



Homepage Journal: <https://jurnal.unismuhpalu.ac.id/index.php/JKS>

Pengaruh Struktur Aset, Ukuran Perusahaan, dan Profitabilitas terhadap Struktur Modal Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI

The Effect of Asset Structure, Firm Size, and Profitability on Capital Structure of Transportation and Logistics Sector Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange

Tasya Sawa Adilia¹, Ardian Adhiatma²

^{1,2} Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang–Indonesia

¹tasyaadiliaa@gmail.com, ²ardian@unissula.ac.id

***Corresponding Author: tasyaadiliaa@gmail.com**

Artikel Penelitian

Article History:

Received: 27 Mar, 2026

Revised: 13 May, 2026

Accepted: 22 May, 2026

Kata Kunci:

Struktur Aset, Ukuran Perusahaan, Profitabilitas, Struktur Modal, Transportasi dan Logistik

Keywords:

Asset Structure, Company Size, Profitability, Capital Structure, Transportation and Logistics

DOI: 10.56338/jks.v9i5.11143

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh struktur aset, ukuran perusahaan, dan profitabilitas terhadap struktur modal pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024. Data yang digunakan merupakan data sekunder dari 105 data laporan keuangan tahunan perusahaan dari 21 perusahaan. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling*. Metode analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda dengan menggunakan SPSS versi 31. Hasil penelitian ini menunjukkan struktur aset tidak berpengaruh terhadap struktur modal, ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap struktur modal, dan profitabilitas berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen perusahaan dalam pengambilan keputusan pendanaan serta menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya di bidang keuangan perusahaan.

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the effect of asset structure, company size, and profitability on capital structure in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2020-2024. The data used is secondary data from 105 annual financial reports of 21 companies. The sampling technique used is purposive sampling. The data analysis method used is multiple linear regression analysis using SPSS version 31. The results of this study indicate that asset structure does not affect capital structure, company size has a positive effect on capital structure, and profitability has a negative effect

on capital structure. In addition, this study is expected to be a consideration for company management in making funding decisions and a reference for further research in the field of corporate finance.

PENDAHULUAN

Struktur modal merupakan salah satu keputusan keuangan strategis yang menentukan keberlangsungan dan pertumbuhan perusahaan dalam jangka panjang. Keputusan mengenai komposisi optimal antara penggunaan utang dan ekuitas menjadi pertimbangan penting bagi manajemen karena berpengaruh langsung terhadap biaya modal, risiko keuangan, dan nilai perusahaan (Brigham & Houston 2019). Myers (1984) melalui teori *Pecking Order* menjelaskan bahwa perusahaan cenderung memprioritaskan sumber pendanaan internal terlebih dahulu, kemudian utang, dan terakhir penerbitan saham baru. Sementara itu, Modigliani & Miller (1963) dalam teori *Trade-Off* menyatakan bahwa perusahaan akan mencari keseimbangan optimal antara manfaat pajak dari utang dengan biaya kebangkrutan yang mungkin timbul. Kedua teori tersebut menegaskan bahwa struktur modal dipengaruhi oleh berbagai faktor internal perusahaan seperti struktur aset, ukuran perusahaan, dan profitabilitas.

Sektor transportasi dan logistik memiliki karakteristik khusus berupa intensitas modal dan struktur aset yang tinggi karena memerlukan investasi besar dalam aset tetap seperti armada kendaraan, kapal, pesawat, dan infrastruktur pendukung lainnya. Dalam konteks perekonomian nasional, sektor ini berperan penting sebagai penunjang distribusi barang dan jasa. Ross et al. (2019) menjelaskan bahwa perusahaan dengan aset tetap yang tinggi cenderung memiliki akses lebih baik terhadap pendanaan utang karena aset tersebut dapat dijadikan jaminan. Periode 2020–2024 menjadi masa yang krusial bagi sektor transportasi dan logistik karena mencakup kondisi sebelum pandemi COVID-19, masa pandemi, hingga fase pemulihan ekonomi pascapandemi. Perubahan kondisi ekonomi tersebut memengaruhi kebijakan keuangan perusahaan, khususnya dalam pengelolaan struktur modal yang tercermin dari fluktuasi rasio *Debt to Equity Ratio* (DER) selama periode penelitian.

