

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Era globalisasi dan perkembangan teknologi yang sangat pesat ini, Perusahaan dituntut untuk meningkatkan kinerjanya dan harus bisa menjadi Perusahaan yang unggul agar mampu bersaing dengan baik di era ini. Berbagai upaya dilakukan Perusahaan agar mampu bersaing dengan kompetitor lainnya misalnya mengumpulkan segala informasi kompetitor, memberikan bonus, melakukan riset pasar dan kenali konsumen, menguji keunggulan, dan yang paling penting Perusahaan harus memiliki modal yang cukup agar mampu menjalankan seluruh kinerja Perusahaan dan operasionalnya. Salah satu Langkah yang ditempuh terkait dengan operasional Perusahaan adalah pengambilan keputusan pendanaan oleh manajer keuangan. Keputusan ini sangat penting karena berhubungan langsung dengan bagaimana Perusahaan akan membiayai Keputusan investasinya (Wulandari & Artini, 2019).

Perekonomian saat ini menjadi hal yang penting dalam keberhasilan suatu negara. Dengan perekonomian negara, Indonesia bisa mengetahui bagaimana kekuatan dan stabilitas ekonomi nasional, serta bagaimana rakyatnya sejahtera. Perekonomian yang kuat dan stabil akan mendukung pembangunan infrastruktur, menciptakan lapangan pekerjaan, dan meningkatkan kualitas hidup Masyarakat. Sebaliknya, masalah ekonomi seperti inflasi tinggi atau pengangguran bisa mempengaruhi kesejahteraan dan pertumbuhan negara. Oleh karena itu, memantau dan mengelola perekonomian dengan baik adalah kunci untuk mencapai kemajuan dan kesejahteraan yang berkelanjutan

(Wulandari & Artini, 2019). Dalam mendukung keberhasilan perekonomian negara, lembaga keuangan merupakan factor penting yang dapat mendukung keberhasilan perekonomian suatu negara dalam memajukan Masyarakat (Elya, 2021). Perekonomian merupakan hal vital bagi kemajuan dan kestabilan suatu negara. Ekonomi yang kuat memungkinkan terciptanya lapangan pekerjaan, peningkatan kesejahteraan Masyarakat, dan perbaikan standar hidup. Sistem ekonomi yang efektif akan mempengaruhi kemampuan suatu negara dalam mengelola sumber daya, memfasilitasi perdagangan, serta menarik investasi. Dengan perekonomian yang stabil pemerintah dapat membiayai Pembangunan infrastruktur, Pendidikan, dan Kesehatan yang penting bagi pertumbuhan jangka Panjang. Selain itu, ekonomi yang tangguh membantu negara menghadapi tantangan global, seperti krisis keuangan atau perubahan pasar, serta menjaga posisi negara dalam hubungan internasional.

Keberadaan Perusahaan merupakan hal yang penting dalam berjalannya suatu perekonomian di Indonesia. Dengan adanya Perusahaan maka akan membantu perekonomian Indonesia khususnya didalam dunia bisnis. Perusahaan ini dibentuk dengan adanya tujuan yaitu untuk mencapai laba maksimum pada Perusahaan untuk dapat mensejahterakan para investor atau pemegang saham Perusahaan tersebut sehingga akan meningkatkan nilai Perusahaan (Pratama & Susanti, 2019). Perusahaan ini memerlukan beberapa faktor yang kuat untuk mendukung pada bagian pengelolaan pembiayaan atau pendanaan yang baik, yang Dimana pendanaan ini digunakan untuk menunjang kinerja keuangan Perusahaan. Sumber dana tersebut dapat diperoleh dari dalam maupun luar Perusahaan (Elya, 2021). Dalam menjalankan usahanya

Perusahaan memerlukan modal untuk memperoleh suatu keuntungan yang nantinya akan digunakan untuk kepentingan Bersama, sehingga dengan adanya modal tersebut akan membantu Perusahaan untuk melengkapi keperluan dan kebutuhan Perusahaan itu dengan mudah (Elya, 2021). Perusahaan yang telah *go public* di Indonesia sudah tercatat di Bursa Efek Indonesia. Terdapat 11 sektor yang sudah terdaftar di bursa efek Indonesia salah satunya adalah sektor transportasi dan logistik. Perusahaan yang bergerak dibidang transportasi dan logistik merupakan Perusahaan yang mengangkut dan mengirimkan barang dari Lokasi pengambilan ke Lokasi tujuan (Adawiyah & Kusuma, 2024).

Profitabilitas merupakan kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari kegiatan operasionalnya dengan memanfaatkan modal yang dimiliki. Selain itu, profitabilitas juga dapat diartikan sebagai indikator efisiensi perusahaan dalam mengubah biaya menjadi keuntungan. Dalam penelitian ini rasio profitabilitas diproksikan pada *Return On Asset* (ROA). *Return On Asset* ini digunakan untuk mengukur kemampuan Perusahaan dalam memanfaatkan asset nya untuk memperoleh laba Perusahaan (Atmaja, I Made Dwita, Ekawati et al., 2022). Jika semakin tinggi profitabilitas pada Perusahaan maka akan semakin baik, karena hal ini menunjukkan kemampuan Perusahaan untuk memperoleh laba dari aktiva yang dimiliki Perusahaan. Profitabilitas merupakan faktor penting yang memengaruhi struktur modal dan nilai perusahaan, karena mencerminkan efektivitas perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari aset yang dimilikinya. Profitabilitas juga berperan signifikan dalam menjaga keberlangsungan perusahaan dalam jangka panjang, serta menjadi daya tarik utama bagi pemilik

dan pemegang saham karena mencerminkan hasil investasi mereka, baik dalam bentuk laba yang diinvestasikan kembali maupun yang dibayarkan sebagai dividen (Ari Supeno, 2022). Berdasarkan penelitian terdahulu mengenai struktur modal, Salah satu penelitian yang dilakukan oleh (Aslah, 2020) memberikan Kesimpulan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap struktur modal. Namun penelitian yang dilakukan oleh (Sayyid Ramadhan & Zulpahmi, 2022) menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh positif signifikan terhadap struktur modal.

Likuiditas merujuk pada kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban finansialnya, seperti melunasi utang jangka pendek, secara tepat waktu. Selain itu, likuiditas juga dapat diartikan sebagai kemampuan perusahaan untuk menjaga kelancaran operasional sehari-harinya, memastikan semua kewajiban dan kebutuhan jangka pendek terpenuhi tanpa hambatan. Dalam penelitian ini likuiditas akan diproksikan pada *Current Ratio* (CR). *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan Perusahaan membayar kewajiban jangka pendeknya atau utang yang akan jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan (Sinarwati, 2015). Perusahaan dengan *current ratio* yang tinggi bisa berdampak berbeda. Dengan likuiditas yang baik, perusahaan dapat lebih leluasa memilih penerbitan saham biasa daripada saham preferen, karena tidak bergantung sepenuhnya pada investor preferen yang menuntut imbalan tetap. Likuiditas yang rendah dapat mendorong perusahaan untuk lebih mengandalkan saham preferen. karena saham preferen, meskipun mengharuskan pembayaran dividen tetap, memberikan investor prioritas lebih tinggi dalam hal distribusi aset jika terjadi likuidasi. (R. Dewi, 2020). Dengan

demikian, struktur modal akan dipengaruhi oleh tingkat likuiditas perusahaan, yang selanjutnya berdampak pada pengendalian korporat, keputusan dividen, serta stabilitas modal yang dimiliki, (Ari Supeno, 2022) mengatakan bahwa likuiditas mengindikasikan kesiapan industri dalam menuntaskan kewajiban jangka pendeknya tepat pada waktunya saat sudah jatuh tempo, yang dicerminkan dari besarnya aktiva lancar yang dimiliki industri. Menurut hasil penelitian yang dilakukan (Setyani et al., 2022) likuiditas berpengaruh negatif signifikan terhadap struktur modal. Penelitian yang dilakukan oleh (Kartikayanti & Ardini, 2021) menyatakan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap struktur modal.

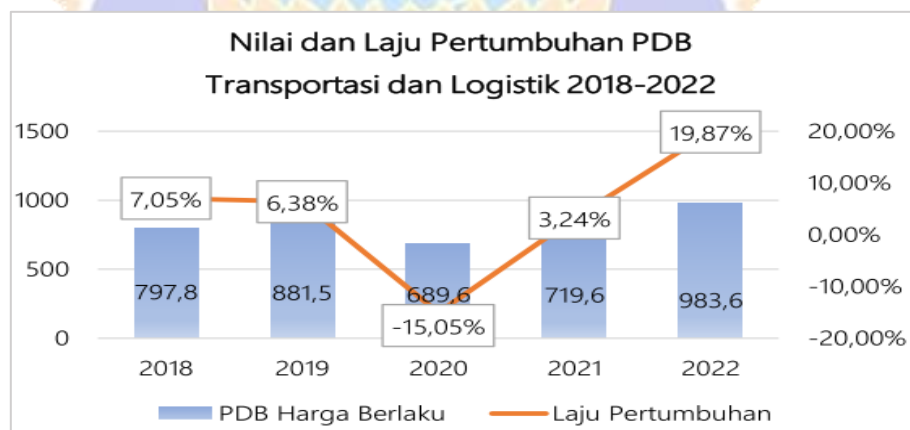
Hal utama yang akan diperhatikan oleh investor adalah struktur modal. Struktur modal merupakan suatu kombinasi dari saham-saham yang berbeda (saham biasa dan saham preferen) atau bauran seluruh sumber pendanaan jangka Panjang (ekuitas dan utang) yang akan digunakan Perusahaan (Melodie & Ruslim, 2019). Terdapat faktor yang mempengaruhi struktur modal Perusahaan, seperti profitabilitas, ukuran Perusahaan, pertumbuhan Perusahaan, likuiditas, dividen payout, dan struktur aktiva (Hidayati, 2021). Struktur modal penting bagi Perusahaan karena memiliki efek langsung terhadap posisi keuangan Perusahaan sehingga untuk manajer keuangan harus mengetahui setiap faktor-faktor yang dapat mempengaruhi struktur modal Perusahaan dengan tujuan untuk memaksimalkan kemakmuran pemegang saham Perusahaan (Devi, 2021). Struktur modal yang baik pasti akan memiliki dampak yang baik bagi nilai atau finansial sebuah Perusahaan yang tinggi (Lilia et al., 2020)

Para investor akan memperhatikan struktur modal Perusahaan yang akan digunakan untuk sebagai pertimbangan utama dalam menginvestasikan dananya di suatu Perusahaan, terkait dengan risiko dan pendapatannya yang diharapkan para calon investor (Melodie & Ruslim, 2019). Manajer keuangan harus mampu Menyusun suatu Keputusan pendanaan yang nantinya akan digunakan sebagai acuan untuk mengambil Keputusan Perusahaan dimasa yang akan datang. Keputusan pendanaan yang dibuat oleh manajer keuangan ini harus tepat agar terciptanya struktur modal yang optimal bagi Perusahaan. Menurut (Brigham, 2011) struktur modal yang optimal adalah struktur modal yang mampu memaksimalkan harga saham atau nilai Perusahaan, struktur modal merupakan bauran saham biasa dan saham preferen, sehingga apabila struktur modal perusahaan tersebut didominasi oleh saham preferen atau saham biasa akan memiliki dampaknya masing-masing. Informasi mengenai saham preferen dan saham biasa sangat berguna bagi investor karena keduanya menawarkan hak dan potensi keuntungan yang berbeda, pemegang saham biasa memiliki hak suara dalam rapat pemegang saham, yang memungkinkan mereka memengaruhi keputusan penting Perusahaan. Pemegang saham preferen biasanya menawarkan dividen tetap, sehingga lebih menarik bagi investor yang mencari pendapatan stabil (Dian, 2022).

Struktur modal Perusahaan yang didominasi oleh saham preferen dan saham biasa mencerminkan strategi pendanaan yang memperhitungkan keseimbangan antara pengendalian perusahaan, pembagian dividen, dan likuiditas. Saham biasa memberikan hak suara kepada pemegangnya, sehingga investor dapat berpartisipasi dalam pengambilan keputusan perusahaan dan memiliki potensi

keuntungan lebih tinggi melalui dividen yang tidak tetap dan fluktuasi harga saham (Handini, 2020). Namun, karena dividen saham biasa biasanya tidak dijamin, keuntungan bagi pemegang saham bergantung pada kinerja perusahaan. Di sisi lain, saham preferen memberikan keuntungan dividen yang lebih stabil dan tetap, namun umumnya tanpa hak suara. Ini menarik bagi investor yang mencari stabilitas pendapatan tanpa terlibat langsung dalam pengelolaan perusahaan. Dominasi saham preferen dalam struktur modal biasanya mengindikasikan fokus pada pemenuhan kebutuhan pendanaan yang lebih stabil dan minim risiko dilusi kontrol. Kombinasi keduanya memungkinkan perusahaan menyeimbangkan kebutuhan pengendalian perusahaan dengan upaya menarik beragam jenis investor melalui penawaran karakteristik yang sesuai dengan preferensi risiko dan keuntungan masing-masing (Paningrum, 2022).

Gambar 1.1 Grafik Nilai dan Laju Pertumbuhan PDB 2018-2022



(sumber : BPS)

Berdasarkan gambar 1.1 mengenai grafik nilai laju pertumbuhan PDB, dengan melalui tingkat Produk Domestik Bruto (PDB) kontribusi dari sektor transportasi dan logistik ini dapat dilihat. Berdasarkan gambar diatas dapat

dilihat Produk Domestik Bruto mengalami penurunan pada tahun 2020. Dengan penurunan tajam pada nilai PDB dan laju pertumbuhan negatif yang cukup signifikan -15,05%. Penurunan ini bisa dipengaruhi oleh pandemi COVID-19 yang mempengaruhi banyak sektor, terutama transportasi dan logistik. Di tengah penerapan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), mobilitas masyarakat mengalami penurunan yang signifikan, berdampak pada kinerja perusahaan di sektor transportasi dan logistik dan juga pendapatan perusahaan pada sektor transportasi dan logistik. Pada tahun 2021, sektor mulai pulih dengan pertumbuhan positif sebesar 3,24%. Walaupun masih di bawah tingkat sebelum pandemi, ini menunjukkan tanda-tanda pemulihan ekonomi. Pada tahun 2022, sektor transportasi dan logistik mengalami peningkatan yang sangat signifikan, terlihat dari nilai PDB dan laju pertumbuhannya. Nilai PDB pada tahun ini mencapai Rp983,6 triliun, yang merupakan angka tertinggi dalam periode 2018-2022. Ini menunjukkan peningkatan tajam dari tahun sebelumnya (2021) yang berada di angka Rp719,6 triliun. Peningkatan ini menandakan adanya ekspansi besar dalam sektor transportasi dan logistik setelah pulih dari dampak pandemi COVID-19.

Selain itu, laju pertumbuhan sektor ini juga melonjak drastis mencapai 19,87%, jauh lebih tinggi dibandingkan dengan laju pertumbuhan pada tahun-tahun sebelumnya. Kenaikan ini mencerminkan pemulihan yang kuat, didorong oleh normalisasi aktivitas ekonomi setelah pandemi, di mana banyak sektor ekonomi mulai kembali beroperasi dengan kapasitas penuh. Permintaan terhadap layanan transportasi dan logistik kemungkinan meningkat pesat karena dibukanya kembali aktivitas perdagangan, perjalanan, dan distribusi barang,

baik di dalam negeri maupun secara global. Tahun 2022 menunjukkan bahwa sektor transportasi dan logistik telah pulih dengan cepat dan mengalami pertumbuhan yang luar biasa setelah mengalami kontraksi yang signifikan pada tahun 2020.

Perkembangan sektor transportasi dan logistik Sepanjang tahun 2023, sektor transportasi dan logistik mencatat pertumbuhan tertinggi sebesar 20,96%. Hal ini didorong oleh peningkatan jumlah penumpang pesawat domestik dan internasional, serta perkembangan moda transportasi seperti LRT Jabodebek dan kereta cepat Jakarta-Bandung. Secara nasional, Kementerian Perhubungan telah membuat beberapa terobosan besar di bidang transportasi logistik. Hingga saat ini, pembangunan 11 pelabuhan penyeberangan dari target 36 lokasi hingga 2024 telah selesai. Program tol laut juga terus dioptimalkan, dengan 32 kapal yang saat ini beroperasi melayani 32 rute dan singgah di 114 pelabuhan, termasuk di Papua dan Papua Barat. Selain itu, pemerintah juga terus membenahi infrastruktur transportasi udara dengan menargetkan pembangunan 10 bandara baru yang akan melayani 43 rute jembatan udara hingga akhir tahun 2024 (Masri Fithrian, 2022). Dua sektor lain yang juga mengalami pertumbuhan signifikan adalah sektor akomodasi dan restoran yang tumbuh 10,01%, serta sektor jasa lainnya dengan pertumbuhan 10,52% (Humas, 2024). Sektor transportasi dan logistik akan mengalami pertumbuhan sebesar 4% pada tahun 2023 dan sebesar 3% pada tahun 2024. Hal ini dibuktikan dengan permintaan penumpang pesawat lebih besar daripada perlambatan pengiriman barang. Karena konsumen terus memprioritaskan perjalanan penerbangan maka akan membantu mendorong pertumbuhan perekonomian di sektor transportasi dan

logistik global hingga 4% yang melampaui pertumbuhan PPDB global, setelah terjadi penurunan pada sektor tersebut pada tahun 2020.

Tabel 1.1

Rata-Rata Pertumbuhan PDB Sektor Usaha Periode 2021-2023

No	Sektor Usaha	2021	2022	2023	Rata-Rata	Keterangan
1	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	28,19	29,89	17,46	75,54	Fluktuasi
2	Pertambangan dan Penggalian	36,43	52,86	71,87	161,16	Meningkat
3	Industri Pengolahan	32,77	58,91	55,1	146,78	Fluktuasi
4	Pengadaan Listrik dan Gas	58,45	78,84	56,85	194,14	Fluktuasi
5	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	55,31	36,45	59,75	151,51	Fluktuasi
6	Konstruksi	27,25	28,07	54	109,32	Meningkat
7	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	45,21	66,63	58,05	169,89	Fluktuasi
8	Transportasi dan Logistik	28,56	23,13	15,81	67,5	Menurun
9	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	37,92	135,03	121,15	294,1	Fluktuasi
10	Real Estate	28,95	230,78	169	428,73	Fluktuasi

(Sumber : BPS)

Pada tabel 1.1 menyajikan data perbandingan rata-rata pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) pada sektor Transportasi dan Logistik mencatat rata-rata pertumbuhan sebesar 67,5 mengalami penurunan dibandingkan sektor lain. Tahun 2021 menunjukkan pertumbuhan sebesar 28,56, mengalami penurunan sebesar 5,43 menjadi 23,13 di tahun 2022 dan semakin rendah pada 2023 mengalami penurunan sebesar 7,32 sehingga menjadi 15,81. Ini menunjukkan tantangan yang signifikan bagi sektor transportasi dan logistik dalam mempertahankan pertumbuhannya, karena mengalami penurunan pada rata-rata pertumbuhan PDB dibandingkan dengan sektor lain yang mengalami peningkatan dan fluktuasi.

Hal ini dapat berdampak pada Perusahaan yang bergerak pada sektor transportasi dan logistik. Dengan pertumbuhan sektor yang melambat, permintaan terhadap jasa transportasi dan logistik cenderung menurun. Hal ini mengurangi volume pengangkutan barang maupun jasa logistik yang dikelola perusahaan, sehingga pendapatan perusahaan berkurang. Jika tidak diimbangi dengan efisiensi biaya operasional, profitabilitas perusahaan akan terdampak negatif. Berkurangnya arus kas masuk akibat penurunan pendapatan membuat perusahaan kesulitan memenuhi kewajiban jangka pendek, seperti pembayaran gaji, utang usaha, atau biaya perawatan armada. Ketidakmampuan mengelola likuiditas dapat memperburuk kondisi keuangan perusahaan dan meningkatkan risiko kebangkrutan.

Dalam peningkatan biaya ini, perusahaan harus mempertimbangkan opsi pendanaan melalui ekuitas. Jika kebutuhan dana besar dan sifatnya jangka panjang, perusahaan bisa menerbitkan saham preferen untuk menarik investor

dengan imbal hasil yang lebih pasti tanpa memberikan hak suara tambahan (Porman, 2020). Saham preferen ini bisa menarik karena menawarkan dividen tetap, yang mungkin dianggap lebih aman oleh investor di tengah ketidakpastian pasar. Namun, jika perusahaan membutuhkan fleksibilitas lebih dalam pendanaan dan ingin menjaga kepemilikan atau kontrol dalam pengambilan keputusan, mereka mungkin lebih memilih menerbitkan saham biasa (Sunaryo, 2023). Saham biasa memungkinkan perusahaan untuk mendapatkan modal tambahan tanpa kewajiban dividen tetap, tetapi dapat menimbulkan kekhawatiran bagi manajemen terkait potensi pengenceran kepemilikan.

Perusahaan yang beroperasi di sektor transportasi dan logistik adalah perusahaan yang menyediakan layanan transportasi serta pengiriman barang dari lokasi asal ke tujuan. Sektor ini memiliki peran penting dalam mendukung perekonomian. Sektor transportasi dan logistik memegang peran penting dalam mendukung perekonomian Masyarakat dan negara, hal itu dikarenakan sektor ini dapat meningkatkan pelayanan Masyarakat dan juga sumber daya lain, serta mampu mendukung sektor lainnya. Mengingat pentingnya sektor tersebut, tentu saja Para pelaku bisnis harus memperhatikan dengan serius seberapa efisien dan efektif setiap aspek usaha mereka untuk mendukung kegiatan operasional. Efektivitas dan efisiensi menjadi faktor kunci bagi dunia usaha dalam mencapai tujuan utama, yaitu memperoleh keuntungan sebesar mungkin (Sera, 2022). Pengelolaan transportasi dan logistik tidak akan berjalan efisien jika dilakukan sendiri oleh satu perusahaan. Bekerja sama dengan mitra di bidang transportasi dan logistik menjadi solusi untuk masalah ini. Pertumbuhan

sektor transportasi dan logistik juga dapat dilihat perkembangannya pada Perusahaan-perusahaan yang bergerak di sektor tersebut.

Melihat kasus kenaikan profit pada PT Garuda Indonesia yang saat ini membukukan laba sebesar Rp3.905 Triliun. Sepanjang tahun 2023, Garuda Indonesia group berhasil mencatat kinerja operasional yang positif dengan diikuti pertumbuhan penumpang yang mencapai 34%, yaitu sebesar 19.970.024 penumpang, dibandingkan dengan periode sebelumnya yang hanya mencapai 14,848,195 penumpang. Dalam pencapaian tersebut jika dikelompokkan, Garuda Indonesia sudah mengangkut penumpang sebanyak 8,291,094 penumpang, sementara Citilink mengangkut 11,678,930 penumpang. sejalan dengan hal tersebut PT Garuda Indonesia memperoleh pendapatan bersih sebesar Rp5.344 Triliun (Romys Binekasri, 2024). PT Garuda Indonesia juga memiliki saham biasa yang tinggi yaitu sebesar Rp2,131 Miliar dan saham preferen sebesar Rp16,305 Miliar pada tahun 2023 (Romys Binekasri, 2024). Hal ini dapat diartikan bahwa PT Garuda Indonesia memiliki struktur modal yang didominasi oleh saham biasa, hal itu menandakan kekuasaan Perusahaan berada pada investornya (Mercyana et al., 2022).

Selain itu PT Blue Bird (BIRD) Tbk. berhasil mencatatkan laba bersih sebesar Rp 452,97 miliar pada tahun 2023. Angka ini menunjukkan peningkatan yang signifikan sebesar 26,4% dibandingkan dengan periode yang sama tahun sebelumnya, yang tercatat sebesar Rp 358,35 miliar. Sebagai hasil dari kinerja yang positif ini, laba per saham dasar meningkat Rp250,210 pada tahun 2023, dan memiliki saham preferen sebesar Rp2.125 Miliar. Selain itu, laba kotor perusahaan juga menunjukkan pertumbuhan yang menjanjikan, dengan total

akumulasi mencapai Rp 1,40 triliun di tahun 2023. Laba kotor ini mengalami kenaikan sebesar 30,8% jika dibandingkan dengan Rp 1,07 triliun yang tercatat pada tahun 2022. Pencapaian ini mencerminkan kinerja yang kuat dan peningkatan efisiensi operasional perusahaan. Pada akhir tahun 2023, PT Blue Bird Tbk berhasil mencatatkan total ekuitas terkumpul yang mencapai Rp5,63 Triliun yang mengalami peningkatan dari Rp5,35 Triliun yang tercatat pada tahun sebelumnya. Kenaikan ini mencerminkan pertumbuhan yang positif dalam kekuatan finansial Perusahaan. Selain itu total liabilitas yang dimiliki Perusahaan juga mengalami peningkatan yang mencapai Rp1,94 Triliun yang merupakan kenaikan kecil dari Rp1,54 Triliun pada tahun 2022 (CNBC, 2024). Berdasarkan Bukti diatas, PT Blue Bird memiliki struktur modal yang didominasi oleh saham preferen itu menandakan bahwa Perusahaan tersebut masih memiliki kekuasaan lebih banyak untuk mengelola deviden yang dihasilkan.

.Tabel 1.2

Perbandingan Rata-Rata Pertumbuhan Struktur Modal Sektor Transportasi dan Logistik dengan sektor Teknologi yang Terdaftar di BEI Tahun 2021-2023

No	Sektor	Tahun			Keterangan
		2021	2022	2023	
1.	Sektor Transportasi dan Logistik	13,73%	12,98%	12%	Menurun
2.	Sektor <i>Properties</i> dan <i>Real Estate</i>	15,6%	16,4%	16,5%	Meningkat

(Sumber : Laporan Keuangan di Bursa Efek Indonesia (data diolah))

Berdasarkan Tabel 1.1, data menunjukkan perbandingan struktur modal antara perusahaan sektor transportasi dan logistik dengan perusahaan sektor

teknologi. Dari tabel tersebut, dapat diketahui bahwa rata-rata pertumbuhan struktur modal pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2021 mencapai 13,73%. Pada tahun 2022, struktur modal mengalami penurunan sebesar 0,75%, sehingga menjadi 12,98%. Kenaikan ini berlanjut di tahun 2023, dengan penurunan sebesar 0,98%, sehingga struktur modal tercatat menjadi 12%.

Penurunan pada struktur modal perusahaan sektor transportasi dan logistik ini Pandemi COVID-19 dapat menyebabkan struktur modal perusahaan menurun akibat berbagai faktor yang memengaruhi kondisi keuangan dan strategi pendanaan. Penurunan pendapatan dan laba selama pandemi membuat perusahaan lebih sulit menutupi biaya operasional dan membayar kewajiban utang, sehingga banyak yang memilih untuk mengurangi ketergantungan pada utang dan lebih mengandalkan modal sendiri. Peningkatan emisi saham merupakan strategi yang digunakan perusahaan untuk memperoleh tambahan modal tanpa menambah beban utang. Dalam situasi tertentu, seperti krisis ekonomi atau kebutuhan ekspansi, perusahaan dapat menerbitkan saham baru melalui mekanisme seperti rights issue atau private placement guna mendapatkan dana segar. Dengan adanya tambahan ekuitas dari investor, struktur modal perusahaan mengalami perubahan, di mana proporsi ekuitas meningkat sementara porsi utang relatif berkurang. Kemudian Perusahaan mungkin melunasi kewajibannya atau mengurangi pendanaan eksternal, sehingga total kewajiban perusahaan berkurang dalam struktur modal.

Penurunan struktur modal pada Perusahaan sektor transportasi dan logistik menandakan bahwa Perusahaan pada sektor tersebut lebih mengutamakan pendanaan internal untuk operasional Perusahaan dibandingkan pendanaan dari

luar Perusahaan. Hal ini sejalan dengan *Pecking Order Theory* yang menyatakan bahwa Perusahaan lebih mengutamakan penggunaan dana internal Perusahaan dan lebih didahulukan dibandingkan dengan penggunaan dana yang bersumber dari luar Perusahaan (Paramita, 2022). Dibandingkan dengan perusahaan sektor *Properties & Real Estate* yang mengalami kenaikan struktur modal sebesar 0,8% pada tahun 2022 menjadi 16,4%, dan kembali meningkat sebesar 0,1% pada tahun 2023 menjadi 16,5%, itu menandakan bahwa Perusahaan pada sektor *Properties* dan *Real Estate* lebih banyak menggunakan pendanaan dari luar Perusahaan untuk operasional perusahaannya seperti menerbitkan saham-saham baru.

Jika struktur modal pada suatu Perusahaan mengalami penurunan yang biasanya ditandai dengan asset yang lebih besar dibandingkan pendanaan luar maka akan berdampak positif kepada Perusahaan tersebut, karena Perusahaan tersebut memiliki pendanaan yang baik untuk operasionalnya. (Mercyana et al., 2022) mengatakan bahwa dimana Perusahaan yang profit akan lebih berpotensi akan menyebabkan kemudahan untuk menarik investor dan meningkatkan nilai bisnis. (Tumangkeng & Mildawati, 2019) Keputusan pendanaan yang baik dilihat dari struktur modal, struktur modal yang baik adalah struktur modal yang optimal. Struktur modal optimal adalah suatu kondisi dimana sebuah perusahaan dapat menggunakan kombinasi ekuitas secara ideal, yaitu menyeimbangkan nilai perusahaan dan biaya atas struktur modalnya.

Tabel 1.3 .

Data Saham Biasa dan Preferen beberapa Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Tahun 2021-2023

NO	Kode	Nama Perusahaan	2021		2022		2023	
			Preferen	Biasa	Preferen	Biasa	Preferen	Biasa
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.	2.037.500.000	356.173.172.000	2.037.500.000	2.131.354.134	2.037.500.000	369.113.751.700
2	BIRD	Blue Bird Tbk.	2.125.600.000	250.210	2.125.600.000	250.210	2.125.600.000	250.210
3	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	11.900.000	172.176.150	11.900.000	172.176.150	11.900.000	172.176.150
4	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.	34.000.000	2.671.281.110.250	34.000.000	2.671.281.110.250	34.000.000	2.671.281.110.250
5	GIAA	Garuda Indonesia (Persero)	16.305.258.000	1.310.326.950	16.305.258.000	2.131.354.134	16.305.258.000	2.131.354.134
6	LRNA	Eka Sari Lorena Transport T	200.000.000	175.000.011.000	200.000.000	175.000.011.000	200.000.000	175.000.011.000
7	MIRA	Mitra International Resource	84.000.000	495.181.504.875	84.000.000	495.181.504.875	84.000.000	495.181.504.875
8	MITI	Mitra Investindo Tbk.	61.200.000	176.149.418.300	61.200.000	231.036.775.150	61.200.000	231.036.775.150
9	SAFE	Steady Safe Tbk	47.350.000	218.234.264.000	47.350.000	218.234.264.000	47.350.000	218.234.264.000
10	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.	663.700.000	113.522.500.000	663.700.000	113.522.500.000	663.700.000	113.522.500.000
11	WEHA	WEHA Transportasi Indones	300.000.000	88.641.126.500	300.000.000	146.055.481.900	300.000.000	146.055.481.900
12	HELI	Jaya Trishindo Tbk.	569.000.000	83.286.238.700	569.000.000	83.286.238.700	569.000.000	83.286.238.700
13	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.	285.000.000	43.500.000.000	285.000.000	43.500.000.000	285.000.000	43.500.000.000
14	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.	221.640.000	42.164.000.000	221.640.000	42.164.000.000	221.640.000	42.164.000.000
15	BPTR	Batavia Prosperindo Trans T	1.150.000.000	155.000.000.000	1.150.000.000	155.000.000.000	1.150.000.000	353.400.000.000

(Sumber : laporan Keuangan di Bursa Efek Indonesia (data diolah))

Tabel diatas merupakan data saham preferen dan saham biasa pada Perusahaan sektor transportasi dan logistik selama tahun 2021-2023. Seperti yang diketahui struktur modal merupakan bauran antara saham biasa dan saham preferen sebagai pendanaan Perusahaan (Efendi et al., 2021). Berdasarkan data yang disajikan, terdapat beberapa perusahaan seperti PT Blue Bird Tbk, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, dan PT Batavia Prosperindo Trans Tbk yang memiliki struktur modal yang didominasi oleh saham preferen dibandingkan saham biasa. Sementara itu, perusahaan lain dalam sektor yang sama cenderung memiliki struktur modal yang lebih didominasi oleh saham biasa daripada saham preferen. Dari data pada Tabel 1.2 dapat disimpulkan bahwa struktur modal pada perusahaan-perusahaan di sektor transportasi dan logistik umumnya lebih banyak dimiliki oleh saham biasa. Kondisi ini menunjukkan bahwa ketika

saham biasa lebih dominan, kekuasaan perusahaan sebagian besar berada di tangan para pemegang saham biasa atau investor. Hal ini mengakibatkan adanya keterlibatan investor dalam pengambilan keputusan perusahaan, terutama dalam hal pengembangan dividen dan kebijakan likuiditas, karena setiap perubahan signifikan harus melalui persetujuan pemegang saham (Suryacahyani, 2021).

Bagi perusahaan yang struktur modalnya didominasi oleh saham preferen, manajemen memiliki kendali yang lebih besar atas keputusan keuangan internal, khususnya terkait dengan pengelolaan dividen yang akan dibagikan dari keuntungan perusahaan. Hal ini disebabkan karena pemegang saham preferen umumnya tidak memiliki hak suara dalam pengambilan keputusan strategis, sehingga manajemen memiliki fleksibilitas yang lebih tinggi dalam menentukan alokasi laba perusahaan. Dengan demikian, perusahaan memiliki ruang yang lebih leluasa untuk mengembangkan strategi likuiditas dan memperkuat stabilitas keuangan, yang pada akhirnya dapat meningkatkan kemampuan perusahaan dalam menghadapi tantangan keuangan dan mendukung pertumbuhan jangka Panjang (Toruan et al., 2018).

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang profitabilitas, likuiditas dan dampaknya terhadap struktur modal Perusahaan, sehingga peneliti mengangkat judul penelitian **“Pengaruh Profitabilitas dan Likuiditas Terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2021-2023”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang dipaparkan oleh peneliti, maka dapat diidentifikasi permasalahan yang terjadi pada sektor transportasi dan logistik. Adapun identifikasi masalah pada penelitian ini, dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) Terjadinya penurunan rata-rata pertumbuhan PDB (Produk Domestik Bruto) pada sektor transportasi dan logistik dibandingkan sektor lain, dan memiliki tingkat pertumbuhan PDB ter-endah dibandingkan sektor lain selama periode 2021-2023.
- 2) Terjadinya penurunan struktur modal pada Perusahaan sektor transportasi dan logistik dibandingkan dengan Perusahaan Sektor *Properties* dan *Real Estate* pada tahun 2021-2023 yang berarti adanya penurunan proporsi pendanaan luar sebagai pendanaan operasional Perusahaan.
- 3) Perusahaan sektor transportasi dan logistik memiliki struktur modal yang didominasi oleh saham biasa dibandingkan dengan saham preferen.
- 4) Adanya ketidakkonsistenan dari hasil-hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya

1.3 Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah di atas, maka pembatasan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

- 1) Periode amatan penelitian dilakukan selama tiga tahun dengan memperoleh informasi data dari laporan keuangan dan laporan tahunan.
- 2) Penelitian ini menggunakan sampel yang diambil dari perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI.

- 3) Variabel independen yang digunakan dalam penelitian adalah Profitabilitas, dan likuiditas sebagai faktor yang dapat mempengaruhi struktur modal pada perusahaan.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan pada latar belakang yang sudah dijelaskan, maka penulis mengkaji rumusan masalah yang akan dibahas pada penelitian ini yaitu sebagai berikut :

- 1) Bagaimana pengaruh Profitabilitas terhadap struktur modal Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2021-2023?
- 2) Bagaimana pengaruh Likuiditas terhadap struktur modal Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2021-2023?

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh temuan yang teruji mengenai pengaruh sebagai berikut :

- 1) Untuk mengetahui pengaruh Profitabilitas terhadap struktur modal Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2021-2023
- 2) Untuk mengetahui pengaruh Likuiditas terhadap struktur modal Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2021-2023

1.6 Manfaat Hasil Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memperoleh manfaat, Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian ini : (1) Manfaat Teoritis, (2) Manfaat Praktis

1.6.1 Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan dan pengetahuan dalam bidang akuntansi, khususnya mengenai pengaruh *profitabilitas dan likuiditas* terhadap struktur modal Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan referensi untuk penelitian selanjutnya dan digunakan sebagai bahan penelitian sejenis serta dapat memperkuat penelitian sebelumnya.

1.6.2 Manfaat Praktis

1.6.2.1 Bagi Mahasiswa

Proposal ini diharapkan dapat menjadi masukan kepada mahasiswa baik yang belum ataupun yang sudah terjun dalam dunia bisnis untuk menambah wawasan mengenai struktur modal. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan penyediaan informasi yang komprehensif kepada mahasiswa mengenai berbagai aspek struktur modal, Selain itu, diharapkan proposal ini akan mampu meningkatkan pemahaman mahasiswa tentang segala manfaat yang dapat mereka peroleh saat mereka memulai perjalanan bisnis mereka. Lebih dari itu, tujuan dari proposal ini adalah memberikan pemahaman yang mendalam

mengenai pengaruh profitabilitas dan likuiditas terhadap pengetahuan struktur modal pada Perusahaan.

1.6.2.2 Bagi Penulis

Penelitian ini dapat digunakan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Akuntansi di Universitas Pendidikan Ganesha serta dapat menambah pengetahuan dan wawasan mengenai mengenai pengaruh profitabilitas dan likuiditas terhadap struktur modal Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

1.6.2.3 Bagi Universitas Pendidikan Ganesha

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumber referensi untuk penelitian selanjutnya serta dapat memberikan informasi tambahan mengenai pengaruh profitabilitas dan likuiditas terhadap struktur modal Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

1.6.2.4 Bagi Masyarakat/pembaca

Diharapkan dengan adanya penelitian ini mampu menambah informasi dan wawasan masyarakat luas/pembaca mengenai pengaruh profitabilitas dan likuiditas terhadap struktur modal Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).