

terhadap stuktur modal

Kriteria pengujian dilakukan dengan :

1. Jika nilai $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$ maka H_0 ditolak
2. Jika nilai $t\text{-hitung} < t\text{-tabel}$ maka H_0 diterima
3. Jika nilai $\text{sig} < 0,05$ maka H_0 ditolak
4. Jika nilai $\text{sig} > 0,05$ maka H_0 diterima

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Deskripsi Data

4.1.1. Deskripsi Objek Penelitian

Penelitian ini menggunakan sampel perusahaan transportation dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) mulai tahun 2018-2022 yang dipilih dengan purposive sampling merupakan salah satu teknik pengambilan sampel non profitabilitas dimana teknik pemilihan secara tidak acak yang informasinya diperoleh berdasarkan pertimbangan tertentu dan umumnya disesuaikan dengan tujuan atau masalah penelitian (Indriantoro dan Supomo, 2002). Penelitian ini mengambil sampel dengan kriteria perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama lima tahun berturut – turut periode 2018-2022. Dengan

demikian, pertimbangan atau kriteria penentuan sampel dalam penelitian ini yaitu :

1. PT. Adi Sarana Armada, Tbk.

PT Adi Sarana Armada Tbk, disebut juga sebagai "ASSA" atau "Perusahaan", diawali dengan berdirinya PT Quantum Megahtama Motor pada 17 Desember 1999 dengan akta notaris Misahardi Wilamarta, S.H., No.56 tanggal 17 Desember 1999. Akta pendirian Perusahaan tersebut telah disahkan oleh Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No.C-23561 HT.01.01. TH.2002 tanggal 29 November 2002. ASSA melakukan melakukan penawaran umum saham perdana (Initial Public Offering) kepada masyarakat pada 12 November 2012 dengan melepas 1.360 juta lembar saham atau 40,03% dari total saham yang dimiliki Perusahaan dengan nilai nominal Rp100 per lembar saham. ASSA resmi tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan kode saham "ASSA".

Seiring perkembangan usaha yang semakin pesat, operasional ASSA didukung oleh 7 (tujuh) jaringan usaha yang merupakan entitas anak ASSA. Keenam entitas anak ASSA adalah PT Duta Mitra Solusindo yang bergerak di bidang penyediaan juru mudi, PT Adi Sarana Logistik bergerak di bidang penyedia jasa logistik, PT Adi Sarana Lelang yang bergerak di bidang balai lelang (auction), PT Adi Sarana Properti bergerak di bidang pembangunan , PT Adi Sarana Investindo yang bergerak di bidang investasi dan PT Tri Adi Bersama bergerak di bidang penyelenggara pos komersial, PT Surya Fajar Indonesia yang bergerak di bidang jasa pengurusan

transportasi. Pada tahun 2020, ASSA telah mengelola lebih dari 26.278 kendaraan dan 4.631 pengemudi dengan customer lebih dari 1.500 perusahaan di Indonesia. ASSA juga telah memiliki 18 cabang dan 26 kantor perwakilan di seluruh Indonesia dan lebih dari 1084 bengkel perbaikan resmi dengan didukung layanan 24 jam dari ASSA Solution Center.

2. PT. Eka Sari Lorena Transport, Tbk.

PT Eka Sari Lorena Transport Tbk (Lorena Transport) merupakan perusahaan yang berbasis di Indonesia yang utamanya bergerak dalam mengoperasikan layanan transportasi publik darat. Layanannya termasuk bus antarprovinsi dan antarkota, bus pengumpan (feeder bus), dan bus antardaerah perkotaan. Bus antarprovinsi dan antarkotanya melayani rute-rute Jawa, Madura, Bali, dan Sumatera. Perusahaan juga mengoperasikan trayek Kampung Melayu - Ancol dan Kampung Rambutan - Kampung Rambutan dari rute Transjakarta, yang merupakan sistem bus rapid transit di Jakarta, Indonesia, serta beberapa rute bus pengumpan dari Transjakarta. Perusahaan juga mengelola sejumlah fasilitas bengkel, termasuk bengkel di Bogor, Jakarta Selatan, dan Jakarta Timur, Indonesia.

3. PT Mitra International Resources, Tbk.

PT Mitra International Resources Tbk adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi darat. Dengan kekuatan armada yang dimiliki dan didukung oleh sumber daya manusia yang handal serta pengalaman yang luas, Perseroan telah mendapat

kepercayaan luas dari perusahaan produsen semen serta produsen air minum terkemuka untuk menangani distribusi produk barang tersebut di wilayah Pulau Jawa.

Untuk mendukung bisnis utama di bidang pengangkutan darat, Perseroan melalui anak perusahaan telah mengembangkan layanan logistik terintegrasi khusus untuk produsen air minum dalam kemasan yaitu penyimpanan dan penanganan produk pelanggan untuk didistribusikan kepada para distributor dan retailer.

Dengan visinya untuk menjadi perusahaan transportasi dan logistik terkemuka di Indonesia, Perseroan berkomitmen untuk menyediakan jasa transportasi dan logistik di Indonesia yang handal dan kompetitif, serta senantiasa memberikan layanan profesional kepada pelanggan sesuai dengan nilai inti yang menjadi acuan Perseroan.

4. Mitra Investindo, Tbk.

PT Mitra Investindo Tbk ("Perseroan") didirikan pada tanggal 16 September 1993 dan memulai kegiatan operasi di bidang jasa pembiayaan (Multifinance) pada tahun 1994.

Pada Juli 1997 mencatatkan seluruh saham-sahamnya (*Company Listing*) pada Bursa Efek Jakarta dan Bursa Efek Surabaya dengan nama PT Maharani Intifinance Tbk atau MITI. Dalam perjalanan usaha, Perseroan melakukan beberapa kali transformasi bisnis

antara lain jasa penasehat keuangan pada tahun 2000, menekuni bidang pertambangan granit selama tahun 2006-2018 dan sektor industri migas pada tahun 2014-2020. Pada awal tahun 2021, kegiatan usaha utama Perseroan beralih ke bidang usaha pelayaran domestik melalui akuisisi 99,81% saham PT Wasesa Line.

Sejalan dengan strategi pertumbuhan Perseroan untuk menjadi perusahaan total logistik melalui akuisisi perusahaan sejenis atau perusahaan lain yang memiliki sinergi dengan usaha jasa pelayaran yang ada, pada Desember 2022 Perseroan menambah portofolio aset di bidang pelayaran dan bongkar muat melalui akuisisi 99% saham PT Pelayaran Karana Line (PKL) yang bergerak di bidang pelayaran dan keagenan kapal, dan akuisisi 70% saham PT Karya Abdi Luhur (KAL) yang bergerak di bidang jasa bongkar muat (*stevedoring*)

Sesuai dengan Perubahan Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan terakhir, ruang lingkup kegiatan Perseroan bergerak di bidang pertambangan, pembangunan (pemborongan), perdagangan dan jasa. Saat ini, Perseroan bergerak di bidang jasa pelayaran, pengelolaan dan keagenan kapal serta bongkar muat melalui penyertaan pada perusahaan anak.

5. PT. Sidomulyo Selaras, Tbk.

PT Sidomulyo Selaras Tbk. ("Perseroan") adalah perusahaan transportasi pengangkutan bahan berbahaya dan beracun, diantaranya adalah bahan-bahan kimia, minyak dan gas untuk kebutuhan sektor-sektor industri, yang berkedudukan di Indonesia. Perseroan didirikan pada tanggal 19 Januari 1993

berdasarkan Akta No. 42 yang dibuat di hadapan Notaris Trisnawati Mulia di Jakarta. Perseroan memiliki kantor pusat yang berkedudukan di Jalan Gunung Sahari III No. 12A, Jakarta Pusat.

Seiring dengan terus berkembangnya operasional Perseroan, maka Perseroan melakukan penawaran umum perdana saham (Initial Public Offering/IPO) di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada 12 Juli 2011. Dengan adanya aksi korporasi ini maka status Perseroan berubah dari yang semula perusahaan tertutup menjadi perusahaan terbuka.

6. PT. Express Transportasi Utama, Tbk.

Didirikan pada 11 Juni 1981, PT Express Transindo Utama Tbk (Perseroan) merupakan perusahaan nasional yang bergerak di bidang penyediaan jasa transportasi darat. Dengan pengalaman tiga dekade dalam jasa transportasi darat, Perseroan telah bertransformasi dalam memberikan layanan bagi para pelanggan menyesuaikan pada perkembangan bisnis, persaingan serta teknologi.

Pada tahun 2012 dilakukan peningkatan struktur permodalan untuk rencana pengembangan usaha Perseroan bertransformasi menjadi perusahaan terbuka dengan melakukan pencatatan saham. Pencatatan saham Perseroan di Bursa Efek Indonesia (BEI) dilakukan pada tanggal 2 November 2012 melalui Penawaran Umum Perdana Saham dan melepas 1,05 miliar lembar saham kepada masyarakat, setara dengan 48,9975 persen dari modal ditempatkan dan disetor penuh. PT Rajawali Corpora merupakan pemegang

saham mayoritas dengan penguasaan saham sebesar 51,0025 persen dari modal ditempatkan dan disetor penuh Perseroan saat itu.

Salah satu perjalanan sukses Perseroan adalah menjalankan model bisnis dengan skema kemitraan yang memberikan manfaat kepemilikan unit kendaraan taksi bagi mitra pengemudi. Pada Tahun 2008, United Nations Development Program (UNDP) memberikan penghargaan atas model bisnis karena Perseroan dianggap dapat memberikan kontribusi yang besar terhadap penyediaan lapangan pekerjaan serta pembangunan ekonomi dengan melibatkan masyarakat sebagai pemangku kepentingan.

7. PT. WEHA Transportasi Indonesia, Tbk.

PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk (Perusahaan) didirikan berdasarkan Akta No. 76 tanggal 11 September 2001 dari Rachmat Santoso, S.H., notaris di Jakarta. Akta pendirian ini disahkan oleh Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. C-14822 HT.01.01.TH.2001 tanggal 3 Desember 2001 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 73 tanggal 10 September 2002, Tambahan No. 10454. Perusahaan telah menyesuaikan Anggaran Dasarnya dalam rangka memenuhi ketentuan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan dan Peraturan Bursa Efek Indonesia. Perubahan ini didokumentasikan dalam Akta No. 62 tanggal 8 Juli 2015, dari Buntario Tigris Darmawa Ng, S.H., S.E., M.H., notaris di Jakarta dan telah dicatatkan ke Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia

melalui Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-0939519.AH.01.02 Tahun 2015 tanggal 23 Juli 2015.

Anggaran Dasar Perusahaan telah beberapa kali mengalami perubahan, terakhir berdasarkan Akta No. 44 tanggal 22 September dari Recky Francky Limpele, S.H., notaris di Jakarta, tentang perubahan perubahan pasal 3 Anggaran Dasar mengenai maksud dan tujuan serta kegiatan usaha untuk disesuaikan dengan redaksional Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) 2020 dan penyesuaian terhadap ketentuan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 15/POJK.04/2020 tanggal 20 April 2020 tentang Rencana dan Penyelenggaraan Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Terbuka. Perubahan tersebut telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. AHU-0052303.AH.01.02 Tahun 2021 tanggal 24 September 2021.

8. PT. Jaya Trishindo, Tbk.

PT Jaya Trishindo Tbk. adalah perusahaan yang didirikan berdasarkan Akta Notaris No. 19 tanggal 16 April 2007, yang kemudian diubah dengan Akta No. 17 tanggal 18 Januari 2008, yang keduanya dibuat di hadapan Elizabeth Widyawati Santosa, SH, Notaris di Bogor. Akta pendirian Perusahaan tersebut telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No.AHU-06130.AH.01.01.Tahun 2008 tanggal 8 Februari 2008 serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 42 Tambahan No. 6845 tanggal 23 Mei 2008. Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami

beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris Eliwaty Tjitra, SH No.12 tanggal 20 Januari 2022 mengenai perubahan susunan direksi dan komisaris. Perubahan tersebut telah diterima dan dicatat dalam database Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Anggaran Dasar No. AHU-AH.01.03-0066308 tanggal 28 Januari 2022.

