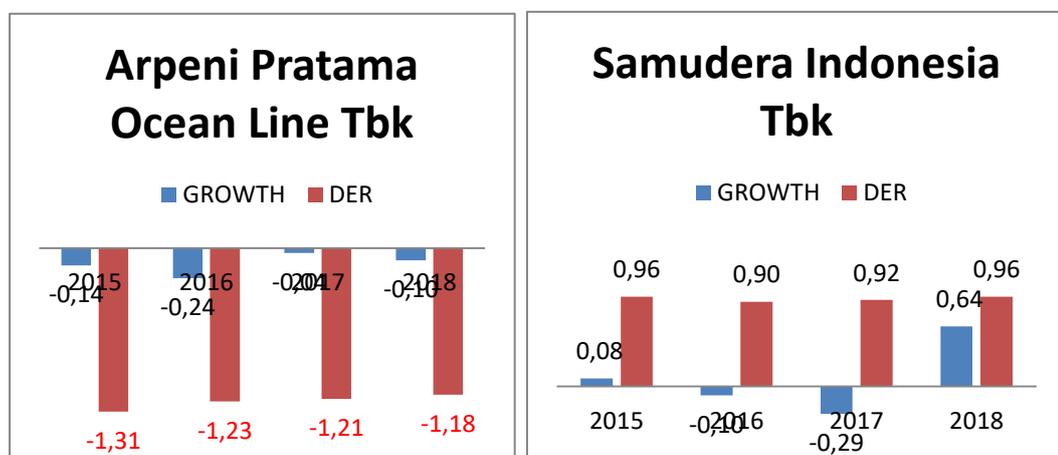
Dari uraian diatas terlihat bahwa keempat perusahaan transportasi terdapat ketidaksesuaian dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Iin Munafi'ah (2017) menyatakan bahwa *Profitabilitas* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap struktur modal

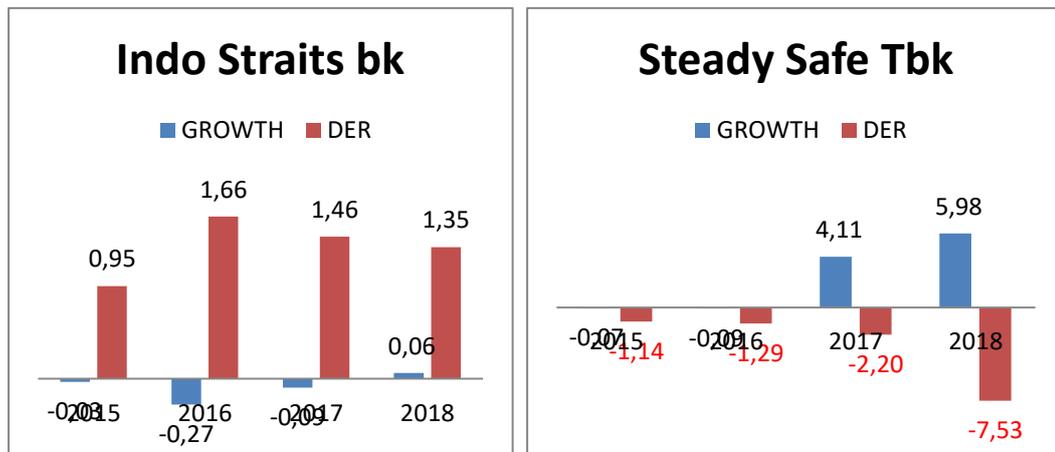
Dalam penelitian Tifani, J. (2018) menyatakan *pecking order theory* (Barclay, Smith dan Watts,1998) perusahaan yang memiliki pertumbuhan yang tinggi akan melakukan investasi dalam berbagai proyek yang dibiayai dengan biaya internal maupun eksternal. Karena perusahaan memiliki tingkat pertumbuhan yang tinggi akan meningkatkan minat perusahaan untuk melakukan peminjaman hutang. Ketika dibutuhkan dana eksternal untuk memenuhi kebutuhan investasi maka menurut pecking order theory, perusahaan akan lebih memilih untuk menggunakan utang terlebih dahulu dibandingkan menerbitkan saham baru

Pada Gambar 1.4 dibawah ini dapat dilihat data tingkat pertumbuhan perusahaan dan struktur modal beberapa perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2018

Gambar 1.4

Tingkat pertumbuhan perusahaan dan Struktur Modal Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi Periode 2015-2018





Sumber : Data sekunder diolah, 2019

Dari gambar diatas terlihat bahwa perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, Indo Straits Tbk, Samudera Indonesia Tbk, dan Steady Safe Tbk mengalami kenaikan dan penurunan tingkat pertumbuhan perusahaan yang berfluktuatif namun searah dengan struktur modal. Perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. contohnya pada 2015-2018 tingkat pertumbuhan perusahaan mengalami peningkatan dari -0.14 menjadi -0.10 dan struktur modal mengalami peningkatan dari -1.31 di tahun 2015 menjadi -1.18 di tahun 2018. Perusahaan Indo Straits Tbk di tahun 2015-2018 tingkat pertumbuhan perusahaan mengalami peningkatan dari -0.03 menjadi 0,06 dan struktur modal mengalami peningkatan dari 0,95 menjadi 1,35. Begitu juga dengan perusahaan Samudera Indonesia Tbk dan Steady Safe Tbk

Dari uraian diatas terlihat bahwa keempat perusahaan transportasi terdapat kesesuaian dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Watiningsih, F. (2018). menyatakan bahwa Peluang pertumbuhan memiliki pengaruh positif dan namun tidak signifikan terhadap struktur modal

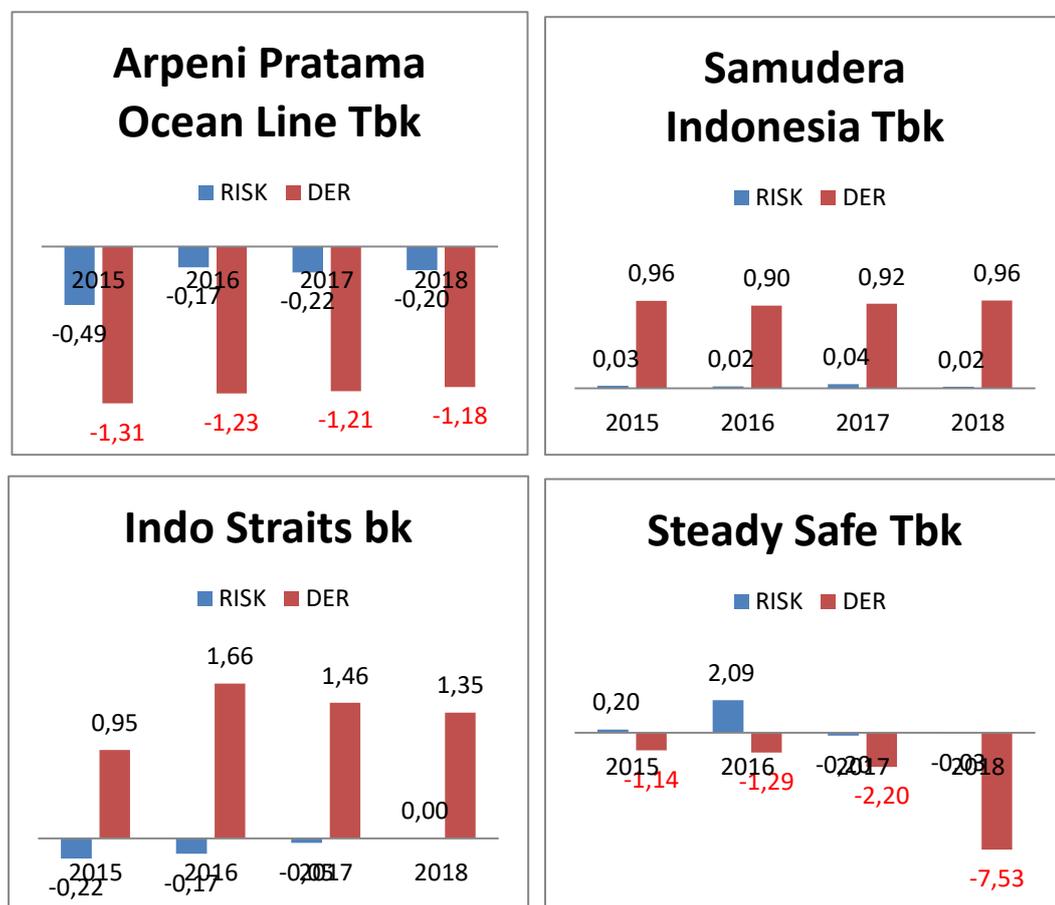
In Munafi'ah (2017) dalam penelitiannya menyatakan Risiko usaha akan menunjukkan seberapa besar risiko perusahaan jika suatu perusahaan tidak menggunakan hutang. Penggunaan hutang yang meningkat dapat meningkatkan risiko kebangkrutan pada suatu perusahaan (Brigham dan Houston, 2011:157). Menurut Gitman (2009) risiko bisnis merupakan risiko dari perusahaan saat tidak mampu menutupi biaya operasionalnya dan dipengaruhi oleh stabilitas

pendapatan dan biaya. Perusahaan dengan resiko bisnis yang tinggi cenderung menghindari pendanaan dengan menggunakan hutang dibandingkan dengan perusahaan dengan risiko bisnis yang lebih rendah

Pada Gambar 1.5 dibawah ini dapat dilihat data tingkat *Business risk* dan struktur modal beberapa perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2018

Gambar 1.5

Tingkat *Business risk* dan Struktur Modal Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi Periode 2015-2018



Sumber : Data sekunder diolah, 2019

Dari gambar diatas terlihat bahwa perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, Indo Straits Tbk, Samudera Indonesia Tbk, dan Steady Safe Tbk mengalami

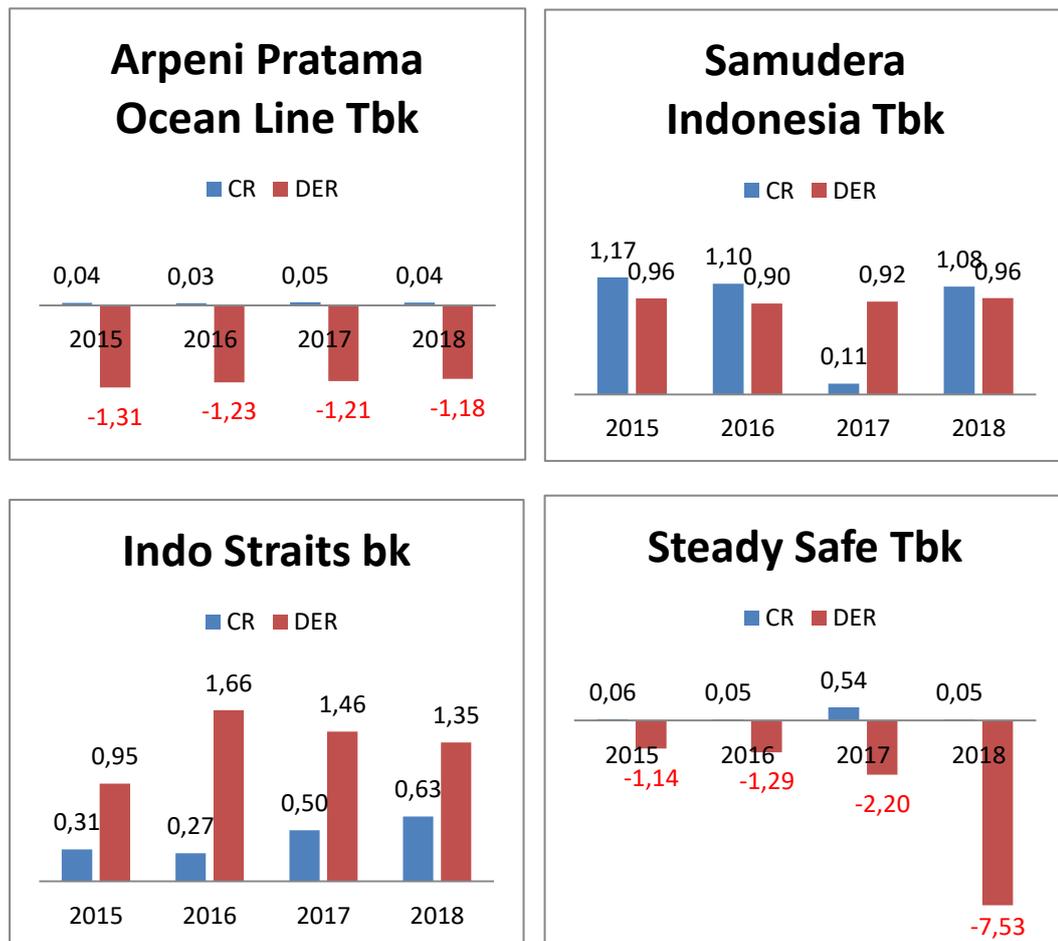
kenaikan dan penurunan tingkat *business risk* yang berfluktuatif namun searah dengan struktur modal. Perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. contohnya pada 2015-2018 tingkat *business risk* mengalami peningkatan dari -0.49 menjadi -0.20 dan struktur modal mengalami peningkatan dari -1.31 di tahun 2015 menjadi -1.18 di tahun 2018. Perusahaan Indo Straits Tbk di tahun 2015-2018 tingkat *business risk* mengalami peningkatan dari -0.22 menjadi 0,00 dan struktur modal mengalami peningkatan dari 0,95 menjadi 1,35. Begitu juga dengan perusahaan Samudera Indonesia Tbk dan Steady Safe Tbk

Dari uraian diatas terlihat bahwa keempat perusahaan transportasi terdapat ketidaksesuaian dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Wijaya, E., & Jessica, J. (2018). menyatakan bahwa *Business risk* tidak berpengaruh terhadap struktur modal

Wijaya, E., & Jessica, J. (2018). dalam penelitiannya menyatakan Likuiditas adalah kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangannya dalam jangka pendek atau yang segera dibayar. Alat pemenuhan kewajiban keuangan jangka pendek ini berasal dari unsur unsur aktiva yang bersifat likuid. Tingkat likuiditas dapat diukur menggunakan rasio likuiditas yaitu current ratio. Penelitian ini menggunakan current ratio dengan cara aktiva lancar dibagi hutang lancar. Biasanya aktiva lancar terdiri dari kas, surat berharga, piutang dan persediaan, sedangkan hutang lancar terdiri dari hutang dagang, hutang bank dan lainnya.

Pada Gambar 1.6 dibawah ini dapat dilihat data tingkat current ratio dan struktur modal beberapa perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2018

Gambar 1.6
Tingkat current Ratio dan Struktur Modal Beberapa Perusahaan Sektor
Transportasi Periode 2015-2018



Sumber : Data sekunder diolah, 2019

Dari gambar diatas terlihat bahwa perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, Indo Straits Tbk, Samudera Indonesia Tbk, dan Steady Safe Tbk mengalami kenaikan dan penurunan tingkat current ratio yang berfluktuatif namun searah dengan struktur modal. Perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. contohnya

pada 2015-2018 tingkat current ratio tidak mengalami peningkatan dari 0.04 menjadi 0.04 dan struktur modal mengalami peningkatan dari -1.31 di tahun 2015 menjadi -1.18 di tahun 2018. Perusahaan Indo Straits Tbk di tahun 2015-2018 tingkat current ratio current ratio mengalami peningkatan dari 0.31 menjadi 0,63 dan struktur modal mengalami peningkatan dari 0,95 menjadi 1,35. Begitu juga dengan perusahaan Samudera Indonesia Tbk dan Steady Safe Tbk

Dari uraian diatas terlihat bahwa keempat perusahaan transportasi terdapat ketidaksesuaian dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Septiani, N. P. N., & Suaryana, I. G. N. A. (2018).. menyatakan bahwa Likuiditas berpengaruh negatif pada struktur modal

Dapat dilihat bahwa terdapat inkonsistensi data pada variabel independen terhadap variabel dependen yaitu struktur modal yang diproksikan dengan debt to equity ratio. Rata-rata faktor yang mempengaruhi struktur modal menunjukkan hasil yang masih fluktuatif, hal ini kemudian menjadi fenomena gap. Dan beberapa penelitian sebelumnya juga menunjukkan hasil yang berbeda pada masing-masing variabel yang menyebabkan adanya *research* gap dalam penelitian terdahulu.

