



BAB I PENDAHULUAN

1.A Latar Belakang Masalah

Industri penerbangan global merupakan salah satu sektor ekonomi yang mengalami transformasi signifikan dalam beberapa tahun terakhir, terutama pasca pandemi COVID-19 yang memberikan dampak luar biasa terhadap operasional serta kinerja keuangan perusahaan penerbangan di seluruh dunia. Industri ini dikenal sebagai industri yang padat modal (*capital intensive*) dengan karakteristik biaya operasional tinggi, kompetisi ketat, dan tingkat sensitivitas yang tinggi terhadap perubahan kondisi ekonomi makro (Sarjono *et al.*, 2025).

Secara khusus, maskapai penerbangan memerlukan investasi besar pada aset tetap seperti pesawat terbang, fasilitas *ground handling*, sistem teknologi informasi, dan infrastruktur pendukung lainnya yang mengharuskan perusahaan untuk mengelola struktur modal secara optimal. Di Indonesia, sektor transportasi serta perdagangan mencatat pertumbuhan tertinggi di tahun 2023 dengan angka 13,96% membayangkan pemulihan industri yang signifikan tetapi juga menandakan tantangan dalam mengelola struktur keuangan di tengah dinamika ekonomi yang terus berubah (Badan Pusat Statistik, 2023).

Struktur modal adalah salah satu keputusan finansial paling penting dalam manajemen perusahaan karena berkaitan langsung dengan komposisi pendanaan antara hutang dan ekuitas yang digunakan untuk membiayai operasional serta perluasan perusahaan. Keputusan struktur modal yang tepat bisa mempengaruhi profitabilitas, risiko keuangan, nilai perusahaan, dan keberlanjutan bisnis jangka panjang (Della Widayarsi & Hwihanus, 2025). Pada konteks industri



1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
2. Penggunaan untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
3. Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
3. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Universitas Islam Indragiri

penerbangan, penggunaan kewajiban jangka panjang menjadi instrumen pembiayaan yang umum dipergunakan untuk membiayai pembelian atau *leasing* pesawat, modernisasi armada, serta perluasan rute penerbangan (*International Air Transport Association*, 2022). Namun, tingkat *leverage* yang tinggi dapat meningkatkan risiko kebangkrutan (*financial distress*) terutama ketika perusahaan menghadapi penurunan pendapatan atau tekanan likuiditas seperti yang terjadi selama periode pandemi COVID-19.

PT AirAsia Indonesia sebagai salah satu pemain utama pada segmen *low cost carrier* (LCC) di Indonesia menghadapi tantangan serius dalam mengelola struktur modal serta kewajiban jangka panjangnya pada periode 2022-2024. Data laporan keuangan perusahaan membagikan kondisi yang memprihatinkan dimana total kewajiban perusahaan mengalami peningkatan signifikan dari Rp. 12,17 triliun pada tahun 2022 menjadi Rp. 14,02 triliun di tahun 2023, dan meningkat menjadi Rp. 15,15 triliun pada tahun 2024. Sementara itu, total aset perusahaan justru mengalami fluktuasi dari Rp. 5,36 triliun (2022) menjadi Rp. 6,12 triliun (2023), lalu kemudian menurun menjadi Rp. 5,72 triliun pada tahun 2024. Yang lebih mengkhawatirkan adalah kondisi ekuitas perusahaan yang menunjukkan defisit sebanyak Rp. 6,82 triliun pada tahun 2022, memburuk menjadi Rp. 7,90 triliun pada tahun 2023, hingga mencapai Rp. 9,43 triliun pada tahun 2024.