Struktur aset merupakan perbandingan antara aset lancar dan aset tetap perusahaan (Riyanto, 2010). Dalam teori *Trade-Off*, perusahaan dengan aset tetap yang besar cenderung lebih mudah memperoleh pendanaan utang karena memiliki jaminan yang kuat. Puspawardhani (2014) menyatakan bahwa semakin besar struktur aset perusahaan maka semakin besar pula kecenderungan perusahaan menggunakan utang dalam struktur modalnya. Namun, hasil penelitian terdahulu menunjukkan adanya *research gap*. Penelitian Fidiena & Nursiam (2024), Meisyta et al. (2021), dan Wulansari et al. (2022) menunjukkan bahwa struktur aset berpengaruh signifikan terhadap struktur modal, sedangkan Sinabariba et al. (2021) menemukan pengaruh signifikan negatif, dan Putri & Meirisa (2023) menyatakan struktur aset tidak berpengaruh signifikan terhadap struktur modal. Fenomena pada perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2020–2024 juga menunjukkan adanya fluktuasi rasio struktur aset dari tahun ke tahun.

Selain struktur aset, ukuran perusahaan juga menjadi faktor yang memengaruhi struktur modal. Brigham & Houston (2019) menjelaskan bahwa ukuran perusahaan dapat diukur melalui total aset atau total penjualan yang mencerminkan kapasitas ekonomi perusahaan. Halim (2015) menyatakan bahwa perusahaan dengan ukuran besar cenderung memiliki reputasi yang lebih baik, arus kas yang stabil, dan risiko kebangkrutan yang lebih rendah sehingga lebih mudah memperoleh pendanaan eksternal. Hasil penelitian terkait ukuran perusahaan terhadap struktur modal juga menunjukkan hasil yang tidak konsisten. Meisyta et al. (2021) dan Sinabariba et al. (2021) menyatakan ukuran perusahaan berpengaruh signifikan positif terhadap struktur modal, sedangkan Putri & Meirisa (2023) menemukan pengaruh signifikan negatif dan Wafa & Novie (2024) menyatakan tidak berpengaruh signifikan. Data

perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020–2024 menunjukkan adanya peningkatan ukuran perusahaan yang relatif konsisten dari tahun ke tahun.

Profitabilitas mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba sebagai hasil akhir dari kebijakan dan keputusan manajerial (Sawir, 2009). Dalam teori *Pecking Order*, perusahaan dengan profitabilitas tinggi cenderung menggunakan pendanaan internal dibandingkan utang eksternal. Brigham & Houston (2019) menyatakan bahwa perusahaan dengan tingkat pengembalian investasi yang tinggi akan mengurangi penggunaan utang dalam struktur modalnya. Namun demikian, hasil penelitian sebelumnya juga menunjukkan adanya *research gap*. Fidiena & Nursiam (2024) menyatakan profitabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap struktur modal, sedangkan Meisyta et al. (2021) dan Wafa & Novie (2024) menemukan pengaruh signifikan positif. Sebaliknya, Sinabariba et al. (2021) serta Putri & Meirisa (2023) menyatakan profitabilitas berpengaruh signifikan negatif terhadap struktur modal. Fenomena profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2020–2024 juga menunjukkan pergerakan yang berfluktuasi dari tahun ke tahun.

METODE

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian eksplanatori dengan pendekatan kuantitatif. Populasi penelitian terdiri atas 39 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling* dengan kriteria perusahaan telah *listing* pada tahun 2020, tidak mengalami *delisting* sampai akhir 2024, tidak mengganti nama perusahaan selama periode 2020–2024, tidak mengalami ekuitas negatif, serta secara berturut-turut mempublikasikan laporan keuangan tahunan selama periode penelitian. Berdasarkan kriteria tersebut diperoleh 21 perusahaan sebagai sampel penelitian dengan total 105 data pengamatan. Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020–2024 yang diperoleh melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia dan situs resmi masing-masing perusahaan sampel. Metode analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda dengan menggunakan aplikasi SPSS 31.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Statistik Deskripsi

Analisis ini dilakukan guna mendapatkan penggambaran data secara merinci pada beberapa nilai, seperti: minimum, maximum, mean, dan standar deviasi. Pada penelitian ini terdapat tiga variabel bebas, yakni struktur aset (X1), ukuran perusahaan (X2), dan profitabilitas (X3) serta satu variabel terikat, yakni struktur modal (Y). Penggunaan analisis statistik deskripsi memperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 1. Hasil Analisis Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X1	105	.064	.936	.59802	.212573
X2	105	16.279	31.012	27.09499	2.068205
X3	105	-.377	.310	.02717	.088140
Y	105	.068	5.559	.99984	1.227383
Valid N (listwise)	105				

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Berdasarkan Tabel 1 menunjukkan hasil dari analisis statistik deskriptif, terlihat bahwa nilai minimum dari struktur modal yang diprosikan dengan DER dari perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020-2024 adalah 0,068 yang dimiliki oleh PT Krida Jaringan Nusantara Tbk. pada tahun 2023 dan nilai maximum dari struktur modal adalah 5,559 yang dimiliki oleh PT Indomobil Multi Jasa Tbk. pada tahun 2020. Adapun nilai rata-rata struktur modal adalah 0,99984 dengan standar deviasinya adalah 1,227383 yang menunjukkan bahwa secara umum perusahaan memiliki proporsi

penggunaan utang yang relatif seimbang dibandingkan modal sendiri, meskipun terdapat variasi kebijakan pendanaan yang cukup signifikan antar perusahaan.

Nilai minimum dari struktur aset yang diprosikan dengan SAST dari perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020-2024 adalah 0,064 yang dimiliki oleh PT Satria Antaran Prima Tbk. pada tahun 2024 dan nilai maximum dari struktur aset adalah 0,936 yang dimiliki oleh PT Batavia Prosperindo Trans Tbk. pada tahun 2021. Adapun rata-rata struktur aset adalah 0,59802 dengan standar deviasinya adalah 0,212573. Nilai rata-rata tersebut menunjukkan bahwa perusahaan dalam sektor transportasi dan logistik cenderung memiliki proporsi aset tetap yang relatif cukup besar terhadap total aset. Namun, rentang nilai yang cukup lebar mengindikasikan adanya variasi komposisi aset antar perusahaan, yang berpotensi memengaruhi kebijakan pendanaan dan struktur modal perusahaan.

Nilai minimum dari ukuran perusahaan yang diprosikan dengan firm size dari perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020-2024 adalah 16,279 yang dimiliki oleh PT Prima Globalindo Logistik Tbk. pada tahun 2024 dan nilai maximum dari ukuran perusahaan adalah 31,012 yang dimiliki oleh PT Indomobil Multi Jasa Tbk. pada tahun 2024. Adapun rata-rata ukuran perusahaan adalah 27,09499 dengan standar deviasinya adalah 2,068205 yang menunjukkan adanya perbedaan skala perusahaan dalam sampel penelitian. Variasi ukuran perusahaan tersebut dapat berkaitan dengan kemampuan perusahaan dalam memperoleh akses pendanaan, karena perusahaan dengan skala lebih besar umumnya memiliki tingkat kepercayaan dan stabilitas yang lebih baik.

Nilai minimum dari profitabilitas yang diprosikan dengan ROA dari perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2020-2024 adalah -0,377 yang dimiliki oleh PT Jaya Trishindo Tbk. pada tahun 2022 dan nilai maximum dari ukuran perusahaan adalah 0,310 yang dimiliki oleh PT Temas Tbk. pada tahun 2022. Adapun rata-rata profitabilitas adalah 0,02717 dengan standar deviasinya adalah 0,088140 yang menunjukkan bahwa tingkat profitabilitas perusahaan cenderung relatif rendah dengan variasi yang cukup beragam. Kondisi tersebut mencerminkan adanya perbedaan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode penelitian.

Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah data penelitian memiliki distribusi normal atau tidak. Uji normalitas yang digunakan dalam penelitian ini yakni *Kolmogorov-Smirnov*. Berikut adalah hasil uji *Kolmogorov-Smirnov* setelah dilakukan transformasi data:

Tabel 2. Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov Setelah Transformasi Data

		Unstandardized Residual	
N		105	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	.92797559	
Most Extreme Differences	Absolute	.065	
	Positive	.065	
	Negative	-.044	
Test Statistic		.065	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^c	Sig.	.335	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.322
		Upper Bound	.347

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Berdasarkan Tabel 2, diketahui bahwa Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,200 lebih besar dari 0,05 yang berarti data residual penelitian ini sudah berdistribusi secara normal.

Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terdapat korelasi antar variabel independen. Pengujian adanya gejala multikolinearitas dapat dilakukan dengan melihat nilai VIF dan *tolerance*-nya. Jika nilai $VIF > 10$ dan $tolerance < 0,10$, maka model regresi tidak mengalami gejala multikolinearitas. Hasil dari uji multikolinearitas dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 3. Hasil Uji Multikolinearitas

Variabel	<i>Tolerance</i>	VIF	Keterangan
Struktur Aset	.947	1.056	Tidak Terjadi Multikolinearitas
Ukuran Perusahaan	.943	1.060	Tidak Terjadi Multikolinearitas
Profitabilitas	.897	1.114	Tidak Terjadi Multikolinearitas

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance residual suatu pengamatan ke pengamatan lainnya. Apabila variance residual antar pengamatan bersifat tetap, maka kondisi tersebut disebut dengan homokedastisitas. Sebaliknya, jika variance residual berbeda antar pengamatan, maka kondisi tersebut disebut dengan heteroskedastisitas. Pengujian heteroskedastisitas dalam penelitian ini menggunakan uji Park. Hasil dari uji heteroskedastisitas dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 4. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Variabel	Sig.	Keterangan
Struktur Aset	.124	Tidak Terjadi Heteroskedastisitas
Ukuran Perusahaan	.502	Tidak Terjadi Heteroskedastisitas
Profitabilitas	.721	Tidak Terjadi Heteroskedastisitas

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui apakah dalam suatu model regresi terdapat hubungan antara kesalahan (error) pada periode t dengan kesalahan pada periode sebelumnya ($t-1$). Uji autokorelasi dalam penelitian ini menggunakan pendekatan *Durbin-Watson*. Hasil dari uji autokorelasi dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 5. Hasil Uji Autokorelasi

Model	Durbin-Watson	Keterangan
1	.756	Tidak Terjadi Autokorelasi

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh signifikan dari variabel independent yaitu struktur aset, ukuran perusahaan, dan profitabilitas terhadap

variabel dependen yaitu struktur modal. Hasil dari analisis regresi linear berganda dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 6. Hasil Uji Analisis Regresi Linear Berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	-8.771	1.266		-6.926	<.001
	SQRT_X1	.717	.486	.126	1.477	.143
	X2	.290	.046	.541	6.308	<.001
	X3	-2.979	1.106	-.237	-2.694	.008

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Berdasarkan Tabel 6 di atas, maka diperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = 0,126 X1 + 0,541 X2 - 0,237 X3$$

Berdasarkan nilai koefisien regresi di atas diperoleh hasil sebagai berikut:

1. Variabel struktur aset (X1) memiliki nilai *Standardized Coefficients Beta* sebesar 0,126. Nilai tersebut menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan struktur aset, dengan asumsi variabel lain konstan, akan meningkatkan struktur modal sebesar 0,126 sehingga menunjukkan adanya hubungan positif antara struktur aset dan struktur modal.
2. Variabel ukuran perusahaan (X2) memiliki nilai *Standardized Coefficients Beta* sebesar 0,541 yang menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan ukuran perusahaan, dengan asumsi variabel lain konstan, akan meningkatkan struktur modal sebesar 0,541. Nilai tersebut menunjukkan bahwa ukuran perusahaan memiliki hubungan positif terhadap struktur modal perusahaan.
3. Variabel profitabilitas (X3) memiliki nilai *Standardized Coefficients Beta* sebesar -0,237 yang menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan profitabilitas, dengan asumsi variabel lain konstan, akan menurunkan struktur modal sebesar -0,237. Nilai tersebut menunjukkan adanya hubungan negatif antara profitabilitas dan struktur modal, sehingga semakin tinggi tingkat profitabilitas perusahaan maka kecenderungan penggunaan utang dalam struktur modal akan semakin rendah.

