

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Modal kerja merupakan modal yang digunakan untuk melakukan kegiatan operasi perusahaan, yang dapat diartikan sebagai investasi yang ditanamkan dalam aktiva lancar atau aktiva jangka pendek, seperti kas, bank, surat-surat berharga, piutang persediaan, dan aktiva lancar lainnya. Keberhasilan dalam pengelolaan perusahaan salah satunya dapat diketahui dari penggunaan struktur modal dalam perusahaan. Struktur modal merupakan perbandingan antara utang jangka panjang perusahaan terhadap modal sendiri. Semakin tinggi struktur modal maka mengindikasikan bahwa perusahaan memiliki lebih banyak utang daripada modal sendiri. Oleh karena itu, penganggaran, pemeriksaan, pengendalian, pencarian, dan penyimpanan dana harus dioptimalkan dalam rangka meminimalisir penggunaan struktur modal dari pihak eksternal perusahaan. Oleh karena itu peran manajer keuangan sangatlah penting bagi suatu perusahaan, dalam hal ini adalah Perusahaan Sub Sektor Transportasi. Manajer keuangan Perusahaan Sub Sektor Transportasi harus mampu mengambil keputusan dengan sangat baik dalam keberlangsungan perusahaannya.

Menurut Riyanto (2011), sumber dana perusahaan dibedakan menjadi dua yaitu sumber dana dari dalam perusahaan (*internal source*) dan sumber dana dari luar perusahaan (*external source*). Sumber dana dari dalam perusahaan (*internal source*) merupakan dana yang dihasilkan oleh perusahaan sendiri yaitu dana yang berasal

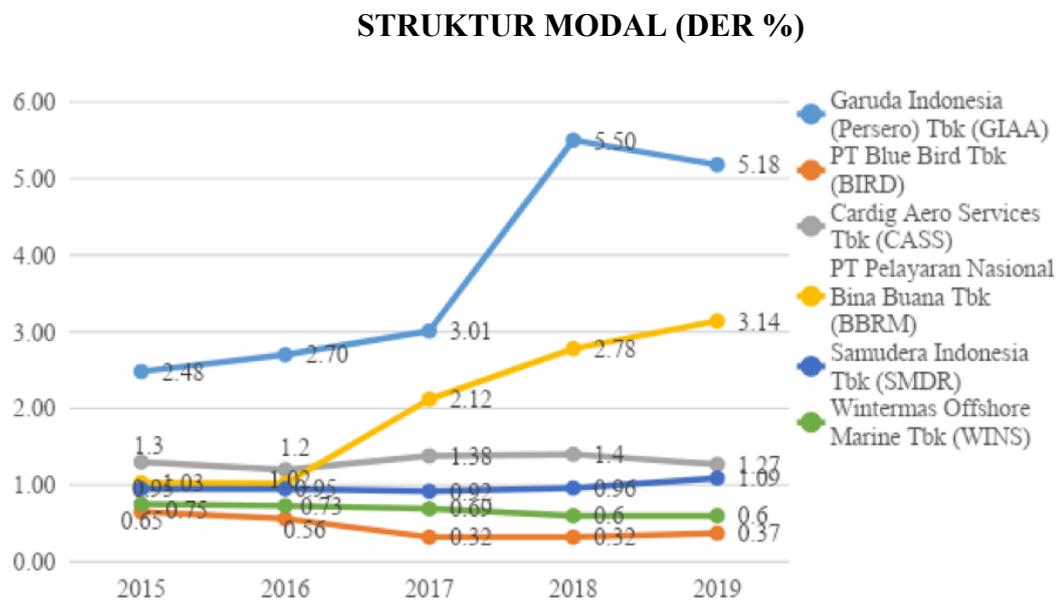
dari pemilik perusahaan, surplus dana, laba yang ditahan dan akumulasi penyusutan. Sedangkan dana dari luar perusahaan (*external source*) adalah dana yang bersumber dari Bank dan para kreditur lainnya, (Riyanto, 2011). Dalam pengambilan keputusan mengenai sumber dana manajer keuangan harus dapat mengelola aliran dana dan mengelola struktur modal perusahaan. J. Fred Weston dan Thomas E Copeland (1996), mendefinisikan struktur modal sebagai berikut:

Capital struktur or the capitalization of the firm the permanent financing represented by long-term debt, preferred stock and shareholder's equity)

Hal ini berarti struktur modal adalah pembiayaan permanen yang terdiri dari utang jangka panjang, saham preferen, dan modal pemegang saham. Sedangkan menurut Keown et al (2000) struktur modal adalah paduan atau kombinasi sumber dana jangka panjang yang digunakan oleh perusahaan. Menurut Fahmi (2015) Struktur modal merupakan gambaran dari bentuk proporsi finansial perusahaan yaitu antara modal yang dimiliki yang bersumber dari utang jangka panjang (*long-term liabilities*) dan modal sendiri (*shareholders' equity*) yang menjadi sumber pembiayaan suatu perusahaan.

Menurut Martono dan Harjito (dalam Wijayanti, 2016) struktur modal adalah perbandingan utang jangka panjang perusahaan terhadap modal sendiri. Pada penelitian alat ukur yang digunakan untuk menghitung struktur modal adalah *Debt to Equity Ratio* (DER). Rasio ini menggambarkan seberapa besar asset perusahaan yang didanai dari hutang (sumber eksternal). Semakin besar nilainya maka semakin besar risiko yang dimiliki perusahaan dalam memenuhi kewajiban

dalam membayar bunga secara periodik dan pokok hutang ketika jatuh tempo (Sari dan Samin, 2016). Masalah struktur modal merupakan masalah penting bagi setiap perusahaan, karena baik buruknya struktur modal perusahaan akan berpengaruh langsung terhadap posisi finansial perusahaan tersebut. Apabila struktur modal perusahaan yang berupa utang digunakan terlalu besar dibanding dengan manfaat penggunaan utang tersebut, maka masalah yang berhubungan dengan kebangkrutan akan semakin besar. Hal tersebut dapat terjadi dikarenakan perusahaan tidak dapat membayar kewajibannya berupa utang. Berdasarkan tabel 1.1 dan diperkuat dengan Gambar 1.1, mengenai struktur modal (DER) pada Perusahaan Sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 – 2019 sebagai berikut:



Sumber: www.idx.co.id

Gambar 1.1 Struktur Modal (DER) Perusahaan Sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 – 2019

Gambar 1.1 di atas, diketahui bahwa pada perusahaan transportasi di Indonesia mayoritas mengalami peningkatan struktur modal. Tingginya struktur modal perusahaan yang bersumber dari eksternal perusahaan akan mengakibatkan struktur modal yang kurang baik, dimana terjadi kesenjangan antara modal yang tersedia dengan modal yang dibutuhkan yang dapat mengakibatkan perusahaan menggunakan pendanaan eksternal melalui hutang. Akan tetapi hutang yang sangat besar akan memberikan beban berat bagi perusahaan serta meningkatkan risiko finansial yaitu risiko perusahaan tidak dapat membayar beban bunga atas hutang yang digunakannya. Namun, penurunan struktur modal yang tidak imbangi dengan peningkatan ROA juga memiliki dampak negatif terhadap finansial perusahaan.

Oleh karena itu, perusahaan dituntut untuk mengoptimalkan struktur modal perusahaan dan mendapatkan keuntungan yang maksimal. Sehingga perusahaan harus mempertimbangkan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi struktur modal perusahaan. Struktur modal diharapkan mampu memaksimalkan nilai perusahaan. Struktur modal merupakan permasalahan penting dalam pengambilan keputusan mengenai pembelanjaan perusahaan karena secara langsung berakibat pada biaya modal suatu perusahaan. Menurut Brigham dan Huston (2011, p. 188) mengungkapkan bahwa struktur modal dapat dipengaruhi beberapa faktor yaitu, stabilitas penjualan, struktur aktiva, operating leverage, tingkat pertumbuhan, profitabilitas, pajak, pengendalian, sikap manajemen, sikap pemberi pinjaman dan agen pemberi peringkat, kondisi pasar, kondisi internal perusahaan, dan fleksibilitas keuangan. Menurut Sartono (2012, p. 248) struktur modal dipengaruhi oleh tingkat penjualan, struktur asset, tingkat pertumbuhan perusahaan, profitabilitas, variabel

laba dan perlindungan pajak, skala perusahaan, dan kondisi internal perusahaan. Sedangkan Menurut Kasmir, (2016, p. 112) faktor yang dapat mempengaruhi struktur modal yaitu rasio likuiditas, rasio solvabilitas (*laverage*), rasio aktivitas, dan rasio profitabilitas. Berdasarkan beberapa pendapat tersebut, maka dalam penelitian ini, peneliti akan meneliti tentang beberapa faktor yang dapat mempengaruhi struktur modal perusahaan diantaranya adalah *quick ratio*, *return on assets*, dan nilai tukar.

Menurut Kasmir, (2016) likuiditas merupakan kemampuan suatu perusahaan dalam pemenuhan kewajiban jangka pendeknya yang dapat diukur dengan menggunakan. Rasio cepat (*Quick Ratio*) atau rasio sangat lancar atau *acid test rasio* merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi atau membayar kewajiban atau utang lancar (utang jangka panjang) dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan nilai sediaan (*inventory*). Artinya mengabaikan nilai sediaan, dengan cara dikurangi dari total aktiva lancar. Hal ini dilakukan karena sediaan dianggap memerlukan waktu relatif lebih lama untuk diuangkan, apabila perusahaan membutuhkan dana cepat untuk membayar kewajibannya dibandingkan dengan aktiva lancarlainnya.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Wati, Hariani dan Wirshandono (2017) mengungkapkan bahwa *quick ratio* berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi *quick ratio* maka, perusahaan akan mampu memenuhi kewajibannya tanpa memperhitungkan persediaan. Suatu perusahaan dengan *quick ratio* yang tinggi tidak akan mengalami kekurangan aktiva lancarnya untuk membiayai aktivitas yang ada di perusahaan.

Menurut Sutrisno (2017) *quick ratio* merupakan perbandingan antara aktiva lancar sesudah dikurangi persediaan dengan hutang lancar. Rasio ini menunjukkan besarnya alat likuid yang paling cepat yang bisa digunakan untuk membayar hutang lancar. Perusahaan yang memiliki *quick ratio* semakin tinggi, maka struktur modal di perusahaan tersebut semakin rendah.

Penelitian yang dilakukan oleh Anggriyani (2016) dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa likuiditas berpengaruh signifikan terhadap struktur modal. Namun hasil penelitian tersebut berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Bhatia dan Manish (2016) yang mengungkapkan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap struktur modal.

Dari beberapa penelitian di atas penulis menemukan beberapa *gap theory*, maka dari itu peneliti akan melakukan penelitian dengan pengaruh variabel *quick ratio* terhadap struktur modal. Sehingga penelitian dari penelitian ini dapat memperoleh bukti aktual data dan penelitian yang sudah ada sebelumnya.

Keberhasilan suatu perusahaan salah satunya dapat dinilai dari tingkat profitabilitas suatu perusahaan. Menurut Brigham & Houston, (2010) profitabilitas adalah hasil akhir dari sejumlah kebijakan dan keputusan manajemen perusahaan, hal ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari aktivitas yang dilakukan pada periode akuntansi. Menurut Kasmir (2016) profitabilitas adalah rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menari keuntungan. Profitabilitas menggambarkan kemampuan perusahaan mendapatkan laba melalui semua kemampuan dan sumber yang ada (Novianti, et al., 2018). Sedangkan menurut Betavia, (2019) profitabilitas yaitu kemampuan perusahaan

dalam memperoleh laba melalui operasional usahanya dengan menggunakan dana asset yang dimiliki. Tingkat profitabilitas yang tinggi pada suatu perusahaan dapat menurunkan struktur modal pada perusahaan tersebut. Hal ini sesuai dengan *pecking order theory* (dalam Umer, 2014) yang menyatakan bahwa perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang tinggi cenderung tidak meningkatkan penggunaan struktur modal dan perusahaan lebih cenderung menggunakan dana internal dalam memenuhi kebutuhannya.

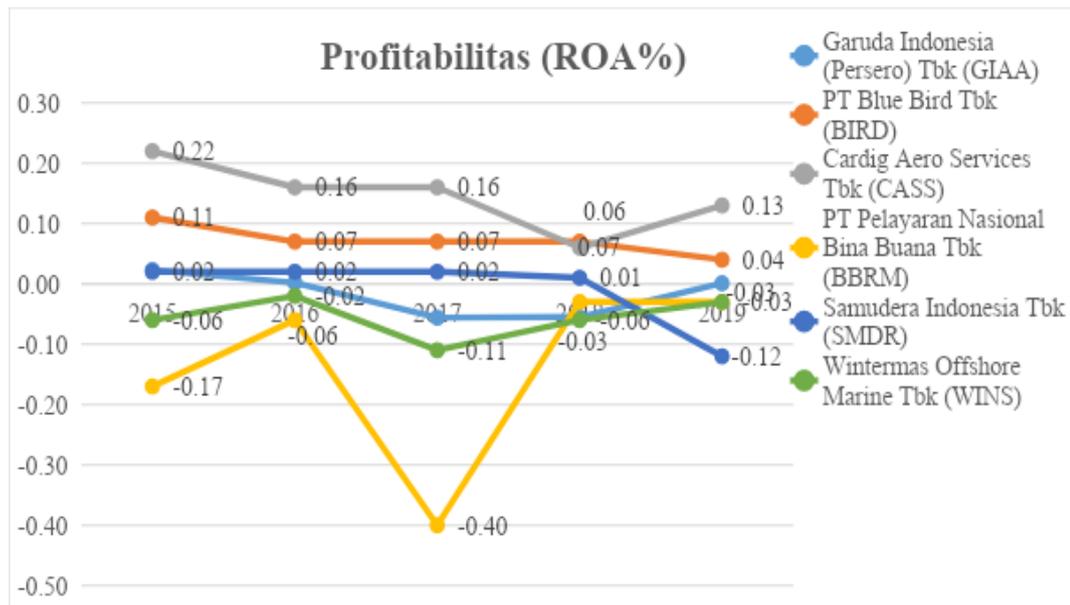
Penelitian yang dilakukan oleh Juliantika dan Dewi S (2016) mengungkapkan bahwa tingkat profitabilitas yang diproksikan dengan *return on asset (ROA)* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap struktur modal (DER), hal ini karena semakin besar tingkat profitabilitas yang diperoleh suatu perusahaan maka struktur modal perusahaan yang berasal dari hutang akan semakin menurun. Perusahaan yang memiliki tingkat keuntungan yang besar akan mempunyai sumber pendanaan internal yang juga besar, sehingga hal ini akan mempengaruhi keputusan struktur modal untuk membiayai kegiatan suatu perusahaan.

Namun, hasil penelitian yang dilakukan oleh Andika dan Sedana (2019) yang mengungkapkan bahwa profitabilitas perusahaan (ROA) tidak berpengaruh terhadap struktur modal perusahaan. Berdasarkan *trade off theory* (dalam Mustaqim, 2012), hal ini dikarenakan perusahaan yang memiliki tingkat profitabilitas yang tinggi lebih memilih menggunakan hutang dalam pemenuhan pendanaan perusahaannya, karena adanya manfaat dari penggunaan hutang yang disebabkan oleh biaya bunga, nantinya akan dapat mengurangi beban pajak perusahaan. Perusahaan dengan laba tinggi pada umumnya menggunakan tingkat

utang yang relatif rendah karena tingkat pendapatannya yang tinggi untuk memenuhi kebutuhan keuangan perusahaan (Rahmadani, dkk, 2019). Hal ini berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Jemani dan Erawati (2020) yang mengungkapkan bahwa profitabilitas perusahaan memiliki pengaruh positif yang bermakna terhadap struktur modal.

Dari beberapa penelitian di atas penulis menemukan beberapa *gap theory*, maka dari itu peneliti akan melakukan penelitian dengan pengaruh variabel profitabilitas perusahaan (ROA) terhadap struktur modal. Sehingga penelitian dari penelitian ini dapat memperoleh bukti aktual data dan penelitian yang sudah ada sebelumnya.

Kondisi tingkat profitabilitas sub sektor Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia saat ini mengalami penurunan. Hal ini dapat dilihat dari nilai *Return on assets*. ROA digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen perusahaan dalam menghasilkan laba bersih berdasarkan asset tertentu (Mikrawardhana & dkk, (2015). Pada kenyataannya nilai profitabilitas pada mayoritas perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 – 2019 terus mengalami penurunan. Berdasarkan gambar 1.2 mengenai penurunan profitabilitas pada Perusahaan Sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 – 2019, sebagai berikut:



Sumber: www.idx.co.id

Gambar 1.2 Tingkat Profitabilitas Perusahaan Sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 – 2019

Gambar 1.2 di atas, diketahui bahwa pada perusahaan transportasi di Indonesia mayoritas mengalami penurunan tingkat profitabilitas. Tingkat profitabilitas yang semakin rendah dari tahun ke tahun perusahaan mengalami kerugian. Pada tahun 2017 banyak perusahaan sektor transportasi mengalami kerugian.

Selain itu, faktor lain yang dapat mempengaruhi struktur modal pada suatu perusahaan adalah nilai tukar. Menurut Paul R Krugman dan Maurice (1994) Salvatore (1997) nilai tukar adalah harga mata uang terhadap mata uang lainnya atau nilai tukar dari suatu mata uang terhadap nilai mata uang lainnya. Sedangkan Nopirin (2012) nilai tukar adalah harga di dalam pertukaran dua macam mata uang yang berbeda, akan terdapat perbandingan nilai atau harga antara kedua mata uang tertentu, perbandingan nilai inilah yang disebut *exchange rate*. Semakin tinggi nilai

tukar maka akan menurunkan struktur modal dalam perusahaan, hal ini terjadi karena semakin tinggi nilai tukar rupiah terhadap valuta asing maka perusahaan akan membayar hutangnya.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Perdana et al, 2015) mengemukakan nilai tukar tidak mempengaruhi struktur modal, dalam hal ini maka manajer keuangan tidak perlu mempertimbangkan nilai tukar dalam menentukan keputusan pendanaannya. Hal ini dikarenakan sensitivitas harga saham terhadap perubahan nilai tukar tidak berpengaruh terhadap rasio hutang. Namun, Mufidah (dalam Wijayanty, 2016) menyimpulkan bahwa nilai tukar valuta asing berpengaruh negatif signifikan terhadap struktur modal. Karena ketika nilai tukar USD terhadap rupiah naik/semakin tinggi maka perusahaan yang memiliki mata uang USD akan mengurangi hutangnya. Sehingga struktur modal akan menurun.

Dari beberapa penelitian di atas penulis menemukan beberapa *gap theory*, maka dari itu peneliti akan melakukan penelitian dengan pengaruh variabel nilai tukar terhadap struktur modal. Sehingga penelitian dari penelitian ini dapat memperoleh bukti aktual data dan penelitian yang sudah ada sebelumnya.

Perusahaan Sub Sektor Transportasi merupakan salah satu sub sektor dari Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI) yang bergerak di bidang jasa transportasi darat, udara maupun laut. Sub sektor Perusahaan Transportasi di Indonesia baik sebagai infrastruktur maupun layanan jasa merupakan salah satu sumber perekonomian yang dapat menentukan tingkat daya saing yang tinggi untuk perekonomian suatu Negara. Ketersediaan sarana dan prasarana yang cukup dan efektif, serta tumbuhnya industri jasa yang efisien dan

berdaya saing yang tinggi pada masing-masing sektor perhubungan baik darat, udara maupun laut akan menentukan kecepatan pertumbuhan perekonomian di Indonesia. Untuk meningkatkan daya saing maka perusahaan harus memiliki manajer keuangan yang handal dalam mengambil berbagai kebijakan dalam perusahaannya. Beberapa perusahaan Sub Sektor Transportasi pada tahun 2015 hingga tahun 2019 terus mengalami penurunan kinerja. Hal ini diketahui dari data mengenai *likuiditas* (QR%), *profitabilitas* (ROA%), nilai tukar, dan srtuktur modal (DER%) sebagai berikut:

Tabel 1.1

Data *Quick Ratio*, *Return On Assets*, Nilai Tukar dan *Dept to Equity Ratio* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Periode 2015 – 2019

Nama Perusahaan	Tahun	Likuiditas (QR%)	Profitabilitas (ROA%)	Nilai Tukar	Srtuktur Modal (DER%)
1. Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA)	2015	0,77	0,023	13.795	2,48
	2016	0,67	0,002	13.436	2,70
	2017	0,44	-0,056	13.548	3,01
	2018	0,44	-0,055	10.221	5,50
	2019	0,30	0,001	13.901	5,18
2. PT Blue Bird Tbk (BIRD)	2015	0,57	0,11	13.795	0,65
	2016	1,07	0,07	13.436	0,56
	2017	1,74	0,07	13.548	0,32
	2018	1,71	0,07	10.221	0,32
	2019	1,22	0,04	13.901	0,37
3. Cardig Aero Services Tbk (CASS)	2015	2,19	0,22	13.795	1,30
	2016	2,15	0,16	13.436	1,20
	2017	1,30	0,16	13.548	1,38
	2018	1,22	0,06	10.221	1,40
	2019	1,23	0,13	13.901	1,27
4. Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk (BBRM)	2015	0,19	-0,17	13.795	1,03
	2016	0,16	-0,06	13.436	1,02
	2017	0,08	-0,40	13.548	2,12
	2018	0,80	-0,03	10.221	2,78
	2019	0,87	-0,03	13.901	3,14

Nama Perusahaan	Tahun	Likuiditas (QR%)	Profitabilitas (ROA%)	Nilai Tukar	Srtuktur Modal (DER%)
5. Samudera Indonesia Tbk (SMDR)	2015	1,14	0,02	13.795	0,95
	2016	1,06	0,02	13.436	0,95
	2017	1,11	0,02	13.548	0,92
	2018	1,08	0,01	10.221	0,96
	2019	1,25	-0,12	13.901	1,09
6. Wintermas Offshore Marine Tbk (WINS)	2015	0,75	-0,06	13.795	0,75
	2016	0,88	-0,02	13.436	0,73
	2017	0,84	-0,11	13.548	0,69
	2018	0,61	-0,06	10.221	0,60
	2019	0,59	-0,03	13.901	0,60

Ket:

Biru : Gap Empiris, Fenomena X1-Y berpengaruh positif (Ketika QR meningkat seharusnya struktur modal menurun)

Kuning : Gap Empiris, Fenomena X2-Y berpengaruh positif (Ketika ROA meningkat seharusnya struktur modal menurun)

Merah : Gap Empiris, Fenomena X3-Y berpengaruh positif (Ketika nilai tukar meningkat seharusnya struktur modal menurun, begitu juga sebaliknya)

Hijau : Penurunan struktur modal, Fenomena

Sumber : www.idx.co.id

Tabel 1.1, menunjukkan bahwa rata-rata selama tahun 2015-2019, terdapat perbedaan dalam rasio hutang pada masing-masing perusahaan. Beberapa perusahaan sub sektor transportasi mayoritas mencatat kenaikan struktur modal setiap tahunnya. Hal ini menunjukkan bahwa adanya penggunaan asset yang dibiayai oleh utang. Semakin rendah DER, maka semakin rendah utang perusahaan, dan sebaliknya, semakin tinggi nilai DER maka semakin tinggi pula utang yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Berdasarkan berita yang dimuat di CNBC

Indonesia.com pada tahun 2019, beberapa perusahaan sub sektor transportasi yang berstatus emiten, memiliki masalah dalam kemampuan membayar utang. Hal ini ditunjukkan dengan nilai *interest coverage ratio* (ICR) yang kecil sehingga menunjukkan kemampuan membayar yang juga rendah (Sumber: CNBCIndonesia.com, 17 september 2019, diakses pada 20 april 2020, pukul 20:00 WIB). Hal ini menunjukkan bahwa *quick ratio* yang rendah akan mengakibatkan struktur modal perusahaan tinggi, karena jika suatu perusahaan memiliki kemampuan membayar utang yang rendah mengakibatkan perusahaan mengalami kerugian karena harus menanggung bunga lebih besar, sehingga hal ini akan berdampak pada besarnya struktur modal yang digunakan dalam perusahaan.

Menurut berita yang dimuat di CNBCIndonesia.com 28 april 2018, mengungkapkan bahwa persaingan usaha di sektor transportasi semakin sengit, dengan hadirnya layanan transportasi online (*ride-hailing*). Kompetisi yang semakin ketat membuat kinerja keuangan penyedia layanan jasa transportasi semakin terpuruk. Salah satunya kinerja pada PT. Blue Bird Tbk (BIRD) pada tahun 2018 sebesar 15,79% mengalami penurunan dibandingkan tahun 2017. (Sumber: CNCBIndonesia.com pada 28 april 2018, diakses pada Kamis, 23 april 2020 pukul 11:00 WIB). Penurunan profitabilitas yang dilihat dari rasio *return on assets* pada sub sektor Perusahaan Transportasi di Indonesia, dapat meningkatkan struktur modal perusahaan. Kinerja keuangan yang semakin rendah menandakan bahwa tingkat profitabilitas dalam suatu perusahaan rendah. Semakin rendah tingkat profitabilitas dalam suatu perusahaan maka akan menuntut perusahaan untuk

melakukan utang guna memenuhi kebutuhan aktivitas perusahaan, sehingga struktur modal perusahaan semakin meningkat.

Selanjutnya menurut berita yang dimuat di Bisnis.com yang dimuat pada tahun 2018, pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar AS secara terus menerus bisa membawa dampak negatif terhadap bisnis transportasi di Indonesia. Pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar AS menyebabkan kenaikan harga bahan bakar dan biaya operasional. Sehingga, banyak perusahaan transportasi maskapainya harus meningkatkan porsi pendapatan yang menggunakan mata uang asing. Sebagai contoh setidaknya sebanyak 50% pendapatan emiten berkode GIAA berasal dari penghasilan luar negeri. Fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar AS memberikan dampak yang besar terhadap kinerja keuangan perusahaan (Bisnis.com). Nilai tukar tersebut menyebabkan struktur modal perusahaan yang semakin tinggi karena perusahaan dituntut untuk memenuhi aktivitas operasional perusahaan ditengah tingginya biaya operasional perusahaan sehingga perusahaan membutuhkan modal dari pihak eksternal.

Berdasarkan teori, hasil penelitian dan fenomena yang telah dipaparkan di atas maka, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh *Quick ratio*, *Return on assets*, Dan Nilai Tukar Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 – 2019”**.

1.2 Identifikasi dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Untuk memperoleh gambaran hasil penelitian berdasarkan latar belakang sesuai fenomena dan permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya dan identifikasi masalah yang telah diketahui yaitu sebagai berikut:

- 1 Terdapat perbedaan hasil penelitian sebelumnya, dengan teori pada variabel tersebut sehingga peneliti ingin melakukan penelitian menggunakan variabel *quick ratio*, ROA, nilai tukar dan pengaruhnya terhadap struktur modal.
- 2 Ditemukannya *gap empiris* dimana teori variable (X_1, X_2 , dan X_3) tidak sesuai dengan kenyataan, pada beberapa periode perusahaan yang diteliti.
- 3 Di tahun 2016 hampir mayoritas perusahaan memiliki *quick ratio* yang tinggi namun malah berbanding terbalik dengan struktu modal yang semakin tinggi pula. Seharusnya semakin tinggi kemampuan perusahaan membayar utang jangka pendek maka seharusnya perusahaan tidak menambah utang sehingga seharusnya struktur modal perusahaan menurun.
- 4 Di tahun 2017 – 2019 terjadi penurunan tingkat profitabilitas (ROA) yang menyebabkan perusahaan untuk menambah utang sehingga struktur modal perusahaan meningkat. Tingkat profitabilitas yang rendah akan menuntut perusahaan untuk mengambil tambahan modal dari pihak eksternal perusahaan sehingga akan meningkatkan struktu modal perusahaan.
- 5 Selama tahun 2015 – 2019 beberapa perusahaan memiliki struktur modal yang tinggi diakibatkan dari nilai tukar yang naik. Jika nilai tukar meningkat

maka seharusnya perusahaan akan cenderung membayar utangnya sehingga struktur modal semakin rendah,

- 6 QR, ROA, dan nilai tukar secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi struktur modal perusahaan.

1.2.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana perkembangan *quick ratio* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 – 2019.
2. Bagaimana perkembangan ROA pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 – 2019.
3. Bagaimana perkembangan nilai tukar pada Negara Indonesia Periode 2015 – 2019.
4. Bagaimana perkembangan struktur modal pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Priode 2015-2019.
5. Seberapa besar pengaruh *quick ratio*, *return on assets*, dan nilai tukar pada Struktur Modal, baik secara parsial dan simultan pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015 - 2019.

1.3 Maksud Dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk memperoleh data dan informasi serta mengetahui seberapa besar pengaruh *Quick ratio*, *Return on assets*, dan Nilai

Tukar terhadap Struktur Modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2015-2019.

1.3.2 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui perkembangan *quick ratio* pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019.
2. Mengetahui perkembangan *return on assets* pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019.
3. Mengetahui perkembangan nilai tukar pada Negara Indonesia Periode 2015-2019.
4. Mengetahui perkembangan struktur modal pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019.
5. Mengetahui besarnya pengaruh *quick ratio*, *return on assets*, dan nilai tukar terhadap struktur modal, baik secara parsial dan simultan pada Perusahaan Transportasi Periode 2015-2019.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Praktis

1. Bagi Peneliti

Peneliti mengharapkan dengan penelitian ini dapat bermanfaat dan menambah ilmu serta wawasan dan gambaran langsung bagaimana pengaruh *quick ratio*, *return on assets*, dan nilai tukar terhadap struktur modal di perusahaan transportasi periode 2015 - 2019.

2. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini dapat menjadi pandangan untuk perusahaan transportasi tentang *quick ratio*, *return on assets*, dan nilai tukar yang mempengaruhi struktur modal periode 2015 - 2019.

1.4.2 Kegunaan Akademis

Memberikan nilai tambah informasi bagi pembaca dan menjadi sumber referensi dalam hal pengaruh *quick ratio*, *return on assets*, dan nilai tukar terhadap struktur modal di perusahaan transportasi periode 2015 - 2019.

1.5 Lokasi Dan Waktu Penelitian

1.5.1 Lokasi Penelitian

Penulis melakukan penelitian di perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia dengan lokasi sebagai berikut:

1. Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA), Gedung Garuda Indonesia, JL. Kebon Sirih No.44 Jakarta Indonesia
2. PT Blue Bird Tbk (BIRD). JL. Raya Mampang Parapatan Raya No.40 Jakarta Indonesia
3. Cardig Aero Services Tbk (CASS), JL. Halim Perdana Kusuma No.11 RT/13 RW/08 Kec.Makasar, Kota Jakarta Timur
4. PT Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk (BBRM), The City Center - Menara Batavia, Jl. K.H. Mas Mansyur No.126, Karet Tengsin, Kecamatan Tanah Abang, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta

5. Samudera Indonesia Tbk (SMDR), Gedung Samudera Indonesia, Jl. Letjen. S. Parman Kav. 35, Jakarta Barat 11480
6. Wintermas Offshore Marine Tbk (WINS), Jl. Raya Kby. Lama No.155, RT.1/RW.2, Sukabumi Sel., Kec. Kb. Jeruk, Kota Jakarta Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 11560

1.5.2 Waktu Penelitian

Tabel 1.2 Waktu Penelitian

No	Kegiatan	Bulan					
		Febuari	Maret	April	Mei	Juni	Juli
1	Survey Awal Dan Penentuan Lokasi Penelitian						
2	Penyusunan Proposal						
3	Seminar Proposal						
4	Pelaksanaan Penelitian						
5	Pengolahan Data, Analisis Dan Penyusunan Laporan						
6	Seminar Hasil						

Nama file: 11. Unikom_Melyana Dwi Anggraini_21216135_BAB I.docx
Folder: /Users/mey/Library/Containers/com.microsoft.Word/Data/Documents
Templat: /Users/mey/Library/Group Containers/UBF8T346G9.Office/User
Content.localized/Templates.localized/Normal.dotm
Judul:
Subjek:
Penulis: melyana dwi
Kata kunci:
Komentar:
Tanggal Pembuatan: 05/10/20 22.41.00
Ubah Angka: 2
Disimpan Terakhir pada: 05/10/20 22.41.00
Terakhir Disimpan Oleh: melyana dwi
Waktu Pengeditan Total: 0 Menit
Terakhir Dicitak pada: 05/10/20 22.41.00
Sebagai Pencetakan yang Terakhir Selesai
Jumlah Halaman: 19
Jumlah Kata: 3.468
Jumlah Karakter: 22.758 (sekitar)