Rasio kewajiban terhadap aset yang mencapai 265,15% pada tahun 2024 menunjukkan bahwa total kewajiban perusahaan melebihi dua kali lipat total asetnya, mengindikasikan struktur modal yang tidak sehat serta berpotensi



1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
 2. Penggunaan tanpa izin untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
 3. Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
- Universitas Islam Indragiri
- peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

mengancam keberlangsungan perusahaan. Selain itu, kewajiban jangka panjang berkontribusi kurang lebih 39,76% dari total kewajiban pada 2024, membentuk beban finansial tetap yang tinggi. Dengan kondisi ekuitas negatif, kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjang menjadi semakin terbatas. Untuk memberikan gambaran lebih jelas mengenai kondisi keuangan PT AirAsia Indonesia, data tersebut dapat dilihat pada Tabel 1 berikut ini.

Tabel 1.1 Perkembangan Total Aset, Total Liabilitas, dan Total Ekuitas PT AirAsia Indonesia Periode 2022-2024

Keterangan	Tahun 2022 (Rp)	Tahun 2023 (Rp)	Tahun 2024 (Rp)
Total aset	5.356.962.889.162	6.116.294.571.351	5.716.560.756.692
Total liabilitas	12.172.269.741.514	14.018.410.448.757	15.151.336.468.921
Total ekuitas	(6.815.306.852.652)	(7.902.115.877.406)	(9.434.775.712.229)

Sumber: Laporan keuangan PT AirAsia Indonesia (2022-2024)

Berdasarkan Tabel 1.1 di atas, terlihat bahwa total kewajiban PT AirAsia Indonesia mengalami peningkatan setiap tahun, dari Rp. 12,17 triliun pada tahun 2022 menjadi Rp. 15,15 triliun pada tahun 2024. Namun, peningkatan tersebut tidak diimbangi dengan pertumbuhan aset yang memadai. Kondisi ini mengakibatkan defisit ekuitas yang semakin membesar hingga mencapai Rp. 9,43 triliun pada tahun 2024. Rasio total kewajiban terhadap total aset yang mencapai 265,15% menandakan struktur modal yang sangat tidak sehat, di mana perusahaan bergantung sepenuhnya pada pembiayaan utang. Fakta ini



1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
2. Penggunaan tanpa izin untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
3. Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
3. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
Universitas Islam Indragiri

memperkuat pentingnya penelitian untuk menganalisis struktur modal dan kewajiban jangka panjang secara mendalam.

Komposisi beban operasional PT AirAsia Indonesia didominasi oleh beberapa komponen utama yang bersifat tetap dan sulit dikendalikan. Yaitu biaya bahan bakar (avtur) yang mencapai Rp. 3,44 triliun atau sekitar 39,4% dari total beban usaha pada tahun 2024, meningkat signifikan akibat kenaikan harga avtur global dan depresiasi nilai tukar rupiah terhadap dolar AS. Kemudian beban pemeliharaan dan perbaikan pesawat yang mencapai Rp. 1,46 triliun atau 16,7% dari total beban usaha, merupakan biaya tetap yang harus ditanggung untuk menjaga kelayakan terbang (*airworthiness*) armada sesuai regulasi penerbangan. Kedua komponen ini saja telah menyumbang 56,1% dari seluruh beban operasional, belum termasuk biaya sewa pesawat (*lease*) dalam denominasi dolar AS yang juga terpengaruh fluktuasi kurs, biaya layanan bandara (*airport charges*), dan biaya *ground handling*.

Fenomena kondisi keuangan yang buruk seperti yang dialami PT AirAsia Indonesia bukanlah kasus unik, melainkan tren umum di industri penerbangan Indonesia dan regional pasca pandemi COVID-19. Sebagai perbandingan, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, maskapai nasional terbesar Indonesia, juga mengalami kesulitan serupa dengan defisit ekuitas yang signifikan dan peningkatan kewajiban jangka panjang akibat penurunan pendapatan drastis selama pandemi. Sarjono *et al.* (2025) dalam penelitiannya menemukan bahwa Garuda Indonesia mengalami penurunan pendapatan hingga 70% pada tahun 2020-2021, yang menyebabkan struktur modal memburuk dengan rasio hutang



1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
2. Penggunaan tanpa izin untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
3. Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
3. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Universitas Islam Indragiri

terhadap aset mencapai lebih dari 200%, mirip dengan kondisi PT AirAsia. Selain itu, Lion Air Group salah satu kompetitor utama PT AirAsia, juga melaporkan peningkatan kewajiban jangka panjang sebesar 25% pada periode 2021-2023 untuk mendanai ekspansi armada, namun diimbangi dengan ekuitas negatif yang konsisten, seperti tercatat dalam laporan keuangan mereka.

