

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam era yang semakin maju dan berkembang saat ini dapat berdampak pada pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi inilah yang menyebabkan kuatnya persaingan di antara perusahaan yang ada di Indonesia. Untuk itu, diharapkan perusahaan bisa bersaing dengan perusahaan yang lainnya untuk dapat mempertahankan keberadaannya. Memperoleh pendapatan serta mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan merupakan tujuan utama setiap perusahaan yang didirikan (Saputra, 2022). Perusahaan dalam melakukan kegiatan operasionalnya sudah pasti membutuhkan modal. Modal ini dapat berupa modal dari dalam atau pinjaman. Permodalan berupa pinjaman yaitu antara hutang dan kekayaan ini dinamakan struktur modal (Anggrianti et al., 2022). Di dalam upaya perusahaan untuk dapat bersaing di dunia bisnis maka sangat dibutuhkan sumber pendanaan yang baik. Dengan demikian, dana permodalan yang tinggi akan membuat sebuah pertimbangan bagi manajemen perusahaan di dalam menggunakan dana modal eksternal atau modalnya sendiri (internal).

Dalam hal ini, sumber dana dapat diperoleh dari 2 cara, yaitu berasal dari sumber dalam (internal) dan sumber luar (eksternal). Sumber internal didapatkan dari pendapatan penjualan saham atau laba ditahan, sedangkan sumber eksternal berasal dari pinjaman modal kepada bank atau perusahaan-perusahaan penerbit

obligasi (Hamzah, 2021). Dalam struktur modal apabila jumlah dari hutang yang dimiliki perusahaan tinggi atau lebih besar dari total modalnya maka hal ini akan semakin tinggi risiko yang dihadapi oleh perusahaan. Risiko yang ditimbulkan dapat berupa kesulitan *financial* perusahaan sehingga bisa menyebabkan kebangkrutan yang diakibatkan oleh ketidaksanggupan sebuah perusahaan dalam mengembalikan hutang yang dimilikinya sebesar biaya modalnya (Lukman & Hartikayanti, 2022).

Dimana struktur modal itu sendiri adalah kumpulan dari semua pos yang ada disebelah kanan sebuah neraca bersumber dari dana atau modal perusahaan (Hamzah, 2021). Struktur modal merupakan biaya yang dikeluarkan dalam jangka panjang sebagai perwakilan *trade-off* antara hutang dalam jangka panjang dengan modal yang dimiliki di dalam perusahaan atau internal serta diluar perusahaan atau eksternal yang diukur menggunakan rasio DER. DER ini digunakan untuk menetapkan kapabilitas dari perusahaan dalam kemampuannya melunasi hutang jangka panjangnya sebesar biaya modalnya (Octaviani & Warsitasari, 2022).

Pada penelitian ini menggunakan perusahaan sektor transportasi dan logistik dikarenakan perusahaan yang terkait dengan hutang yaitu perusahaan sektor transportasi dan logistik. Perusahaan sektor transportasi dan logistik memiliki peran yang sangat penting bagi kehidupan sehari-hari karena sektor ini memudahkan mobilitas atau aktivitas masyarakat sebab transportasi merupakan hal utama dalam pembangunan ekonomi sebuah negara (Saputra, 2022). Hal tersebut menimbulkan dampak pada perkembangan teknologi transportasi dan logistik pada masa sekarang yang membuat sektor transportasi dan logistik ini

menjadi salah satunya penunjang yang penting dalam aktivitas sehari-hari di daerah perkotaan. Makin baiknya sektor transportasi dan logistik sebuah daerah maka akan semakin baik juga perekonomiannya. Dengan didukung oleh pertumbuhan penduduk yang makin mengalami peningkatan maka akan semakin meningkat pula kebutuhan akan jasa transportasi dan logistik. Hal tersebut yang mengakibatkan semakin berkembangnya sektor transportasi dan logistik (Kurniawan, 2021).

Dimana jika dilihat dari adanya pertumbuhan ekonomi pada triwulan II 2021 terhadap triwulan II tahun 2020 sebesar 7,07% dan naik sebesar 25,10% ini dilihat dari sisi produksi, lapangan usaha transportasi dan pergudangan. Sedangkan pada triwulan II tahun 2022 terhadap triwulan II tahun 2021 juga tumbuh sebesar 5,44%, dan juga jika dilihat dari sisi produksi, lapangan usaha transportasi dan pergudangan yang mengalami pertumbuhan tertinggi sebesar 21,27%. Dengan demikian, berdasarkan data statistik tersebut menyatakan bahwa perusahaan sektor transportasi dan logistik memiliki kontribusi tinggi serta berpengaruh besar terhadap perekonomian Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2022). Dimana hal tersebut juga mendorong perusahaan-perusahaan sektor transportasi dan logistik dalam memperhatikan nilai struktur modal (DER) dari masing-masing perusahaan karena bisa berpengaruh terhadap risiko yang dihadapi perusahaan seperti yang sudah dijelaskan diatas.

Fenomena yang terjadi terkait dengan struktur modal yaitu PT Garuda Indonesia yang mengalami kerugian hingga 15 triliun pada tahun 2021. Wakil Menteri BUMN Kartika Wirjoatmodjo mengatakan bahwa saat ini liabilitas atau

utang Garuda Indonesia totalnya mencapai US\$ 9,75 miliar atau setara Rp 138,45 triliun (kurs Rp14.200). Sementara aset Garuda Indonesia saat ini hanya US\$ 6,92 miliar. Jauh lebih rendah dibandingkan total kewajibannya. Kondisi Garuda Indonesia semakin memprihatinkan. Sebab ekuitas atau modal Garuda tercatat minus US\$ 2,8 miliar atau setara Rp 39.7 miliar. Modal garuda yang negatif ini bahkan mengalahkan PT Jiwasraya (Persero). Biaya sewa yang kemahalan ini memang sudah menjadi isu Garuda Indonesia sejak beberapa waktu lalu. Peter Gontha juga menyebutkan untuk Boeing 777 harga sewa dipasaran rata-rata US\$ 750 ribu per bulan. Tetapi Garuda Indonesia mulai dari hari pertama bayar dua kali lipat yaitu sekitar US\$ 1,4 juta. Penyebab lainnya yaitu banyaknya rute penerbangan yang bikin rugi perusahaan. Fenomena PT Garuda Indonesia ini berhubungan dengan struktur modal . Dimana struktur modal itu sendiri digunakan untuk menentukan kapasitas perusahaan dalam membayar hutang sebesar biaya modal. Untuk hal ini Garuda Indonesia dianggap tidak bisa membayar hutang sebesar biaya modalnya karena biaya modalnya lebih kecil dari besar hutang yang dimiliki (Detik Finance, 2021).

Fenomena lain yang terjadi pada PT Blue Bird Tbk (BIRD) dimana pada tahun 2020 akibat dari adanya dampak pandemi Covid-19 yang menyebabkan turunnya kinerja pada perusahaan sektor transportasi dan logistik ini. Dalam sebuah surat yang diberikan kepada Bursa Efek Indonesia yang menyatakan bahwa nilai utang jangka pendek PT Blue Bird Tbk (BIRD) sebesar Rp 484.592.534.412 atau setara dengan Rp 484,59 miliar. Hal tersebut menyebabkan dampak terhadap pemenuhan kewajiban pokok hutang. Sesuai dengan data

laporan keuangan PT Blue Bird Tbk (BIRD) per Juni 2020 untuk total kewajiban yang dimiliki oleh PT Blue Bird Tbk (BIRD) sebesar Rp 2,32 triliun dari desember 2019 sebesar Rp 2,02 triliun.

Atas total tersebut terdapat total liabilitas jangka pendek yang mencapai Rp 627,94 miliar dan dari desember 2019 sebesar Rp 753,52 miliar serta total untuk total liabilitas jangka panjangnya Rp 1,69 triliun dari desember 2019 yaitu sebesar Rp 1,26 triliun. Untuk total utang bank jangka panjang tercatat setelah dikurangi jatuh tempo dalam satu tahun sebesar Rp 1,12 triliun dilihat dari posisi per desember 2019 sebesar Rp 649,19 miliar. Untuk hal ini perusahaan tercatat rugi bersih selama periode 2020 pada semester I sebesar Rp 93,67 miliar jika dibandingkan dengan periode tahun sebelumnya pada semester I masih tercatat laba bersih sebesar Rp 158,39 miliar. Sekali lagi dikatakan bahwa kerugian ini terjadi pada perusahaan saat masih terjadinya pandemi Covid-19. Berdasarkan pada laporan keuangan PT Blue Bird Tbk (BIRD) yang telah dipublikasikan maka perolehan laba atau pendapatan perusahaan ini turun sebesar 40% dari perolehan sebesar Rp 1,15 triliun pada tahun 2020 yang sebelumnya pada tahun 2019 bisa mencapai Rp 1,91 triliun. Adanya penurunan total laba yang terjadi pada PT Blue Bird Tbk (BIRD) tahun 2020 ini memberikan pengaruh terhadap struktur modal (Saleh, 2020). Dimana PT Blue Bird Tbk (BIRD) tidak mampu mengembalikan total hutang sebesar biaya modalnya karena biaya modalnya lebih rendah dari jumlah kewajiban hutang yang harus dibayarkan (Saleh, 2020).

Fenomena selanjutnya yaitu terjadi pada PT Air Asia Indonesia Tbk (Tempo.co) yang mengalami kerugian sebesar Rp 2,8 triliun pada tahun 2020.

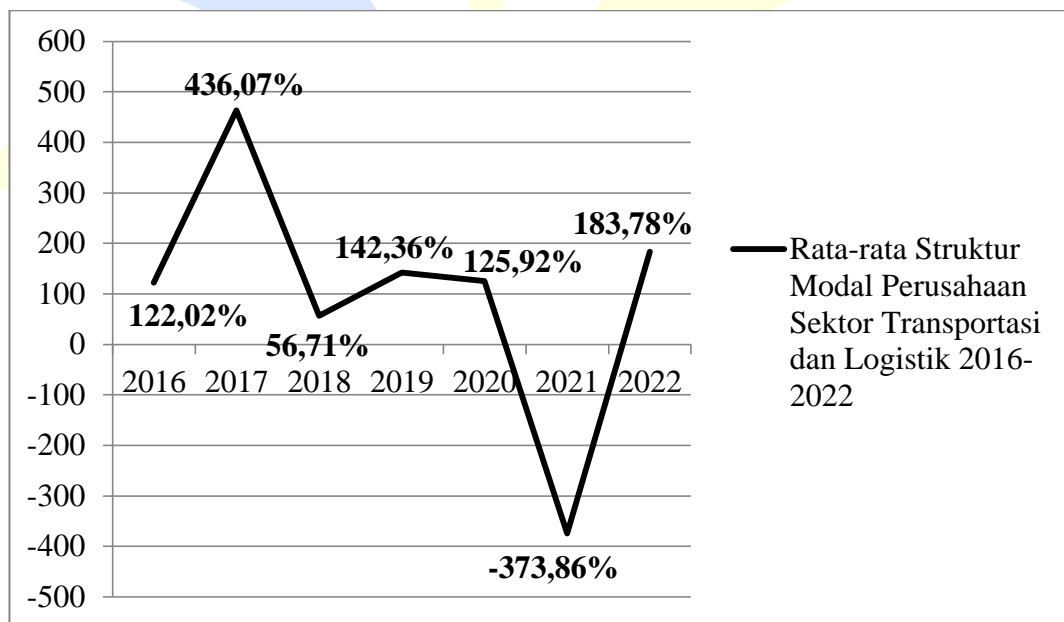
Berdasarkan laporan keuangan per 31 desember 2020 tercatat bahwa pendapatan PT Air Asia Indonesia Tbk sebesar Rp 1,61 triliun. Jika dibandingkan tahun 2019 yang mencatat pendapatan PT Air Asia Indonesia Tbk sebesar Rp 6,7 triliun. Dapat dilihat bahwa pendapatan tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 75,99%. Tercatat juga adanya beban usaha yang mencapai angka Rp 4,41 triliun walaupun nilai beban usaha ini lebih rendah dibanding dengan tahun 2019 yang sebesar Rp 6,7 triliun. Sehingga PT Air Asia Indonesia Tbk mencatatkan total kerugiannya sebesar Rp 2,8 triliun selama tahun 2020.

Jika dibandingkan dengan tahun 2019 yang tercatat bahwa laba perusahaan sebesar Rp 113,94 juta. Pada tahun 2020 PT Air Asia Indonesia Tbk akhirnya mendistribusikan rugi tahun berjalannya kepada pemilik entitas induk yang mencatat senilai Rp 2,75 triliun, sedangkan pada tahun 2019 hanya mencapai angka Rp 157,47 miliar. Disamping itu untuk total liabilitas jangka panjang PT Air Asia Indonesia Tbk mencapai Rp 4.03 triliun dari Rp 424,4 miliar pada tahun 2019. Sedangkan untuk total liabilitas atau utang jangka pendek sebesar Rp 4,95 triliun dari periode 2019 sebesar Rp 1,98 triliun. Hal tersebut dapat berdampak pada struktur modal PT Air Asia Indonesia Tbk karena perusahaan dapat jumlah kewajiban liabilitas pada tahun 2020 melonjak tinggi (Widyastuti, 2021). Dalam hal ini total kewajiban liabilitas jangka panjang yang dimiliki PT Air Asia Indonesia Tbk lebih tinggi yaitu Rp 4.03 triliun dari Rp 424,4 miliar dibanding dengan total ekuitas defisit modal yang hanya mencapai Rp 2,91 triliun.

Pada aset lancar PT Air Asia Indonesia Tbk juga mengalami penurunan dari yang awalnya pada periode 2019 sebesar Rp 945,9 miliar menjadi Rp 172,66

miliar pada tahun 2020. Kas dan bank PT Air Asia Indonesia Tbk juga mengalami penurunan yang awalnya tercatat Rp 311,87 miliar untuk tahun 2019 menjadi hanya sebesar Rp18,72 miliar di tahun 2020 (Widyastuti, 2021). Berdasarkan dari beberapa fenomena diatas maka dapat dikatakan bahwa perusahaan sektor transportasi dan logistik memiliki pengaruh terhadap struktur modal dimana hal ini dapat dijelaskan melalui grafik rata-rata struktur modal yang ada dibawah ini

Grafik 1. 1
Rata-rata Struktur Modal Perusahaan
Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2016-2022



Sumber: data diolah 2023

Berdasarkan grafik 1.1 diatas menunjukkan bahwa pada perusahaan sektor transportasi dan logistik terjadi *fluktuasi* atau kenaikan dan penurunan pada struktur modal selama periode 2016-2019 dan mengalami penurunan di tahun 2020 sampai 2021 yang disebabkan karena perusahaan lebih banyak

menggunakan ekuitas dibandingkan dengan hutang dengan berusaha menekan seminimal mungkin risiko *financial*. Sedangkan pada 2022 mengalami kenaikan pada struktur modal perusahaan ini bisa diakibatkan dari sumber luar perusahaan (eksternal) yang akan menyebabkan struktur modal kurang baik. Dimana hal ini bisa terjadi karena adanya kesenjangan diantara dana modal yang tersedia dengan dana modal yang dibutuhkan hingga hal ini menyebabkan perusahaan menggunakan permodalan dari luar perusahaan yaitu berupa hutang. Adanya penggunaan hutang yang besar ini bisa berdampak pada risiko perusahaan yang mengakibatkan perusahaan tersebut tidak bisa membayarkan beban bunga atas hutang yang digunakan. Dengan demikian, perusahaan diharapkan untuk bisa mengoptimalkan struktur modal perusahaan dan memperoleh keuntungan semaksimal mungkin. Sehingga, perusahaan harus bisa memperhatikan faktor-faktor yang bisa mempengaruhi struktur modal pada sebuah perusahaan. Ada banyak faktor yang dapat mempengaruhi struktur modal yaitu profitabilitas, likuiditas, *firm size* atau ukuran perusahaan, dan struktur aktiva. Dengan ini, struktur modal diharapkan bisa memaksimalkan suatu nilai dari perusahaan.

Menurut (Hamzah, 2021) rasio profitabilitas adalah kapasitas suatu perusahaan dalam mendapatkan laba, sehingga berpengaruh terhadap struktur modal dalam perusahaan. Rasio profitabilitas merupakan skala dalam mengukur sebuah kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba atau pendapatan dengan sebuah pengukuran dari hasil membandingkan antar bagian dalam laporan laba rugi (Lukman & Hartikayanti, 2022). Pendanaan yang didapatkan dari dalam ataupun luar perusahaan ini digunakan untuk mengoperasionalkan kegiatan dari

sebuah perusahaan yang pastinya bertujuan untuk mendapatkan profit atau profitabilitas (Anggrianti et al., 2022).

Suatu perusahaan yang mendapatkan keuntungan besar lebih akan lebih sering menggunakan sedikit dana dari luar perusahaan dikarenakan perusahaan sudah mampu untuk mengoperasikan kegiatannya dengan dana yang berasal dari laba ditahan (Octaviani & Warsitasari, 2022). Rasio profitabilitas dapat berpengaruh pada struktur modal didasarkan dari tinggi dan rendahnya profit yang bisa diperoleh dari perusahaan. Apabila perusahaan memiliki taraf profitabilitas yang besar, maka perusahaan memperoleh pendapatan yang besar pula. Profit atau pendapatan yang telah diperoleh perusahaan dapat juga berpengaruh pada kuantitas bagian modal dari perusahaan dimana modal ini berasal dari laba perusahaan (Qosidah et al., 2020). Penelitian dari (Ramadhan et al., 2021) menyatakan bahwa rasio profitabilitas berpengaruh positif terhadap struktur modal sedangkan (Octaviani & Warsitasari, 2022) menyatakan bahwa rasio profitabilitas berpengaruh negatif terhadap struktur modal.

Rasio likuiditas adalah salah satu rasio yang dapat berpengaruh terhadap struktur modal dalam perusahaan. aset lancar yang jumlahnya rendah akan menjadi pertanda buruk bagi para kreditur yang meminjamkan sejumlah dananya terhadap perusahaan (Qosidah et al., 2020). Rasio likuiditas adalah rasio yang dipakai untuk melihat kesanggupan sebuah perusahaan atau debitur didalam membayarkan kewajiban atau hutang jangka pendeknya (Octaviani & Warsitasari, 2022). Rasio likuiditas dapat diukur dengan menggunakan CR (*Current Ratio*), dimana rasio ini digunakan dengan membandingkan antara aktiva lancar dengan

kewajiban atau hutang lancar (jangka pendek) (Efendi et al., 2021). Penelitian dari (Ramadhan et al., 2021) menyatakan bahwa rasio likuiditas memiliki pengaruh positif terhadap struktur modal sedangkan (Octaviani & Warsitasari, 2022) menyatakan bahwa rasio likuiditas memiliki pengaruh negatif terhadap struktur modal.

Firm size adalah komponen dalam perusahaan yang digunakan sebagai dasar dalam melihat besar atau kecilnya suatu perusahaan (Anggrianti et al., 2022). *Firm size* ini digunakan sebagai penanda bahwa perusahaan berhasil atau gagal dalam hal mengembalikan hutangnya (Setiawati & Veronica, 2020). *Firm size* merupakan penggolongan perusahaan kedalam kelompok-kelompok dalam perusahaan besar, sedang, dan kecil sehingga perusahaan dapat diukur seberapa besar jumlah aktiva, jumlah ekuitas, serta jumlah penjualan. perusahaan yang tergolong besar biasanya akan lebih banyak memerlukan dana dari pinjaman hutang untuk kegiatan operasional perusahaan (Ayuningtyas & Susanto, 2020). Penelitian dari (Anggrianti et al., 2022) menyatakan bahwa *firm size* berpengaruh positif terhadap struktur modal. Hal ini juga sejalan dengan penelitian dari (Anggrianti et al., 2022) yang mengemukakan bahwa *firm size* berpengaruh positif terhadap struktur modal sedangkan pada penelitian dari (Hartono & Jenni, 2022) yang menyatakan bahwa *firm size* memiliki pengaruh negatif terhadap struktur modal.

Struktur aktiva merupakan kumpulan aktiva yang disajikan ke dalam skala tertentu yang terletak dibagian debit pada neraca dilaporan keuangan perusahaan (Hamzah, 2021). Struktur aktiva merupakan suatu perbandingan antara aset tetap

dengan total aset yang dimiliki suatu perusahaan (Anggrianti et al., 2022). Perusahaan yang kegiatan operasionalnya berjalan lancar dan lebih efisien, hal ini dikarenakan perusahaan mempunyai aktiva tetap dalam jumlah besar sehingga dana internal yang dimiliki perusahaan akan meningkat. Struktur secara umum terbagi menjadi dua yaitu aktiva lancar dan aktiva tidak lancar. Dimana aktiva lancar ini dapat berupa kas, piutang, persediaan, surat berharga, beban dibayar dimuka. Sedangkan untuk aktiva tidak lancar berupa aset tetap (perlengkapan, peralatan, mesin, gedung, transportasi operasional, tanah perusahaan), aset tidak berwujud (hak cipta, hak paten, hak kontrak, hak merek dagang, *good will*), serta investasi dalam jangka panjang (Hamzah, 2021).

Struktur aktiva ini jika dilihat dari aspek operasionalnya bisa dibagi menjadi 2 bagian yaitu aktiva dimana aktiva ini dalam kondisi yang harus tersaji (tersedia) dan aktiva yang dalam kondisi harus disajikan (disediakan) guna kegiatan operasional perusahaan selama periode tertentu. Aktiva yang termasuk dalam aktiva yang harus disajikan (disediakan) disebut aktiva lancar. Disisi lain, aktiva yang harus disajikan (disediakan) juga adalah aktiva tetap. Aktiva tetap ini merupakan kelompok aktiva berwujud yang kondisinya siap untuk digunakan dan tidak untuk dijual yang memiliki umur manfaat lebih dari setahun. Sesungguhnya yang menghasilkan laba atau profit bagi perusahaan yaitu aktiva tetap. Dimana aktiva tetap ini memberikan dasar “*rentabilitas*” atau kesanggupan suatu perusahaan dalam memperoleh pendapatan dengan mencakup semua total modal yang ada (Hamzah, 2021).

Suatu perusahaan yang melakukan investasi dalam piutang dan lainnya dengan tujuan agar mendapatkan kembali modal atau dananya yang sudah diinvestasikan tadi sehingga hal tersebut dapat meningkatkan ROI (*Return On Investment*) bagi perusahaan (Hamzah, 2021). Penelitian dari (Hamzah, 2021) menyatakan bahwa struktur aktiva memiliki pengaruh positif terhadap struktur modal sedangkan (Anggrianti et al., 2022) menyatakan bahwa struktur aktiva memiliki pengaruh negatif terhadap struktur modal.

Ada beberapa penelitian terdahulu yang menyatakan hasil penelitiannya berbeda-beda terkait dengan variabel struktur modal dalam sebuah perusahaan. Penelitian ini adalah sebuah penelitian replika dari penelitian (Octaviani & Warsitasari, 2022) untuk itu diperlukan penelitian yang berkelanjutan terkait dengan struktur modal sebuah perusahaan. Untuk itu, peneliti terdahulu berharap kepada peneliti selanjutnya untuk dapat menambahkan beberapa variabel selain variabel profitabilitas dan likuiditas untuk memperkuat penelitian selanjutnya (Octaviani & Warsitasari, 2022).

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu dengan adanya penambahan beberapa variabel independen yaitu *firm size* dan struktur aktiva (Anggrianti et al., 2022). Selain itu, terdapat perbedaan pada objek penelitian yang pada penelitian sebelumnya menggunakan perusahaan manufaktur sektor industri dasar dan bahan kimia yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sedangkan penelitian ini menggunakan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) karena perusahaan sektor transportasi dan logistik merupakan perusahaan yang memerlukan biaya modal sebagai penunjang

dalam kegiatan produksinya. Selain itu, menambah tahun penelitian yang sebelumnya 2018-2020 menjadi 2016-2022.

Berdasarkan pemaparan yang sebelumnya telah dijelaskan maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Rasio Profitabilitas, Rasio Likuiditas, *Firm Size*, Struktur Aktiva Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2022”**

1.2 Ruang Lingkup

Ruang lingkup pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Variabel independen yang diteliti yaitu rasio profitabilitas, rasio likuiditas, *firm size*, struktur aktiva. Sedangkan variabel dependen yang diteliti adalah struktur modal.
2. Objek penelitian yang diteliti adalah perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Periode laporan keuangan yang diteliti adalah 2016-2022.

1.3 Perumusan Masalah

Pada perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2016-2022 menunjukkan bahwa struktur modal bisa dijadikan sebagai tolak ukur perusahaan dalam mengembalikan hutang yang dimilikinya sebesar biaya modalnya. Dimana perhitungan struktur modal dapat diukur dengan menggunakan rasio DER (*Debt On Equity Ratio*) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik pada periode 2016-2022. Struktur modal perusahaan mengalami *fluktuasi* selama periode 2016-

2019 dan mengalami penurunan berturut-turut pada periode 2020 sampai 2021, sedangkan pada periode 2022 mengalami kenaikan. Struktur modal menurun menyebabkan penggunaan hutang menurun yang dikarenakan perusahaan lebih banyak menggunakan ekuitas dibandingkan dengan hutang dengan berusaha menekan seminimal mungkin risiko *financial* sehingga DER mengalami penurunan dan adanya kenaikan penjualan perusahaan yang membuat perusahaan mengambil kebijakan menggunakan dana *internal* untuk kegiatan operasionalnya yang dikarenakan kondisi ekonomi makro sedang mengalami kenaikan sehingga perusahaan tidak ingin mengambil risiko besar dan lebih memilih menggunakan dana *internal* untuk meminimalisir terjadinya kerugian maka DER mengalami penurunan. Struktur modal mengalami kenaikan tahun 2022 sebesar 187,48% dikarenakan perusahaan lebih banyak menggunakan dana *eksternal* yang dapat menyebabkan struktur modal kurang baik. Dimana hal ini bisa terjadi karena adanya kesenjangan diantara dana modal yang tersedia dengan dana modal yang dibutuhkan hingga hal ini menyebabkan perusahaan menggunakan permodalan dari luar perusahaan yaitu berupa hutang. Adanya penggunaan hutang yang besar ini bisa berdampak pada risiko perusahaan yang mengakibatkan perusahaan tersebut tidak bisa membayarkan beban bunga atau angsuran atas hutang yang digunakan. Berdasarkan dari latar belakang yang telah diuraikan tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah rasio profitabilitas berpengaruh terhadap struktur modal?
2. Apakah rasio likuiditas berpengaruh terhadap struktur modal?
3. Apakah *firm size* berpengaruh terhadap struktur modal?

4. Apakah struktur aktiva berpengaruh terhadap struktur modal?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk menguji apakah terdapat pengaruh rasio profitabilitas terhadap struktur modal.
2. Untuk menguji apakah terdapat pengaruh rasio likuiditas terhadap struktur modal.
3. Untuk menguji apakah terdapat pengaruh *firm size* terhadap struktur modal.
4. Untuk menguji apakah terdapat pengaruh struktur aktiva terhadap struktur modal.

1.5 Kegunaan Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian diatas, maka kegunaan penelitian dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Bagi Civitas Akademika

Penelitian ini kelaknya bisa digunakan oleh mahasiswa akuntansi untuk menambah ilmu pengetahuan selain itu, penelitian ini juga bisa digunakan sebagai penunjang informasi bagi seseorang yang membutuhkan informasi yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas didalam penelitian ini.

2. Bagi Manajemen Perusahaan

Penelitian ini juga bisa digunakan untuk perusahaan terkait informasi pencatatan akuntansi mengenai struktur modal yang diperuntukan untuk manajemen perusahaan.

3. Bagi Praktisi

Penelitian ini dapat menjadi pedoman untuk bisa melakukan kegiatan pekerjaannya secara efisien dan seefektif mungkin berdasarkan atas aturan yang telah disesuaikan.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya diharapkan agar penelitian ini dapat dijadikan sebuah pedoman atau referensi didalam melakukan suatu penelitian selanjutnya sesuai dengan permasalahan yang dibahas.