Uji t (Parsial)

Uji t digunakan untuk mengetahui pengaruh struktur aset, ukuran perusahaan, dan profitabilitas terhadap struktur modal dengan menggunakan tingkat signifikansi sebesar 5% ($\alpha = 0,05$). Hasil dari uji t dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 7. Hasil Uji t (Parsial)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	-8.771	1.266		-6.926	<.001
	SQRT_X1	.717	.486	.126	1.477	.143
	X2	.290	.046	.541	6.308	<.001
	X3	-2.979	1.106	-.237	-2.694	.008

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Berdasarkan Tabel 7, di atas, maka dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Variabel struktur aset memiliki nilai koefisien regresi sebesar 0,126 dengan arah positif dan nilai signifikansi sebesar 0,143, dimana nilai tersebut lebih besar dari 0,05 sehingga hipotesis pertama (H1) ditolak karena struktur aset tidak berpengaruh terhadap struktur modal.
2. Variabel ukuran perusahaan memiliki nilai koefisien regresi sebesar 0,541 dengan arah positif dan nilai signifikansi kurang dari 0,001, dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05 sehingga hipotesis kedua (H2) diterima, yang menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap struktur modal.
3. Variabel profitabilitas memiliki nilai koefisien regresi sebesar $-0,237$ dengan arah negatif dan nilai signifikansi sebesar 0,008, dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05 sehingga hipotesis ketiga (H3) diterima, yang menunjukkan bahwa profitabilitas berpengaruh negatif terhadap struktur modal.

Uji F (Simultan)

Uji F atau uji f dilakukan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh antara variabel independent secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Hasil dari uji f dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 8. Hasil Uji F

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	38.194	3	12.731	14.358	<.001 ^b
	Residual	89.558	101	.887		
	Total	127.752	104			

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Berdasarkan Tabel 8, diketahui bahwa nilai signifikansi F sebesar kurang dari 0,001, dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa struktur aset, ukuran perusahaan, dan profitabilitas secara simultan berpengaruh terhadap struktur modal.

Koefisien Determinasi (R^2)

Pengujian koefisien determinasi dilakukan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen yang ditunjukkan dari nilai *adjusted R square*. Pengujian koefisien determinasi dalam penelitian ini memperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 9. Hasil Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.547 ^a	.299	.278	.94166	.756

Sumber: Output SPSS versi 31 (2026)

Berdasarkan Tabel 9, diketahui bahwa nilai *adjusted R square* sebesar 0,278. Yang artinya variabel independen yang terdiri atas struktur aset, ukuran perusahaan, dan profitabilitas mampu menjelaskan struktur modal sebesar 27,8%. Rendahnya nilai *adjusted R square* menunjukkan bahwa kemampuan model dalam menjelaskan variabel dependen masih terbatas, yang disebabkan oleh adanya variabel lain di luar model penelitian yang turut memengaruhi struktur modal, seperti risiko bisnis, kebijakan dividen, likuiditas, pertumbuhan perusahaan, atau faktor makroekonomi. Selain itu, faktor non-kuantitatif seperti kebijakan manajemen dan perbedaan karakteristik industri juga berperan dalam memengaruhi struktur modal perusahaan, sehingga kemampuan model dalam menjelaskan variabel dependen menjadi terbatas. Sedangkan sisanya yaitu 72,2% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak terdapat pada penelitian ini.

PEMBAHASAN

Pengaruh Struktur Aset terhadap Struktur Modal

Berdasarkan pengolahan data yang sudah dilakukan, hasil penelitian menunjukkan bahwa struktur aset tidak berpengaruh signifikan terhadap struktur modal. Struktur aset mencerminkan komposisi aktiva perusahaan yang terdiri dari aktiva lancar terhadap aktiva tetap. Aktiva lancar meliputi kas, piutang usaha, persediaan, dan aset lainnya yang dapat dikonversi menjadi kas dalam waktu kurang dari satu tahun. Sementara itu, aktiva tetap mencakup aset berwujud jangka panjang seperti armada kendaraan, kapal, pesawat, gudang logistik, infrastruktur distribusi, serta peralatan operasional lainnya yang merupakan karakteristik utama perusahaan transportasi dan logistik. Sedangkan struktur modal menggambarkan perbandingan antara total hutang dan total ekuitas yang digunakan perusahaan dalam membiayai operasional dan investasinya. Secara teoritis, aktiva tetap yang proporsinya besar seharusnya meningkatkan penggunaan hutang karena dapat dijadikan sebagai jaminan (*collateral*) bagi kreditur, sehingga berhubungan positif dengan hutang sesuai dalam teori *Trade-Off*. Aktiva tetap yang tinggi mencerminkan aset tangible dengan nilai likuidasi yang relatif lebih stabil, sehingga mampu menurunkan risiko bagi pemberi pinjaman. Sementara itu, aktiva lancar seperti kas, piutang, dan persediaan lebih berfungsi untuk mendukung kegiatan operasional perusahaan serta memiliki keterbatasan sebagai jaminan, sehingga cenderung berkaitan dengan penggunaan ekuitas atau pendanaan internal dibandingkan hutang.

Namun, hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan tersebut tidak signifikan, yang mengindikasikan bahwa kepemilikan aktiva tetap tidak selalu diikuti dengan peningkatan penggunaan hutang. Hal ini disebabkan karena keputusan struktur modal lebih dipengaruhi oleh faktor lain yang lebih dominan, seperti kondisi arus kas, risiko usaha, profitabilitas, serta karakteristik industri. Selain itu, karakteristik aktiva tetap pada sektor transportasi dan logistik, seperti tingginya tingkat depresiasi, biaya pemeliharaan yang besar, serta nilai jaminan yang fluktuatif, menyebabkan aset tersebut tidak selalu menarik bagi kreditur. Kondisi ini membuat perusahaan cenderung lebih berhati-hati dalam menggunakan hutang, terutama dalam menghadapi risiko operasional dan volatilitas pendapatan. Dengan demikian, meskipun secara teoritis struktur aset memiliki hubungan dengan struktur modal, dalam penelitian ini pengaruh tersebut tidak terbukti signifikan karena adanya faktor lain yang lebih dominan dalam menentukan keputusan pendanaan perusahaan, sehingga hipotesis pertama (H1) yang menyatakan bahwa struktur aset berpengaruh positif terhadap struktur modal ditolak.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putri & Meirisa (2023) yang menyatakan bahwa struktur aset tidak berpengaruh terhadap struktur modal. Tetapi hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Fidiana & Nursiam (2024) yang menyatakan bahwa struktur aset berpengaruh terhadap struktur modal. Adapun penelitian yang dilakukan oleh Meisyta et al. (2021) beserta Wulansari et al. (2022) menyatakan bahwa struktur aset berpengaruh positif terhadap struktur modal. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Sinabariba et al. (2021) menunjukkan hasil bahwa struktur aset berpengaruh negatif terhadap struktur modal.

Pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap Struktur Modal

Berdasarkan pengolahan data yang sudah dilakukan, hasil penelitian menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap struktur modal. Ukuran perusahaan mencerminkan skala operasi perusahaan yang umumnya diukur melalui logaritma natural dari total aset, sedangkan struktur modal menggambarkan komposisi sumber pendanaan perusahaan yang terdiri dari total hutang dan total ekuitas. Perusahaan dengan total aset yang lebih besar cenderung memiliki akses yang lebih mudah terhadap pendanaan melalui hutang karena dianggap memiliki risiko yang lebih rendah, reputasi yang lebih baik, serta kemampuan arus kas yang lebih stabil. Total aset yang besar memberikan sinyal kepada kreditur mengenai kapasitas perusahaan dalam memenuhi kewajiban utang, sehingga mendorong perusahaan untuk menggunakan proporsi hutang yang lebih tinggi dalam struktur

modalnya. Selain itu, perusahaan dengan total aset yang besar juga memiliki kemampuan menghasilkan laba yang lebih stabil, sehingga dapat meningkatkan penggunaan ekuitas melalui laba ditahan sebagai sumber pendanaan internal.

Hubungan positif ini sejalan dengan teori *Trade-Off*, yang menyatakan bahwa perusahaan besar memiliki keuntungan dalam memanfaatkan utang karena biaya kebangkrutan yang relatif lebih rendah dan kemampuan untuk memperoleh manfaat pajak (*tax shield*) yang lebih besar. Dalam sektor transportasi dan logistik, perusahaan dengan total aset yang besar biasanya memiliki armada transportasi yang lebih banyak, jaringan distribusi yang luas, serta infrastruktur operasional yang lebih lengkap. Hal ini menyebabkan kebutuhan dana yang tinggi untuk operasional, pemeliharaan, dan ekspansi usaha, sehingga perusahaan cenderung memilih pendanaan dalam bentuk utang untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Semakin besar total aset perusahaan, semakin tinggi pula kecenderungan penggunaan utang dalam struktur modal, tanpa mengabaikan peran ekuitas dalam menjaga stabilitas keuangan perusahaan. Dengan demikian, hipotesis kedua (H2) yang menyatakan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap struktur modal diterima. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa skala perusahaan merupakan faktor penting yang memengaruhi keputusan pendanaan, di mana perusahaan dengan ukuran lebih besar memiliki peluang yang lebih baik untuk memanfaatkan sumber pendanaan eksternal secara optimal.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Meisyta et al. (2021) beserta Sinabariba et al. (2021) yang menyatakan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap struktur modal. Tetapi hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putri & Meirisa (2023) yang menyatakan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Adapun penelitian yang dilakukan oleh Fidiena & Nursiam (2024) yang menyatakan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh terhadap struktur modal. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Wafa & Novie (2024) menunjukkan hasil bahwa ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap struktur modal.

Pengaruh Profitabilitas terhadap Struktur Modal

Berdasarkan pengolahan data yang sudah dilakukan, hasil penelitian menunjukkan bahwa profitabilitas berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Profitabilitas mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang diukur melalui *Earnings After Tax (EAT)* terhadap total aset, sedangkan struktur modal menggambarkan komposisi sumber pendanaan perusahaan yang terdiri dari total utang dan total ekuitas. Perusahaan dengan *EAT* yang tinggi dibandingkan total aset menunjukkan kemampuan yang baik dalam menghasilkan laba, sehingga meningkatkan ketersediaan dana internal berupa laba ditahan yang merupakan bagian dari ekuitas. Hal ini membuat perusahaan cenderung mengutamakan pendanaan internal untuk membiayai operasional dan investasi, sehingga mengurangi ketergantungan terhadap utang. Akibatnya, semakin tinggi profitabilitas, semakin rendah proporsi total utang dibandingkan total ekuitas dalam struktur modal perusahaan.

Hubungan ini sejalan dengan teori *pecking order* yang menyatakan bahwa perusahaan lebih memilih urutan pendanaan dari yang paling murah risiko, yaitu pertama dari laba ditahan (internal), baru kemudian utang, dan terakhir penerbitan saham baru. Ketika *EAT* perusahaan meningkat, kemampuan untuk membiayai kebutuhan dana dari sumber internal juga meningkat, sehingga perusahaan mengurangi penggunaan utang. Sebaliknya, perusahaan dengan profitabilitas rendah cenderung lebih bergantung pada pendanaan eksternal berupa utang. Dalam sektor transportasi dan logistik yang memiliki kebutuhan investasi aset dan biaya operasional yang tinggi, perusahaan dengan profitabilitas yang baik dapat memanfaatkan laba yang dihasilkan untuk mendanai kegiatan usaha tanpa harus menambah beban utang yang berisiko. Dengan demikian, hipotesis ketiga (H3) yang menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh negatif terhadap struktur modal diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa profitabilitas merupakan faktor penting yang memengaruhi kebijakan struktur modal perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putri & Meirisa (2023) beserta Sinabariba et al. (2021) yang menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh negatif terhadap struktur modal. Tetapi hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Meisyta et al. (2021) beserta Wafa & Novie (2024) yang menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh positif terhadap struktur modal. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Fidiena & Nursiam (2024) yang menyatakan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap struktur modal.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020–2024 dengan sampel 21 perusahaan atau 105 data pengamatan, diperoleh kesimpulan bahwa struktur aset tidak berpengaruh terhadap struktur modal, sehingga besar kecilnya aset perusahaan tidak secara langsung memengaruhi keputusan penggunaan utang. Sementara itu, ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap struktur modal, yang menunjukkan bahwa perusahaan dengan skala operasional lebih besar cenderung memiliki kebutuhan pendanaan yang lebih tinggi. Profitabilitas berpengaruh negatif terhadap struktur modal, sehingga perusahaan dengan tingkat laba yang tinggi cenderung lebih mengandalkan pendanaan internal dibandingkan utang. Secara simultan, struktur aset, ukuran perusahaan, dan profitabilitas berpengaruh terhadap struktur modal perusahaan sektor transportasi dan logistik. Penelitian ini memiliki keterbatasan karena hanya menggunakan tiga variabel independen, periode penelitian terbatas pada tahun 2020–2024, serta hanya berfokus pada perusahaan sektor transportasi dan logistik sehingga hasil penelitian belum dapat digeneralisasi untuk seluruh sektor perusahaan.

DAFTAR RUJUKAN

- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of financial management* (15th ed.). Cengage.
- Fidiena, H., & Nursiam. (2024). Pengaruh profitabilitas, pertumbuhan perusahaan, struktur aktiva, dan ukuran perusahaan terhadap struktur modal perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2021-2023. *Edunomika*, 8(3).
- Halim, A. (2015). *Auditing: Dasar-dasar audit laporan keuangan* (5th ed.). UPP STIM YKPN.
- Meisyta, E. D., Yusuf, A. A., & Martika, L. D. (2021). Pengaruh profitabilitas, struktur aktiva dan ukuran perusahaan terhadap struktur modal. *JRKA*, 7(2), 83–91.
- Myers, S. C. (1984). The capital structure puzzle. *The Journal of Finance*, 39(3), 574–592. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6261.1984.tb03646.x>
- Puspawardhani, N. (2014). Pengaruh pertumbuhan penjualan, profitabilitas, struktur aktiva, dan ukuran perusahaan terhadap struktur modal pada perusahaan pariwisata dan perhotelan di BEI. *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana*, 3(7), 2050–2065.
- Putri, Y. N., & Meirisa, F. (2023). Analisis pengaruh ukuran perusahaan, profitabilitas, dan struktur aktiva terhadap struktur modal perusahaan (Studi pada perusahaan sektor dasar dan kimia). *Jurnal Ilmu Manajemen*, 12(2).
- Riyanto, B. (2010). *Dasar-dasar pembelanjaan perusahaan* (4th ed.). BPFY Yogyakarta.
- Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jordan, B. D. (2019). *Fundamentals of corporate finance* (12th ed.). McGraw-Hill Education.
- Sawir, A. (2009). *Analisis kinerja keuangan dan perencanaan keuangan perusahaan*. Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono. (2013). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sinabariba, N. Y., Tumanggor, L., & Hayati, K. (2021). Pengaruh struktur aktiva, profitabilitas, likuiditas dan ukuran perusahaan terhadap struktur modal. *Jurnal Manajemen*, 5(2).

- Wafa, H. R., & Novie, M. (2024). Pengaruh profitabilitas, ukuran perusahaan dan pertumbuhan aset terhadap struktur modal pada perusahaan listrik Asia periode 2019-2022. *Journal of Economic, Business and Accounting (COSTING)*, 7(4), 9483–9453. <https://doi.org/10.31539/costing.v7i4.9941>
- Wulansari, R. S., Asmeri, R., & Sunreni. (2022). Pengaruh risiko bisnis dan struktur aktiva terhadap struktur modal pada perusahaan property dan real estate yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2016–2018. *Pareso Jurnal*, 4(1), 45–66.