

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perusahaan memiliki banyak aktivitas, setiap aktivitas yang ada di perusahaan memerlukan dana agar bisa berjalan. Dana berasal dari internal dan eksternal perusahaan. Dana yang berasal dari internal perusahaan diperoleh dari saldo laba (*retained earnings*) sedangkan dana yang berasal dari eksternal perusahaan diperoleh dari penerbitan saham, penerbitan obligasi, dan pinjaman bank (Myers, Bradley, & Allen, 2006). Dalam kaitannya terhadap keberlangsungan perusahaan, manajer keuangan harus membuat kebijakan struktur modal yang optimal. Dikatakan optimal apabila komposisi antara resiko dan pengembalian seimbang sehingga harga saham dapat dimaksimalkan (Brigham, Eugene, & Houston, 2001).

Jasa transportasi merupakan kebutuhan utama dari masyarakat. Tersedianya jasa transportasi membantu memenuhi berbagai macam aktivitas sehari-hari. Tidak hanya untuk kebutuhan pribadi, transportasi juga dibutuhkan untuk aktivitas produksi, konsumsi, dan distribusi. Kesenambungan ketersediaan jasa transportasi merupakan hal mutlak, karena fungsi strategisnya dapat menciptakan stabilitas dan kelangsungan kegiatan masyarakat serta roda pemerintah. Indonesia merupakan negara yang luas, yang dikelilingi oleh daratan dan lautan. Dengan potensi tersebut, sarana transportasi Indonesia semakin berkembang, sehingga kualitas hidup masyarakat Indonesia dapat meningkat.

Selama tahun 2014-2018, 21 pelabuhan penyeberangan baru dibangun untuk menghubungkan daerah-daerah terpencil. Pelabuhan-pelabuhan tersebut antara lain Pelabuhan Penyeberangan Seba di Nusa Tenggara, Pelabuhan Penyeberangan Amahai di Maluku, Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal di Jambi dan juga yang lainnya. Selain pelabuhan penyeberangan, sarana transportasi lain yang banyak digunakan oleh masyarakat adalah kereta api. Hal ini terbukti dengan jumlah penumpang kereta api selama tahun 2014-2018 yang mencapai 1.779.519.569 jiwa. Selain menggunakan transportasi laut dan darat, banyak wilayah di Indonesia yang akan lebih mudah dan cepat diakses melalui udara. Selama tahun 2014-2018 ada 10 bandar udara yang dibangun, antara lain Bandar Udara Juwata di Tarakan, untuk memudahkan masyarakat berakses ke daerah-daerah di Kalimantan Utara. Pemerintah juga mengadakan penambahan armada transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Pengadaan tersebut antara lain pembangunan *Bus Rapid Transit* (BRT) sebanyak 1.918 unit, pesawat latih 51 unit, pembangunan kapal penyeberangan 14 unit, pengadaan kapal latih sebanyak 6 unit, dan pembangunan kapal pendukung tol laut sebanyak 100 unit. Selain untuk memenuhi kebutuhan masyarakat secara umum, pengadaan tersebut juga bermaksud untuk mengembangkan sumber daya manusia transportasi agar penggunaan jasa transportasi semakin nyaman. (kumparan, 2018)

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah dan pihak swasta tersebut tidak dapat berjalan tanpa adanya pendanaan. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2015-2018, kebutuhan pendanaan infrastruktur transportasi diperkirakan sebesar Rp 1.283 triliun.

Sementara itu kemampuan pendanaan pemerintah sebesar Rp 360,16 triliun. Sehingga masih membutuhkan pendanaan sebesar Rp 922,84 triliun atau sebesar 28% dari total kebutuhan. Oleh karena itu, kementerian perhubungan mengadakan kerjasama pembangunan infrastruktur transportasi dengan pihak swasta untuk menyikapi kurangnya alokasi dana tersebut. Dengan kerjasama ini, pemerintah dapat menghemat Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sebesar Rp 8.007 triliun yang terdiri dari efisiensi belanja operasional sebesar Rp 4.695 triliun dan investasi sebesar Rp 3.313 triliun. (SUARA.com, 2017). Pembangunan yang dilakukan bersama tersebut tentunya menjadi sebuah tantangan dan juga peluang bagi perusahaan yang terlibat. Agar proyek tersebut bisa berjalan dengan baik, keputusan pendanaan yang tepat harus dilakukan. Perusahaan harus mempertimbangkan penggunaan dana sendiri ataupun hutang untuk menjalankannya. Namun kenyataannya perusahaan-perusahaan sektor transportasi lebih memilih untuk menggunakan hutang untuk pendanaan dibandingkan dengan modal sendiri. Terbukti dengan kecenderungan meningkatnya rata-rata hutang perusahaan-perusahaan tersebut pada tahun 2014-2018.

Peningkatan hutang ini terjadi pada perusahaan jasa sub sektor transportasi. Pada perusahaan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk di tahun 2014 hutang perusahaan mencapai angka Rp 6,030,054,238,855, kemudian meningkat di tahun berikutnya yaitu sebesar Rp6,730,081,020,792, dan terus meningkat hingga tahun 2018. Hal ini menunjukkan kenaikan setiap tahun yang berarti komposisi total hutang (jangka pendek dan panjang) semakin besar dibandingkan dengan modal sendiri. Hal ini merupakan hal yang wajar terjadi pada suatu

perusahaan, asalkan pendanaan dengan menggunakan hutang ini hanya sampai pada titik tertentu agar struktur modal dapat optimal.

Keputusan mengenai pendanaan merupakan hal yang berpengaruh terhadap struktur modal. Apabila sumber pendanaan perusahaan berasal dari hutang maka akan menambah beban karena pembayaran hutang yang menumpuk dan bunga yang semakin besar. Namun disisi lain juga akan mengurangi beban pajak perusahaan (*tax deductability*), seperti yang terdapat dalam teori struktur modal Mondigliani dan Miller. Oleh karena itu keputusan yang berkaitan dengan struktur modal ini merupakan masalah yang serius, karena baik buruknya struktur modal akan sangat berpengaruh secara langsung terhadap keuangan perusahaan yang nantinya akan berpengaruh terhadap nilai perusahaan.

Penelitian dengan topik yang berkaitan dengan struktur modal sudah banyak dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya. Ada beberapa penelitian dalam negeri yang dapat membuktikan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap struktur modal, diantaranya penelitian dari Shelly Armelia & Ruzkina (2016), Dewa Ayu Intan Yoga Maha Dewi & Gede Mertha Sudiarta (2017), Ni Putu Yuliana Ria Sawitri & Putu Vivi Lestari (2015), Yuswanandre Santoso & Denies Priantinah (2016), Heru Sulistio & Eva Anggra (2017), AA Ngr Ag Ditya Yudi & Made Rusmala (2016), Birgita Maryeta Naur & Moch Nafi (2017) dan Ni Kadek Tika Sukma Dewi & I Made Dana (2017). Dari penelitian-penelitian tersebut menunjukkan banyak faktor yang mempengaruhi struktur modal. Dari penelitian luar negeri yang meneliti tentang struktur modal yaitu Laura Serghiechu & Viorela-Ligia Văiden (2014) dan Isaiah Oino Ben Ukaegbu (2015).

Terdapat perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya. Perbedaan tersebut adalah fokus variabel yang diteliti. Variabel dalam penelitian ini merupakan variabel yang belum konsisten pada penelitian-penelitian sebelumnya, yaitu, profitabilitas, ukuran perusahaan, risiko bisnis dan *growth opportunity*. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan jasa sub sektor transportasi yang terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia (BEI) pada periode 2014-2018. Alasan memilih perusahaan transportasi sebagai sampel penelitian adalah karena adanya kecenderungan peningkatan hutang yang terjadi pada tahun 2014-2018 yang mempengaruhi struktur modal masing-masing perusahaan. Dalam penelitian ini juga akan menguji kembali pengaruh struktur modal terhadap nilai perusahaan, dikarenakan belum terjadi kekonsistenan dari penelitian-penelitian sebelumnya.

Berdasarkan penjelasan di atas, penelitian ini berjudul “**Analisis Determinasi Struktur Modal dan Nilai Perusahaan pada Perusahaan Transportasi di Indonesia** (Studi Empiris pada Perusahaan Jasa Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2014-2018)”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, rumusan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Apakah profitabilitas berpengaruh terhadap struktur modal?
2. Apakah ukuran perusahaan berpengaruh terhadap struktur modal?
3. Apakah risiko bisnis berpengaruh terhadap struktur modal?

4. Apakah *growth opportunity* berpengaruh terhadap struktur modal?
5. Apakah struktur modal berpengaruh terhadap nilai perusahaan?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai adalah:

1. Menganalisis pengaruh profitabilitas terhadap struktur modal
2. Menganalisis pengaruh ukuran perusahaan terhadap struktur modal
3. Menganalisis pengaruh risiko bisnis terhadap struktur modal
4. Menganalisis pengaruh *growth opportunity* terhadap struktur modal
5. Menganalisis pengaruh struktur modal terhadap nilai perusahaan

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini yaitu:

1. Manfaat akademik

Memberikan bukti empiris mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal, yang diharapkan dapat membantu dalam penelitian selanjutnya.

2. Manfaat praktik

Penelitian ini dapat memberikan informasi dan saran kepada perusahaan mengenai struktur modal, agar perusahaan dapat mengelola struktur modal dengan optimal.

1.5 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Berisi arti penting penelitian, latar belakang masalah, dan tujuan penelitian.

BAB II: KAJIAN PUSTAKA

Berisi landasan teori dan pengertian variabel, telaah penelitian terdahulu dan hipotesis penelitian.

BAB III: METODE PENELITIAN

Berisi metode yang berhubungan dengan data dan metode yang berhubungan dengan analisis.

BAB IV: ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Berisi uraian gambaran umum objek penelitian, analisis data, dan pembahasan hasil penelitian dan penjelasan tentang implikasinya.

BAB V: SIMPULAN DAN SARAN

Berisi simpulan dan saran, yang merupakan ringkasan dari analisis data.