

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

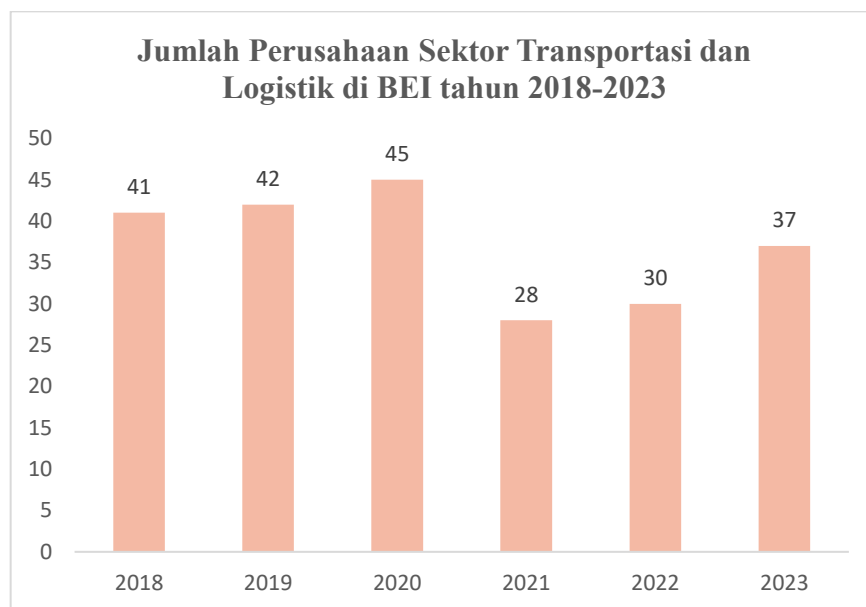
Bursa Efek Indonesia (BEI) merupakan lembaga penyelenggara perdagangan efek, termasuk saham, obligasi, dan instrumen keuangan lainnya. BEI membantu perusahaan mendapatkan modal tambahan dengan memungkinkan mereka menerbitkan saham untuk dijual ke masyarakat. Ini dilakukan melalui penawaran saham atau surat berharga lainnya kepada publik, sesuai dengan aturan dalam Undang-Undang Pasar Modal dan peraturan terkait. Setiap perusahaan yang terdaftar di BEI berstatus sebagai perusahaan publik, sehingga wajib mematuhi ketentuan pelaporan keuangan dan keterbukaan informasi secara ketat agar investor dapat memperoleh informasi yang transparan.

Terdapat 12 sektor yang tercatat dalam Bursa Efek Indonesia (BEI) yaitu Sektor *Energy*, sektor *Technology*, sektor *healthcare*, sektor *transportation* dan *logistic*, sektor *financials*, sektor *basic material*, sektor *consumer non-cyclicals*, sektor *industrials*, sektor *consumer cyclicals*, sektor *infrastruktur*, sektor *property* dan *real estate*, dan sektor *investment products*. Dari beberapa sektor yang tercatat dalam Bursa Efek Indonesia, fokus pada penelitian yaitu sektor transportasi dan logistik.

Perusahaan Transportasi dan Logistik merupakan perusahaan yang bergerak di bidang layanan jasa transportasi dan pengantaran barang (Ghaisani & Takarini, 2022). Perusahaan di sektor transportasi dan logistik di Indonesia saat ini berkembang pesat dan memiliki peran penting bagi masyarakat. Sektor ini diprediksi menarik minat investor karena prospeknya yang menjanjikan. Setiap perusahaan di sektor ini membutuhkan modal yang memadai untuk menjalankan operasionalnya. Modal tersebut dapat diperoleh dari berbagai sumber, seperti penjualan aset, kegiatan operasional, pinjaman bank, modal dari pemilik, dan lain-lain. Perusahaan yang telah menerbitkan efek atau memperdagangkan saham di

Bursa Efek Indonesia umumnya mencari tambahan modal melalui investor atau penanam modal.

Sektor Transportasi dan Logistik memiliki peran penting dalam aktivitas ekonomi, berfungsi sebagai sarana utama untuk distribusi barang dan jasa, serta pergerakan manusia antar wilayah. Secara khusus, sektor ini memberikan dampak besar terhadap pengelolaan serta penyediaan sarana dan prasarana transportasi guna memastikan kelancaran distribusi logistik. Pertumbuhan perusahaan di sektor transportasi sangat bergantung pada dukungan infrastruktur yang tersedia. Berikut perkembangan jumlah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018 hingga 2023:



Gambar 1. 1 Perkembangan Jumlah Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik di BEI tahun 2018-2023

Sumber : idx.co.id dan data diolah penulis 2024

Berdasarkan Gambar 1.1 menunjukkan peningkatan pada tahun 2018 hingga 2020, jumlah perusahaan meningkat dari 41 perusahaan pada tahun 2018 menjadi 45 perusahaan pada tahun 2020. Namun terjadi penurunan yang cukup signifikan pada 2021 yaitu jumlah perusahaan menjadi 28 perusahaan, hampir setengah dari jumlah pada tahun sebelumnya. Banyak faktor yang bisa mempengaruhi perusahaan seperti

pandemi Covid-19, delisting, maupun perubahan regulasi. Akan tetapi terjadi peningkatan jumlah perusahaan pada tahun 2022 yaitu menjadi 30 perusahaan dan terus meningkat hingga 2023 menjadi 37 perusahaan, hal ini menunjukkan adanya pemulihan pada sektor transportasi dan logistik.

Seiring dengan peningkatan perekonomian, kebutuhan masyarakat juga semakin tinggi, termasuk dalam hal transportasi. Transportasi menjadi faktor penting dalam mendukung perekonomian baik di tingkat masyarakat maupun negara. Perusahaan transportasi perlu berinovasi agar dapat mempertahankan kelangsungan usahanya. Berdasarkan pemaparan diatas, penulis tertarik untuk menggunakan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2023 sebagai objek penelitian ini.

1.2 Latar Belakang Penelitian

Di era pembangunan saat ini, persaingan dalam dunia usaha, baik di sektor industri maupun jasa, semakin sengit. Kondisi ini membuat setiap perusahaan berusaha keras untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya. Pada dasarnya, setiap perusahaan memerlukan dana untuk membiayai operasional sehari-hari, investasi, atau kebutuhan lainnya. Dana tersebut bisa diperoleh dari hasil operasi perusahaan (sumber internal) atau melalui sumber eksternal. Salah satu masalah utama yang dihadapi perusahaan adalah terkait dengan struktur modal.

Struktur modal pada dasarnya adalah pembiayaan jangka panjang yang terdiri dari modal sendiri dan modal asing (Hamzah, 2021). Modal sendiri terdiri dari berbagai jenis saham dan saldo laba, sedangkan modal asing terdiri dari berbagai jenis hutang jangka panjang, seperti obligasi dan hutang. Oleh karena itu, manajer keuangan perlu memperhatikan biaya modal (*Cost Of Capital*) dalam menentukan apakah dana perusahaan akan dipenuhi dengan modal sendiri atau modal asing.

Struktur modal menjadi aspek krusial bagi perusahaan karena kualitasnya memiliki dampak langsung terhadap kondisi keuangan perusahaan. Meskipun tidak ada patokan pasti terkait jumlah dan komposisi modal yang ideal untuk setiap

perusahaan, pada dasarnya pengelolaan struktur modal harus diarahkan pada pencapaian stabilitas keuangan dan keberlanjutan operasional perusahaan. Struktur modal menggambarkan proporsi keuangan perusahaan, yang mencakup sumber pendanaan berupa utang jangka panjang (*long-term liabilities*) dan ekuitas pemilik (*shareholders' equity*) yang digunakan untuk membiayai operasional perusahaan (Aslah, 2020)

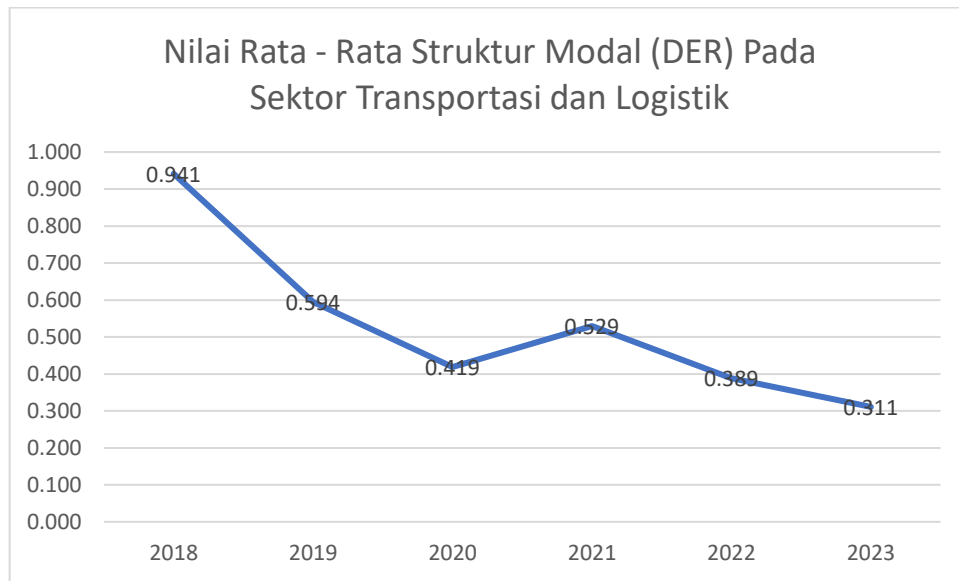
Pada penelitian ini terdapat beberapa teori yang mendasari struktur modal yaitu *Pecking order theory* dan *Trade-off theory*. *Pecking order theory* dalam analisis struktur modal dikemukakan oleh Myers dan Majluf (1984). Menurut teori ini, *pecking order theory* memprediksi bahwa perusahaan cenderung mengutamakan penggunaan dana internal jika tersedia, dan akan memilih pembiayaan melalui utang dibandingkan ekuitas ketika membutuhkan sumber pendanaan eksternal (Sartono et al., 2020). Teori ini menjelaskan mengapa perusahaan yang menguntungkan umumnya menggunakan sedikit utang. Bukan karena mereka memiliki target rasio utang rendah, melainkan karena kebutuhan mereka akan pendanaan eksternal lebih sedikit. Sebaliknya, perusahaan yang kurang menguntungkan cenderung memiliki utang lebih besar karena dua alasan: (1) dana internal tidak mencukupi, dan (2) utang merupakan sumber pendanaan eksternal yang lebih disukai. Jika dana internal tidak mencukupi, maka perusahaan disarankan untuk memperoleh pembiayaan eksternal melalui utang (Fitriyani & Kristanti, 2023)

Selanjutnya terdapat teori yang diperkenalkan oleh Modigliani dan Miller pada tahun 1963 yaitu *trade off theory*. *Trade off theory* dalam struktur modal merupakan sebuah konsep yang menekankan antara keuntungan dan kerugian penggunaan hutang dalam struktur modal. Dengan kata lain, perusahaan akan menggunakan utang dalam jumlah tertentu untuk memperoleh struktur modal yang optimal. Menurut Harjito, (2011) *trade off theory* bertujuan untuk menjelaskan fakta bahwa perusahaan umumnya dibiayai baik melalui utang maupun ekuitas. Teori ini menunjukkan bahwa ada keuntungan dalam membiayai perusahaan dengan utang, yaitu penghematan pajak. Namun, manfaat tersebut harus

dibandingkan dengan risiko dan biaya, seperti potensi kesulitan keuangan atau kebangkrutan akibat terlalu banyak utang.

Dalam penelitian ini struktur modal dihitung dengan menggunakan rumus *Debt to Equity Ratio* (DER). *Debt to Equity Ratio* adalah rasio yang digunakan untuk membandingkan total utang dengan total ekuitas perusahaan. Rasio ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar dana yang disediakan oleh kreditur kepada pemilik perusahaan. *Debt to Equity Ratio* menggambarkan persentase dana yang disediakan oleh pemegang saham dibandingkan dengan pemberi pinjaman. Semakin tinggi rasio ini, semakin kecil kontribusi pendanaan yang diberikan oleh pemegang saham terhadap perusahaan. Dari sudut pandang kemampuan untuk memenuhi kewajiban jangka panjang, semakin rendah rasio ini, semakin baik kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka panjangnya. Rasio DER yang tinggi menunjukkan bahwa komposisi total utang (baik jangka pendek maupun jangka panjang) lebih besar dibandingkan dengan modal sendiri, yang dapat menyebabkan beban perusahaan terhadap kreditur menjadi semakin besar.

Berikut merupakan grafik rata-rata struktur modal yang telah dihitung menggunakan rumus *Debt to Equity Ratio* dengan membandingkan total hutang terhadap total ekuitas perusahaan pada sektor Transportasi dan Logistik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama tahun 2018-2023.



Gambar 1. 2 Rata-Rata Struktur Modal (DER) pada sektor Transportasi dan Logistik Tahun 2018- 2023

Sumber: Data diolah oleh penulis (2024)

Pada gambar 1.2 menunjukkan bahwa rata-rata *debt to equity ratio* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik pada tahun 2018-2023 mengalami fluktuasi. Dimana pada tahun 2018 nilai rata-rata DER sektor transportasi dan logistik sebesar 0,941 kemudian menurun cukup signifikan menjadi 0,594 di tahun 2019 dan terus menurun hingga mencapai titik terendah sebesar 0,419 pada tahun 2020. Selanjutnya, pada tahun 2021, nilai DER meningkat menjadi 0,529, yang kemudian kembali mengalami penurunan menjadi 0,380 di tahun 2022, dan mencapai angka terendah sepanjang periode yaitu 0,311 pada tahun 2023. Selama periode 6 tahun, maka tahun yang memiliki nilai DER yang lebih stabil dan seimbang adalah tahun 2023 hal ini mencerminkan struktur modal yang lebih sehat dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Nilai DER yang cenderung rendah menunjukkan bahwa perusahaan-perusahaan di sektor ini lebih mengandalkan modal sendiri (ekuitas) dalam membiayai operasionalnya, serta mengurangi ketergantungan pada utang eksternal. Di sisi lain, nilai DER yang lebih rendah dari atau sama dengan 1 mengindikasikan bahwa perusahaan memiliki kemampuan yang baik dalam mengelola utang dan modalnya, sehingga kondisi keuangannya

relatif sehat. Namun jika rasio utang terhadap ekuitas (DER) suatu perusahaan semakin tinggi, artinya perusahaan sangat bergantung pada utang untuk menjalankan usahanya. Penurunan DER dari tahun 2018 sampai 2023 menunjukkan bahwa perusahaan semakin mampu mengelola struktur modalnya dengan lebih baik, terutama pasca masa sulit pandemi COVID-19. DER yang relatif rendah pada tahun 2023 menunjukkan bahwa perusahaan-perusahaan di sektor transportasi dan logistik lebih cenderung menggunakan modal sendiri untuk mendanai kegiatan operasional mereka, daripada bergantung pada utang dari pihak eksternal.

Fenomena terkait perusahaan sektor transportasi dan logistik berdasarkan [cnbcindonesia.com](https://www.cnbcindonesia.com) menggambarkan lonjakan permintaan di sektor transportasi dan logistik sebagai dampak dari perubahan perilaku konsumen pasca pandemi. Dengan meningkatnya belanja online, perusahaan seperti PT Temas Tbk (TMAS) di bidang pengiriman dan logistik meraih pertumbuhan signifikan. PT Adi Sarana Armada, yang memperluas bisnis ke layanan pengiriman AnterAja, juga mengalami prospek pertumbuhan yang positif, terutama seiring peningkatan aktivitas penyewaan. Bursa Efek Indonesia (BEI) mencatat Index pada sektor transportasi dan logistik memiliki lonjakan permintaan. Pada tahun 2023 sektor transportasi dan logistik mengalami kenaikan mencapai 9,8% *year to date (ytd)* atau menjadi salah satu sektor dengan kenaikan terbesar.

Pertumbuhan pada sektor transportasi dan logistik juga mempengaruhi kondisi struktur modal perusahaan. Lonjakan permintaan yang terjadi di sektor ini mendorong perusahaan untuk melakukan ekspansi operasional, antara lain dengan menambah jumlah armada, membangun infrastruktur baru seperti bangunan dan memperbesar kapasitas gudang. Untuk membiayai ekspansi tersebut, perusahaan memerlukan sumber pendanaan yang tepat, baik pendanaan yang berasal dari sumber internal maupun eksternal. Menurut Indrajaya et al., (2011) perusahaan yang mengalami tingkat pertumbuhan tinggi cenderung membutuhkan lebih banyak dana dari sumber eksternal untuk mendukung ekspansinya. Namun, penurunan

DER di tengah pertumbuhan sektor mengindikasikan bahwa perusahaan cenderung mengandalkan sumber pembiayaan internal dibandingkan dengan eksternal.

Beberapa penelitian terdahulu sudah banyak dilakukan di berbagai negara mengenai terjadinya struktur modal seperti (Astuti & Nuraini, 2020) dengan variabel *Non Debt Tax Shield*, Risiko Bisnis, *Asset Tangibility*, dan *Growth Opportunity* lalu peneliti selanjutnya (Oemar, 2022) dengan variabel Profitabilitas, Likuiditas, *Assets Growth* dan *Assets Tangibility*. Penelitian selanjutnya oleh (Gardenia & Jonnardi, 2021) dengan variabel Profitabilitas, Struktur Aset, dan Likuiditas. Penelitian selanjutnya oleh dengan variabel Profitabilitas, Risiko Bisnis dan Pertumbuhan Penjualan. Penelitian selanjutnya (Brona et al., 2023) dengan variabel Profitabilitas, Risiko Bisnis, Likuiditas dan *Tangibility*. Serta Melisa et al., (2022) dengan variabel Profitabilitas, *Asset Tangibility*, *Firm Size*, Dan *Growth Opportunity*. Berdasarkan peneliti - peneliti terdahulu yang sudah ada, terdapat inkonsistensi terhadap beberapa variabel yaitu profitabilitas, *asset tangibility*, dan risiko bisnis. Maka dengan itu dalam penelitian ini akan menggunakan beberapa variabel tersebut.

Faktor pertama yang dapat mempengaruhi struktur modal yaitu profitabilitas. Profitabilitas adalah kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba. Tujuan dari profitabilitas adalah untuk memastikan perusahaan memperoleh laba sebanyak mungkin. Profitabilitas merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi struktur modal perusahaan (Tijow et al., 2018). Hal ini berkaitan dengan sejauh mana perusahaan dapat menghasilkan laba dari aktivitas yang dijalankannya, berdasarkan keputusan dan kebijakan yang diambil oleh manajemen dalam periode tertentu, sesuai dengan tujuan utama perusahaan untuk meraih keuntungan. Laba operasional yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan mampu menghasilkan keuntungan dari kegiatan operasionalnya, hal ini memungkinkan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya (Kristanti & Effendi, 2017). Dengan demikian, perusahaan dapat terus beroperasi dan memastikan kelangsungan usahanya di masa depan.

Profitabilitas juga sering dihubungkan dengan kondisi finansial perusahaan yang berkaitan dengan struktur modal perusahaan seperti semakin besar utang yang dimiliki, maka semakin rendah tingkat profitabilitasnya (Novwedayaningayu & Hirawati, 2020). Berdasarkan penelitian terdahulu menurut Nursyahbani (2023) terkait pengaruh profitabilitas terhadap struktur modal menunjukkan bahwa profitabilitas berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Namun terdapat perbedaan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa profitabilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap struktur modal (Dwiastuti & Dillak, 2019). Sementara penelitian yang dilakukan oleh F. A. Chandra (2018) mengatakan bahwa bahwa profitabilitas tidak memiliki pengaruh terhadap struktur modal.

Faktor selanjutnya yaitu *asset tangibility*. Menurut Siegel & Shim (2001) *Asset Tangibility* (aset berwujud) merupakan aset yang memiliki bentuk fisik, digunakan dalam kegiatan usaha sehari-hari, memiliki umur ekonomis lebih dari satu tahun, serta tidak dimaksudkan untuk dijual kembali. Contoh dari aset ini seperti mesin, furniture, dan bangunan. Peningkatan jumlah aset berwujud perusahaan akan mempengaruhi keputusan terkait struktur modal. Perusahaan dengan *asset tangibility* yang tinggi umumnya lebih mandiri secara keuangan, sehingga tidak terlalu bergantung pada pembiayaan eksternal.

Tangibility dapat dibagi menjadi dua kategori utama. Pertama, aset lancar, yang mencakup kas, investasi jangka pendek, piutang wesel, piutang dagang, persediaan, piutang penghasilan, dan uang muka. Kedua, aset tidak lancar, yang meliputi investasi jangka panjang, aset tetap, dan aset tidak berwujud (Oemar, 2022). Berdasarkan penelitian terdahulu menurut Ratuloly et al., (2020) menunjukkan bahwa *Asset Tangibility* tidak berpengaruh terhadap struktur modal. Namun terdapat perbedaan hasil penelitian yang mengatakan bahwa *Asset Tangibility* berpengaruh terhadap struktur modal (Astuti & Nuraini, 2020)

Faktor terakhir yaitu risiko bisnis. Risiko bisnis merupakan risiko yang muncul akibat ketidakpastian perusahaan dalam menghasilkan pendapatan di masa yang akan datang (Puspita et al., 2019). Perusahaan wajib memenuhi semua kewajiban yang timbul sehubungan dengan pinjaman yang diterima. Risiko bisnis

yang tinggi akan mengurangi kemampuan perusahaan untuk mendapatkan pinjaman, karena perusahaan akan kesulitan menanggung beban tetap yang ditimbulkan oleh utang. Oleh karena itu, perusahaan dengan risiko bisnis tinggi sebaiknya menggunakan hutang dalam jumlah yang lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan yang memiliki risiko bisnis rendah. Tingkat risiko bisnis yang tinggi dapat mengurangi kemampuan perusahaan untuk mendapatkan pinjaman, karena perusahaan kemungkinan tidak mampu menanggung kewajiban tetap yang timbul dari utang tersebut (Makmur et al., 2022).

Berdasarkan penelitian terdahulu menurut Puspita et al., (2019) terkait pengaruh risiko bisnis dengan struktur modal menunjukkan bahwa risiko bisnis berpengaruh negatif signifikan terhadap struktur modal. Namun terdapat perbedaan hasil penelitian yang mengatakan bahwa risiko bisnis tidak berpengaruh terhadap struktur modal (Astuti & Nuraini, 2020)

Berdasarkan hasil penelitian-penelitian terdahulu, dapat diketahui variabel yang mempengaruhi struktur modal seperti profitabilitas, *asset tangibility*, dan risiko bisnis. Maka, pada penelitian ini akan mengambil judul penelitian yaitu **“Pengaruh Profitabilitas, *Asset Tangibility*, dan Risiko bisnis Terhadap Struktur Modal (Studi pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2023)”**.

1.3 Rumusan Masalah

Fokus utama dalam penelitian ini adalah menganalisis apakah terdapat pengaruh dari rasio profitabilitas, *asset tangibility* dan risiko bisnis terhadap struktur modal. Struktur modal memiliki peran penting dalam perusahaan, karena sumber modal yang diperoleh, baik dari internal maupun eksternal, bertujuan untuk mendukung kegiatan operasional dan menyediakan pembiayaan permanen melalui kombinasi antara utang jangka pendek, utang jangka panjang, dan modal ekuitas.

Variabel-variabel yang dianggap mempengaruhi struktur modal dalam penelitian ini mencakup rasio profitabilitas, *asset tangibility*, dan risiko bisnis. Rasio profitabilitas dihitung menggunakan Return on Asset (ROA), yaitu

perbandingan antara laba bersih dengan total aset. Rasio *asset tangibility* diukur menggunakan TANG, yang membandingkan aset tetap dengan total aset yang dimiliki. Sementara itu, risiko bisnis diukur menggunakan *Basic Earning Power Ratio*, yaitu perbandingan antara laba sebelum bunga dan pajak (EBIT) dengan total aset. Penelitian mengenai struktur modal telah banyak dilakukan, tetapi hasilnya sering menunjukkan ketidakkonsistenan dalam hubungannya dengan struktur modal.

Berdasarkan latar belakang dan uraian masalah dalam penelitian diatas, dalam penelitian ini kembali membahas mengenai faktor-faktor yang menunjukkan inkonsistensi dalam hasil penelitian sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa rumusan masalah yang akan diteliti adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana profitabilitas, *asset tangibility*, risiko bisnis dan struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023?
2. Apakah terdapat pengaruh secara simultan antara profitabilitas, *asset tangibility*, dan risiko bisnis terhadap struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023?
3. Apakah terdapat pengaruh secara parsial antara variabel profitabilitas terhadap struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023?
4. Apakah terdapat pengaruh secara parsial antara variabel *asset tangibility* terhadap struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023?
5. Apakah terdapat pengaruh secara parsial antara variabel Risiko bisnis terhadap struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, tujuan penelitian yang ingin dicapai yaitu:

1. Untuk mengetahui profitabilitas, *asset tangibility*, risiko bisnis dan struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023
2. Untuk mengetahui profitabilitas, *asset tangibility*, risiko bisnis secara simultan berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023
3. Untuk mengetahui pengaruh secara parsial antara variabel profitabilitas terhadap struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023
4. Untuk mengetahui pengaruh secara parsial antara variabel *asset tangibility*, terhadap struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023
5. Untuk mengetahui pengaruh secara parsial antara variabel Risiko Bisnis terhadap struktur modal pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Aspek Teoritis

a. Bagi Akademis

Pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dan kontribusi yang lebih luas tentang pengaruh profitabilitas, *asset tangibility*, dan risiko bisnis terhadap Struktur Modal pada Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada tahun 2018-2023

b. Bagi Peneliti Selanjutnya

Pada penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan ataupun referensi dalam melakukan penelitian di kemudian hari yang sama dengan penelitian ini.

1.5.2 Aspek Praktis

a. Perusahaan

Informasi ini diharapkan dapat berkontribusi dalam mendukung perusahaan dalam pengambilan keputusan pendanaan serta menjadi sumber evaluasi untuk struktur modal perusahaan.

b. Investor

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi tambahan bagi investor dalam mengambil keputusan pendanaan perusahaan dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang mempengaruhinya, serta dapat mengetahui perusahaan mana saja yang memiliki kinerja yang baik.

1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Sistematika penyusunan penelitian terdiri dari lima bab yang diatur secara terstruktur untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai penelitian yang dilakukan, Setiap bab disusun dengan tujuan memberikan gambaran umum terkait isi penelitian sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian singkat dan jelas yang memberikan gambaran umum mengenai penelitian. Bagian ini mencakup: Gambaran Umum Objek penelitian, Latar Belakang Penelitian, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan Tugas Akhir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menyajikan teori dari konsep umum hingga khusus, diikuti oleh penelitian sebelumnya, serta mengembangkan kerangka pemikiran penelitian dan hipotesis jika diperlukan.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menegaskan pendekatan, metode, dan teknik yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis temuan yang dapat menjawab masalah penelitian. Bab ini meliputi uraian tentang: Jenis Penelitian, Operasionalisasi Variabel, Populasi dan Sampel (untuk kuantitatif) / Situasi Sosial (untuk kualitatif), Pengumpulan Data, Uji Validitas dan Reliabilitas, serta Teknik Analisis Data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian dan pembahasan disusun secara sistematis berdasarkan perumusan masalah serta tujuan penelitian, dan disajikan dalam sub judul terpisah. Bab ini terdiri dari dua bagian: bagian pertama memaparkan hasil penelitian, sedangkan bagian kedua berfokus pada pembahasan atau analisis dari hasil tersebut. Setiap aspek pembahasan dimulai dari hasil analisis data, diikuti interpretasi, dan kemudian penarikan kesimpulan. Dalam pembahasan, sebaiknya dilakukan perbandingan dengan penelitian sebelumnya atau teori yang relevan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian, kemudian menjadi saran yang berkaitan dengan manfaat penelitian.