Meskipun fenomena ini umum di industri penerbangan, pemilihan PT AirAsia Indonesia sebagai objek penelitian didasarkan pada alasan spesifik yang menjadikannya kasus yang paling relevan dan mendalam untuk dikaji. Sebagai pemain utama di segmen *low cost carrier* di Indonesia, PT AirAsia menghadapi tantangan yang berbeda dari maskapai *full service* seperti Garuda Indonesia, dengan margin keuntungan yang tipis dan ketergantungan tinggi pada volume penumpang harian, sehingga struktur modalnya lebih rentan terhadap fluktuasi ekonomi. Tingkat keparahan kondisi keuangan PT AirAsia yang ditandai rasio utang terhadap aset mencapai 265% dan defisit ekuitas sebesar Rp. 9,43 triliun pada 2024, menjadikannya contoh ekstrim dari tren umum ini. Selain itu, data laporan keuangan PT AirAsia 2024 belum banyak dikaji dalam penelitian akademis sebelumnya sehingga penelitian ini menawarkan kebaruan dalam fase pemulihan pasca pandemi.

Penelitian oleh Frederick Rafael Tambunan *et al.* (2025) menemukan bahwa struktur modal PT AirAsia Indonesia periode 2019-2023 menunjukkan tren yang tidak stabil dan cenderung memburuk, terutama ditinjau dari rasio DER, DAR, dan LTDER yang meningkat signifikan pascapandemi COVID-19. Hasil penelitian tersebut menegaskan bahwa perusahaan masih menghadapi



1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
2. Penggunaan untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
3. Penggunaan tanpa izin untuk kepentingan komersial atau pelanggaran hak cipta dapat dikenakan sanksi sesuai dengan UU Hak Cipta di Indonesia.
4. Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
5. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Universitas Islam Indragiri

permasalahan dalam menyeimbangkan sumber pendanaan antara utang dan ekuitas. Namun, penelitian Frederick Rafael Tambunan *et al.* (2025) hanya mencakup periode hingga tahun 2023, sehingga perlu dilakukan kajian lanjutan untuk mengetahui kondisi terbaru hingga tahun 2024 yang belum dibahas sebelumnya.

Penelitian ini memberikan beberapa nilai tambah dan kebaruan dibandingkan dengan penelitian sebelumnya. Penelitian ini menganalisis data tahun 2024 yang merupakan periode kritis dimana defisit ekuitas mencapai titik tertinggi yaitu Rp. 9,43 triliun, suatu kondisi yang belum pernah dikaji secara akademis dan menunjukkan tingkat keparahan yang memerlukan perhatian serius dari berbagai pemangku kepentingan. Penelitian ini menggunakan standar penilaian rasio keuangan menurut Kasmir (2019) yang memberikan kategorisasi sistematis dari sangat baik hingga kritikal, sehingga menghasilkan kesimpulan yang lebih terstruktur dan mudah dipahami oleh praktisi dan pengambil keputusan. periode penelitian 2022-2024 merupakan fase pemulihan penuh pasca pandemi dimana sektor transportasi dan perdagangan mencatat pertumbuhan tertinggi 13,96% pada tahun 2023, sehingga penelitian ini dapat memberikan perspektif unik tentang fenomena kontradiktif dimana industri mengalami pemulihan namun kondisi struktur modal PT AirAsia Indonesia justru semakin memburuk.