Perusahaan sendiri merupakan perusahaan yang melayani jasa penyewaan helikopter untuk memenuhi kebutuhan penggunaan helikopter yang terus meningkat di Indonesia. Saat ini, Perusahaan memiliki armada yang luas dan salah satu penyedia terkemuka penerbangan helikopter bisnis dan penyewaan helikopter pribadi di Indonesia. Helikopter Perusahaan cocok untuk melakukan berbagai misi dari pertambangan hingga perusahaan perkebunan. Misi yang berbeda seperti transportasi VIP, survei udara, pengeboman air api, survei geo magnetik, dan transportasi kargo eksternal adalah spesialisasi kami. Kami memberikan solusi satu atap untuk kebutuhan helikopter Anda dari pengadaan, pengoperasian, dan pemeliharaan di Indonesia.

PT Jaya Trishindo Tbk., (selanjutnya disebut Jati atau "Perusahaan") adalah perusahaan yang menjalankan usaha jasa transportasi. Perusahaan pertama kali didirikan oleh Bapak Edwin Widjaja dan Bapak Leonard Chendra pada tanggal 16 April 2007 berdasarkan Akta Notaris No. 19 yang kemudian diubah dengan Akta No. 17 tanggal 18 Januari 2008, yang keduanya dibuat di hadapan Notaris Elizabeth Widyawati

Santosa, SH., Notaris di Bogor. Akta Pendirian Perusahaan telah disetujui dan disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan surat keputusan No. AHU-06130.AH.01.01. tanggal 8 Februari 2008, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 42 Tambahan No. 6845 tanggal 23 Mei 2008.

9. PT. Batavia Prosperindo Trans, Tbk.

PT Batavia Prosperindo Trans (“Perusahaan”) didirikan berdasarkan Akta No. 20 tanggal 8 Desember 2014 dari Devi Yuana Lisa, S.H., Notaris pengganti dari Nur Muhammad Dipo Nusantara Pua Upa, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta. Akta pendirian tersebut telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. AHU-40495.40.10.Tahun 2014 tanggal 19 Desember 2014 dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 104 Tambahan No. 73508 tanggal 30 Desember 2014.

10. PT. Satria Antaran Prima, Tbk.

Selama hampir satu dekade, PT Satria Antaran Prima (SAPX) Tbk, selanjutnya disebut “Perseroan” atau “SAPX Express”, terus memperkuat posisinya sebagai salah satu perusahaan jasa pengiriman yang terdepan di Indonesia. Perseroan senantiasa meningkatkan kompetensinya agar dapat mempertahankan kinerja pertumbuhan bisnis yang tinggi. Dengan lingkup jasa pengiriman yang lengkap, terdiri dari pengiriman paket, kartu kredit, dokumen, barangbarang farmasi, alat-alat otomotif dan lain-lain, Perseroan berhasil menjaga

kepercayaan pelanggan, mitra, investor dan pemangku kepentingan lainnya sehingga meyakinkan Perseroan untuk memasuki lantai bursa melalui pencatatan umum perdana saham (initial public offering/IPO) pada bulan Oktober 2018. Pada IPO di Bursa Efek Indonesia (BEI) itu, Perseroan melepas ke publik sebanyak 833.333.300 saham pada nominal Rp250 per saham. Seiring perkembangan bisnis Perseroan yang semakin pesat serta ekspansi yang berkelanjutan, maka per 31 Desember 2022, Perseroan mengelola jaringan bisnis di lebih dari 7.000 kecamatan serta mengelola 230 kantor cabang dan lebih dari 11.501 gerai ritel di berbagai wilayah di Indonesia.

11. PT. Armada Berjaya Trans, Tbk.

PT Armada Berjaya Trans Tbk (“Entitas”) didirikan berdasarkan akta notaris Myra Yuwono, S.H. No. 41 tanggal 30 Mei 2012. Akta pendirian tersebut telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. AHU-34226.AH.01.01.Tahun 2012 tanggal 22 Juni 2012. 1. GENERAL a. Establishment and General Information PT Armada Berjaya Trans Tbk (“the Entity”) was established based on the Notarial Deed No. 41 dated May 30, 2012 of Myra Yuwono, S.H. The Article of Incorporation has been approved by the Ministry of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia in its Decision Letter No. AHU-34226.AH.01.01.Year 2012 dated June 22, 2012. Anggaran Dasar Entitas telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris Christina Dwi Utami, S.H., M.Hum., M.Kn., No. 175 tanggal 21 Juni 2021, sehubungan dengan perubahan

Anggaran Dasar Entitas, untuk disesuaikan dengan Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI)

12. PT. Krada Jaringan Nunsantara, Tbk.

PT Krida Jaringan Nusantara Tbk, selanjutnya disebut Perseroan, didirikan pada 1 Oktober 1998 berdasarkan akta No 5 dan Akta Perbaikan Pendirian No. 25 tanggal 12 Agustus 1999 yang dibuat di hadapan notaris Saal Bumela, SH di Jakarta. Pendirian perusahaan memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman melalui Surat Keputusan No. C-18945HT01.01.TH99 pada 18 November 1999. Perseroan telah tercantum dalam daftar Perusahaan dengan No. TOP 090516337625 di kantor Pendaftaran perusahaan Kotamadya Jakarta Pusat No. 6037/BH.09.05/VI/2006 pada 16 Juni 2006.

13. PT. Putri Rajawali Kencana, Tbk.

PT Putra Rajawali Kencana Tbk ("Perusahaan") berkedudukan di Surabaya didirikan berdasarkan Akta Nomor 5 tanggal 17 April 2012 di hadapan Notaris Juanita Sari Dewi, Sarjana Hukum, Notaris di Surabaya, dan telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan Nomor AHU-39185.AH.01.01 Tahun 2012. Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir berdasarkan akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perusahaan No. 23 tanggal 20 September 2019 dari Notaris Rini Yulianti, SH., mengenai perubahan status Perusahaan dari Perusahaan tertutup menjadi Terbuka, yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak

Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. AHU-0072852.AH.01.02 Tahun 2019.

14. PT. Hasnur Internasional, Tbk.

PT Hasnur Internasional Shipping Tbk (“Perusahaan”) didirikan di Jakarta berdasarkan Akta Notaris Ira Sudjono, S.H., No. 47 tanggal 14 Desember 2009. Akta Pendirian ini telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. AHU-00350.AH.01.01.Tahun 2010 tanggal 6 Januari 2010 dan telah diumumkan dalam Lembaran Berita Negara Republik Indonesia No. 82, Tambahan No. 29410 tanggal 12 Oktober 2010.

15. PT. Grahaprima Suksesmandiri, Tbk.

PT Grahaprima Suksesmandiri Tbk didirikan pada tahun 2004 dengan nama PT Grahaprima Suksesmandiri dan mulai beroperasi di tahun selanjutnya dengan bergerak di bidang distribusi fast moving consumer goods (FMCG) yang beroperasi untuk wilayah Jabodetabek. Seiring berjalannya waktu, perkembangan bisnis Perseroan terus berkembang dan citra Perseroan pun semakin baik di berbagai pelaku usaha maupun prinsipal sektor tersebut. Pada tahun 2012, Perseroan kemudian melebarkan bisnis dan mulai masuk ke bidang transportasi dan logistik dengan menggunakan branding Graha Trans. Sejalan dengan industri layanan transportasi dan logistik yang kian maju di Indonesia, Perseroan pun memfokuskan kegiatan usaha pada sektor tersebut. Perseroan berkomitmen untuk menjadi mitra yang kompeten dan terpercaya dalam rangka

menunjang kelancaran dan kemajuan bisnis para pelanggan. Untuk menunjang komitmen tersebut, Perseroan senantiasa mengedepankan pelayanan yang sesuai dengan kebutuhan pelanggan, seperti layanan lengkap, kapabilitas jumlah fleet yang besar, dapat dipercaya, serta fleksibilitas yang tinggi. Sejalan dengan itu, Perseroan pun mengimbangi dengan investasi secara berkala, seperti penambahan aset berupa armada baru, kemampuan sistem yang ditingkatkan, serta kompetensi sumber daya manusia yang berkualitas.

4.1.2. Hasil Perhitungan Variabel Penelitian

4.1.2.1. Variabel Independen

1. Hasil Perhitungan Variabel Leverage (Y)

Tabel 4.1 Hasil Nilai Leverage(Y)

No	Perusahaan	Tahun			Rata-Rata
		2020	2021	2022	
1	ASSA	0.278	0.293	0.340	0.304
2	LRNA	0.806	0.802	0.760	0.790
3	MIRA	0.001	0.944	0.890	0.611
4	MITI	0.937	0.730	0.829	0.832
5	SDMU	0.044	(0.011)	0.023	0.019
6	TAXI	- 2.139	0.836	0.840	(0.154)
7	WEHA	0.534	0.488	0.675	0.566
8	HELI	0.394	0.468	0.242	0.368
9	BPTR	0.419	0.300	0.742	0.487
10	SAPX				

		0.329	0.670	0.678	0.559
11	JAYA	0.812	0.904	0.893	0.869
12	KJEN	0.875	0.900	0.915	0.896
13	PURA	0.907	0.916	0.869	0.897
14	HAIS	0.658	0.805	0.825	0.763
15	PPGL	0.662	0.764	0.806	0.744
MAXIMAL					0.897
MINIMAL					(0.154)

Sumber: www.idx.ac.id (Data Diolah 2023)

Dari hasil Tabel 4.1 di atas dapat diurai dengan baik bahwa Leverage yang paling tinggi yaitu 0,897 diperoleh pada perusahaan PT.Putri Rajawali Kencana (PURA), Tbk. Dan leverage rata-rata yang paling rendah adalah dengan nilai -0,154 diperoleh pada perusahaan PT.Express Transindo Utama (TAXI), Tbk. Perkembangan tipikal leverage pada umumnya akan meningkat jadi sangat masuk akal dengan asumsi aktuasinya tidak lancar semakin mudah kewajiban semakin besar, semakin tinggi kapasitas organisasi untuk menutupi kewajiban sementara, bergantian semakin rendah porosinya semakin rendah batas leverage organisasi seharusnya cair atau tidak mampu menutupi kewajiban organisasi.

2. Hasil Perhitungan Variabel Profitabilitas (X1)

Tabel 4.2 hasil variabel Profitabilitas(X1)

NO	PERUSAHAAN	Tahun			Rata-Rata
		2020	2021	2022	
1	ASSA	0.153	0.175	0.149	0.159
2	LRNA	(0.035)	-0.007	0.031	-0.004
3	MIRA	(0.002)	-0.001	0.014	0.004

NO	PERUSAHAAN	Tahun			Rata-
4	MITI	0.073	0.082	0.088	0.081
5	SDMU	(0.034)	0.123	0.165	0.085
6	TAXI	(0.304)	-0.167	-0.078	-0.183
7	WEHA	(0.019)	0.141	0.268	0.130
8	HELI	0.097	0.073	-0.035	0.045
9	BPTR	0.110	0.100	0.394	0.201
10	SAPX	0.393	0.796	0.692	0.627
11	JAYA	0.237	0.183	0.172	0.197
12	KJEN	0.096	0.066	0.074	0.079
13	PURA	0.043	0.048	0.034	0.042
14	HAIS	0.170	0.158	0.305	0.211
15	PPGL	0.272	0.362	0.370	-0.183
MAKSIMAL					0.627
MINIMAL					-0.183

Sumber: www.idx.ac.id (data diolah 2023)

Berdasarkan tabel 4.2 diketahui bahwa nilai rata – rata profitabilitas terendah pengungkapan -0,183 diperoleh pada perusahaan PT Express Transindo Utama,Tbk (TAXI). Dan nilai rata –rata tertinggi pengungkapan 0.627 diperoleh pada perusahaan PT Satria Antarana Prima,Tbk(SAPX).disampaikan semakin besar nilai profitabilitas makasemakin besar juga struktur modal perusahaan.

3. Hasil Perhitungan Variabel Tangibility (X2)

Tabel 4.3 Hasil Nilai Tangibility (X2)

No	Perusahaan	Tahun			Rata-Rata
		2020	2021	2022	
1	ASSA	0.021	0.366	0.005	0.131
2	LRNA	0.789	0.782	0.727	0.766
3	MIRA	0.682	0.930	0.068	0.560
4	MITI	1.313	0.939	0.008	0.753

5	SDMU	0.742	0.704	0.725	0.724
6	TAXI	0.334	0.090	0.071	0.165
7	WEHA	0.633	0.617	0.570	0.607
8	HELI	0.184	0.183	0.209	0.192
9	BPTR	0.919	0.936	0.029	0.628
10	SAPX	0.000	0.138	0.098	0.079
11	JAYA	0.726	0.491	0.399	0.539
12	KJEN	0.853	0.877	0.853	0.861
13	PURA	0.424	0.488	0.761	0.558
14	HAIS	0.610	0.472	0.482	0.521
15	PPGL	0.469	0.375	0.303	0.382
Maxsimal					0.861
Minimal					0.079

Sumber : www.idx.co.id (Data Diolah 2023)

Dari hasil estimasi tabel 4.3 diatas dapat diuraikan dengan baik bahwa tangibility yang paling tinggi yaitu 0.861 di peroleh pada perusahaan PT. Putri Rajawali Kencana,(KJEN) Tbk. Dan tangibility rata – rata paling rendah 0,079 diperoleh pada perusahaan PT. Satria Antaran Prima,(SAPX)Tbk. Perkembangan tipekal tangibility pada umumnya akan meningkat jadi sangat masuk akal dengan asumsi aktuasinya tidak lancar semakin mudah kewajiban sementara, bergantian semakin rendah proporsinya semakin rendah batas tangibility organisasi seharusnya cair atau tidak mampu menutupi kewajiban organisasi.

4. Hasil Perhitungan Variabel Peluang Investasi (X3)

Tabel 4.4 Hasil Nilai Peluang Investasi (X3)

No	Perusahaan	Tahun			Rata-rata
		2020	2021	2022	
1	ASSA	0.763	0.708	0.660	0.710
2	LRNA	0.903	1.109	1.000	1.004
3	MIRA	1.679	1.000	0.173	0.951

N	Perusaha	Tahun			Rata-
4	MITI	1.418	0.448	1.000	0.955
5	SDMU	1.000	1.002	0.994	0.999
6	TAXI	3.140	0.170	0.160	1.157
7	WEHA	1.021	1.025	0.703	0.916
8	HELI	1.133	1.434	1.785	1.451
9	BPTR	0.581	0.700	0.259	0.513
10	SAPX	0.671	0.330	0.322	0.441
11	JAYA	0.188	0.096	0.107	0.130
12	KJEN	0.125	0.100	0.085	0.103
13	PURA	0.093	0.084	0.131	0.103
14	HAIS	0.342	0.195	0.175	0.237
16	PPGL	0.338	0.236	0.194	0.256
Maksimal					1.451
Minimal					0.103

Sumber : www.idx.co.id (Data Diolah 2023)

Berdasarkan Tabel 4.4 di atas diketahui bahwa nilai rata-rata terendah kompensasi peluang investasi sebesar 0.103 diperoleh pada perusahaan PT. Putri Rajawali Kencana(KJEN), Tbk. Dan PT.Armada Berjaya Prima(JAYA) nilai rata – rata tertinggi kompensasi peluang investasi sebesar 1.451 diperoleh pada perusahaan PT. Jaya Trasindo,(HELI) Tbk. Disimpulkan bahwa kompensasi peluang investasi besar maka merasa kepentingannya terpenuhi sehingga dapat menurunkan masalah asimetri informasi yang dihadapi,

begitu pula sebaliknya apabila kompensasi peluang investasi kecil maka merasa kepentingannya belum terpenuhi sehingga motivasi untuk memanfaatkan asimetri informasi dengan melakukan manipulasi guna memaksimalkan bonus yang diterima.

4.2. Hasil Statistik Deskriptif

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan aplikasi Eviews versi 10. Deskripsi statistic yang digunakan dalam penelitian ini adalah nilai rata – rata (mean), nilai maximum (max), nilai minimum (min), dan standar deviasi (std.dev).

Tabel 4.5
Statistik Deskriptif

	LEV	PROF	TAN	MTB
Mean	0.569333	0.133556	0.497556	0.662000
Median	0.740000	0.100000	0.490000	0.580000
Maximum	0.940000	0.800000	1.310000	3.140000
Minimum	-2.140000	-0.300000	0.000000	0.080000
Std. Dev.	0.501726	0.193122	0.329863	0.602950
Skewness	-3.664117	1.236574	0.086971	1.745926
Kurtosis	19.98699	6.006999	2.179663	7.482728
Jarque-Bera	641.7388	28.42220	1.318515	60.53980
Probability	0.000000	0.000001	0.517235	0.000000
Sum	25.62000	6.010000	22.39000	29.79000
Sum Sq. Dev.	11.07608	1.641031	4.787631	15.99612

Sumber : Diolah Data Eviews 09,2023.

Keterangan:

LEV = *Leverage*

PROF = *Pofitabilitas*

TAN = *Tangibility*

MTB = *Peluang Investasi*

Dari hasil analisis statistik deskriptif pada tabel 4.5 , maka kesimpulan yang diambil adalah sebagai berikut:

1. Nilai rata – rata (*mean*) Leverage (LEV) adalah sebesar 0,569333 yang berarti perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2022 mengalami pertumbuhan LEV perusahaan sebesar 0,569333. Nilai tertinggi (*maximum*) yang menunjukkan tingkat LEV perusahaan 0,940000 dan nilai terendah (*minimum*) sebesar -2.140000 yang menunjukkan DER perusahaan rendah. Standar deviasi sebesar 0,501726 lebih rendah dari nilai rata – rata (*mean*) sehingga dapat disimpulkan bahwa struktur modal yang diukur dengan DER bersifat heterogen atau dapat diartikan bahwa sampel dalam penelitian ini cenderung memiliki kriteria beragam.
2. Nilai rata – rata (*mean*) Profitabilitas (PROF) adalah sebesar 0,133556 yang berarti perusahaan transportasi dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2022 memiliki tingkat ketinggian PROF sebesar 0,133556. Nilai tertinggi (*maximum*) yang menunjukkan tingkat kegiatan PROF sebesar 0,800000 dan nilai terendah (*minimum*) sebesar -0,300000 yang menunjukkan nilai PROF perusahaan paling rendah. Standar deviasi sebesar 0,193122 lebih tinggi dari nilai rata – rata (*mean*) sehingga dapat disimpulkan bahwa adanya varian yang terdapat dalam (PROF)
3. Nilai rata – rata (*mean*) Tangibility yang diporsikan dengan TAN adalah sebesar 0,497556 yang berate Transprotasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) mengalami peningkatan sifat narsis yang dimiliki TAN. nilai tertinggi (*maximum*) yang menunjukkan tingkat TAN sebesar 1,310000 dan nilai terendah(*minimum*) 0,00000 yang menunjukkan nilai TAN perusahaan paling rendah. Standar deviasi sebesar 0,329863 lebih rendah dari nilai rata – rata (*mean*) sehingga dapat disimpulkan bahwa TAN yang diukur dengan TAN pada perusahaan sampel berperilaku tangibility

sedang.

4. Nilai rata – rata (*mean*) peluang investasi (MTB) yang diporsikan dengan kompensasi adalah sebesar 0,662000 yang berate perusahaan Transprotasi yang trdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2022 mengalami peningkatan kompensasi MTB sebesar 0,662000. Nilai tertinggi (*maximum*) yang menunjukkan tingkat tangibility sebesar 3,140000 dan nilai terendah (*minimum*) 0,080000 yang menunjukkan nilai tangibility perusahaan rendah. Standar deviasi sebesar 0,602950 lebih tinggi dari nilai rata – rata (*mean*) sehingga dapat disimpulkan bahwa MTB yang diukur dengan kompensasi MTB bersifat homogeny atau dapat diartikan bahwa sampel dalam penelitian ini cenderung memiliki criteria yang sama.

4.3. Model Estimasi

4.3.1. Uji Chow

Uji chow digunakan untuk menentukan model yang terbaik antara *common effect model* dengan *fixed effect model*. Hipotesis nol (H_0) adalah *common effect*, sedangkan hipotesis alternative (H_a) adalah *fixed effect model*. jika nilai profitabilitas F lebih besar dari dari $\alpha = 0,05$ maka H_0 diterima dan modal yang terpilih adalah *Common Effect Model*. Namun, jika profitabilitas F lebih kecil dari $\alpha = 0,05$ maka H_0 ditolak dan model yang terpilih adalah *Fixed Effect Model*. hasil uji chow masing-masing persamaan ditampilkan pada Tabel 4.6 sebagai berikut:

Tabel 4.6

Estimasi Chow Model

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	5.822873	(14,27)	0.0000
Cross-section Chi-square	62.599484	14	0.0000

Cross-section fixed effects test equation:
 Dependent Variable: LEV
 Method: Panel Least Squares
 Date: 08/13/23 Time: 20:25
 Sample: 2020 2022
 Periods included: 3
 Cross-sections included: 15
 Total panel (balanced) observations: 45

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.893711	0.127971	6.983674	0.0000
PROF	-0.026445	0.281810	-0.093841	0.9257
TAN	0.235355	0.149467	1.574630	0.1230
MTB	-0.661553	0.087013	-7.602903	0.0000

R-squared	0.634920	Mean dependent var	0.569333
Adjusted R-squared	0.608207	S.D. dependent var	0.501726
S.E. of regression	0.314047	Akaike info criterion	0.606142
Sum squared resid	4.043658	Schwarz criterion	0.766734
Log likelihood	-9.638196	Hannan-Quinn criter.	0.666009
F-statistic	23.76803	Durbin-Watson stat	1.024013
Prob(F-statistic)	0.000000		

Sumber : Data Diolah dengan Eviews 09,2023

Berdasarkan Tabel 4.6 dapat dilihat nilai probabilitas F- stat signifikan atau nilai prob lebih kecil dari nilai α , yaitu $0,0000 < 0,05$ artinya H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dengan demikian, model estimasi yang terpilih adalah Fixed Effect Model, namun jika nilai Chi-Square $>0,05$ maka H_1 diterima, artinya model yang terpilih adalah Fixed Effect Model. Hasil uji hausman sebagai berikut :

Tabel 4.7
Estimasi Uji Husman

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	8.994338	3	0.0294

Cross-section random effects test comparisons:

Variable	Fixed	Random	Var(Diff.)	Prob.
PROF	0.214137	-0.017371	0.090560	0.4417
TAN	0.202329	0.182852	0.004947	0.7818
MTB	-0.858871	-0.799497	0.001306	0.1004

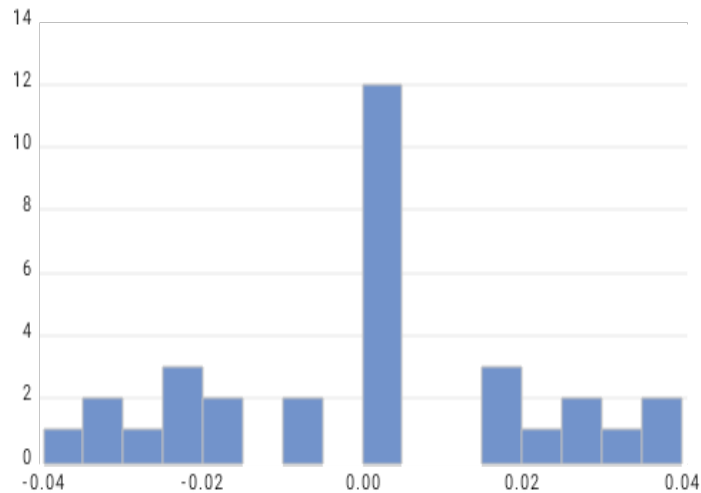
Sumber : Data Diolah dengan Eviews 09,2023

Berdasarkan tabel 4.7 dapat dilihat nilai Chi-square tidak signifikan atau nilai prob lebih besar dari nilai α , yaitu $0,0294 < 0,05$ artinya H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dengan demikian, model estimasi yang terpilih adalah fixed Effect Model.

4.4. Hasil Uji Asumsi Klasik

4.4.1. Uji Normalitas

Uji Normalitas dilakukan untuk mendeteksi apakah residual mempunyai distribusi normal atau tidak (Widarjono,2007). Jika nilai profitabilitas jarque-bera lebih besar dari $\alpha = 0,05$ maka residual mempunyai distribusi normal. Namun jika nilai probabilitas jarque-bera lebih kecil dari $\alpha = 0,05$ maka residual tidak mempunyai distribusi normal. Hasil uji normalitas pada penelitian ini adalah sebagai berikut :



Gambar 4.1 Hasil Uji Normalitas

Sumber : Data Diolah dengan Eviews 12, 2023

Pada Gambar 4.1 diketahui bahwa nilai probabilitas sebesar 0,653205 yaitu lebih besar dari nilai 0,05 yang artinya hasil uji normalitas pada data-data variabel penelitian tersebut berdistribusi normal.

4.4.2 Uji Multikolinearitas

**Tabel 4.8
Estimasi Multikolinearitas**

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	0.016377	7.472196	NA
PROF	0.079417	1.967753	1.321416
TAN	0.022340	3.607933	1.084478
MTB	0.007571	2.741928	1.227989

Sumber: Data Diolah dengan Eviews 12, 2023

Interpretasi hasil dari tabel 4.8 di atas hasil uji multikolinieritas, dapat dilihat tabel kolom Centered VIF. Dan untuk masing-masing nilai VIF untuk variabel X1 1,321426, nilai VIF X2 1.084478, nilai VIF X3 1.227989. jadi di Karena semua nilai

Variance Inflating Factor (VIF).

4.4.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas dilakukan untuk melihat apakah residual dari model yang terbentuk memiliki varians yang konstan atau tidak (Widarjono, 2007). Hasil uji heteroskedastisitas pada penelitian ini dapat dilihat pada tabel 4.9

Tabel 4.9
Estimasi Heteroskedastisitas

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1.242368	0.425090	2.922597	0.0060
LOG_PROF	-0.215081	1.337732	-0.160780	0.8732
LOG_TAN	0.231457	0.216017	1.071479	0.2911
LOG_MTB	0.507352	0.256739	1.976140	0.0558

Sumber: Data diolah dengan Eviews, 2023

4.4.4 Uji Autokorelasi

Tabel 4.10
Estimasi Autokorelasi

R-squared	0.455182	Mean dependent var	0.634167
Adjusted R-squared	0.250875	S.D. dependent var	0.317217
S.E. of regression	0.274558	Akaike info criterion	0.513890
Sum squared resid	0.603055	Schwarz criterion	0.675526
Log likelihood	0.916659	Hannan-Quinn criter.	0.454047
F-s tatic	2.227930	Durbin-Watson stat	2.247719
Prob(F-s tatic)	0.162380		

Sumber: Data diolah dengan eviews,2023

Berdasarkan tabel 4.10 diketahui bahwa nilai durbin-watson stat model persamaan I sebesar 2,247719 berada diantara nilai 1 sampai 3 ($1 < 2.247719$), maka tidak ditemukan masalah autokorelasi dalam model regresi penelitian.

4.5 Regresi Data Panel

Tabel 4.11
Estimasi Regresi Data Panel

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
PROF*	-0.020711	0.282187	-0.073394	0.9418
TAN**	0.236258	0.149456	1.580787	0.1216
MTB***	-0.660805	0.087029	-7.592909	0.0000
C	0.892570	0.128280	6.957980	0.0000

Sumber : Data Diolah, 2023

Keterangan: *** : Signifika $\leq 0,05$

** : Signifikan $\leq 0,1$

* : signifikan $\leq 0,15$

Berdasarkan Tabel 4.11 maka diperoleh persamaan data panel adalah sebagai berikut:

$$NP = -0,020711 + 0,236258 - -0,660805$$

Adapun interpretasi persamaan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Koefisien profitabilitas (X1) sebesar -0.020711 artinya jika struktur modal mengalami meningkat 1 satuan maka akan diikuti penurunan struktur modal sebesar -0.020711
2. Koefisien tangibility (X2) sebesar 0.236258. artinya jika struktur modal mengalami meningkat 1 satuan maka akan diikuti penurunan struktur modal sebesar 0.236258
3. Koefisien peluang investasi (X3) sebesar -0.660805 artinya jika struktur modal mengalami meningkat 1 satuan maka akan diikuti penurunan struktur modal sebesar -0,660805

4.6 Uji Hipotesis (Uji T)

Tabel 4.12
Uji t

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.893711	0.127971	6.983674	0.0000
PROF	-0.026445	0.281810	-0.093841	0.9257
TAN	0.235355	0.149467	1.574630	0.1230
MTB	-0.661553	0.087013	-7.602903	0.0000

Sumber : Data Diolah ,2023

Untuk mengetahui kebenaran hipotesis digunakan kriteria bila t hitung $>$ t Tabel maka menolak H_0 dan menerima H_a . artinya ada pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen dengan derajat keyakinan yang digunakan 5%.

Berdasarkan hasil pada Tabel 4.12 diatas dapat dilihat bahwa:

1. Berdasarkan pengujian struktur modal menunjukkan nilai profitabilitas signifikan t sebesar $0,9257 < 0,05$ (5%). Hasil ini menunjukkan bahwa hipotesis H_0 diterima, yang bermakna bahwa variabel profitability yang diproksi dengan PROF tidak berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2022.
2. Berdasarkan pengujian struktur modal menunjukkan nilai profitabilitas signifikan t sebesar $0,1230 < 0,05$ (5%). Hasil ini menunjukkan bahwa hipotesis H_0 diterima, yang bermakna bahwa variabel tangibility yang diproksi dengan TAN tidak berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2022.
3. Berdasarkan pengujian struktur modal menunjukkan nilai peluang investasi signifikan t sebesar $0,0000 > 0,05$ (5%). Hasil ini menunjukkan bahwa hipotesis H_0 diterima, yang

bermakna bahwa variabel peluang investasi yang diproksi dengan MTB berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan transportasi dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020-2022.

4.7 Uji Determinasi Koefisien (R)

Tabel 4.13
Estimasi Determinasi Koefisien (R)

R-squared	0.634920	Mean dependent var	0.569333
Adjusted R-squared	0.608207	S.D. dependent var	0.501726

Berdasarkan Tabel 4.13 dapat diketahui bahwa nilai Adjusted R^2 sebesar 0.035040 hal ini menunjukkan bahwa struktur modal dijelaskan oleh variabel leverage , profitabilitas , tangibility, peluang investasi sebesar 60% sedangkan sisanya sebesar 0,40% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak teliti dalam penelitian ini.

4.8 Pembahasan

Berdasarkan pengujian hipotesis yang telah dilakukan, maka akan dijelaskan pembahasan dari penelitian ini:

4.8.2 Pengaruh Profitabilitas terhadap Stuktur Modal

Berdasarkan pengujian pada tabel 4.13 variabel profitabilitas memiliki nilai negatif tidak berpengaruh signifikan terhadap struktur modal. Hasil analisis menunjukkan bahwa fluktuasi dalam tingkat profitabilitas tidak memiliki dampak yang signifikan terhadap bagaimana perusahaan memilih komposisi sumber pendanaannya, seperti penggunaan utang dan ekuitas dalam struktur modalnya.

Berdasarkan perspektif teori trade-off, hasil yang

menyatakan bahwa profitabilitas tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap struktur modal menggambarkan penilaian keseimbangan antara biaya utang dan manfaat dari penggunaan utang. Dalam teori ini, perusahaan mencoba untuk memutuskan sejauh mana penggunaan utang dapat mengoptimalkan biaya modalnya tanpa meningkatkan risiko yang terlalu tinggi. Jika analisis menunjukkan bahwa profitabilitas tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap struktur modal, dapat diartikan bahwa perusahaan mungkin lebih cenderung memutuskan struktur modalnya berdasarkan pertimbangan biaya dan risiko utang daripada fokus pada profitabilitas saat mengalokasikan sumber pendanaan.

Dalam konteks teori trade-off, hasil ini mengisyaratkan bahwa perusahaan mungkin melihat biaya utang dan manfaat dari penggunaan utang sebagai faktor yang lebih krusial dalam pengambilan keputusan mengenai struktur modal. Kebijakan keuangan perusahaan bisa saja lebih berfokus pada mencari tingkat utang yang menghasilkan biaya modal terendah sambil menghindari risiko kebangkrutan yang tidak terkendali. Namun, seperti dalam setiap analisis keuangan, penting untuk mempertimbangkan konteks industri, ukuran perusahaan, dan faktor lain yang dapat memengaruhi hasil dan keputusan strategis perusahaan (Qudriah, 2014).

Hasil Penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan Riski Ayu Pratiwi Batubara, Topowijoyo, dan Zahroh Z.A menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh terhadap struktur modal (Batubara et al.,2017).

4.8.3 Pengaruh *Tangibility* terhadap Struktur Modal

Berdasarkan pengujian pada tabel 4.13 variabel *Tangibility* tidak berpengaruh signifikan terhadap struktur modal. Berdasarkan hasil analisis, variabel *tangibility* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap struktur modal perusahaan. Dalam konteks ini, *tangibility* mengacu pada sejauh mana aset fisik atau berwujud digunakan dalam operasi perusahaan. Ketika hasil analisis menunjukkan bahwa *tangibility* tidak memiliki dampak yang signifikan terhadap bagaimana perusahaan memilih antara utang dan ekuitas sebagai sumber pendanaan, hal ini mengindikasikan bahwa perusahaan mungkin tidak memprioritaskan faktor *tangibility* dalam keputusan keuangan terkait struktur modal.

Dalam pandangan teori trade-off, aset yang berwujud kadang-kadang dianggap sebagai faktor yang dapat memengaruhi kecenderungan perusahaan untuk menggunakan utang, terutama karena aset tersebut dapat digunakan sebagai jaminan dalam transaksi pinjaman. Namun, jika hasil analisis menunjukkan bahwa *tangibility* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap struktur modal, hal ini bisa mengindikasikan bahwa dalam situasi atau konteks yang dianalisis, faktor *tangibility* mungkin tidak memiliki dampak yang dominan dalam keputusan perusahaan tentang penggunaan utang atau ekuitas dalam pendanaan.

Hasil Penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan Brigham dan Houston (2014) yang menyatakan bahwa *tangibility* berpengaruh terhadap struktur modal

4.8.4 Pengaruh Peluang Investasi terhadap Struktur Modal

Berdasarkan pengujian pada tabel 4.13 variabel peluang investasi berpengaruh signifikan terhadap struktur modal. Berdasarkan hasil analisis, variabel peluang investasi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap struktur modal perusahaan. Dalam konteks ini, peluang investasi mengacu pada potensi kesempatan investasi yang tersedia bagi perusahaan untuk mengalokasikan dana dalam proyek-proyek baru atau ekspansi.

Dalam konteks teori trade-off, hasil yang menyatakan bahwa peluang investasi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap struktur modal perusahaan mencerminkan pertimbangan yang rumit antara biaya dan manfaat dari penggunaan utang dan ekuitas. Teori trade-off menyiratkan bahwa perusahaan berusaha mencapai keseimbangan antara biaya utang yang lebih rendah dengan manfaat penggunaan utang, seperti pengurangan biaya modal. Ketika peluang investasi memiliki dampak yang signifikan terhadap struktur modal, ini menunjukkan bahwa perusahaan merespons potensi pengembalian investasi dalam

keputusan mereka tentang bagaimana sumber pendanaan harus dialokasikan.

Dalam kerangka ini, peluang investasi berperan sebagai faktor yang memengaruhi bagaimana perusahaan memutuskan sejauh mana penggunaan utang dan ekuitas dalam pendanaan mereka. Keputusan perusahaan untuk menggunakan lebih banyak utang untuk membiayai peluang investasi yang dianggap menguntungkan dapat tercermin dalam upaya untuk memanfaatkan biaya utang yang lebih rendah dalam rangka mendanai proyek-proyek tersebut. Namun, perusahaan juga harus mempertimbangkan risiko yang terkait dengan leverage yang tinggi. Dengan demikian, hubungan antara peluang investasi dan struktur modal dalam kerangka teori trade-off mewakili perjuangan perusahaan dalam mencari keseimbangan antara potensi keuntungan investasi dengan risiko yang melekat dalam penggunaan utang.

Hasil Penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan Dananti (2012), Terestiani (2011) dan Udayani (2012) yang menyatakan bahwa investasi berpengaruh positif pada struktur modal.