

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Perusahaan sub sektor transportasi adalah salah satu sektor yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Sektor transportasi mempunyai peranan penting didalam kehidupan masyarakat yang didorong oleh peningkatan kebutuhan masyarakat untuk mobilitas dan pengangkutan barang ke seluruh daerah. Salah satu tujuan pengembangan sektor transportasi ini adalah untuk memaksimalkan kualitas laba perusahaan. Dalam hal ini, laba yang berkualitaslah yang dapat dijadikan acuan oleh pihak internal maupun eksternal. Pada era saat ini, laba sering dijadikan alat oleh manajemen untuk dimanipulasi agar terlihat baik, sehingga pihak internal maupun eksternal yang membutuhkan informasi ini menganggap bahwa perusahaan tersebut sangatlah baik. Sebagai salah satu contoh bagi pihak eksternal yaitu investor, laba suatu perusahaan sangat di butuhkannya untuk menilai kinerja manajemen suatu perusahaan dan disinilah nantinya investor menilai apakah dia layak menginvestasikan modalnya atau tidak diperusahaan tersebut.

Kondisi laba yang tinggi menunjukkan prestasi kinerja perusahaan yang baik. Perubahan laba yang dinyatakan oleh Badan Pusat Statistik Indonesia bahwa sektor usaha yang paling tertekan oleh dampak pandemi Covid-19 pada tahun 2020 adalah sektor transportasi. Kebijakan membatasi mobilitas masyarakat yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dalam rangka mencegah penyebaran wabah Covid-19, membuat kondisi usaha sektor transportasi mengalami penurunan laba

yang tajam (Satria et al., 2022). Selain kondisi pandemi masalah lainnya yaitu terjadinya kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM), dimana dipicu banyak hal salah satunya kenaikan harga minyak dunia dan ICP (*Indonesian Crude Price*). Permasalahan tersebut tentunya bisa mempengaruhi kinerja perusahaan dimana kenaikan harga akan meningkatkan nilai hutang dan dampaknya perolehan laba akan menurun jika masalah tersebut tidak segera diatasi.

Fenomena terkait kualitas laba PT Blue Bird tercatat mengalami kerugian sebesar Rp 93,67 miliar sepanjang semester I pada tahun 2020 akibat pandemi corona. Padahal pada periode yang sama tahun 2019, perseroan berhasil mengantongi laba bersih senilai Rp 158,37 miliar, artinya profitabilitasnya turun hingga 159,15% (Direktur Utama PT Blue Bird Sigit Djokosoetono, 2020).

Fenomena yang terjadi dalam laporan keuangan tersebut akan menyebabkan turunnya kepercayaan investor terhadap kualitas laba atau pun pemakai produk perusahaan ini memiliki peminat yang kurang. Laba yang berkualitas adalah laba yang bermanfaat dalam pengambilan keputusan yaitu yang memiliki karakteristik komparabilitas atau konsistensi selain itu, bermanfaat dalam pengambilan keputusan yaitu yang memiliki karakteristik relevansi, reliabilitas (Soly dan Wijaya, 2018). Maka dapat disimpulkan bahwa laba yang berkualitas adalah laba yang bermanfaat dalam pengambilan keputusan yang memiliki karakteristik relevansi dan reliabilitas (Anggraini et al., 2019).

Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa kualitas laba merupakan gambaran mengenai kinerja perusahaan dalam menghasilkan pendapatan perusahaan dan salah satu informasi yang dibutuhkan oleh para pengguna laporan keuangan

nantinya. Pentingnya diteliti kualitas laba ini dikarenakan laba salah satu bagian terpenting dari laporan keuangan yang sering menjadi prioritas utama para pemakai laporan keuangan dalam mengambil keputusan. Bertujuan nantinya untuk memberikan informasi yang tepat guna dalam pengambilan keputusan bisnis. Agar dapat memberikan informasi yang handal maka laba tersebut haruslah berkualitas.

Salah satu cara untuk mengukur kualitas laba yaitu dengan metode *Economic Value Added* yaitu sistem manajemen keuangan untuk mengukur laba ekonomi dalam suatu perusahaan, yang menyatakan bahwa kesejahteraan hanya dapat tercipta jika perusahaan mampu memenuhi semua biaya operasi (*operating cost*) dan biaya modal (*cost of capital*) (Ahdi, 2020). EVA merupakan estimasi laba ekonomi usaha yang sebenarnya untuk tahun tertentu, dan sangat jauh berbeda dari laba bersih akuntansi di mana laba akuntansi tidak dikurangi dengan biaya ekuitas sementara dalam perhitungan EVA biaya ini akan dikeluarkan. EVA merupakan indikator tentang adanya penambahan nilai dari suatu investasi. Nilai tambah ekonomi (*Economic Value Added-EVA*) adalah laba bersih (laba operasi dikurangi pajak) dikurangi total biaya modal tahunan. Pada dasarnya, EVA adalah laba residu dengan biaya modal sama dengan biaya modal aktual dari perusahaan (sebagai ganti dari suatu tingkat pengembalian minimum yang diinginkan perusahaan karena alasan lainnya). Jika EVA positif maka manajemen perusahaan telah berhasil menciptakan nilai tambah ekonomis bagi perusahaan. Jika EVA negatif, maka tidak terjadi proses penambahan nilai ekonomis bagi perusahaan,

dalam arti laba yang dihasilkan tidak dapat memenuhi harapan para pemegang saham perusahaan.

Peneliti mengemukakan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kualitas laba yaitu *intellectual capital* dan struktur modal. Dari beberapa faktor tersebut maka pengguna informasi laba harus memperhatikan pengaruhnya dengan baik agar tidak salah untuk berinvestasi.

Informasi lain yang memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap perusahaan selain dari informasi laba, yaitu *Intellectual capital*. Pada akhir 2019, valuasi aset startup bidang ojek *online*, Gojek, mencapai USD10 miliar atau setara Rp142 triliun. Angka ini berarti 14 kali lipat dari valuasi aset Garuda Indonesia yang sebanyak Rp11,07 triliun. Padahal Garuda Indonesia merupakan salah satu maskapai terbesar di Indonesia bahkan di Asia Tenggara dengan 142 armada bisa kalah valuasinya dengan perusahaan yang hanya memanfaatkan kendaraan milik mitra pengemudinya (Akademisi & Guru Besar Universitas Indonesia, Rhenald Kasali, 2019). Itu salah satu bukti atas penerapan aset tidak berwujud atau bermodalkan intelektual (*intellectual capital*).

*Intellectual Capital* (modal intelektual) adalah materi intelektual pengetahuan, informasi hak pemilikan intelektual, pengalaman yang dapat digunakan untuk menciptakan kekayaan (Ulum, 2013). *Intellectual Capital* merupakan sumber daya berbasis pengetahuan yang mendeskripsikan aset tak berwujud yang jika digunakan secara optimal dapat meningkatkan kualitas dan keunggulan kompetitif perusahaan. *Intellectual capital* terkait dengan keunggulan kompetitif, keunggulan kompetitif ini dapat memberikan nilai tambah bagi

perusahaan seiring dengan meningkatnya kinerja *intellectual capital* yang dimiliki perusahaan.

Bagi sebuah perusahaan, *intellectual capital* mampu menciptakan *value added* demi tercapai keunggulan kompetitif bagi perusahaan melalui inovasi yang dikembangkan dari *intellectual capital* tersebut. Intellectual capital dapat dikatakan baik jika perusahaan dapat mengembangkan kemampuan dalam memotivasi karyawannya agar dapat berinovasi dan dapat meningkatkan produktivitasnya, serta memiliki sistem dan struktur yang dapat mendukung perusahaan dalam mempertahankan bahkan meningkatkan profitabilitas dan nilai perusahaan (Sayyidah dan Saifi, 2017). Intellectual Capital adalah bidang yang menarik bagi banyak pihak merupakan sumber daya berbasis pengetahuan yang mendeskripsikan aset tak berwujud yang jika digunakan secara optimal dapat meningkatkan kualitas dan keunggulan kompetitif perusahaan. Semakin tinggi nilai suatu perusahaan akan meningkatkan harga pasar, harga pasar yang tinggi menunjukkan tingginya reaksi pasar terhadap informasi laba yang disampaikan, hal ini menandakan bahwa laba yang disampaikan telah berkualitas.

Besaran *Intellectual Capital (IC)* pada sebuah perusahaan dapat diukur dengan menggunakan model VAIC. Berdasarkan penelitian sebelumnya yang mengembangkan sebuah metode pengukuran tidak langsung *intellectual capital* dengan *Value Added Intellectual Coefficient (VAIC)*. Keunggulan metode VAIC ini adalah karena data yang dibutuhkan relatif mudah diperoleh dari berbagai jenis dan sumber perusahaan. Komponen utama VAIC dapat dilihat dari sumber daya yaitu *Capital Employed (Value Added Capital Employed - VACA)*, *human capital*

(*Value Added Human Capital - VAHU*), *structural capital (Struktural Capital Value Added - STVA)*(Anggraini et al., 2019). Pada penelitian sebelumnya menyatakan bahwa *Value Added Capital Employed (VACA)* berpengaruh positif terhadap reaksi investor.

Meningkatnya harga bahan bakar minyak menyebabkan biaya yang dikeluarkan semakin besar kemudian akan berdampak pula terhadap hutang perusahaan sehingga perolehan laba akan menurun. Upaya mengoptimalkan keuntungan, perusahaan perlu mengembangkan bisnisnya. Pengembangan bisnis membutuhkan pendanaan dalam bentuk modal sendiri yang berasal dari pihak ketiga. Utang usaha yang timbul pada dapat berupa utang jangka pendek dan utang jangka panjang, tergantung kebutuhan usaha (Rahayu, 2019). Oleh karena itu perlu mendapatkan keuntungan yang diharapkan dengan menentukan struktur modal. Pembelanjaan permanen di mana mencerminkan perimbangan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri merupakan pengertian struktur modal (Utami et al., 2021). Sedangkan menurut (Meisyta et al., 2021) struktur modal adalah proporsi dalam menentukan pemenuhan kebutuhan belanja perusahaan, dimana dana yang di peroleh menggunakan kombinasi atau panduan sumber yang berasal dari dana jangka panjang yang terdiri dari dua sumber utama yaitu yang berasal dari dalam dan luar perusahaan.

Hubungan stuktur modal dengan kualitas laba sangatlah berhubungan dimana struktur modal adalah perimbangan antara modal saham dengan pinjaman jangka panjang, maksudnya adalah seberapa besar modal sendiri dengan penggunaan jangka panjang sehingga dapat digunakan secara optimal.

Penggunaan struktur modal yang optimal akan meningkatkan kualitas laba perusahaan tersebut. Namun, jika struktur modal yang dimiliki oleh suatu perusahaan tidak optimal akan mengakibatkan penurunan kualitas laba perusahaan tersebut. Jika kualitas laba perusahaan itu menurun menyebabkan investor akan mempertimbangkan untuk berinvestasi di perusahaan tersebut.

Rasio yang digunakan untuk mengukur struktur modal adalah *Debt to Equity Ratio* (DER) yang merupakan perbandingan antara total hutang dengan modal sendiri. DER adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar modal yang dimiliki untuk memenuhi kewajiban perusahaan. Semakin meningkat penggunaan hutang, maka akan mempengaruhi keuntungan perusahaan. Tingginya nilai DER, artinya perusahaan memiliki risiko tinggi yang dapat mengurangi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan, tetapi apabila perusahaan menggunakan hutangnya untuk aktivitas perusahaan secara efektif dan efisien, maka akan meningkatkan laba perusahaan (Pratiwi et al., 2021).

Fenomena terkait struktur modal adanya penurunan terjadi karena liabilitas atau beban yang dimiliki perusahaan nilainya berkurang dari semula Rp2,02 triliun pada 2020 menjadi Rp1,45 triliun pada 2021. Liabilitas BIRD banyak berkurang lantaran nilai utang usaha perseroan kepada pihak ketiga berkurang dari Rp150,84 miliar per 2020 menjadi Rp36,86 miliar pada 2021. Selain itu, utang jangka pendek BIRD kepada bank juga menurun jumlahnya dari Rp4,39 miliar pada 2020 menjadi Rp2 miliar pada 2021. Perusahaan juga mengalami penurunan

liabilitas kerja dari nilai Rp108,86 miliar per 2020 menjadi Rp92,51 miliar pada 2021 (Emiten pengelola PT Blue Bird Tbk, 2020).

Perusahaan harus dapat memilih proporsi struktur modal yang pas, karena apabila struktur modal sebagian besar dari hutang, maka risiko perusahaan itu semakin tinggi, karena ia harus membayar pokok pinjaman dan bunga yang lebih besar. Namun, tidak mungkin juga perusahaan dapat berkembang jika hanya menggunakan modal yang didapat dari investor, karena untuk mendapatkan hutang akan lebih mudah dibandingkan mendapatkan modal dari saham.

Berdasarkan beberapa hal dan fenomena yang telah disebutkan, peneliti mencoba mengamati bagaimana kinerja perusahaan *go public* pada sektor transportasi dan logistik ini. Kualitas laba dalam penelitian ini dilihat dari respon investor terhadap laba. *Economic Value Added* (EVA) dapat diukur melalui selisih laba operasi setelah pajak (*Net Operating Profit After Tax* atau NOPAT) dengan biaya modal (*Cost Of Capital*).

Berikut merupakan fenomena EVA pada perusahaan sub sektor transportasi dan logistik di Bursa efek Indonesia tahun 2018-2022.

**Tabel 1. 1**  
**Data EVA Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2022 (dalam Rupiah)**

No	Nama Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	AKSI	15.771.309.126	57.334.680.273	23.207.514.837	27.335.047.084	44.140.180.724
2	TAXI	5.640.942	- 237.545	1.796.739	6.547.410	6.298.751
3	BLTA	-	335.449.674.743	-2.659.518.132.607	-2.066.054.600.351	-2.491.650.401.462
4	CMPP	- 205.212.268	29.153.047	- 47.173.797	- 3.641.636.256	2.581.587.642
5	GIAA	14.376.218.558	- 251.003.151	- 2.941.805.547	10.997.657.957	-3.166.618.107
6	MIRA	1.330.712.478	11.322.999.334	20.108.423.240	8.398.265.129	10.734.958.793
7	NELY	16.439.977.223	23.127.808.896	- 4.774.510.023	- 4.774.510.023	28.811.414.770
8	SAFE	8.386.621.083	- 18.142.907.447	-35.849.037.676	-10.437.548.889	2.829.601.137
9	SDMU	24.781.513	- 6.941.106	3.429.813	62.500.845	95.009.272
10	SMDR	152.399	243.084	501.494	578.407	173.149

11	TMAS	- 96.671	490.034	490.034	730.681	567.266
12	WEHA	- 1.195.350.385	-	-	-	-
13	ASSA	- 20.532.548.263	45.400.672.649	28.158.484.524	22.835.287.036	18.854.587.828
14	BIRD	478.969.409.981	670.965.778.588	520.880.621.928	1.057.654.261.320	553.882.791.757
15	LRNA	1.422.031.051	3.831.820.394	- 115.219.164	277.382.112	1.393.832.855
16	TRUK	29.244.015.919	17.969.250.898	310.907.271	1.204.005.277	502.489.588
17	TNCA	392.432.141	369.582.901	- 83.546.057	589.941.356	277.601.976
18	BPTR	49.342.371.095	74.428.356.048	83.052.690.762	168.750.367.213	337.857.638.569
19	SAPX	- 2.891.057.536	10.970.626.374	17.139.079.838	18.422.636.981	3.896.214.011
20	DEAL	11.173.979.338	- 23.531.658.583	-26.601.954.507	-22.392.032.254	- 8.671.362.807
21	JAYA	369.958.679	7.898.941.617	4.562.621.986	2.614.292.037	1.770.212.170
22	KJEN	1.538.015.587	43.449.881	1.094.932.054	1.952.007.778	744.858.721
23	PURA	1.524.465.637	18.187.681.182	10.672.468.003	11.064.441.418	9.797.099.638
24	TRJA	49.623.064.190	32.527.352.469	18.561.047.355	59.922.626.962	68.452.013.340
25	HELI	31.848.459.366	25.448.070.711	12.871.696.303	23.784.527.164	-35.216.590.516
26	MITI	70.920.604.847	- 66.620.089.645	-13.927.873.199	1.650.558.717	3.830.231.283
27	IMJS	429.914.633.669	- 11.228.011.180	-46.696.952.448	-841.965.955.092	963.763.548.025
	<b>RATA-RATA</b>	<b>- 1.392.435.877</b>	<b>42.669.187.215</b>	<b>-75.923.314.772</b>	<b>-56.731.208.147</b>	<b>-17.943.780.060</b>

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Data Diolah,2023)

Berdasarkan rata-rata pada tabel 1 bahwa *Economic Value Added* (EVA) perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan dan penurunan dari tahun 2018-2022. Pada tahun 2018 sampai tahun 2019 mengalami peningkatan dengan rata-rata menjadi sebesar Rp 42.669.187.215. Kemudian, pada tahun 2020 hingga 2022 rata-rata tabel 1 perusahaan transportasi dan logistik mengalami penurunan secara terus-menerus. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan transportasi dan logistik pada tahun 2020 hingga 2022 rata-rata tabel 1 mengalami kesulitan untuk mempertahankan dan meningkatkan kualitas laba. Perhitungan kualitas laba diatas menggambarkan bahwa rata-rata perusahaan tersebut belum berangsur membaik dan efektif dalam menggunakan modal dari investor. Ditinjau dari rata-rata tabel 1 bahwa setelah pulih dari masa covid-19 masih mengalami penurunan yang cukup fluktuasi. Semakin besar total hutang dibandingkan dengan total modal, maka menunjukkan ketergantungan pada pihak ketiga (investor).

Perubahan laba dapat ditentukan dari beberapa variabel, yaitu dengan *intellectual capital* dan struktur modal. *Intellectual Capital* seringkali dirujuk sebagai selisih antara nilai pasar dan nilai buku perusahaan, dimana nilai ini dipengaruhi oleh pengembangan *intellectual capital* perusahaan. Maka, jika perusahaan ingin meningkatkan nilai pasar sahamnya, maka penting bagi perusahaan untuk mengelola dan mengungkapkan *intellectual capital* nya (Ulum 2017). Dalam penelitian ini Metode *value added intellectual coefficient* (VAIC™) merupakan instrumen untuk mengukur kinerja *intellectual capital* perusahaan.

Berikut merupakan fenomena *Value Added Intellectual Coefficient* (VAIC) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022.

**Tabel 1. 2**  
**Data VAIC Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2022 (dalam Persen)**

No.	Nama Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	AKSI	3,48	0,48	0,50	-1,53	-10,72
2	TAXI	2,14	-0,25	1,91	4,15	0,45
3	BLTA	8,87	-32,86	1,96	1,44	1,24
4	CMPP	1,94	0,28	10,50	46,55	-36,52
5	GIAA	1,61	25,34	4,42	3,76	8,98
6	MIRA	1,02	0,95	1,09	-0,16	-3,22
7	NELY	1,72	0,57	-7,40	1,08	-1,86
8	SAFE	1,72	0,57	-7,40	-5,33	-8,75
9	SDMU	0,71	1,51	0,70	-0,46	-3,30
10	SMDR	0,83	3,00	-1,98	-3,44	-475,30
11	TMAS	-0,18	-5,55	4,68	-1,20	-1,60
12	WEHA	-29,67	-0,96	0,15	3,94	0,98
13	ASSA	1,45	0,55	1,75	1,06	-0,24
14	BIRD	-0,85	0,28	0,40	0,04	0,60
15	LRNA	3,22	1,30	2,88	-55,33	-48,54
16	TRUK	0,45	0,91	2,68	-151,08	-146,17
17	TNCA	1,38	0,64	5,34	-73,14	-73,87

18	BPTR	2,61	-1,25	0,46	-147,36	-85,91
19	SAPX	-0,31	-0,09	0,43	-7,78	-6,69
20	DEAL	1,27	0,91	3,07	-64,11	-58,86
21	JAYA	-0,35	0,80	0,53	-88,09	-83,58
22	KJEN	1,46	0,90	1,38	-198,79	-212,95
23	PURA	1,71	-5,18	-13,32	-175,23	-178,30
24	TRJA	1,65	0,17	-0,03	-13,01	-9,37
25	HELI	2,79	3,16	-0,75	-588,39	-60,09
26	MITI	0,64	11,16	0,36	-2806,21	-53,97
27	IMJS	0,64	1,19	1,29	0,78	1,27
	<b>RATA-RATA</b>	<b>0,43</b>	<b>0,33</b>	<b>0,57</b>	<b>-155,67</b>	<b>-56,48</b>

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Data Diolah,2023)

Berdasarkan rata-rata pada tabel 2 bahwa *Value Added Intellectual Coefficient* (VAIC) perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami peningkatan dan penurunan dari tahun 2018-2022. Pada tahun 2018 sampai tahun 2019 rata-rata tabel 2 mengalami penurunan dengan rata-rata menjadi sebesar 0,33 persen. Kemudian, pada tahun 2019 hingga 2020 mengalami kenaikan, dilanjut tahun 2020 hingga 2022 secara terus-menerus mengalami penurunan rata-rata sebesar -155,67 hingga -56,48 persen. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan transportasi dan logistik mengalami kesulitan untuk mempertahankan dan meningkatkan kualitas laba. Perhitungan menunjukkan *value added* yang diperoleh perusahaan tidak menjalankan aktivitas perusahaannya dengan memanfaatkan dana yang dimiliki perusahaan, dana tersebut berupa *capital asset* yang dimiliki perusahaan.

Untuk lebih mengoptimalkan memanfaatkan dana dengan diperoleh dari keuntungan perusahaan, maka perusahaan perlu mengembangkan bisnisnya. Pengembangan bisnis perusahaan membutuhkan pendanaan dalam bentuk modal sendiri dari pihak ketiga. Utang usaha yang timbul pada dapat berupa utang jangka pendek dan utang jangka panjang, tergantung kebutuhan usaha (Rahayu,

2019). Dalam hal ini rasio yang digunakan untuk mengukur struktur modal adalah *Debt to Equity Ratio* (DER) yang merupakan perbandingan antara total hutang dengan modal sendiri. DER adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar modal yang dimiliki untuk memenuhi kewajiban perusahaan. Semakin meningkat penggunaan hutang, maka akan mempengaruhi keuntungan perusahaan. Tingginya nilai DER, artinya perusahaan memiliki risiko tinggi yang dapat mengurangi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan, tetapi apabila perusahaan menggunakan hutangnya untuk aktivitas perusahaan secara efektif dan efisien, maka akan meningkatkan laba perusahaan (Pratiwi dan Barnas, 2021).

Berikut merupakan fenomena DER pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di bursa efek Indonesia pada tahun 2018-2022.

**Tabel 1. 3**

**Data DER Perusahaan Sub Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2022 (dalam Persen)**

No.	Nama Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	AKSI	1,5	1,5	1,8	1,11	1,06
2	TAXI	1,46	0,55	1,37	1,19	0,94
3	BLTA	-4,55	11,93	-3,09	-1,99	-1,79
4	CMPP	5,49	5,18	-6,55	-2,18	-5,06
5	GIAA	0,43	0,5	0,47	0,48	0,55
6	MIRA	0,12	0,14	0,14	0,12	0,12
7	NELY	-6,74	-7,94	-5,67	-5,38	-5,69
8	SAFE	0,88	3,25	21,9	-90,3	41,65
9	SDMU	0,96	1,1	0,58	0,39	0,78
10	SMDR	0,32	0,37	0,39	0,28	0,29
11	TMAS	-3,17	-2,06	-1,47	0,2	0,19
12	WEHA	1,65	1,76	2,17	1,63	0,98
13	ASSA	1,17	0,78	1,03	1,05	0,48
14	BIRD	2,57	2,62	2,59	2,42	1,05

15	LRNA	0,16	0,16	0,24	0,88	1,07
16	TRUK	0,3	0,36	0,36	0,31	0,3
17	TNCA	0,17	0,21	0,2	0,27	0,25
18	BPTR	1,66	1,45	1,39	2,34	3,66
19	SAPX	0,47	0,47	0,52	0,49	0,48
20	DEAL	1,02	1,19	2,75	-5,87	-4,37
21	JAYA	0,57	0,44	0,23	0,11	0,12
22	KJEN	0,11	0,03	0,14	0,11	0,09
23	PURA	1,07	0,22	0,1	0,09	0,15
24	TRJA	3,66	2,64	1,17	1,01	1,49
25	HELI	1,56	0,54	1,54	1,14	3,13
26	MITI	0,96	-5,91	-4,07	0,37	0,21
27	IMJS	6,20	6,40	5,56	5,48	5,09
	<b>RATA-RATA</b>	<b>0,74</b>	<b>1,03</b>	<b>0,96</b>	<b>-3,12</b>	<b>1,75</b>

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Data Diolah,2023)

Berdasarkan rata-rata struktur pada tabel 3 bahwa modal (*Debt to Equity Ratio*) perusahaan transportasi dan logistik mengalami mengalami peningkatan dan penurunan dari tahun 2018-2022. Pada tahun 2018 hingga 2019 rata-rata tabel 3 mengalami peningkatan sebesar 1,03 persen. Kemudian, rata-rata pada tahun 2020 hingga 2021 mengalami penurunan dari 0,96 hingga -3,12 persen. Namun, rata-rata pada tahun 2021 hingga 2022 mengalami peningkatan kembali dari sebesar 1,75 persen.

Pada tahun 2018, 2020 dan 2021 nilai *Debt to Equity Ratio* dibawah 1,00, pada tahun 2019 dan 2022 nilai *Debt to Equity Ratio* diatas 1,00, jika DER perusahaan lebih besar dari 1 maka risiko perusahaan meningkat (Estate et al., 2016). Semakin tinggi *Debt to Equity Ration* (DER) semakin besar total hutang dibandingkan total modal sendiri, sehingga dampaknya lebih besar beban perusahaan terhadap kreditur (Nurchayani dan Daljono, 2014).

Selanjutnya dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* mengalami fluktuasi (naik turun) cenderung memiliki angka dibawah 1,00 yang artinya dalam

mendanai aktivitas operasional perusahaan memiliki hutang yang lebih kecil dari modal (ekuitas) yang dimilikinya karena nilai DER yang tinggi membuat para investor lebih berhati-hati untuk berinvestasi. Semakin tinggi nilai DER menunjukkan semakin tinggi ketergantungan permodalan perusahaan terhadap pihak luar sehingga beban perusahaan juga semakin berat.

Variabel-variabel yang telah dijelaskan secara singkat diatas terdapat hasil Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Anggraini et al. (2019), Wellyana dan Sulistiawan (2020), Masri et al. (2018) dan Ardian et al. (2021) dalam penelitian yang dilakukannya menyatakan bahwa *Intellectual Capital* memiliki pengaruh signifikan positif terhadap kualitas laba.

Kemudian dalam penelitian Arisona (2018), Yanto dan Metalia (2021), Syawaluddin et al. (2019), Fathin dan Evi (2019) menyatakan DER berpengaruh positif dan signifikan terhadap kualitas laba, sedangkan menurut Zatira et al. (2020) secara simultan struktur modal memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kualitas laba. Berdasarkan uraian pada latar belakang penelitian, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh *Intellectual Capital* dan Struktur Modal terhadap Kualitas Laba (Studi Kasus Pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2018-2022)”**.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Menurut Ninit Alfianika (2018:42) identifikasi masalah merupakan pengenalan suatu masalah penelitian yang ada pada latar belakang. Berdasarkan

fenomena dan paparan latar belakang diatas maka dapat diidentifikasi masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Kualitas laba (EVA) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dari tahun 2018-2022 mengalami penurunan.
2. *Intellectual Capital* (VAIC) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dari tahun 2018-2022 mengalami kecenderungan penurunan, ini menunjukkan *intellectual capital* mengalami kenaikan sedangkan kualitas laba mengalami penurunan.
3. Struktur modal (DER) pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dari tahun 2018-2022 mengalami kecenderungan yang fluktuatif, ini menunjukkan DER mengalami kenaikan sedangkan kualitas labanya mengalami penurunan.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah merupakan suatu pernyataan yang nantinya akan dicari jawabannya melalui pengumpulan suatu data dalam penelitian (Ninit Alfianika, 2018:43). Sesuai dengan identifikasi masalah yang dikemukakan diatas, maka peneliti mencoba merumuskan masalah yang akan dibahas adalah:

1. Seberapa besar pengaruh *intellectual capital* terhadap kualitas laba (studi kasus pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022).

2. Seberapa besar pengaruh struktur modal terhadap kualitas laba (studi kasus pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022).

#### **1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian**

Menurut Dominikus Dolet (2019:8) tujuan penelitian merupakan suatu keinginan peneliti atas hasil dari penelitian sebagai jawaban atas permasalahan yang telah diajukan. Tujuan penelitian ini sangat berkaitan erat dengan rumusan masalah. Menurut Zohrahayaty, dkk (2019:138) maksud penelitian adalah untuk menguji sebuah rumusan masalah dengan menghubungkan variabel bebas dengan variabel terikat.

##### **1.4.1 Maksud Penelitian**

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menguji rumusan masalah dan memperoleh data yang terkait guna dianalisis lebih lanjut sehingga memperoleh kebenaran bahwa *intellectual capital* dan struktur modal mempengaruhi kualitas laba.

##### **1.4.2 Tujuan Penelitian**

Menurut Dominikus Dolet (2019:8) tujuan penelitian sangat berkaitan erat dengan rumusan masalah. Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan diatas, maka tujuan penelitian ini untuk:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *intellectual capital* terhadap kualitas laba (studi kasus pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022).

2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh struktur modal terhadap kualitas laba (studi kasus pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2018-2022).

## **1.5 Kegunaan Penelitian**

Menurut Dominikus Dolet (2019:9), kegunaan penelitian digunakan untuk menjelaskan manfaat dari suatu penelitian. Kegunaan penelitian ada dua yaitu membantu memecahkan permasalahan yang ada dan mengantisipasi masalah yang ada pada objek penelitian, serta mengembangkan ilmu atau kegunaan teoritis. Adapun menurut Uma Sekaran dan Roger Bougie (2016:5-6) kegunaan penelitian dalam suatu penelitian yaitu dapat membantu dalam memecahkan masalah yang terjadi dan memberikan solusi yang tepat, serta dapat memberikan kontribusi pengetahuan yang ada.

### **1.5.1 Kegunaan Praktis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memecahkan masalah yang terjadi dan sebagai bahan masukan terkait *intellectual capital*, struktur modal dan pengaruhnya terhadap kualitas laba pada perusahaan sub sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

### **1.5.2. Kegunaan Akademis**

Bagi pengembangan ilmu akuntansi keuangan, hasil penelitian ini sebagai pembuktian kembali teori-teori dan hasil penelitian terdahulu pengaruh *intellectual capital* dan struktur modal terhadap kualitas laba. Sedangkan bagi

penelitian selanjutnya, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan dan referensi terkait dengan topik yang sama.