Tingginya porsi kewajiban jangka panjang yang mencapai hampir 40% dari total kewajiban mengindikasikan bahwa PT AirAsia Indonesia memiliki komitmen pembayaran jangka panjang yang besar, yang kemungkinan besar



1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
2. Penggunaan untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
3. Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
3. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Universitas Islam Indragiri

terkait dengan pembiayaan pesawat melalui skema *leasing* atau pinjaman jangka panjang untuk pembelian armada. Kondisi ini menciptakan beban finansial tetap yang harus dipenuhi perusahaan dalam jangka waktu yang panjang, terlepas dari fluktuasi pendapatan operasional. Dengan ekuitas yang negatif dan terus memburuk, kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjang tersebut menjadi semakin dipertanyakan, mengingat perusahaan tidak memiliki *buffer* ekuitas yang cukup untuk menyerap kerugian operasional atau guncangan eksternal.

Fenomena defisit ekuitas yang terus membesar pada PT AirAsia Indonesia ini menjadi urgensi penting untuk dilakukan penelitian mendalam karena memiliki implikasi luas terhadap berbagai *stakeholder* termasuk investor, kreditor, regulator, karyawan, dan masyarakat pengguna jasa penerbangan. Kondisi struktur modal yang tidak sehat dapat mengakibatkan kesulitan dalam memperoleh pendanaan baru, meningkatkan biaya modal (*cost of capital*), menurunkan kepercayaan investor dan kreditor, serta pada akhirnya dapat mengancam keberlangsungan operasional perusahaan (Octavio & Miftahuddin, 2025).

Dalam industri penerbangan, kegagalan finansial suatu maskapai tidak hanya berdampak pada pemegang saham dan kreditor, namun juga dapat mengganggu konektivitas nasional, mengurangi pilihan konsumen, dan berdampak negatif pada ekosistem pariwisata dan ekonomi daerah yang dilayani. Oleh karena itu, analisis mendalam terhadap komposisi kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia menjadi sangat penting



1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
2. Penggunaan untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
3. Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
3. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
Universitas Islam Indragiri

untuk mengidentifikasi akar permasalahan, mengevaluasi efektivitas kebijakan finansial yang telah dijalankan, dan merumuskan rekomendasi strategis untuk perbaikan struktur modal menuju kondisi yang lebih sehat dan dapat terus dipertahankan dalam dalam jangka panjang .

Beberapa penelitian terdahulu seperti Wartiningsih dan Candradewi (2024) menemukan bahwa struktur modal berpengaruh negatif signifikan terhadap kinerja keuangan, di mana peningkatan *leverage* cenderung menurunkan profitabilitas perusahaan. Sejalan dengan hasil Octavio dan Miftahuddin (2025) yang menyatakan bahwa perusahaan dengan rasio utang tinggi menghadapi peningkatan risiko keuangan dan penurunan nilai perusahaan. Temuan-temuan tersebut memperkuat indikasi bahwa pengelolaan struktur modal yang tidak optimal dapat berdampak langsung terhadap kesehatan keuangan dan keberlanjutan usaha, khususnya dalam industri padat modal seperti penerbangan.

Berdasarkan uraian permasalahan dan pentingnya kajian mendalam terhadap kondisi kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk menganalisis komposisi dan perkembangan kewajiban jangka panjang PT AirAsia Indonesia periode 2022-2024 serta menganalisis struktur modal perusahaan melalui perhitungan rasio *Debt to Equity Ratio* (DER), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Long Term Debt to Equity Ratio* (LTDER). Melalui penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi praktis bagi manajemen PT AirAsia Indonesia dalam pengambilan keputusan finansial strategis, serta memberikan kontribusi



1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
2. Penggunaan tanpa izin untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
3. Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
3. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Universitas Islam Indragiri

akademis berupa pengembangan literatur tentang manajemen struktur modal dalam industri penerbangan Indonesia khususnya pada periode pemulihan pasca pandemi COVID-19. Atas dasar tersebut, penulis memilih judul “**ANALISIS KEWAJIBAN JANGKA PANJANG DAN STRUKTUR MODAL PADA PT AIRASIA INDONESIA TBK PERIODE TAHUN 2022-2024**”.

