

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Globalisasi yang semakin berkembang ditandai dengan dunia bisnis yang semakin meningkat. Persaingan antar perusahaan menjadi semakin ketat menyebabkan perusahaan terdorong untuk meningkatkan kinerja keuangan perusahaan. Perusahaan memerlukan modal untuk melakukan operasi dan pengembangan usahanya. Pengembangan usaha akan dilakukan oleh perusahaan yang kecil sampai ke perusahaan yang besar. Modal yang diperlukan untuk pengembangan usaha dapat berasal dari dalam perusahaan, hal ini akan memberikan kemandirian secara finansial dari perusahaan tersebut karena perusahaan mampu memenuhi kebutuhan dananya tanpa bantuan dari pihak eksternal. Penambahan modal yang berasal dari pihak eksternal bisa digunakan ketika perusahaan telah menggunakan seluruh dana internalnya dan memerlukan tambahan dana untuk pengembangan usaha. Fungsi manajemen keuangan perusahaan meliputi tiga keputusan penting. Keputusan tersebut terdiri dari pengambilan keputusan investasi, pengambilan keputusan pendanaan, dan kebijakan dividen (Sartono, 2014).

Keputusan-keputusan penting yang akan diambil oleh perusahaan akan membantu perusahaan dalam mencapai tujuan dalam mengatur keuangan. Tujuan yang dicapai oleh perusahaan meliputi memaksimalkan nilai perusahaan, menjaga stabilitas finansial dalam keadaan yang selalu terkendali, dan memperkecil risiko perusahaan dimasa sekarang dan yang akan datang (Fahmi, 2018). Kariyoto (2018) menyatakan bahwa manajer keuangan sebuah perusahaan harus bekerjasama dengan manajer pada lini lainnya.

Kebijakan mengenai struktur modal merupakan keseimbangan antara risiko dan tingkat pengembalian (penambahan hutang memperbesar risiko perusahaan sekaligus juga memperbesar tingkat pengembalian yang diharapkan). Struktur modal yang optimal adalah struktur modal yang mengoptimalkan keseimbangan antara risiko dan pengembalian sehingga memaksimalkan harga saham. Dengan kata lain, kebijakan struktur modal yang diambil oleh suatu perusahaan tidak akan terlepas dari upaya perusahaan untuk meningkatkan nilai perusahaannya (Kawiswara dkk, 2014).

Struktur modal merupakan perimbangan atau perbandingan antara modal milik sendiri dengan modal asing. Dalam hal ini modal asing adalah hutang jangka pendek ataupun hutang jangka panjang, sementara modal modal sendiri dibagi menjadi laba ditahan dan kepemilikan perusahaan. Struktur modal sangat penting untuk dipahami, karena kondisi baik atau buruknya keuangan perusahaan ditentukan oleh indikator ini. Jika hutang jangka panjang perusahaan lebih banyak dibanding laba ditahan, maka perusahaan bisa mengalami kerugian yang serius.

Struktur modal merupakan keputusan yang sangat penting bagi sebuah perusahaan bisnis karena tujuan utama dari setiap perusahaan adalah untuk memaksimalkan kekayaan pemegang saham. Untuk mencapai tujuana ini, perusahaan harus memutuskan kombinasi optimal antara ekuitas dan hutang, yang dapat membawa biaya modal terendah,

Pada umumnya, suatu perusahaan dapat memilih berbagai alternatif struktur modal. Persoalannya adalah apakah perusahaan akan menggunakan utang yang besar atau hanya menggunakan utang yang sangat kecil. Sumber-sumber pendanaan yang dapat digunakan antara lain: *leasing*, *warrant*, *convertible*, *bond*, *forward contracts* atau *trade bond swaps*. Persoalannya adalah banyaknya pilihan ini

akan mengiring perusahaan untuk melakukan berbagai alternatif kombinasi pendanaan.

Transportasi merupakan unsur vital dalam kehidupan bangsa dan dalam memupuk kesatuan dan persatuan bangsa. Pembangunan di bidang transportasi sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional di seluruh wilayah baik di perkotaan maupun di pedesaan. Demikian disampaikan Kepala Badan Litbang Perhubungan Umiyatun Hayati Triastuti saat membuka acara *Focus Group Discussion* dengan Tema ‘Peran Angkutan Pedesaan di Dalam Sistem Transportasi Nasional’ dan Seleksi Regional Lomba Penelitian Transportasi di Universitas Gadjah Mada Yogyakarta pada Selasa (3/10).

“Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah pedesaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi dan sosial daerah pedesaan,” ujar Umiyatun.

Lebih lanjut, Umiyatun menjelaskan dalam kaitan dengan pembangunan pedesaan, pembangunan transportasi tidak bisa berdiri sendiri dan tidak terlepas dengan pembangunan sektor yang lain seperti sektor ekonomi, kependudukan, sosial dan sebagainya.

Sektor transportasi merupakan salah satu subsektor dari infrastruktur di Bursa Efek Indonesia (BEI). Infrastruktur merupakan salah satu faktor penentu pembangunan ekonomi yang sama pentingnya dengan faktor-faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Sektor transportasi di Indonesia baik sebagai infrastruktur maupun layanan jasa adalah suatu urat nadi utama kegiatan perekonomian yang pada gilirannya akan menentukan

tingkat keunggulan daya saing suatu perekonomian. ketersediaan prasarana dan sarana yang mencukupi dan efektif, serta tumbuhnya industri jasa yang efisien dan berdaya saing tinggi pada setiap sektor perhubungan, baik darat, laut maupun udara, akan menentukan kecepatan pertumbuhan perekonomian Indonesia mengatasi persaingan global yang makin ketat dan berat.

Dikutip dari Bisnis.com 29 Januari 2020 – 19:43 WIB, Realisasi investasi di bidang sektor transportasi, gudang, dan telekomunikasi jadi yang terbesar sepanjang 2019 seiring dengan peningkatan kebutuhan permintaan jasa logistik. Berdasarkan data dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), realisasi di sektor yang merepresentasikan logistik tersebut mencapai Rp 139 triliun atau 17,2% dari total keseluruhan investasi. Jumlah tersebut terdiri dari Rp 68,1 triliun penanaman modal dalam negeri (PMDN) dan 70,9 triliun penanaman modal asing (PMA). Senior *Consultant Supply Chain* Indonesia (SCI) Zaroni Samadi menilai sumber asal Investasi sektor ini lebih banyak dari penanaman modal asing (PMA) meski perbedaan dengan penanaman modal dalam negeri (PMDN) relatif kecil, ini menunjukkan minat investor asing cukup tinggi untuk berinvestasi di sektor transportasi, gudang dan telekomunikasi. Pemicunya adalah kebutuhan permintaan jasa logistik dan peningkatan sektor logistik semakin meningkat.

Infrastruktur memegang peran penting dalam menentukan kinerja logistik suatu negara. Aktivitas utama logistik yang mencakup transportasi dan pergudangan, memerlukan infrastruktur pelabuhan udara (*airport*), pelabuhan laut (*seaport*), jalan raya (*road*), jalan kereta api (*railway*) dan teknologi informasi dan komunikasi (ICT). Selain itu, kualitas infrastruktur logistik menjadi daya tarik bagi investor dalam membangun pabrik, mengembangkan bisnis, dan perdagangan. Peningkatan kualitas infrastruktur logistik menjadi faktor penting dalam kinerja logistik secara nasional.

Zaroni, menambahkan untuk meningkatkan kinerja logistik Indonesia, diperlukan fokus investasi untuk mengintegrasikan jaringan transportasi multimoda melalui penyelarasan infrastruktur jalan raya, rel kereta api, dan pelabuhan untuk memudahkan akses transportasi darat ke transportasi udara dan laut. Selain itu, investasi juga diperlukan untuk penyederhanaan dokumentasi dan komunikasi transportasi logistik melalui penerapan teknologi informasi dan komunikasi (ICT) untuk perencanaan dan pengendalian transportasi logistik. “Tuntutan terhadap infrastruktur tidak hanya mengenai kualitas, melainkan juga mengenai kapasitas dan konektivitas. Aktivitas logistik membutuhkan infrastruktur yang mampu menjadi backbone operasi transportasi yang efisien dengan kualitas yang baik”, katanya.

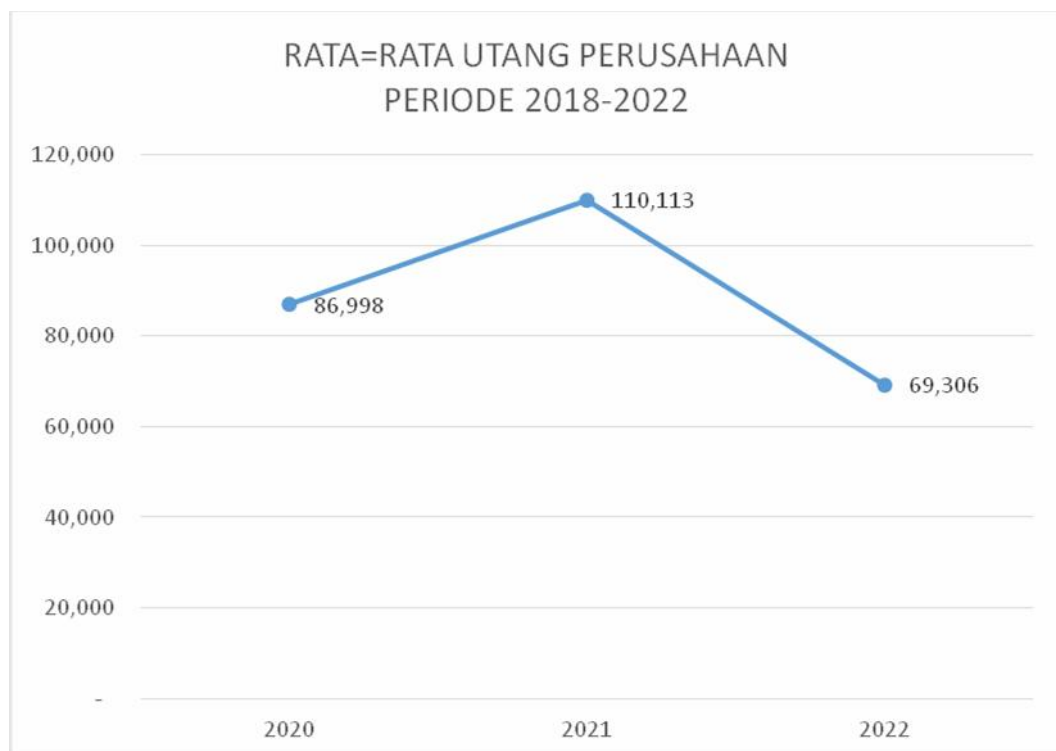
Dia menekankan penyediaan dan pengelolaan infrastruktur logistik menjadi tantangan Pemerintah, BUMN, dan swasta, sehingga dapat meningkatkan kinerja logistik secara nasional untuk menciptakan daya saing negara. Di sisi lain, realisasi PMDN pada triwulan IV 2019 tertinggi pada sektor Transportasi, Gudang, dan Telekomunikasi, yaitu sebesar Rp 23,5 triliun (22,8%). Realisasi tersebut lebih tinggi daripada sektor Perumahan, Kawasan Industri, dan Perkantoran sebesar Rp 14,2 triliun (13,7%), sektor Industri Makanan sebesar Rp 10,2 triliun (9,9%), sektor Tanaman Pangan, Perkebunan, dan Peternakan sebesar Rp 10 triliun (9,8%), dan sektor Konstruksi sebesar Rp 8,1 triliun (7,9%).

Pada 2018, misalnya pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) lapangan usaha Transportasi dan Pergudangan sebesar 7,01% sedangkan informasi dan Telekomunikasi sebesar 7,04%. Sebagai perbandingan, pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) perdagangan sebesar 4,97% dan Industri pengolahan sebesar 4,27%, walaupun kontribusi keduanya terhadap Produk Domestik Bruto

(PDB) cukup tinggi, berturut-turut sebesar 13,57% dan 20,7% (tertinggi).

Alasan meneliti perusahaan sektor transportasi adalah karena perusahaan sektor transportasi mempunyai peluang yang cukup besar untuk dijadikan salah satu peluang berinvestasi, karena investor melihat data pertumbuhan tahun 2019 yang tertinggi dibandingkan sektor-sektor lainnya serta mempertimbangkan data pertumbuhan tahun 2018 dan tahun-tahun sebelumnya

Perkembangan perusahaan dapat meningkatkan rata-rata utang perusahaan pada tahun 2018 sampai 2022 menjadi sebuah fenomena yang menarik bagi perusahaan yang mengalami penurunan dan kenaikan rata-rata hutang, berikut adalah rata-rata utang perusahaan tahun 2018 sampai 2022 sebagai berikut :



Gambar 1.1 Rata-Rata Utang Perusahaan Periode 2018-2022

Sumber: <https://www.idx.co.id/>, Data diolah 2023

Berdasarkan gambar 1.1 dapat diketahui bahwa perkembangan rata-rata utang pada perusahaan mengalami kenaikan dan penurunan pada tahun 2020-2022. Pada tahun 2020 ke 2021 perusahaan mengalami kenaikan sebesar 27% hutang perusahaan, pada tahun 2021 ke 2022 perusahaan mengalami kenaikan sebesar -37% hutang perusahaan, dari total perusahaan yang mengalami kenaikan hutang adalah -5% setiap rata-rata hutang perusahaan.

Dalam penelitian ini digunakan beberapa faktor yang mempengaruhi struktur modal yaitu *leverage*, *profitabilitas*, *tangibility*, peluang investasi. *Leverage* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana asset perusahaan dibayari oleh hutang (Fahmi, 2017). Dalam artian luas dikatakan bahwa rasio *leverage* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang (Kasmir, 2010). Penggunaan utang yang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam kategori *extreme leverage* (utang ekstrim) yaitu perusahaan terjebak dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban utang tersebut. Tingkat *leverage* ini bisa saja berbeda-beda antara perusahaan yang satu dengan yang lainnya, atau dari satu periode ke periode lainnya di dalam satu perusahaan, tetapi yang jelas semakin tinggi tingkat leverage akan semakin tinggi tingkat resiko yang di hadapi serta semakin besar tingkat return atau penghasilan yang diharapkan.

Penelitian yang dilakukan oleh Nugroho (2014) hasil penelitian menunjukkan variabel profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap struktur modal. Kesuma (2009) menyatakan perbedaan hasil penelitian, dimana profitabilitas mempunyai pengaruh berlawanan arah dengan struktur modal. Hasil penelitian Utami (2017) profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap struktur modal. Karena kemampuan perusahaan untuk memperoleh laba atau profit. Setiap operasional

perusahaan, yang menjadi tujuan utama dari usahanya yaitu mencari keuntungan atau profitabilitas. Semakin besar keuntungan perusahaan, semakin besar laba ditahan yang mampu untuk digunakan dalam operasionalnya. Pilihan utama perusahaan dalam memilih pembiayaan adalah laba ditahan sehingga meningkatkan struktur modal akan menyebabkan penggunaan hutang akan semakin rendah (Farisa & Widati, 2017). Salah satu alat ukur yang dapat digunakan untuk mengukur profitabilitas perusahaan adalah *Return On Assets (ROA)*

Tangibility menurut (Ramadhan, 2010) merupakan perbandingan jumlah aset tetap terhadap terhadap total keseluruhan aset yang ada. Aset tersebut akan digunakan sebagai jaminan yang diminta oleh kreditor atas pinjaman yang dilakukan perusahaan. Semakin besar struktur aset maka semakin besar penggunaan utang pada struktur modal. Menurut (Houston, 2011), perusahaan yang asetnya memadai untuk digunakan sebagai jaminan pinjaman cenderung akan cukup banyak menggunakan hutang. Peningkatan jumlah *tangibility* perusahaan akan memberikan pengaruh pada keputusan struktur modal perusahaan. Perusahaan yang mempunyai total aktiva berwujud (tangible asset) dalam jumlah yang besar akan memiliki kesempatan lebih besar untuk mendapatkan pinjaman utang.

Hartono (2016) mengatakan kesempatan investasi atau *Investment Opportunity Set (IOS)* menggambarkan tentang luasnya kesempatan atau peluang investasi bagi suatu perusahaan. Sedangkan Sunariyah (2011) berpendapat Set Kesempatan Investasi adalah kombinasi antara aktiva yang dimiliki perusahaan (*assets in place*) dan pemilihan investasi pada masa yang akan datang dengan net present value (NPV). Karena Perusahaan akan melakukan investasi berdasarkan pada peluang investasi dan modal yang mencukupi.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka penulis mengidentifikasi rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah *Leverage* berpengaruh terhadap Struktur Modal pada perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022 ?
2. Apakah Profitabilitas berpengaruh terhadap Stuktur Modal pada perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022 ?
3. Apakah *Tangbility* berpengaruh terhadap Struktur Modal pada perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022 ?
4. Apakah Peluang Investasi berpengaruh terhadap Struktur Modal pada perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022 ?

1.3. Ruang Lingkup Penelitian

1.3.1 Ruang Lingkup subjek

Ruang lingkup subjek dalam penelitian ini adalah arus kas, dan struktur aktiva terhadap struktur modal

1.3.2 Ruang Lingkup Objek

Ruang lingkup objek dalam penelitian ini adalah perusahaan struktur modal yang terdaftar di Biursa Efek Indonesia

1.3.3 Ruang Lingkup Tempat

Ruang lingkup tempat dalam penelitian ini yaitu Bursa Efek Indonesia melalui data sekunder yang berkaitan dengan perusahaan.

1.3.4 Ruang Lingkup Waktu

Peneliti ini di laksanakan pada bulan November 2022 sampai dengan selesai, dan tahun yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah tahun 2020 – 2022.

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini :

1. Untuk menganalisis pengaruh *Leverage* terhadap struktur modal pada perusahaan di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022.
2. Untuk menganalisis pengaruh profitabilitas terhadap struktur modal pada perusahaan di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022.
3. Untuk menganalisis *Tanbility* terhadap Struktur Modal pada perusahaan di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022.
4. Untuk menganalisis pengaruh peluang investasi terhadap Struktur Modal pada perusahaan di Bursa Efek Indonesia tahun 2020-2022.

1.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian di atas, maka hasil penelitian diarahkan dapat memberikan manfaat kepada beberapa pihak lain :

1.5.1 Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tentang kondisi Struktur Modal perusahaan sehingga perusahaan dapat mengetahui faktor – faktor yang menyebabkan Struktur Modal dan untuk meningkatkan kinerja perusahaan agar dapat terhindar dari risiko Struktur Modal.

1.5.2 Bagi Akademisi dan Penelitian Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan serta dapat digunakan acuan dalam penelitian sejenis, dan dapat dijadikan bahan kajian terpeoritas dan referensi penelitian selanjutnya agar lebih kritis dalam menganalisis untuk mengetahui pengaruh Struktur Modal.

1.6 Sistem Penulisan

Pembahasan dalam penelitian ini dilakukan secara sistematika untuk memudahkan proses menganalisis, dimana sistematika penulisan yang dimaksud adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini tercantum latar belakang, ruang lingkup, perumusan masalah, ruang lingkup tujuan, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini berisi landasan teori sebagai kerangka acuan pemikiran dalam pembahasan masalah yang akan diteliti dan sebagai dasar analisis yang diambil dari berbagai literatur. Selain berisi landasan teori, bab ini juga meliputi penelitian terdahulu yang terkait dengan penelitian ini, kerangka pikir teoritis, dan hipotesis.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi jenis dan sumber data, teknik pengambilan data, populasi dan sampel, variable penelitian dan definisi operasional variable, serta metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi hasil penelitian yang dianalisa dengan metode penelitian yang telah ditetapkan untuk selanjutnya didakan pembahasan tentang hasilnya.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini berisi penjelasan mengenai kesimpulan dari hasil penelitian dan saran untuk penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN