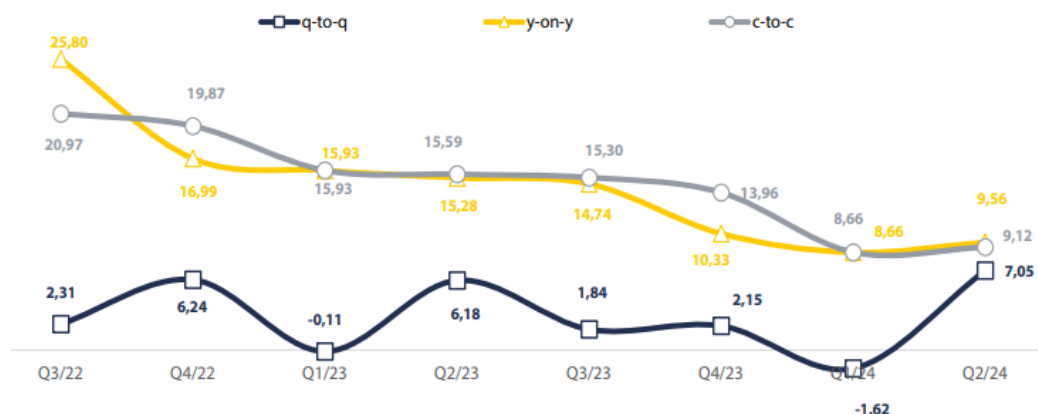


BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di era globalisasi dan digitalisasi saat ini, sektor *transportation and logistics* berperan sebagai salah satu industri utama di pasar global. Perkembangan teknologi yang pesat telah mendorong transformasi besar pada sistem operasional perusahaan *transportation and logistics*, di mana penerapan teknologi digital, sistem manajemen *logistics* yang modern, serta kolaborasi antar jaringan distribusi menjadi faktor utama dalam meningkatkan efisiensi operasional dan memperkuat daya saing di pasar global. Perusahaan di sektor ini tidak hanya berfokus pada kecepatan pengiriman, tetapi juga ketepatan, transparansi, serta keberlanjutan dalam operasionalnya untuk menjawab tantangan pasar yang semakin kompleks.

Sektor ini memegang peran penting dalam memperlancar distribusi barang antar wilayah dan mendukung ekspor impor. Adanya layanan jasa membuat pergerakan arus barang bergerak lebih cepat, biaya pengeluaran lebih rendah dan dapat memperluas jangkauan pasar. Pertumbuhan perekonomian dan aktivitas perdagangan di Indonesia mendorong peningkatan kebutuhan terhadap jasa *transportation and logistics*. Hal ini membuat sektor *transportation and logistics* terus meningkat dari tahun ke tahun.



Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia

Gambar I - 1 Laju Pertumbuhan Sektor *Transportation and Logistics* 2022-2024

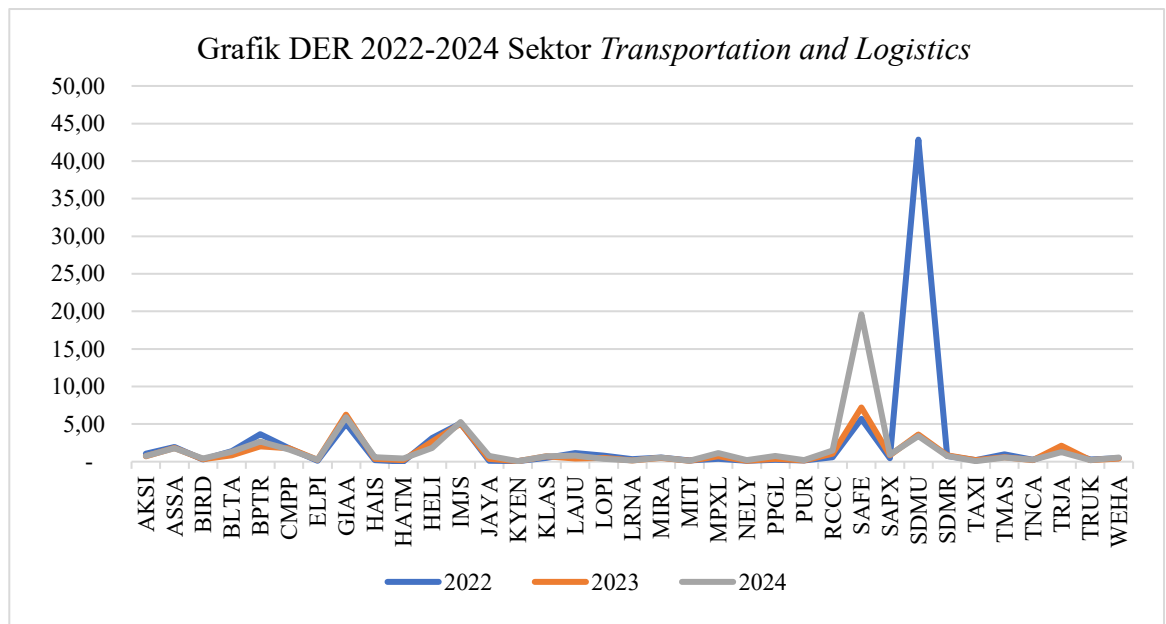
Berdasarkan grafik di atas, menunjukkan laju pertumbuhan sektor *transportation and logistics* di Indonesia pada periode 2022–2024. Kurva pada grafik tersebut menunjukkan bahwa terjadi lonjakan yang besar pascapandemi pada tahun 2022 dengan tingkat pertumbuhan mencapai sekitar 16,99%. Lonjakan tersebut mencerminkan peningkatan aktivitas perekonomian, khususnya pada sektor *transportation and logistics*, yang didorong oleh pulihnya kegiatan perdagangan, distribusi barang, serta dibukanya kembali tempat pariwisata. Pada tahun 2023, sektor *transportation and logistics* masih terus tumbuh sebesar sekitar 10,33%, meskipun laju pertumbuhan lebih rendah dibandingkan tahun sebelumnya. Selanjutnya, pada tahun 2024 sektor ini tetap mengalami peningkatan dengan pertumbuhan sekitar 9,56%, namun persentase kenaikannya kembali menurun. Pola ini menunjukkan adanya pergeseran dari fase pemulihan ekonomi yang sangat cepat menuju pola pertumbuhan yang lebih stabil, di mana sektor tetap berkembang meskipun dengan laju pertumbuhan yang melambat.

Berdasarkan data triwulan (*quarter-to-quarter*), perkembangan sektor *transportation and logistics* menunjukkan pergerakan yang berfluktuasi, namun tetap mencerminkan adanya peningkatan. Hal ini dapat dilihat dari nilai pertumbuhan yang pada beberapa triwulan mengalami penurunan, khususnya di awal tahun, kemudian kembali mengalami kenaikan pada triwulan berikutnya, terutama pada triwulan II dan triwulan IV. Pola tersebut menggambarkan adanya dinamika dalam kegiatan operasional sektor yang dipengaruhi oleh kondisi ekonomi dan tingkat permintaan. Meskipun terjadi fluktuasi dalam jangka pendek, secara keseluruhan sektor ini tetap berada pada arah pertumbuhan yang positif. Oleh karena itu, meskipun laju pertumbuhan tahunan mengalami perlambatan, data triwulan menunjukkan bahwa sektor *transportation and logistics* tetap berkembang secara berkelanjutan.

Berdasarkan berita (CORENEWS ID), Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), Yuki Nugrahawan Hanafi mengatakan pola pergerakan *logistics* di Indonesia hampir seluruhnya sekitar 90% berasal dari transportasi jalur darat. Pengiriman jalur laut masih sekitar 9%, meskipun untuk pengiriman antar pulau relatif lebih ekonomis dan mudah. Sedangkan pengiriman jalur udara masih 1% dikarenakan ongkos pengiriman yang relatif lebih mahal sehingga banyak dipakai dalam keadaan mendesak. Kondisi ini disebabkan karena kondisi jalur darat lebih mudah diakses dan memiliki jangkauan yang lebih luas.

Jalur darat memang lebih banyak digunakan di Indonesia tetapi masih banyak kendala, seperti kondisi jalan jelek dan kemacetan. Ketersediaan jalan aspal di Indonesia tercatat hanya 1,2 km per lahan garapan (CORENEWS ID). Kondisi ini sangat tertinggal dengan negara tetangga seperti Thailand dengan angka 2,4 km per lahan garapan, India 2,9 km per lahan garapan, dan China 3,8 km per lahan garapan. Hal ini berdampak pada peningkatan biaya pengiriman, waktu pengiriman lebih lama dan kemacetan pada saat pengiriman.

Bagi perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, pengelolaan struktur modal menjadi sangat krusial karena perusahaan ini padat aset dan membutuhkan investasi besar. Sektor ini menuntut perusahaan untuk memiliki ketersediaan modal yang cukup untuk menambah armada, fasilitas gudang, dan memperluas jaringan. Penerapan strategi tersebut membutuhkan investasi aset yang besar yang mengharuskan perusahaan untuk mengoptimalkan dalam perputaran modalnya. Perputaran modal yang baik membutuhkan perencanaan struktur modal yang matang.



Sumber : Data yang diolah

Gambar I - 2

Grafik Nilai *Debt to Equity Ratio* 2022-2024 Sektor *Transportation And Logistics*

Gambar di atas menjelaskan bahwa nilai *Debt to Equity Ratio (DER)* pada 36 perusahaan sektor *transportation and logistics* selama periode 2022–2024 sangat beragam, mulai dari *Debt to Equity Ratio (DER)* yang relatif rendah hingga sangat tinggi. Perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio (DER)* yang turun dari tahun ke tahun menandakan ketergantungan terhadap utang semakin kecil. Sebagian perusahaan yang lainnya menunjukkan kenaikan *Debt to Equity Ratio (DER)* dari tahun ke tahun berarti proporsi utang dalam struktur modal semakin besar. Perbedaan pola *Debt to Equity Ratio (DER)* ini mengindikasikan adanya variasi kebijakan pendanaan dan tingkat risiko keuangan yang diambil masing-masing perusahaan.

Kondisi variasi *Debt to Equity Ratio (DER)* tersebut terjadi pada periode pascapandemi tahun 2022–2024, ketika sektor *transportation and logistics* tetap mencatat pertumbuhan positif meskipun laju pertumbuhannya cenderung melambat. Kondisi ini mencerminkan perbedaan strategi pendanaan antar perusahaan dalam merespons kebutuhan modal pada fase pemulihan ekonomi. Namun, sampai saat ini masih terbatas kajian empiris yang secara khusus menjelaskan faktor-faktor keuangan internal yang melatarbelakangi perbedaan keputusan struktur modal perusahaan pada sektor *transportation and logistics*. Sementara itu, penelitian terdahulu lebih banyak berfokus pada sektor manufaktur, konsumsi, maupun properti, sehingga belum sepenuhnya mencerminkan karakteristik sektor *transportation and logistics* yang padat aset serta sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur fisik. Kebutuhan investasi yang besar untuk pengadaan armada, fasilitas pergudangan, dan perluasan jaringan distribusi menjadikan keputusan pendanaan di sektor ini memiliki karakteristik tersendiri.

Struktur modal menjadi salah satu elemen yang penting bagi perusahaan karena pada dasarnya setiap perusahaan pasti membutuhkan modal untuk biaya kegiatan operasional dan mengembangkan asetnya. Pengelolaan struktur modal yang matang membantu perusahaan mengoptimalkan biaya-biaya yang dikeluarkan sehingga bisa menjaga kestabilan keuangan perusahaan. Biaya pendanaan yang terstruktur membantu semua biaya terkendali, arus kas terjaga dan risiko

ketidakpastian dapat menurun. Efisiensi ini membuat biaya operasional dan perawatan aset terpenuhi tanpa menambah likuiditas. Dengan penataan struktur modal yang baik memperkuat keuangan perusahaan dan mendukung kinerja perusahaan.

Struktur modal adalah perpaduan antara utang dan ekuitas yang digunakan perusahaan untuk membiayai operasional dan pertumbuhannya. Menurut Febrianti, (2024) struktur modal adalah perbandingan antara utang jangka panjang perusahaan terhadap modal sendiri. Hidayat, (2022) juga menegaskan bahwa struktur modal merupakan kombinasi utang dan ekuitas dalam struktur keuangan jangka panjang perusahaan. Struktur modal yang tepat akan meminimalkan biaya modal. Pengelolaan struktur modal yang tepat dapat menentukan sumber pendanaan perusahaan yang efektif untuk mendukung aktivitas perusahaan dan menjaga keseimbangan keuangan perusahaan.

Peran struktur modal dalam keberhasilan perusahaan menunjukkan bahwa struktur modal mempengaruhi secara positif terhadap kinerja keuangan perusahaan dan keuntungan para pemegang saham. Dengan demikian, pengelolaan struktur modal yang optimal menjadi faktor penentu dalam meningkatkan nilai perusahaan dan memperkuat daya saing di pasar. Jika struktur modal tidak dikelola dengan baik dapat meningkatkan risiko keuangan, menurunkan profitabilitas dan menghambat keberlangsungan perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa

keputusan pendanaan bukan hanya masalah teknis, tetapi juga strategi penting dalam menjaga keberlangsungan usaha.

Suatu perusahaan perlu memahami faktor-faktor yang memengaruhi struktur modal, salah satunya adalah *Total Asset Turnover (TATO)*. *Total Asset Turnover (TATO)* menggambarkan seberapa efisien perusahaan memanfaatkan seluruh asetnya untuk menghasilkan penjualan. Menurut Halim & Hafni, (2019) *Total Asset Turnover (TATO)* merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan tingkat efektivitas perusahaan dalam menggunakan asetnya untuk meningkatkan volume penjualan. Menurut Sari, (2020) juga mendefinisikan *Total Asset Turnover (TATO)* merupakan rasio yang digunakan untuk dapat melihat tingkat keefektifan dari total aset yang dimiliki oleh perusahaan dalam menghasilkan penjualan.

Melalui analisis *Total Asset Turnover (TATO)*, perusahaan dapat menilai apakah asetnya telah dimanfaatkan secara optimal atau tidak. *Total Asset Turnover (TATO)* juga membantu perusahaan mengoptimalkan perputaran aset dan biaya operasional dalam perusahaan. Semakin tinggi rasio ini, semakin efisien penggunaan semua aset dalam meningkatkan penjualannya. Informasi yang dihasilkan dapat dijadikan dasar pengambilan keputusan pendanaan dan penyusunan struktur modal yang tepat antara penggunaan utang atau modal sendiri. Jadi, *Total Asset Turnover (TATO)* yang tinggi membantu pembentukan struktur modal yang lebih baik.

Hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Sitorus *et al.*, (2021) menunjukkan bahwa *Total Asset Turnover (TATO)* berpengaruh positif terhadap struktur modal. Penelitian yang dilakukan oleh Yusra *et al.*, (2024) juga menjelaskan bahwa *Total Asset Turnover (TATO)* berpengaruh positif dan signifikan terhadap struktur modal. Jadi struktur modal dipengaruhi oleh *Total Asset Turnover (TATO)* karena dilihat dari seberapa efisien perputaran aset dalam perusahaan. Namun ada penelitian yang dilakukan oleh Ivonny *et al.*, (2021) menjelaskan bahwa *Total Asset Turnover (TATO)* berpengaruh negatif terhadap struktur modal.

Indikator selanjutnya yang mempengaruhi struktur modal adalah *Net Profit Margin (NPM)*. *Net Profit Margin (NPM)* menggambarkan seberapa besar laba bersih yang diperoleh perusahaan dari setiap rupiah penjualan setelah biaya beban dikurangkan. *Net Profit Margin (NPM)* adalah rasio profitabilitas yang membandingkan laba bersih dengan penjualan. Menurut Widiantono, (2022) *Net Profit Margin (NPM)* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur margin laba atas penjualan. Menurut Aisyah & Purnamawati, (2025) mendefinisikan *Net Profit Margin (NPM)* adalah rasio keuangan yang mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari setiap rupiah penjualan.

Net Profit Margin (NPM) menganalisis apakah aktivitas usahanya sudah cukup optimal dalam membiayai biaya operasional dan memenuhi kewajiban keuangannya. Pemahaman terhadap rasio ini digunakan untuk menilai sejauh mana perusahaan mampu memenuhi kewajiban utangnya.

Informasi yang dihasilkan sangat membantu perusahaan dalam menentukan struktur modalnya, mau dari utang atau modal sendiri. *Net Profit Margin (NPM)* yang tinggi memberikan peluang untuk mengurangi beban utang dan membuat struktur modal menjadi lebih sehat dan risiko keuangan dapat ditekan.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Said, (2023) menunjukkan bahwa *Net Profit Margin (NPM)* berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Penelitian yang dilakukan oleh Mulyani & Oktaviani, (2021) juga menunjukkan bahwa *Net Profit Margin (NPM)* berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Hal ini menandakan bahwa semakin tinggi tingkat *Net Profit Margin* yang dimiliki perusahaan, maka semakin besar kemampuan perusahaan dalam membiayai kegiatan operasionalnya menggunakan dana internal, sehingga ketergantungan terhadap utang dapat berkurang dan struktur modal menjadi lebih efisien. Namun, penelitian yang dilakukan oleh Hakim & Santoso, (2022) menunjukkan bahwa *Net Profit Margin (NPM)* berpengaruh positif terhadap struktur modal.

Rasio selanjutnya yang mempengaruhi struktur modal adalah *Current Ratio (CR)*. *Current Ratio (CR)* menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. *Current Ratio (CR)* adalah rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aset lancarnya. Menurut Yubagyo & Agustin, (2021) merupakan satu rasio

yang mengukur perusahaan dalam memenuhi atau membayar utang jangka pendeknya. Sedangkan menurut Maiyaliza *et al.*, (2022) *Current Ratio* dapat mengindikasikan seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menutupi semua kewajibannya dengan menggunakan aset lancar.

Rasio ini menilai tingkat likuiditas operasional dan kecukupan struktur modal untuk memenuhi biaya operasional harian dan utang jangka pendek tetap lancar. Dengan likuiditas yang memadai, perusahaan mampu menutup kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar yang dimiliki. Semakin tinggi likuiditas perusahaan maka semakin besar kemampuan perusahaan untuk membiayai kebutuhan perusahaan dan melunasi kewajiban jangka pendeknya. Kondisi ini sangat menguntungkan perusahaan karena mengurangi ketergantungan pendanaan terhadap pihak eksternal yang membuat struktur modal lebih baik.

Penelitian yang dilakukan oleh Sinaga *et al.*, (2025) juga menunjukkan bahwa *Current Ratio (CR)* berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Pada penelitian Febria & Sunarwibowo, (2022) juga menjelaskan *Current Ratio (CR)* berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi tingkat likuiditas suatu perusahaan, maka semakin besar kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya tanpa harus bergantung pada sumber pendanaan eksternal, sehingga dapat menjadi pertimbangan manajemen dalam mengambil keputusan untuk menentukan struktur modal yang optimal. Namun, penelitian yang dilakukan oleh Elvera *et al.*,

(2022) menunjukkan bahwa *Current Ratio (CR)* berpengaruh positif terhadap struktur modal.

Selain rasio *Current Ratio (CR)*, rasio pertumbuhan penjualan atau *Sales Growth* juga mempengaruhi struktur modal. Rasio ini menggambarkan perubahan naik turun nilai penjualan pada perusahaan. Pertumbuhan penjualan adalah rasio untuk melihat pertumbuhan atau persentase penjualan dari satu periode ke periode selanjutnya. Pertumbuhan penjualan menurut Fredierick & Dewi, (2021) adalah kemampuan perusahaan dalam meningkatkan penjualan perusahaan dari tahun ke tahun. Sedangkan menurut Feblien, (2024) merupakan peningkatan jumlah penjualan yang dilakukan perusahaan dari tahun ke tahun selama periode tertentu.

Rasio pertumbuhan penjualan mencerminkan wujud hasil usaha manajemen perusahaan dalam kegiatan operasi untuk meningkatkan penjualan dari periode sebelumnya. Analisis rasio harus dilakukan karena bisa menilai pertumbuhan penjualan dan efektivitas strategi pemasaran yang diterapkan perusahaan. Kenaikan yang stabil menggambarkan keseimbangan daya saing yang stabil dan jangkauan pasar yang lebih luas. Pertumbuhan penjualan yang terus meningkat mengharuskan perusahaan tepat dalam penerapan pendanaan dalam operasional dan struktur modalnya.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Miswanto *et al.*, (2022) menyatakan bahwa pertumbuhan penjualan memiliki pengaruh positif

terhadap struktur modal. Penelitian yang dilakukan oleh Hapsari & Widjaja, (2021) juga menunjukkan bahwa pertumbuhan penjualan berpengaruh positif terhadap struktur modal. Namun, penelitian yang dilakukan oleh Rindiasih *et al.*, (2023) pertumbuhan penjualan terbukti berpengaruh negatif terhadap struktur modal.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut terhadap faktor yang mempengaruhi struktur modal dengan judul “**Pengaruh *Total Asset Turnover*, *Net Profit Margin*, *Current Ratio*, Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Sektor *Transportation And Logistics* Yang Terdaftar Di BEI**”.

1.2 Rumusan Masalah

Perkembangan pesat pada sektor *transportation and logistics* di Indonesia disebabkan oleh pemulihan pascapandemi, peningkatan mobilitas masyarakat, pertumbuhan *e-commerce*, industrialisasi daerah, dan integrasi pasar antarwilayah. Perusahaan dalam sektor ini sangat padat aset sehingga harus menyusun struktur modal yang efisien agar mampu membiayai kebutuhan investasi aset dan aktivitas operasional. Beberapa rasio keuangan seperti *Total Asset Turnover (TATO)*, *Net Profit Margin (NPM)*, *Current Ratio (CR)*, dan pertumbuhan penjualan diduga memiliki pengaruh dalam menentukan keputusan struktur modal, namun temuan penelitian sebelumnya masih beragam dan belum konsisten. Berdasarkan uraian tersebut maka disusun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apakah *Total Asset Turnover (TATO)* berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
2. Apakah *Net Profit Margin (NPM)* berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
3. Apakah *Current Ratio (CR)* berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
4. Apakah pertumbuhan penjualan berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

1.3 Batasan Masalah

Supaya penelitian ini lebih terfokuskan, maka penelitian ini dibatasi oleh beberapa hal, antara lain :

1. Objek penelitian adalah perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia secara terus menerus dari tahun 2022-2024.
2. Variabel independen yang digunakan berjumlah empat variabel yaitu :
 - a. *Total Asset Turnover (TATO)*
 - b. *Net Profit Margin (NPM)*
 - c. *Current Ratio (CR)*
 - d. Pertumbuhan Penjualan
3. Variabel dependen dalam penelitian ini struktur modal yang diprosikan dengan rasio *Debt to Equity Ratio (DER)*

1.4 Tujuan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh *Total Asset Turnover (TATO)* terhadap struktur modal pada perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.
2. Untuk mengetahui pengaruh *Net Profit Margin (NPM)* terhadap struktur modal pada perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.
3. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio (CR)* terhadap struktur modal pada perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.
4. Untuk mengetahui pengaruh pertumbuhan penjualan terhadap struktur modal pada perusahaan sektor *transportation and logistics* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024.

1.5 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi penulis sendiri, pihak perusahaan, baik secara teoritis maupun praktis. Manfaat dari penelitian yang ingin dicapai sebagai berikut :

1.5.1 Manfaat Teoritis

1. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pemahaman dan pengetahuan khususnya di bidang ilmu ekonomi mengenai struktur modal, *Total Asset Turnover*

(*TATO*), *Net Profit Margin (NPM)*, *Current Ratio (CR)*, dan pertumbuhan penjualan.

2. Bagi Akademisi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu dan referensi bagi peneliti yang akan melakukan penelitian tentang struktur modal, *Total Asset Turnover (TATO)*, *Net Profit Margin (NPM)*, *Current Ratio (CR)*, dan pertumbuhan penjualan.

3. Bagi Pihak Lain

Penelitian ini diharapkan bisa dijadikan referensi mengenai struktur modal, *Total Asset Turnover (TATO)*, *Net Profit Margin (NPM)*, *Current Ratio (CR)*, dan pertumbuhan penjualan.

1.5.2 Manfaat Praktis

1. Bagi manajer perusahaan penelitian ini diharapkan dapat membantu manajemen untuk lebih bijak dan lebih berhati-hati dalam pengambilan keputusan.
2. Bagi peneliti selanjutnya hasil penelitian dapat digunakan sebagai bahan referensi dan data tambahan bagi peneliti-penelitian selanjutnya.