1.B Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan diatas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah Bagaimana kewajiban jangka panjang dan struktur modal PT AirAsia Indonesia Tbk selama periode 2022-2024 berdasarkan analisis rasio solvabilitas (*Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Long Term Debt to Equity Ratio*).

1.C Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.C.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah di jelaskan sebelumnya maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis kewajiban jangka panjang dan struktur modal pada PT AirAsia Indonesia Tbk pada periode 2022-2024.

1.C.2 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini terdiri dari manfaat teoritis dan manfaat praktis, yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian ilmiah dalam bidang manajemen keuangan, khususnya yang berkaitan dengan analisis struktur



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
Penggunaan untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.

2. Penggunaan tanpa izin untuk kepentingan komersial atau pelanggaran hak cipta dapat dikenakan sanksi sesuai dengan UU Hak Cipta di Indonesia.
Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.

3. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

modal dan kewajiban jangka panjang. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang ingin mengkaji teori struktur modal pada industri penerbangan di Indonesia.

2. Manfaat Praktisi

- 1) Bagi Manajemen Perusahaan, Hasil penelitian ini dapat menjadi evaluasi independen dari pihak ketiga terhadap efektivitas kebijakan pendanaan yang telah diterapkan selama periode 2022-2024, sekaligus memberikan benchmark perbandingan kondisi struktur modal perusahaan dengan standar industri penerbangan sehingga manajemen dapat mengidentifikasi gap yang perlu diperbaiki.
- 2) Bagi Investor dan Kreditur, hasil penelitian ini memberikan informasi penting mengenai tingkat risiko dan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya, sehingga dapat digunakan sebagai dasar dalam menilai kelayakan investasi.
- 3) Bagi penulis, penelitian ini dapat menjadi sarana untuk menerapkan ilmu dan metode yang diperoleh selama perkuliahan serta memahami permasalahan nyata terkini kinerja keuangan disebuah perusahaan.
- 4) Bagi penulis selanjutnya, penelitian ini dapat memberikan referensi tambahan dalam kajian mengenai kinerja keuangan perusahaan, terutama dalam hal analisis kewajiban jangka panjang dan struktur modal disebuah perusahaan.

1.D Sistematis Penulisan

Adapun sistematika penulisan rancangan penelitian ini adalah sebagai berikut:



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang memperbanyak atau mendistribusikan dokumen ini untuk tujuan komersial tanpa izin tertulis dari penulis atau pihak berwenang.
Penggunaan untuk kepentingan akademik, penelitian, dan pendidikan diperbolehkan dengan mencantumkan sumber.
2. Penggunaan tanpa izin untuk kepentingan komersial atau pelanggaran hak cipta dapat dikenakan sanksi sesuai dengan UU Hak Cipta di Indonesia.
Plagiarisme juga dilarang dan dapat dikenakan sanksi.
3. Universitas hanya berhak menyimpan dan mendistribusikan dokumen ini di repositori akademik, tanpa mengalihkan hak cipta penulis, sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Universitas Islam Indragiri

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Dan Manfaat Penelitian Serta Sistematika Penulisan.

BAB II : TELAAH PUSTAKA

Bab ini berisi tentang Landasan Teori, Penelitian Terdahulu, Kerangka Pemikiran serta Hipotesis.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang Desain Penelitian, Lokasi Dan Waktu Penelitian, Populasi Dan Sampel, Definisi Operasional Dan Pengukuran Variabel, Pengumpulan Data dan Analisis Data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang Gambaran Umum Objek Penelitian, Hasil Penelitian Dan Pembahasan.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi tentang Kesimpulan Dan Saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN