

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Indonesia memiliki sebuah lembaga yang menyediakan layanan untuk melakukan berbagai macam transaksi misalnya seperti transaksi reksadana, jual beli saham, surat utang (obligasi), derivatif serta layanan Syariah. Lembaga yang menyediakan layanan tersebut dinamakan Bursa Efek Indonesia (BEI) yang sudah sah dan tercatat di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang pasar modal. Seluruh perusahaan di Indonesia yang ingin *go-public* harus mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia (BEI) agar seluruh transaksi efek yang terjadi dapat dilakukan dengan adil dan efisien.

Dalam praktiknya, Bursa Efek Indonesia (BEI) diklasifikasikan menjadi tiga jenis industri besar yaitu industri utama, industri manufaktur, dan industri jasa. Industri pada bidang jasa merupakan salah satu industri yang sangat diutamakan dalam perekonomian Indonesia. Dalam menghadapi perkembangan dunia bisnis, Indonesia memfokuskan diri pada sektor jasa. Kebutuhan masyarakat seperti kesehatan, komunikasi, pendidikan, transportasi maupun pariwisata termasuk kedalam industri jasa. Industri jasa menghasilkan sebuah produk akhir berupa pelayanan atau jasa yang dapat dimanfaatkan langsung oleh masyarakat.

Perusahaan sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi tergolong dalam sektor industri jasa. Sektor ini merupakan sektor yang bergerak di bidang pembangunan dan penyediaan sumber energi, sektor jalan dan sejenisnya, telekomunikasi, transportasi, dan konstruksi non bangunan.

Menurut Investor.id (2021) <https://investor.id/editorial/sektor-infrastruktur-kian-melaju> Bursa Efek Indonesia (BEI) telah mencatat sebanyak lima sektor saham yang mengalami pembalikan arah ke positif (*rebound*) secara *year to date* (ytd) hingga 27 April 2021. Penguatan lima sektor saham ini ditopang oleh saham unggulan dan

sentimen positif di masing-masing sektor, salah satunya adalah sektor Infrastruktur Utilitas dan Transportasi yang menguat sebesar 2,52%

Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi sangat dibutuhkan dalam pembangunan negara karena memiliki peran yang penting yakni melihat kondisi geografis Indonesia yang sangat membutuhkan adanya sarana transportasi dan infrastruktur yang memadai (Bahari et al., 2018).

**Tabel 1.1 Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi**

No	Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi	Jumlah
1	Energi	8
2	Jalan Tol, Pelabuhan, Bandara, dan Sejenisnya;	5
3	Telekomunikasi	6
4	Transportasi	46
5	Konstruksi Non Bangunan.	14

(Sumber: [www.sahamok.com](http://www.sahamok.com) data diolah oleh penulis, 2021)

Berdasarkan Tabel 1.1 menunjukkan bahwa sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi terbagi menjadi 5 (lima) subsektor. Perusahaan transportasi memiliki jumlah perusahaan paling banyak yaitu berjumlah 46 perusahaan, untuk perusahaan Energi berjumlah 8 perusahaan, Jalan Tol, Pelabuhan, Bandara, dan sejenisnya berjumlah 5 perusahaan, pada perusahaan Telekomunikasi terdapat 6 perusahaan dan untuk perusahaan Konstruksi Non Bangunan terdapat 14 perusahaan.

Jumlah perusahaan yang terdaftar di sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi mengalami peningkatan dalam 7 tahun terakhir. Pada akhir tahun 2013, perusahaan yang terdaftar di sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi berjumlah 47 perusahaan. Walaupun ada 3 perusahaan sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi yang *delisting*, di tahun 2018, ada sebanyak 71 perusahaan yang *listing* pada sektor ini. Sampai dengan tahun 2020, jumlah perusahaan yang terdaftar terus bertambah menjadi 79 perusahaan.

## 1.2 Latar Belakang Penelitian

Kondisi perekonomian di Indonesia semakin berkembang serta dunia bisnis yang telah memasuki era globalisasi menyebabkan persaingan antara bisnis ke bisnis tidak bisa lagi dihindarkan. Persaingan dalam dunia bisnis saat ini semakin ketat sehingga menyulitkan untuk pelaku bisnis untuk dapat berkembang dengan cepat. Persaingan dalam dunia bisnis juga dapat memberikan suatu dorongan kepada perusahaan untuk berusaha meningkatkan keuntungan yang merupakan tujuan perusahaan, maka setiap manajer dituntut untuk memaksimalkan kemampuannya dan mendukung seluruh kegiatan di perusahaan.

Posisi manajer perusahaan menjadi sangat penting untuk pengambilan keputusan yang tepat bagi sebuah perusahaan, salah satu hal penting tersebut yaitu yang berkaitan dengan keputusan pendanaan (Setiawati & Veronica, 2020). Keputusan pendanaan tercermin dari struktur modal. Struktur modal yang baik yaitu struktur modal yang optimal. Kondisi sebuah perusahaan yang dapat menggunakan kombinasi utang dan ekuitas secara ideal merupakan contoh dari struktur modal yang optimal.

Menurut Fahmi (2018:184) struktur modal merupakan suatu gambaran bentuk proporsi finansial perusahaan antara modal yang bersumber dari utang jangka panjang dan modal sendiri yang nantinya akan menjadi sumber pendanaan suatu perusahaan. Sementara itu, menurut Sartono (2017:225) menjelaskan bahwa struktur modal ialah suatu neraca keseimbangan dari jumlah hutang jangka waktu pendek yang memiliki sifat yang permanen dan sedangkan jangka waktu yang panjang ialah saham biasa dan juga saham preferen.

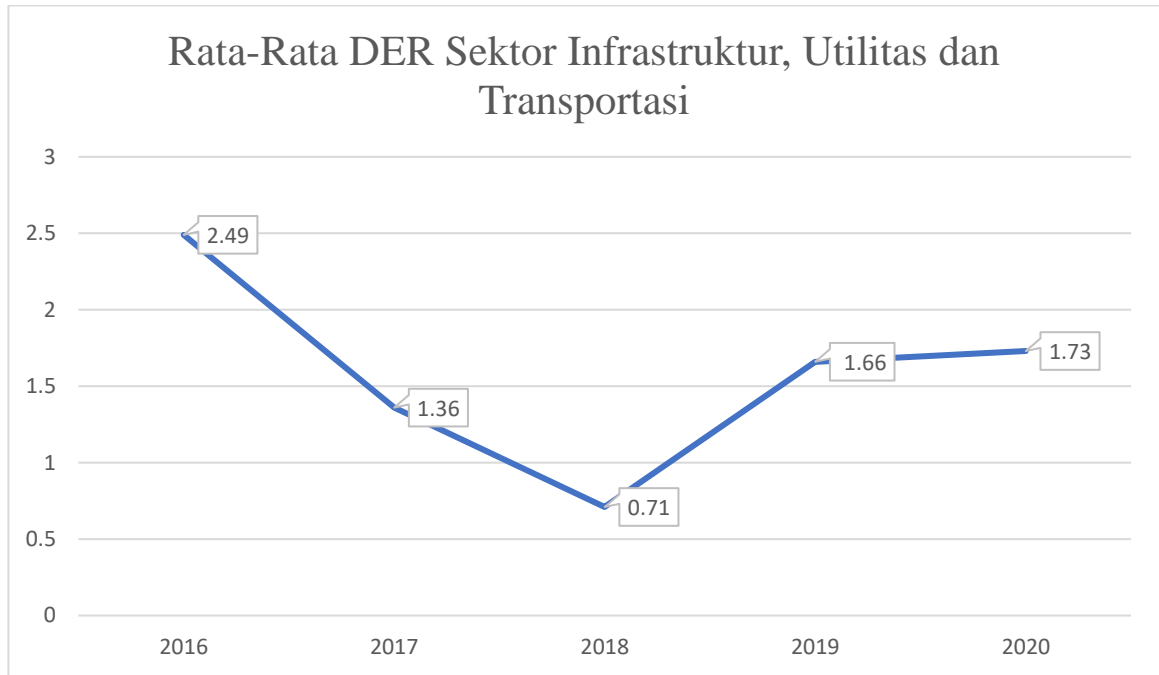
Struktur modal merupakan hal yang penting bagi setiap perusahaan, karena baik buruknya struktur modal akan berdampak langsung terhadap posisi finansial perusahaan. Manajer keuangan dituntut mampu menciptakan struktur modal yang optimal dengan cara menghimpun dana dari dalam maupun luar.

Terdapat beberapa teori yang melandasi struktur modal, yaitu Teori *Trade-off* dan Teori *Pecking Order*. Menurut Brigham dan Houston (2014:183) *Trade-off Theory* merupakan teori yang menyatakan bahwa perusahaan menukar manfaat pajak yang

berasal dari pendanaan hutang dengan masalah yang ditimbulkan oleh potensi kebangkrutan. Teori ini menyatakan bahwa struktur modal yang optimal ditentukan dengan memasukkan unsur pajak, *agency cost*, *financial distress* dengan memperhatikan keefisienan sebuah pasar dan informasi simetris. Perusahaan dikatakan telah mencapai tingkat utang yang optimal ketika jumlah penghematan pajak terhadap biaya kesulitan keuangannya telah mencapai jumlah yang maksimal.

Sementara itu, *Packing Order Theory* menjelaskan bahwa perusahaan lebih mengutamakan pendanaan internal yaitu dengan menggunakan laba yang ditahan daripada menggunakan pendanaan eksternal yaitu dengan menerbitkan saham baru. Terdapat asumsi lain yang mendasari teori ini bahwa kebijakan dividen merupakan kebijakan yang kaku, sehingga pihak manajemen akan tetap menjaga kestabilan tingkat pembayaran dividen. Selain itu, menurut Fahmi (2018:193) *Packing Order Theory* merupakan suatu kebijakan perusahaan dalam mencari dana tambahan. Pencarian dana tersebut dilakukan dengan menjual beberapa asset yang dimiliki seperti gedung, tanah dan beberapa peralatan lainnya yang bersumber dari laba ditahan. Suatu perusahaan yang dapat menghasilkan profit yang tinggi akan cenderung menggunakan dana internalnya terlebih dahulu untuk menjaga kestabilan struktur modalnya.

Terdapat alat ukur yang dapat digunakan untuk mengukur struktur modal yaitu rasio solvabilitas atau *leverage*. Menurut Hery (2016:166-173) terdapat lima jenis rasio *leverage*, salah satunya adalah *Debt to Equity Ratio* (DER). Rasio utang terhadap modal atau DER adalah rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara dana yang bersumber dari kreditor (utang) dengan dana yang bersumber dari pemilik perusahaan perusahaan (modal). Pada data statistik BEI, nilai struktur modal yang diproyeksikan dengan DER pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi selama periode 2016-2020 berfluktuasi.



**Gambar 1.1 Nilai Rata-Rata DER Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi**

*Sumber: data yang diolah dari laporan tahunan BEI, 2021*

Menurut gambar 1.1 dapat dilihat bahwa nilai *debt to equity ratio* (DER) pada sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi untuk periode 2016 sampai dengan 2020 fluktuasi. Pada tahun 2016 nilai DER pada perusahaan sektor IUT adalah 2,49 kali, dan mengalami penurunan di tahun 2017 dengan nilai DER tersebut adalah 1,36 kali, pada tahun 2018 pun masih mengalami penurunan pada nilai DER yaitu sebanyak 0,71 kali, sementara pada tahun 2019 dan 2020 nilai DER di sektor IUT mengalami peningkatan, pada tahun 2019 nilai DER tersebut meningkat menjadi 1,66 kali dan pada tahun 2020 nilai DER pada sektor IUT adalah 1,73 kali. Hal ini mengidentifikasi bahwa perusahaan lebih banyak menggunakan hutang dibandingkan modal sendiri untuk membiayai kegiatan investasi dan komposisi sumber pendanaan, maka dari itu jika semakin tinggi nilai DER pada suatu perusahaan maka dapat dikatakan bahwa perusahaan tersebut memiliki utang yang lebih tinggi dibandingkan dengan modal yang dimiliki. Selama kurun waktu 5 tahun, maka tahun terbaik ada pada tahun 2018 yang memiliki

nilai DER terendah yaitu dibawah satu. Nilai DER yang kecil dapat mengindikasikan banyaknya perusahaan sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi dalam memenuhi kegiatan operasionalnya menggunakan modal sendiri daripada berhutang kepada pihak eksternal.

Nilai DER yang tinggi memiliki dampak yang buruk terhadap nilai perusahaan dikarenakan hutang yang meningkat dan semakin tinggi akan menjadikan beban bunga semakin besar yang berarti akan mengurangi keuntungan untuk perusahaan. Sebaliknya, jika nilai DER rendah maka menunjukkan sebuah kinerja yang semakin baik karena akan menyebabkan tingkat pengembalian yang semakin tinggi. Sehingga hal ini para investor cenderung memilih saham dengan DER yang rendah (Syahyunan, 2004:83). Menurut Sukma (2019) Semakin rendah nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) akan semakin tinggi kemampuan perusahaan untuk membayar kewajibannya. Maka sebaiknya penggunaan hutang tidak melebihi penggunaan dari modal sendiri, agar beban yang ditanggung perusahaan tidak terlalu tinggi.

Peran manajer keuangan sangat diperlukan dalam mengambil keputusan yang cermat dan tepat dalam memutuskan sebuah pendanaan seperti pendanaan apa yang sesuai untuk perusahaan, karena jika manajer tidak dapat memutuskan sebuah keputusan yang tepat maka akan menyebabkan perusahaan menuju kebangkrutan. Pada saat proses pembentukan struktur modal yang optimal, sangatlah penting bagi manajer keuangan untuk memerhatikan determinan dari struktur modal.

Penelitian tentang faktor-faktor yang memengaruhi struktur modal telah dilakukan oleh banyak peneliti di berbagai negara, seperti Indonesia, Kenya, Pakistan, Malaysia, dan India. Di Indonesia, penelitian dilakukan oleh banyak para peneliti variabel independen, adapula peneliti seperti Inugrah Ratia Pratiwi (2018) yang meneliti variabel Diversifikasi terhadap Struktur Modal, Mohamad Ali Wairooy (2020) yang meneliti variabel Diversifikasi, dan Profitabilitas, Syaimaa Minabari, Ivonne S. Saerang, dan Sutrisna Dewi (2018) meneliti variabel Diversifikasi, dan Manajemen laba, Monica Setiawati & Elvira Veronica (2020) yang meneliti variabel Profitabilitas, Struktur Aset, Ukuran Perusahaan, Risiko Bisnis, Pertumbuhan Penjualan,

Pertumbuhan Perusahaan, dan Likuiditas, Stenyerens J.D Lasut, Paulina Van Rate dan Michael Ch. Raintung (2018) meneliti variabel Profitabilitas, Ukuran Perusahaan, dan Likuiditas, Muhammad Fahrurroji & Iwan (2018) meneliti Profitabilitas, Ukuran Perusahaan, Pertumbuhan Perusahaan, dan Aktiva Perusahaan, Budy Fitriany & Ani Nuraini (2018) meneliti Profitabilitas, Likuiditas, dan Peluang Pertumbuhan, Ayu Indira Dewiningra & I Ketut Mustanda (2018) yang meneliti variabel Profitabilitas, Struktur Aset, Pertumbuhan Penjualan, dan Likuiditas, Ni Putu Yulinda Prastika dan Made Reina Chandradewi (2019) meneliti variabel Profitabilitas, Struktur Aktiva, dan Likuiditas, Melinda Permatasari, Sulisty, dan Rita Indah Mustikowati (2019) yang meneliti variabel independennya Profitabilitas, Struktur Aset, Ukuran Perusahaan, Pertumbuhan Penjualan, dan Likuiditas, dan Novelia Melodie dan Herman Ruslim (2019) yang meneliti beberapa variabel independen, yaitu Profitabilitas, Ukuran Perusahaan, dan Aktiva perusahaan. Tetapi ada peneliti Indonesia yang penelitiannya dengan menggunakan penelitian *International* yaitu Muhammad Khafid, Rida Prihatni dan Ira Eva Safitri (2020) meneliti penelitian *International* dengan variabel Profitabilitas, Kepemilikan Institusional, dan Kepemilikan manajerial, dan Elta Aprilia dan Yuliadi (2020) yang meneliti variabel independent Profitabilitas, Likuiditas, dan Peluang Pertumbuhan.

Selain penelitian dilakukan di Indonesia, penelitian tentang Struktur modal pun juga dilakukan di Kawasan Afrika Timur yaitu di Kenya oleh Kibet Buigut dan Neddy Cherotich Soi (2018) yang menguji beberapa variabel independen, yaitu Diversifikasi, dan Diversifikasi Geografis. Penelitian lain juga dilakukan di Asia Selatan yaitu di Pakistan oleh Hassan Ahmad, Nasreen Akhter, Tariq Siddiq, dan Sahid Iqbal (2018) yang meneliti variabel Kepemilikan Institusional, Tata Kelola Perusahaan, Struktur Kepemilikan, dan Kepemilikan Manajerial. Penelitian juga dilakukan di Asia Tenggara seperti Malaysia, oleh Ahmad Ibn Ibrahimy dan Aifa Afilla Binti Aidi (2021) yang meneliti variabel Profitabilitas, Kepemilikan Institusional, dan Struktur kepemilikan. Serta di India yang diteliti oleh Palaniappan Gurusamy (2021) yang

menguji Pengaruh Kepemilikan Institusional, Kepemilikan Publik, dan Kepemilikan Perusahaan terhadap Struktur modal.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang telah dilakukan di beberapa negara, penulis menemukan beberapa variabel independen yang hasilnya berbeda antara penelitian satu dengan penelitian. Variabel independen yang mengalami inkonsistensi hasil adalah Diverisifikasi, Profitabilitas, Ukuran Perusahaan, Pertumbuhan Penjualan, dan Likuiditas. Dengan adanya inkonsistensi hasil, penulis akan meneliti kembali variabel-variabel independen yang mempengaruhi struktur modal tersebut.

Menurut Puji & Harto (2005) diversifikasi merupakan strategi pengembangan usaha dengan cara memperluas segmen bisnis maupun geografis, seperti membuka lini usaha baru, memperluas lini produk yang ada, memperluas wilayah pemasaran produk, membuka kantor cabang, melakukan merger dan akuisisi dan cara yang lainnya (Minabari *et al.*, 2018). Diversifikasi terdiri dari dua jenis, yaitu diversifikasi berhubungan (*related diversification*) dan tidak berhubungan (*unrelated diversification*) Pada perusahaan yang melakukan *related diversification* akan lebih memperhatikan penggunaan asset tertentu sedangkan perusahaan yang melakukan strategi *unrelated diversification* perlu untuk menambah asset yang tidak spesifik untuk perusahaan. Investasi aset untuk strategi diversifikasi dapat diperoleh dari pendanaan internal atau eksternal (Wardhani & Hasibuan, 2011). Minabari *et al.* (2018), Pratiwi (2018), dan Wairooy (2020) menemukan hubungan positif signifikan antara Diversifikasi dan Struktur Modal. Sedangkan menurut hasil penelitian Buigut & Soi (2018) yang menunjukkan bahwa diversifikasi tidak berpengaruh terhadap Struktur Modal.

Menurut Fahmi (2018:80) profitabilitas merupakan rasio yang dapat mengukur besar tingkat keuntungan yang diperoleh dari penjualan ataupun investasi dan dapat mengukur sebuah efektivitas manajemen secara keseluruhan. Seperti teori *pecking order*, semakin besar nilai profitabilitas perusahaan, maka semakin rendah tingkat hutangnya karena memiliki sumber dana internal yang melimpah. Menurut hasil penelitian Fajruroji & Iwan (2018), Aprilia & Yuliadi (2020), dan Wairooy (2020)



menemukan hubungan positif dan signifikan antara Profitabilitas dan Struktur modal. Berbeda dengan Fitriany & Nuraini (2018), Dewiningra & Mustanda (2018), Khafid *et al.* (2020), Ibrahimy & Aidi (2021), Permatasari *et al.* (2019), Prastika & Candradewi (2019) dan Melodie & Ruslim (2019) yaitu Profitabilitas berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Struktur Modal. Sedangkan hasil penelitian J.D Lasut *et al.* (2018), dan Setiawati & Veronica (2020) yaitu Profitabilitas tidak berpengaruh terhadap Struktur Modal.

Ukuran perusahaan digunakan untuk mengetahui besar atau kecilnya dari perusahaan. Ukuran ini akan menjadi acuan kegagalan atau keberhasilan perusahaan dalam mengembalikan utangnya. Perusahaan kecil lebih sulit mendapatkan pinjaman dibandingkan perusahaan besar dikarenakan risiko untuk kebangkrutannya lebih besar sehingga perusahaan besar cenderung memiliki jumlah hutang lebih tinggi namun dengan tingkat pengembalian yang besar dan akan mempengaruhi kepercayaan struktur modal mereka (Setiawati & Veronica, 2020). Menurut hasil penelitian Fahrurroji & Iwan (2018) adalah Ukuran Perusahaan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap Struktur Modal. Berbeda dengan hasil penelitian J.D Lasut *et al.* (2018), Permatasari *et al.* (2019), dan Melodie & Ruslim (2019) yang menemukan hubungan positif signifikan antara Ukuran Perusahaan dan Struktur Modal. Sedangkan hasil penelitian Setiawati dan Veronica (2020) yaitu Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh terhadap Struktur Modal.

Menurut Riyanto (2010:25) menyatakan bahwa likuiditas terkait dengan kesanggupan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansial yang dimiliki sedangkan menurut Sartono (2012:116) menyatakan bahwa likuiditas mengindikasikan kesiapan perusahaan dalam menyelesaikan kewajiban berjangka pendek tepat pada waktunya saat jatuh tempo, yang dicerminkan dari besarnya aktiva lancar yang dimiliki perusahaan. Menurut hasil penelitian Fitriany & Nuraini (2018) adalah Likuiditas berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap Struktur Modal. Berbeda dengan hasil penelitian Aprilia & Yuliadi (2020) yaitu Likuiditas berpengaruh positif dan signifikan terhadap Struktur Modal. Sedangkan menurut hasil penelitian Setiawati &

Veronica (2020), Dewiningra & Mustanda (2018), Prastika & Candradewi (2019), J.D Lasut *et al.* (2018), dan Permatasari *et al.* (2019) yaitu Likuiditas berpengaruh negatif signifikan terhadap Struktur Modal.

Menurut Setiawati & Veronica (2020) pertumbuhan penjualan adalah perubahan kenaikan atau penurunan penjualan tahun sekarang dengan tahun sebelumnya dan merupakan indikator keberhasilan permintaan dan daya saing pasar. Pertumbuhan penjualan yang tinggi atau stabil dapat berdampak positif pada laba perusahaan yang menjadi pertimbangan manajemen dalam menentukan struktur modal. Perusahaan dengan tingkat pertumbuhan penjualan yang tinggi akan cenderung untuk menggunakan hutang dalam struktur modal mereka. Menurut hasil penelitian Permatasari *et al.* (2019) menemukan hubungan positif dan signifikan antara pertumbuhan penjualan dan struktur modal. Berbeda dengan Dewiningra & Mustanda (2018) yaitu pertumbuhan penjualan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap struktur modal. Sedangkan menurut hasil penelitian Setiawati & Veronica (2020) yaitu pertumbuhan penjualan tidak berpengaruh terhadap struktur modal.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, masih ditemukan inkonsistensi atau perbedaan hasil penelitian pada setiap factor yang dinilai dapat berpengaruh terhadap nilai struktur modal. Dengan adanya inkonsistensi pada penelitian terdahulu, maka masih relevan untuk dilakukannya penelitian tentang faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal, yaitu diversifikasi, profitabilitas, ukuran perusahaan dan likuiditas, maka penulis mengambil judul: “Pengaruh Diversifikasi, Profitabilitas, Ukuran Perusahaan, Likuiditas, dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Struktur Modal (Studi Pada Perusahaan Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020)”.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi merupakan sektor yang melakukan kegiatan dalam hal perdagangan jasa baik secara besar maupun kecil dalam

menawarkan suatu jasa atau produk kepada konsumen. Selama tahun 2016-2020, tingkat *debt to equity ratio* (DER) pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi mengalami kenaikan dan penurunan. Sebagian besar dalam sektor tersebut masih menggunakan modal atau dana tambahan yang berasal dari dalam perusahaan (internal) untuk membiayai kegiatan perusahaannya, sementara pertumbuhan menjadi melambat. Penggunaan modal sendiri dalam pembiayaan perusahaan belum tentu akan menghasilkan struktur modal yang optimal. Penggunaan modal sendiri yang dominan akan menimbulkan *opportunity cost* dan berpeluang untuk menurunkan nilai perusahaan.

Tujuan perusahaan melakukan pendanaan yaitu untuk meningkatkan perkembangan perusahaan dengan cara menambah modal. Besarnya sebuah struktur modal di suatu perusahaan tergantung dari banyaknya sumber daya yang telah diperoleh yang berasal dari modal internal ataupun modal eksternal.

Terdapat dampak dari penggunaan modal internal yaitu pertumbuhan perusahaan akan meningkat secara terbatas sedangkan persaingan bisnis di era globalisasi ini semakin meningkat pesat. Penggunaan modal eksternal dalam perusahaan akan membuat perusahaan menjadi lebih fleksibel dalam meningkatkan pertumbuhan perusahaan, maka penting bagi perusahaan untuk mempertimbangkan faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal saat membentuk struktur modal yang optimal supaya menggunakan modal internal ataupun modal eksternal dengan baik.

Beberapa faktor yang mempengaruhi struktur modal telah diteliti oleh beberapa peneliti terdahulu tetapi masih ditemukan inkonsistensi antara hasil penelitian satu dengan yang lainnya maupun antara teori dengan hasil penelitian. Faktor-faktor yang masih mengalami inkonsistensi dan akan diuji kembali oleh penulis adalah diversifikasi, profitabilitas, ukuran perusahaan, likuiditas, dan pertumbuhan penjualan.

Berdasarkan faktor-faktor yang mengalami inkonsistensi hasil pada penelitian terdahulu, maka pertanyaan yang di rumuskan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana diversifikasi, profitabilitas, ukuran perusahaan, likuiditas, pertumbuhan penjualan, dan struktur modal pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020?
2. Apakah terdapat pengaruh secara simultan antara diversifikasi, profitabilitas, ukuran perusahaan, likuiditas, dan pertumbuhan penjualan terhadap struktur modal pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdapat di bursa efek indonesia periode 2016-2020?
3. Apakah terdapat pengaruh secara parsial antara diversifikasi dan struktur modal pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
4. Apakah terdapat pengaruh secara parsial antara profitabilitas dan struktur modal pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
5. Apakah terdapat pengaruh secara parsial antara ukuran perusahaan dan struktur modal pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
6. Apakah terdapat pengaruh secara parsial antara likuiditas dan struktur modal pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
7. Apakah terdapat pengaruh secara parsial antara pertumbuhan penjualan dan struktur modal pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dibahas sebelumnya, maka tujuan penelitian yang ingin di capai adalah:

1. Untuk mengetahui diversifikasi, profitabilitas, ukuran perusahaan, likuiditas, pertumbuhan penjualan dan struktur modal pada perusahaan

sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020.

2. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh simultan antara diversifikasi, profitabilitas, ukuran perusahaan, likuiditas dan pertumbuhan penjualan terhadap struktur modal pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2020.
3. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh parsial antara diversifikasi dan struktur modal pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020.
4. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh parsial antara profitabilitas dan struktur modal pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020.
5. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh parsial antara ukuran perusahaan dan struktur modal pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020.
6. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh parsial antara likuiditas dan struktur modal pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020.
7. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh parsial antara pertumbuhan penjualan dan struktur modal pada perusahaan sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

### **1.5.1 Aspek Praktis**

Manfaat praktis yang diharapkan dari penerapan pengetahuan sebagai hasil penelitian ini adalah:

1. Bagi Pihak Investor

Dapat menjadi bahan pertimbangan para investor untuk pembuatan keputusan investasi dengan mempertimbangkan struktur modal perusahaan dan memahami faktor-faktor yang mempengaruhinya.

## 2. Bagi Perusahaan

Hasil dari penelitian ini juga diharapkan dapat digunakan oleh pihak perusahaan sebagai masukan untuk lebih memperhatikan diversifikasi, profitabilitas, ukuran perusahaan, likuiditas, dan pertumbuhan penjualan dalam membuat keputusan penggunaan sumber modal agar dapat mencapai struktur modal yang optimal.

### 1.5.2 Aspek Akademis

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi berbagai pihak yaitu:

1. Hasil penelitian diharapkan dapat menambah wawasan dalam mengaplikasikan ilmu dan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan.
2. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan referensi bagi penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan variabel dependen maupun independen dari penelitian ini.

## 1.6 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian tugas akhir terdiri atas lima bab dan beberapa sub-bab. Penjelasan bab penelitian ini secara garis besar adalah sebagai berikut:

### a. BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang gambaran umum objek penelitian, latar belakang penelitian yang berisi fenomena yang akan diteliti dan perbedaan hasil penelitian terdahulu, perumusan masalah berdasarkan latar belakang, pertanyaan penelitian,

tujuan penelitian, manfaat penelitian secara akademis maupun praktis, dan sistematika penulisan penelitian.

**b. BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini menjelaskan mengenai pengertian dan teori yang berkaitan dengan struktur modal. Dalam bab ini juga menguraikan penelitian terdahulu sebagai referensi atau acuan penelitian ini. Kerangka pemikiran membahas rangkaian pola pikir untuk menggambarkan masalah terhadap penelitian. Hipotesis masalah penelitian merupakan jawaban sementara atas masalah penelitian dan pedoman untuk pengujian data, serta ruang lingkup penelitian yang menjelaskan batasan penelitian.

**c. BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini memberikan penjelasan mengenai jenis penelitian, identifikasi variabel dependen dan independen, definisi operasional variabel, alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, tahap-tahap penelitian, jenis data dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini (populasi dan sampel), validasi, serta teknik analisis data yang digunakan terhadap penelitian ini.

**d. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menjelaskan rangkaian dan hasil pengolahan data yang telah diolah. Hasil tersebut akan dianalisis oleh penulis untuk menemukan kesimpulan dan saran dari penelitian tersebut.

**e. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari pemaknaan terhadap hasil analisis temuan penelitian dan saran. Saran yang diberikan diharapkan mampu memberikan kontribusi yang baik terhadap pihak perusahaan dan pihak yang terkait