Secara ringkas dapat disimpulkan, penelitian ini dimaksudkan untuk mengidentifikasi atau mengetahui pengaruh antara struktur aktiva, *profitabilitas*, *growth opportunity*, *business risk* dan likuiditas perusahaan terhadap struktur modal pada industri jasa transportasi yang tercatat sebagai emiten di BEI. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu yaitu peneliti mengambil jurnal yang dijadikan sumber referensi dari oleh Evelyn Wijaya dan Jessica (2017) pada sektor properti dan real estate serta pada sektor manufaktur oleh Ni Putu Deshinta Damayanti dan I Made Dana (2017) sebagai sumber referensi Pendukung. Perbedaan lain dari penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah perusahaan yang dijadikan objek penelitian berbeda dari jurnal yang dijadikan sumber referensi yang menggunakan perusahaan *property* dan *real estatate* serta manufaktur, maka dari itu untuk membedakannya peneliti mengambil perusahaan transportasi dikarenakan Jasa Transportasi telah menjadi kebutuhan dasar masyarakat oleh karenanya kesinambungan ketersediaan pelayanan jasa transportasi dalam memenuhi kebutuhan aktivitas produksi, konsumsi dan

distribusi. Maka peneliti tertarik untuk mencoba untuk melakukan penelitian pada sektor Transportasi dengan judul “ANALISIS PENGARUH STRUKTUR AKTIVA, *PROFITABILITAS*, *GROWTH OPPORTUNITY*, *BUSINESS RISK* DAN LIKUIDITAS TERHADAP STRUKTUR MODAL PADA PERUSAHAAN DIBIDANG TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI TAHUN 2015 - 2018”

1.2. Ruang Lingkup Penelitian

Untuk memfokuskan penelitian ini agar mempunyai ruang lingkup dan arah penelitian yang jelas, pembatasan masalah merupakan hal yang harus dilakukan.

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Penelitian difokuskan hanya pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015 – 2018
2. Perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015 – 2018 yang memaparkan laporan keuangan yang lengkap

1.3. Rumusan Masalah

Untuk memudahkan dalam membahas masalah, penulis mencoba merumuskan permasalahan :

1. Apakah struktur aktiva berpengaruh signifikan terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018 ?
2. Apakah *profitabilitas* berpengaruh signifikan terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018 ?
3. Apakah *Growth opportunity* berpengaruh signifikan terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018 ?
4. Apakah *Bussines risk* berpengaruh signifikan terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018 ?

5. Apakah likuiditas berpengaruh signifikan terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018 ?

1.4. Tujuan Penelitian

Dari perumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk membuktikan secara empiris tentang pengaruh struktur aktiva terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018
2. Untuk membuktikan secara empiris tentang pengaruh *Profitabilitas* terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018
3. Untuk membuktikan secara empiris tentang pengaruh *Growth opportunity* terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018
4. Untuk membuktikan secara empiris tentang pengaruh *Bussines risk* terhadap struktur modal perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 – 2018
5. Untuk membuktikan secara empiris tentang pengaruh likuiditas terhadap struktur modal pada perusahaan dibidang transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia tahun 2015 - 2018

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini sebagai berikut

1. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan bagi penulis dan juga berguna bagi dunia pendidikan khususnya ilmu pengetahuan mata kuliah akuntansi keuangan dan bisa dipakai sebagai bahan untuk melakukan penelitian selanjutnya.

2. Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak perusahaan agar lebih selektif lagi dalam menggunakan modal kerja sebagai pendanaan operasional perusahaan sehingga tidak mengalami kerugian. Dengan adanya penelitian tentang pengaruh struktur aktiva, *profitabilitas*, *Growth opportunity*, *Bussines risk*, dan likuiditas terhadap modal kerja Pada Perusahaan Dibidang Transportasi Di Indonesia Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia, diharapkan dapat menambah pengetahuan.

1.6. Sistematika Penulisan

BAB I: Pendahuluan

Berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II: Landasan Teori

Bab ini menguraikan tinjauan pustaka yang memuat literatur terkait dengan topik penelitian kaitan variabel independen dengan variabel dependen, kerangka pemikiran, pengembangan hipotesis.

BAB III: Metode Penelitian

Bab ini berisi tentang desain penelitian, populasi, sampel, teknik pengambilan sampel data, metode pengumpulan data variabel penelitian dan pengukurannya, metode analisis data yang terdiri dari statistik deskriptif, uji asumsi klasik dan pengujian hipotesis.

BAB IV: Hasil dan Pembahasan

Bab ini menguraikan analisis deskriptif data, pengujian hipotesis dan pembahasan hasil analisis.

BAB V: Simpulan dan Saran

Bab ini membahas kesimpulan mengenai obyek yang diteliti berdasarkan hasil analisis data, menjelaskan mengenai keterbatasan penelitian dan memberikan saran bagi pihak yang terkait, serta rekomendasi bagi peneliti berikutnya.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN