PENGARUH RISIKO BISNIS DAN STRUKTUR AKTIVA TERHADAP STRUKTUR MODAL PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017

Siti Aulia Nur Aisyah[1]. Windi Novianti[2]
Programm Studii Manajemen, Fakulltas Ekonomii dan Bisniis
Universiitas Kommputer Indonesiia
Bandung, Indonesia
E-mail : sitiaulia.nuraisyah@yahoo.co.id

Abstrak – Struktur modal merupakan masalah yang penting bagi perusahaan, karena baik buruknya struktur modal akan memberikan efek langsung terhadap posisi keuangan perusahaan. Struktur modal yang optimal dapat diartikan sebagai struktur modal yang dapat meminimalkan biaya penggunaan modal keseluruhan atau biaya modal rata-rata sehingga memaksimalkan nilai perusahaan. Tujuan dari Penelitian ini adalah untuk mengetahui besarnya pengaruh risiko bisnis dan struktur aktiva terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia baik secara parsial maupun simultan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif verifikatif melalui pendekatan kuantitatif. Data yang digunakan adalah data sekunder yang meliputi data risiko bisnis, data struktur aktiva, dan data struktur modal. Pengujian statistic yang digunakan yaitu perhitungan analisis regresi sederhana, uji asumsi klasik, uji koefisien korelasi, uji koefisien determinasi, uji hipotesis yang menggunakan program aplikasi SPSS sebagai alat bantu analisis. Hasil penelitian ini menunjukan bahwa secara parsial terdapat pengaruh risiko bisnis terhadap struktur modal, terdapat pengaruh struktur aktiva terhadap struktur modal, dan secara simultan terdapat pengaruh risiko bisnis dan-struktur aktiva terhadap struktur modal .

Kata kunci : Risiko Bisnis, Struktur Aktiva, Struktur Modal

PENDAHULUAN

Perkembangan bisnis yang telah memasuki era globalisasi mengakibatkan persaingan antar perusahaan semakin ketat. Hal ini _menuntut perusahaan untuk melakukan kegiatan dengan efektif dan efisien agar tetap__.dapat bersaing dengan perusahaan lainnya. Sebagai contohnya perusahaan transportasi yang semakin kompetitif dalam menghadapi persaingan Perusahaan transportasi kini merupakan salah satu perusahaan yang sangat menunjang perputaran perekonomian. Perusahaan transportasi saat ini dituntut untuk dapat bersaing memberikan fasilitas dan pelayanan sebaik mungkin dengan biaya yang se-efisien mungkin. Kini tingkat

kebutuhan transportasi masyarakat Indonesia semakin hari semakin meningkat baik itu transportasi udara, darat dan laut.

Seiring dengan perkembangannya perusahaan transportasi mengalami banyak hambatan. Salah satunya adalah masalah pendanan atau permodalan, oleh karena itu strategi dalam pengelolaan keuangan dalam suatu perusahaan juga menjadi salah satu yang wajib diperhatikan karena menyangkut kegiatan pendanaan untuk kegiatan operasional dan pengembanga usahanya.

"Untuk dapat menjalankan usaha setiap perusahaan membutuhkan dana. Perusahaan memerlukan pendanaan yang cukup dengan kebutuhan dana yang mencukupi pula guna mampu menghasilkan pelayanan yang baik dan mampu bersaing dengan perusahaan transportasi lainnya. Sumber dana perusahaan dapat dipenuhi melalui sumber dana internal dan sumber dana eksternal perusahaan (Riyanto 2011)."

"Struktur Aktiva menggambarkan sebagai jumlah asset yang dapat dijadikan jaminan. "Brighan dan Gapenski (1996:190) menyatakan bahwa secara umum perusahaan yang memiliki jaminan terhadap hutang akan lebih mudah mendapatkan hutang daripada perusahaan yang tidak memiliki jaminan." Teori ini uga konsisten dengan Lukas Setia Atmaja (1999:56) yang menyatakan bahwa perusahaan yang memiliki aktiva yang dapat digunakan sebagai agunan hutan cenderung menggunakan hutang yang relatif besar."

Keseimbangan antara risiko dan pengembalian sehingga dapat memaksimumkan harga saham (Brigham dan Houston, 2011:6). "Struktur modal dapat diukur melalui rasio debt to equity ratio (DER). Rasio DER merupakan salah satu rasio yang bertujuan untuk mengukur kemampuan dari modal sendiri yang dijadikan jaminan untuk keseluruhan utang perusahaan, dengan demikian dapat dilihat struktur risiko tidak tertagihnya hutang". Dalam perhitungan DER_dihitung dengan cara total hutang dibagi dengan total modal, artinya jika hutang perusahaan lebih tinggi dari pada modalnya, besar rasio DER berada diatas satu, sehingga dana yang digunakan untuk aktivitas operasional perusahaan lebih banyak dari pada unsur hutang dari pada modal sendiri.

"Faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal adalah tingkat Penjualan, struktur aset, tingkat pertumbuhan perusahaan, profitabilitas, variabel laba dan perlindungan pajak, skala perusahaan, dan yang terakhir kondisi intern perusahaan dan ekonomi makro (Sartono, 2001:248)". "Menurut Brigham dan Houston (2011:188) 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. Penelitian ini mengambil tiga factor yang mempengaruhi struktur modal yaitu risiko bisnis, struktur aktiva, dan struktur modal".

"Namun pada penelitian ini, fenomena menunjukan data ringkasan Laporan Keuangan Risiko Bisnis, Struktur Aktiva, dan Struktur Modal (DER) pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2017".

KAJIAN PUSTAKA

RISIKO BISNIS

Hal yang sama juga dikemukakan oleh Van Horne dan Wachowicz (2012:117) yang menyatakan_ bahwa "Risiko adalah perbedaan antara imbal hasil aktual dengan imbal hasil yang diharapkan."

Menurut Brigham dan Houston (2001:45), Risiko Bisnis adalah:

"Risiko bisnis adalah ketidakpastian dalam proyeksi perusahaan atas tingkat pengembalian (laba) atau ekuitasnya di masa mendatang."

Menurut Brigham dan Houston (2011:157),

"Risiko usaha akan menunjukan seberapa besar risiko perusahaan jika suatu perusahaan tidak menggunakan hutang. Keputusan suatu perusahaan menggunakan hutang dalam menjalankan operasinya akan menimbulkan suatu risiko salah satunya adalah risiko bisnis."

"Risiko bisnis yang di hadapi oleh perusahaan transportasi darat, laut dan udara yaitu adanya saingan".

"Menurut (Horne & Wachowicz, 2005)", **"**KVEBIT adalah deviasi standar laba operasi dibagi dengan laba operasi yang diharapkan atau laba operasi rata-rata."

$$\text{Business Risk} = \frac{\text{Fixed Assets}}{\text{EBIT}}$$

STRUKTUR AKTIVA

Menurut Aktiva atau aset adalah "sumber daya dan harta yang dimiliki perusahaan untuk digunakan dalam operasinya. Struktur aktiva dalam suatu laporan keuangan perusahaan akan tampak dalam sisi sebelah kiri neraca."

Menurut (Riyanto, 2008:22), struktur aktiva adalah: "Struktur aktiva juga disebut struktur kekayaan merupakan perimbangan atau perbandingan baik dalam artian absolute maupun dalam artian relative antara aktiva lancar dengan aktiva tetap."

Struktur aktiva merupakan perbandingan antara aktiva tetap dengan total aktiva yang dimiliki perusahaan yang dapat menentukan besarnya alokasi dana untuk masing-masing komponen aktiva. Struktur aktiva dapat menggambarkan sebagian jumlah asset yang dapat dijadikan jaminan (collateral value of assets).

Struktur Aktiva menggambarkan sebagai jumlah asset yang dapat dijadikan jaminan.

Menurut Brigham dan Gapenski (1996:190), "Bahwa secara umum perusahaan yang

memiliki jaminan terhadap hutang akan lebih mudah mendapatkan hutang daripada perusahaan yang tidak memiliki jaminan."

Struktur Aktiva menunjukkan perbandingan antara jumlah aktiva tetap dengan total aktiva yang diukur dalam bentuk rasio. (Margaretha, 2003:108) "Dalam penelitian ini, dimana pengukuran terhadap struktur aktiva adalah perbandingan antara jumlah aktiva tetap dengan total aktiva, atau dapat dituliskan sebagai berikut:"

$$\text{Struktur Aktiva (TAR)} = \frac{\text{Fixed Assets}}{\text{Total Assets}}$$

STRUKTUR MODAL

Menurut Weston dan Copeland, struktur modal adalah: "Capital structure or the capitalization of the firm is the firm is the permanent financing represented by long-term debt, preferred stock and shareholder's equity (struktur modal atau kapitalisasi perusahaan adalah perusahaan adalah pembiayaan permanen yang diwakili oleh hutang jangka panjang, saham preferen dan ekuitas pemegang saham)."

Menurut Joel G. Siegel dan Jae K. Shim, struktur modal adalah: "Struktur modal adalah komposisi saham biasa, saham preferen, dan berbagai kelas seperti itu, laba yang ditahan, dan utang jangka panjang yang dipertahankan oleh kesatuan usaha dalam mendanai aktiva."

.

Menurut Sutrisno (2012:255), struktur modal adalah: "Struktur modal adalah Imbangan antara modal asing atau hutang dengan hutang sendiri baik hutang jangka pendek maupun hutang jangka panjang dengan modal sendiri untuk dibelanjai aktiva yang dimiliki perusahaan."

Indikator yang dapat digunakan sebagai pengukuran struktur modal perusahaan adalah Dept to Equity merupakan berbandingan hutang lancar dengan seluruh equity.

Menurut Kasmir (2015:157), "Debt to Equity Ratio, merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Dalam kondisi DER diatas satu perusahaan harus menanggung utang yang lebih besar dibandingkan modal yang dimiliki, resiko yang ditanggung perusahaan juga meningkat. Oleh karena itu investor cenderung lebih tertarik pada tingkat Debt to Equity tertentu yang besarnya kurang dari satu, karena jika lebih besar dari satu menunjukkan resiko yang dimiliki perusahaan semakin tinggi."
Rumus:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Liabiliies}}{\text{Equity}}$$

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan penulis dalam menyusun laporan usulan penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif, yaitu yang mengungkapkan gambaran masalah yang terjadi pada saat penelitian ini berlangsung. Metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif ini digunakan untuk memberikan gambaran tentang:

1. Perkembangan Risiko Bisnis Pada Perusahaa

Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
2. Perkembangan Struktur Aktiva Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017
3. Perkembangan Struktur Modal Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017

Metode verifikatif pada penelitian ini dimaksudkan untuk menganalisis pengaruh Risiko Bisnis dan Struktur Aktiva terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017. Pada penelitian ini objek yang dijadikan penelitian adalah Risiko Bisnis, Struktur Aktiva dan Struktur Modal. Populasi data dalam sektor Tranfortasi adalah berjumlah 35 perusahaan. Dari populasi tersebut, dipilih 6 sampel dengan menggunakan teknik sampling. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode purposive sampling. Teknik penegumpulan data adalah dengan cara mengambil data keuangan perusahaan yang di publikasi oleh www.idx.co.id.

HASIL DAN PEMBAHASAN

ANALISIS REGRESI LINIER BERGANDA

Analisis regresi berganda digunakan peneliti denganl maksud untuk menganalisis hubungan linear antara variabel independen dengan variable dependen. Dengan kata lain untuk mengetahui besarnya pengaruh nilai tukar rupiah atas dollar terhadap tingkat pengembalian saham, pengaruh tingkat pengembalian ekuitas terhadap tingkat pengembalian saham, dan pengaruh nilai tukar rupiah atas dollar dan tingkat pengembalian ekuitas terhadap tingkat pengembalian saham pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2013 – 2017.

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,166	,599		5,282	,000
	Risiko Bisnis	-,268	,167	-,293	-1,608	,119
	Struktur Aktiva (TAR)	-,502	,508	-,180	-,987	,332

a. Dependent Variable: Struktur Modal (DER)

Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh nilai konstanta struktur modal perusahaan (Y) sebesar 3,166 sementara untuk variabel risiko bisnis (X_1) diperoleh nilai sebesar (-) 0,293 dan variabel struktur aktiva perushaan (X_2) sebesar (-) 0,180. Dengan demikian maka dapat dibentuk persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$Y = 3{,}166 + (-)\ 0{,}293\ X_1 + (-)\ 0{,}180\ X_2 + \varepsilon$$

1. Konstanta sebesar 3,166 menyatakan bahwa jika nilai Risiko bisnis dan Struktur Aktiva bernila 0 (nol) dan tidak ada perubahan, maka Struktur Modalnya akan bernilai sebesar 3,166 persen.
2. Variabel X1 yaitu Risiko Bisnis memiliki koefisien regresi sebesar -0,293, artinya artinya untuk

setiap pertambahan nilai pada risiko bisnis sebesar satu maka nilai tersebut akan mempengaruhi nilai pada struktur modal perusahaan yang mengalami penurunan sebesar 0,180 begitupun sebaliknya ketika risiko bisnis mengalami penurunan sebesar satu maka nilai pada struktur modal perushaan akan meningkat sebesar 0,293.

3. Variabel X2 yaitu Struktur Aktiva memiliki koefisien regresi sebesar -0,180, artinya setiap pertambahan nilai pada struktur aktiva perusahaan sebesar satu akan mempengaruhi nilai pada struktur modal perusahaan dengan penurunan sebesar 0,180. Apabila terjadi sebaliknya, setiap penurunan nilai sebesar satu pada struktur aktiva perusahaan akan meningkatkan nilai struktur modal perusahaan sebesar 0,180.

UJI ASUMSI KLASIK

Uji Normalitas

"Menurut Iyan Andriana (2016: IV-10) salah satu uji persyaratan yang harus dipenuhi dalam penggunaan analisis parametrik yaitu uji normalitas data populasi" Berikut ini merupakan tabel Uji Normalitas yang diperoleh melalui perhitungan menggunakan program Microsoft SPSS for Windows :

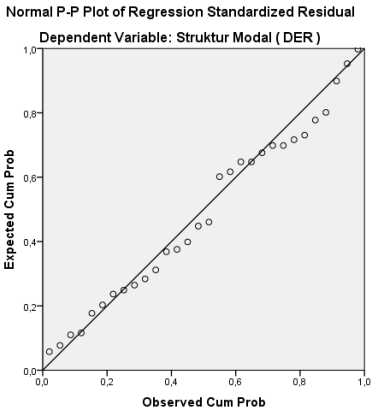
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		ABS_RES
N		30
Normal Parameters[a,b]	Mean	,6734
	Std. Deviation	,51081
Most Extreme Differences	Absolute	,174
	Positive	,174
	Negative	-,126
Kolmogorov-Smirnov Z		,953
Asymp. Sig. (2-tailed)		,323

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Selanjutnya dibawah ini merupakan grafik normal probability plot yang diperoleh berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan program Microsoft SPSS for Windows:



Berdasarkan hasil perhitungan dan grafik diatas dapat dilihat nilai signifikansi yang diperoleh yaitu sebesar 0,323 dengan distribusi data yang berada disekitar garis diagonalnya. Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat masalah pada ujii normalitas dan data berdistribusi normal dikarenakan nilai signifikansinya lebih besar dari 0,05 (0,323 > 0,05) dan distribusi data berada disekitar garis diagonalnya.

Uji Multikolinearitas

Menurut Menurut Iyan Andriana (2016: IV-10) Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengujii aada tidaaknya hubuungan yang linear aantara variabel bebas (independen) satu dengan variabel bebas (independen) yang lainnya. Ada tidaknya korelasi antar variabel independen dapat diketahui dengan beberapa cara di antaranya memanfaatkan statistik korelasi product moment dari Pearson dan nilai VIF, di mana nilai VIF < 10 dinyatakan tidak terjadi multikolinearitas. Berdasarkan pengolahan data menggunakan Microsoft SPSS for Windows, maka diperoleh tabel sebagai berikut :

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	3,166	,599		5,282	,000		
	Risiko Bisnis	-,268	,167	-,293	-1,608	,119	,960	1,041
	Struktur Aktiva (TAR)	-,502	,508	-,180	-,987	,332	,960	1,041

a. Dependent Variable: Struktur Modal (DER)

Beerdasarkan taabel diaatas dapat dilihaat bahwa nilaai VIF yang diperoleh memiliki nilai yang lebih kecil dari 10 yaitu sebesar 1,041. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa variabel independen yang digunakan dalam model regresi pada penelitian ini terbebas dari multikolineritas atau dapat dipercaya dan obyektif.

Uji Heteroskedasitas

Menurut Iyan Andriana (2016: IV-10) uji asumsi heteroskedastisitas ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah variasi residual absolut sama atau berbeda untuk semua pengamatan. Lalu untuk mengetahui masalah heterokedastisitas menggunakan uji gleyser, nilai signifikansi yang diperoleh dari perhitungan regresi antara variabel yang diteliti dengan nilai absolut residualnya harus lebih besar dari 0,05. Untuk lebih jelasnya yaitu sebagai berikut :

Uji Park

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-,849	,873		-,972	,340
	Lnx1	-,145	,685	-,039	-,212	,834
	Lnx2	,775	,319	,443	2,430	,022
	Lny	,007	,571	,002	,013	,990

a. Dependent Variable: Lnei2

a Nilai t tabel = n -2 = 30 – 2 = 28, nilai t tabel (28 : 0,05) = 2,048

b Risiko Bisnis = t hitung < t tabel = 0,212 < 2,048

c Struktur Aktiva Perusahaan = t hitung < t tabel = 2,430 > 2,048

Uji Gleyser

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,090	,479		,188	,852
	Risiko Bisnis	-,046	,098	-,090	-,468	,644
	Struktur Aktiva (TAR)	,473	,290	,305	1,632	,115
	Struktur Modal (DER)	,167	,108	,301	1,552	,133

a. Dependent Variable: ABS_RES

a Risiko Bisnis = Nilai sig > 0,05 = 0,644 > 0,05

b Struktur Aktiva Perusahaan = Nilai sig > 0,05 = 0,115 > 0,05

Berdasarkan hasil pengujian tersebut maaka dapat disimpulkan bahwa tidaak terjaadi masaalah heteeroskedastisitas, aartinya variabel penggaanggu memiliki varian yaang sama sepanjang observasi darii berbagai nilai variabel bebas.

Uji Autokorelasi

Menurut Iyan Andriana (2016: IV-10) Autokolerasi merupakan korelasi antara anggota seri observasi yang disusun menurut urutan waktu (seperti data timeseries) atau urutan tempat/ruang (data cross

section) atau korelasi yang timbul pada dirinya sendiri

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,373[a]	,139	,075	,88554	1,130

a. Predictors: (Constant), Struktur Aktiva (TAR), Risiko Bisnis

b. Dependent Variable: Struktur Modal (DER)

Berdasarkan hasil pengolahan diperoleh nilai statistik Durbin-Watson (D-W) = 1,130 sementara dari tabel Durbin-Watson pada tingkat kekeliruan 5% untuk jumlah variabel bebas =2 dan jumlah pengamatan atau observasi = 30 diperoleh batas bawah nilai tabel (dL) =1,2837 dan batas atasnya (dU) =1,5666. Karena nilai Durbin-Watson model regresi D-W (1,130) < dU (4 - 1,5666), maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat autokorelasi.

ANALISIS KORELASI

Korelasi X1 dengan X2

Correlations

		Risiko Bisnis	Struktur Aktiva (TAR)
Risiko Bisnis	Pearson Correlation	1	,199
	Sig. (1-tailed)		,146
	N	30	30
Struktur Aktiva (TAR)	Pearson Correlation	,199	1
	Sig. (1-tailed)	,146	
	N	30	30

Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan Microsoft SPSS for windows diperoleh nilai koefisien korelasi antara risiko bisnis dengan struktur aktiva perusahaan sebesar 0,199. Artinya hubungan antara risiko bisnis dengan struktur aktiva perusahaan tergolong sangat rendah. Hasil tersebut berdasarkan pada tabel interpretasi diatas yang berada pada interval 0,000 – 0,199 dengan kriteria sangat rendah. Koefisien korelasi bertandad positif menunjukkan arah hubungan yang searahantara risiko bisnis dengan struktur aktiva perusahaan. Artinya jika risiko bisnis meningkat maka struktur aktiva perusahaan akan mengalami peningkatan begitupun sebaliknya. Adapun tingkat signifikansinya adalah 0,146 yang artinya hubungan tersebut tidak signifikan karena nilai signifikasinya lebih besar dari 0,05. Maka dapat ditarik kesimpulan pengaruh antara risiko bisnis dengan struktur aktiva perusahaan memiliki arah hubungan yang searah dengan tingkat keeratan hubungan yang sangat rendah namun tidak signifikan.

Korelasi X1 dengan Y

Correlations

		Risiko Bisnis	Struktur Modal (DER)
Risiko Bisnis	Pearson Correlation	1	-,329*
	Sig. (1-tailed)		,038
	N	30	30
Struktur Modal (DER)	Pearson Correlation	-,329*	1
	Sig. (1-tailed)	,038	
	N	30	30

*. Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan Microsoft SPSS for windows diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,329 yang artinya hubungan antara risiko bisnis dengan struktur modal perusahaan berdasarkan tabel interpretasi diatas berada di interval 0,200 – 0,399 dengan tingkat keeratan yang tergolong rendah. Koefisien korelasi bertanda negatif menunjukkan adanya hubungan yang berlawanan antara risiko bisnis dengan struktur modal perusahaan, artinya jikar risiko bisnis mengalami peningkatan maka struktur modal perusahaan akan semakin rendah begitupun sebaliknya. Sedangkan tingkat

signifikansinya adalah 0,038 dan lebih kecil dari 0,05 yang artinya hubungan tersebut signifikan. Maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pengaruh antara risiko bisnis dengan struktur modal perusahaan memili ki arah hubunganyang berlawanan dengan tingkat keeratan hubungan yang tergolong rendah dan bersifat signifikan.

Korelasi X2 dengan Y

Correlations

		Struktur Aktiva (TAR)	Struktur Modal (DER)
Struktur Aktiva (TAR)	Pearson Correlation	1	-,238
	Sig. (1-tailed)		,102
	N	30	30
Struktur Modal (DER)	Pearson Correlation	-,238	1
	Sig. (1-tailed)	,102	
	N	30	30

Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan Microsoft SPSS for windows diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,238, artinya hubungan antara struktur aktiva dengan struktur modal perusahaan berdasarkan tabel interpretasi diatas berada di interval 0,200 – 0,399 dengan tingkat keeratan yang tergolong rendah. Koefisien korelasi bertanda negatif menunjukkan adanya hubungan yang berlawanan antara struktur aktiva dengan struktur modal perusahaan, artinya jika struktur aktiva mengalami peningkatan maka struktur modal perusahaan akan semakin berkurang atau mengalami penurunan begitupun sebaliknya. sedangkan tingkat signifikansinya adalah 0,102 dan lebih besar darit0,05 yang artinya hubungan tersebut tidak signifikan. Maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pengaruh antara struktur aktiva dengan struktur modal perusahaan memiliki arah hubungan yang berlawanan dengan tingkat keeratan hubungan yang tergolong rendah dan bersifat tidak signifikan.

ANALISIS KOEFISIEN DETERMINASI

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,373[a]	,139	,075	,88554

a. Predictors: (Constant), Struktur Aktiva (TAR), Risiko Bisnis

b. Dependent Variable: Struktur Modal (DER)

Dari hasil penghitungan diatas dapat diketahui nilai Koefisien Determinasi sebesar 0,139 atau 13,90 %. Hal ini menunjukan bahwa risiko bisnis dan struktur aktiva secara bersama-sama memberikan pengaruh terhadap struktur modal perusahaan sebesar 13,90 %. Selanjutnya untuk mengetahui pengaruh dari variabel bebas terhadap variabel terikat secara parsial maka dilakukan dengan cara atau menggunakan rumus (Nilai Beta X Zero Order) berdasarkan nilai output Microsoft SPSS sebagai berikut:

Koefisien Determinasi Parsial

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients			Correlations		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)	3,166	,599		5,282	,000			
	Risiko Bisnis	-,268	,167	-,293	-1,608	,119	-,329	-,296	-,287
	Struktur Aktiva (TAR)	-,502	,508	-,180	-,987	,332	-,238	-,187	-,176

a. Dependent Variable: Struktur Modal (DER)

Berikut disajikan pengaruh secara parsial antara variabel bebas terhadap variabel terikat dengan rumus beta x zero order:

1. Risiko Bisnis = (-) 0,293 x (-) 0,329 = 0,10 atau 10 %
2. Struktur Aktiva Perusahaan = (-) 0,180 x (-) 0,238 = 0,04 atau 4 %

Dari hasil perhitungan di atas dapat diketahui bahwa variabel yang paling mendominasi terhadap struktur modal perusahaan adalah variabel risiko bisnis dengan persentase sebesar 10 %, diikuti variabel struktur aktiva dengan persentase sebesar 4 %.

PENGUJIAN HIPOTESIS

Uji T X1 terhadap Y

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,166	,599		5,282	,000
	Risiko Bisnis	-,268	,167	-,293	-1,608	,119
	Struktur Aktiva (TAR)	-,502	,508	-,180	-,987	,332

a. Dependent Variable: Struktur Modal (DER)

Berdasarkan table di atas diperoleh hasil t hitung sebesar 1,608, dimana nilai tersebut akan dibandingkan dengan nilai t tabel. Diperoleh dari tingkat kepercayaan dengan taraf nyata_ α = 0,05, dimana df = n-k-1 = 30-2-1 = 27. Maka t (0,05 : 27) = 2,051. Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui nilai variabel risiko bisnis yaitu sebesar 1,608 dengan nilai signifikan 0,119. Karena nilai 1,608 lebih kecil dari 2,051 maka pada tingkat kekeliruan 5% diputuskan hipotesis ditolak, artinya dengan tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa risiko bisnis secara parsial memiliki pengaruh negative tidak signifikanterhadap struktur modal pada 6perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2013 – 2017 yang dijadikan objek pada penelitian ini.

Uji T X2 terhadap Y

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,166	,599		5,282	,000
	Risiko Bisnis	-,268	,167	-,293	-1,608	,119
	Struktur Aktiva (TAR)	-,502	,508	-,180	-,987	,332

a. Dependent Variable: Struktur Modal (DER)

Berdasarkan table di atas diperoleh hasil t hitung sebesar (-) 0,987, dimana nilai tersebut akan dibandingkan dengan nilai t tabel. Diperoleh dari tingkat kepercayaan dengan taraf nyata α = 0,05, dimana_ df = n-k-1 = 30-2-1 = 27. Maka_t (0,05 : 27) = 2,051. Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui nilai variabel memiliki nilai signifikansi sebesar 0,332. Karena nilai koefisien 0,987 lebih kecil dari 2,051 maka pada tingkat kekeliruan 5 % diputuskan hipotesis ditolak, artinya dengan tingkat kepercayaan 95% dapat disimpulkan bahwa struktur aktiva tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap struktur modal perusahaan.

Uji F Simultan

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3,423	2	1,712	2,183	,132[b]
	Residual	21,173	27	,784		
	Total	24,596	29			

a. Dependent Variable: Struktur Modal (DER)

b. Predictors: (Constant), Struktur Aktiva (TAR), Risiko Bisnis

Berdasarkan table output di atas, ddapat diketahui nilai F hitung sebesarr2,183, nilai ini yang akan dibandingkan dengan nilai F tabel. Dengan a = 0,05, df1 = 2 dan df2 = 27, diketahui nilai F table sebesar 3,35. Dari nilai-nilai di atas diketahui nilai Fhitung 2,183 lebih kecil dari F tabel 3,35, sehingga-H0 diterima. Artinya terdapat pengaruh yang tidak signifikan antara risiko bisnis (X1) dan truktur aktiva (X2) terhadap struktur modal perusahaan (Y).

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dan pembahasan data yang ada mengenai pengaruh variabel risiko bisnis dan struktur aktiva terhadap struktur modal padaa 6 perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode tahun 2013 sampai dengan tahun 2017. Maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Perkembangan tingkat risiko bisnis pada 6 perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dari tahun 2013 sampai dengan 2017 mengalami banyak kenaikan dikarenakan biaya operasional yang digunakan lebih besar dari yang sudah diperkirakan oleh manajemen, perusahaan tersebut penjualannya tidak stabil, dan beberapa perusahaan menggunakan uang pinjaman untuk berinvestasi kembali.
2. Perkembangan struktur aktiva pada 6 perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dari_tahun 2013 sampai dengan 2017 mengalami kenaikan dikarenakan perusahaan meningkatkan hutang sebagai jaminan untuk mendapatkan keuntungan seperti misalnya menambah jumlah transportasi atau mengembangkan bisnisnya di bidang yang lain.
3. Perkembangan struktur modal pada 6 perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dari tahun 2013 sampai dengan 2017 mengalami kenaikan dikarenakan perusahaan lebih banyak menggunakan hutang dari pada modal sendiri untuk kegiatan operasionanya. Dan tingkat penjualan perusahaan pun terbilang kurang baik.

   Hasil analisis dalam penelitian ini menunjukkan bahwa:

   a Secara parsial variabel risiko bisnis memiliki pengaruh terhadap struktur modal pada 6 perusahaan transportasi yang dijadikan objek pada penelitian ini dengan arah hubungan yang berlawanan. Artinya semakin tinggi penambahan nilai pada variabel risiko bisnis akan mempengaruhi struktur modal 6 perusahaan transportasi yang

dijadikan objek dalam penelitian ini semakin rendah atau menurun.

b Secara parsial variabel struktur aktiva memiliki pengaruh terhadap struktur modal pada 6 perusahaan transportasi yang dijadikan objek pada penelitian ini dengan arah hubungan yang berlawanan. Artinya semakin tinggi penambahan nilai pada variabel struktur aktiva akan mempengaruhi struktur modal 6 perusahaan transportasi yang dijadikan objek dalam penelitian ini semakin rendah atau menurun.

c Secara simultan risiko bisnis dan struktur aktiva memilik pengaruh terhadap struktur modal. Dengan kata lain peningkatan struktur modal pada 6 perusahaan transportasi yang dijadikan objek dalam penelitian ini secara simultan dipengaruhi oleh perubahan nilai dari variabel risiko bisnis dan struktur aktiva yang dimiliki perusahaan tersebut sebesar 13,90 %.

SARAN

a Agar perusahaan memiliki risiko bisnis yang baik, sebaiknya menurunkan leverage operasi agar stabil kembali, perusahaan seharusnya dapat menstabilkan biaya operasi agar tidak semakin membengkak dan kemungkinan perusahaan tersebut bangkrut semakin besar peluangnya.

b Agarr perusahaann memiiliki strukturr aktiva yng baiik, sebaiknya dengan melakukan peniilaian kembali pada aktivaa tetap yng dimiiliki perusahaan tersebut sehingga tidak berisiko tinggi bagii perusahaan dalam menghadapi masalah penyusutan aktivanya.

c Agar perusahaan memiliki struktur modal yang baik, sebaiknya lebih banyak menggunakan modal sendiri dari pada menggunakan hutang, karna semakin banyak menggunakan hutang struktur modal perusahaan semakin meningkat dan itu tidak baik bagi perusahaan untuk kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA

Abdurrahman dan Muhidin. 2007. *Analisis Korelasi, Regresi dan Jalur Penelitian*. Bandung: CV Pustaka Setia.

Aries Prasetyo Andika dan Astri Fitria. *Pengaruh Struktur Aktiva, Ukura Perusahaan, Profitabilitas dan Risiko Bisnis Terhadap Struktur Modal.* (2016). Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi : Volume 5, Nomor 9, September.

Devi Verena Sari dan A. Mulyo Haryanto. *Pengaruh Profitabilitas, Pertumbuhan Aset, Ukuran Prusahaan, Struktur Aktiva dan Likuiditas Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan manufaktur Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2008 – 2010.* (2013). E-Jurnal Undip Vol. 2, No. 3, Hal. 1.

Dr. Harmono, SE., M.Si. *Manajemen Keuangan,* Berbasis Balanced Scorecard Pendekatan Teori, Kasus, dan Riset.

Engkos Kosasih, SE., M.M. dan Prof. Capt. Hananto Soewedo, M.Mar, SE., M.M. Ph.D. *Manajemen Keuangan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, Suatu Pendekatan Praktis Dalam Bidang Usaha Pelayaran. Jakarta : Sekolah Tinggi Manajemen Transpor (STMT) TRISAKTI.

Ida bagus Made Dwija Bhawa dan Made Rusmala Dewi S. *pengaruh Ukuran Perusahaan, Likuiditas, Profitabilitas, dan Risiko Bisnis Terhadap Struktur Modal Perusahaan farmasi.* (2015). E-Jurnal Manajemen Unud, Vol. 4, No. 7.

Irham Fahmi, SE., M.Si. *Analisis Kinerja Keuangan,* panduan bagi Akademisi, Manajr, dan Investor untuk Menilai an Menganalisis Bisnis dari Aspek Keuangan. Bandung Alfabeta.

Joni dan Lisa. (2010). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Struktur Modal.* Jurnal Bisnis dan Akuntansi. Volume 12, No.2 Halaman 81-96

Retno Indah Sari dan Lilis Ardini. (2017). *Pengaruh Struktur Aktiva, Risiko Bisnis, Pertumbuhan Penjualan, dan Profitabilitas Terhadap Struktur Modal.* Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi Volume 6, Nomor 7, Juli 2017

Singgih Santoso. 2007. *Statistik Deskriptif: Konsep dan Aplikasi dengan Microsoft Excel dan SPSS*. Yogyakarta: ANDI.

Sri Puspida dan Budiyanto. (2013). *Pengaruh Risiko Bisnis dan Pertumbuhan ktiva Terhadap Struktur Modal Pada PT Pembangkit Jawa Bali.* Jurnal Ilmu & Riset Manajemen Vol 2, No. 2

Umi Narimawati, Sri Dewi Anggadini, dan Linna Ismawati. (2010).

Penulisan Karya Ilmiah:Paduan Awal Menyusun Skripsi dan Tugas Akhir. Jakarta: Genesis

Umi Narimawati. (2011) *Metodologi Penelitian : Dasar Penyusunan Penelitian Ekonomi.* Jakarta : Genesiss

www.manufakturbkpm.com

http://www.beritasatu.com

http://market.bisnis.com

https://www.merdeka.com

http://www.tribunnews.com

https://finance.detik.com

https://ekonomi.kompas.com

http://duniaindustri.com

http://www.neraca.co.id

https://investasi.kontan.co.id

http://industri.kontan.co.id

https://katadata.co.id

www.idx.co.id