

**PENGARUH STRUKTUR MODAL TERHADAP PROFITABILITAS  
PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR JALAN TOL, BANDARA,  
PELABUHAN DAN SEJENISNYA YANG TERDAFTAR DI  
BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013 – 2017**

**SKRIPSI**

Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Ekonomi Pada Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi  
Universitas Katolik Widya Karya Malang



DISUSUN OLEH:

ROSALIA SURYANI

201411041

UNIVERSITAS KATOLIK WIDYA KARYA MALANG  
FAKULTAS EKONOMI JURUSAN MANAJEMEN

2018

## TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : ROSALIA SURYANI  
NIM : 201411041  
Universitas : Katolik Widya Karya Malang  
Fakultas : Ekonomi  
Jurusan : Manajemen  
Judul : PENGARUH STRUKTUR MODAL TERHADAP  
PROFITABILITAS PADA PERUSAHAAN  
SUBSEKTOR JALAN TOL, BANDARA,  
PELABUHAN, DAN SEJENISNYA YANG  
TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA  
PERIODE 2013 – 2017

Malang, 4 Juni 2018

### DITERIMA DAN DISETUJUI

Pembimbing I

Dra. Anni Yudiastuti, M.P.  
NIDN: 0701056401

Pembimbing II

Drs. Cornelius Niwadolo, M.M.  
NIK : 19851011004

Mengetahui,

  
Dekan Fakultas Ekonomi

Dr. Dra. M.A.F. Suprpti., M.M  
NIDN: 0706016401

  
Ketua Jurusan Manajemen

Dra. Anni Yudiastuti, M.P.  
NIDN: 0701056401

Skripsi yang berjudul :

Pengaruh Struktur Modal Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Subsektor Jalan

Tol, Bandara, Pelabuhan Dan Sejenisnya Yang Terdaftar

Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013 – 2017

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

Nama : Rosalia Suryani

NIM : 201411041

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Widya Karya Malang pada tanggal : 4 Juni 2018 dan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Strata Satu (S-1).

Disahkan oleh:



Dekan Fakultas Ekonomi

Universitas Katolik Widya Karya Malang

Dekan, Dra. M.A.F. Suprapti. M.M

NIDN: 0706016401

DEWAN PENGUJI TANDA TANGAN

1. Dra. Anni Yudiastuti, M.P.

NIDN: 0701056401

2. Drs. Cornelius Niwadolo, M.M.

NIK: 19851011004

3. J. Vicka Bayu Wardhani, S.Pd, MSM.

NIDN: 0724018601

## PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Kami yang bertanda tangan di bawah ini menerangkan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul “Pengaruh Struktur Modal Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Subsektor Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan Dan Sejenisnya Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013 – 2017” merupakan karya asli dari :

Nama : Rosalia Suryani  
NIM : 201411041  
Jurusan : Manajemen  
Fakultas : Ekonomi  
Universitas : Katolik Widya Karya Malang

dan bukan karya plagiat baik sebagian maupun seluruhnya.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya dan apabila terdapat kekeliruan kami bersedia untuk menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Malang, 4 Juni 2018



(Rosalia Suryani)

## DITERIMA DAN DISETUJUI

Pembimbing I

Dra. Anni Yudiastuti, M.P.  
NIDN: 0701056401

Pembimbing II

Drs. Cornelius Niwadolo, M.M.  
NIK: 19851011004

Mengetahui,



Dra. M.A.F. Suprpti., M.M  
NIDN: 0706016401



Anni Yudiastuti, M.P.  
NIDN: 0701056401



**SURAT KETERANGAN**  
Nomor: 20/SKP/GIBEI/VI/2018

Dengan ini Kepala Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Malang menerangkan bahwa:

Nama : **Rosalia Suryani**  
NIM : 201411041  
Jurusan : Manajemen  
Judul : "Pengaruh Struktur Modal terhadap Profitabilitas Perusahaan Sub Sektor Jalan Tol, bandara, Pelabuhan dan Sejenisnya Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017"

adalah mahasiswa **Universitas Katolik Widya Karya Malang** yang telah melakukan penelitian di **Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (GIBEI)** Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Malang.

Demikian surat keterangan ini dibuat, untuk dipergunakan sebagaimana mestinya

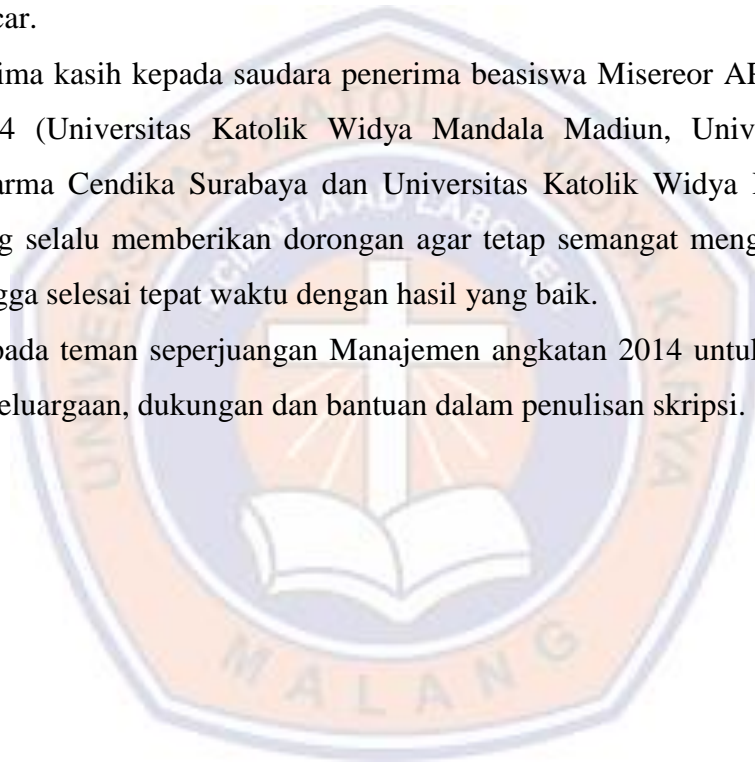
Malang, 28 Juni 2018  
Kepala Galeri Investasi BEI



**Yuli Widi Astuti, S.E., M.Si., CA**  
NIP. 197207121997022001

## PERSEMBAHAN

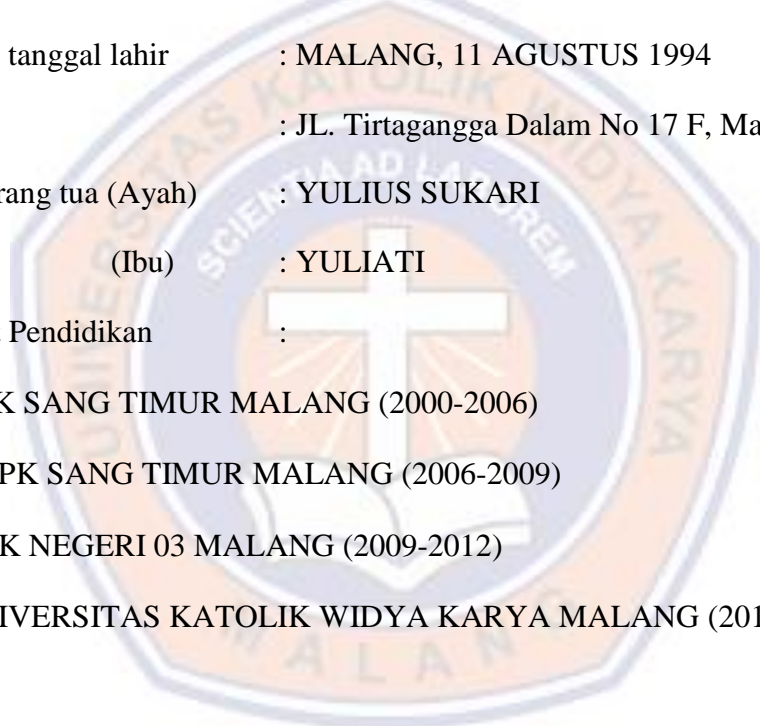
1. Terima Kasih kepada Tuhan Yesus Kristus, karena atas Berkat, Karunia, serta Rahmat-Nya sehingga dapat menyelesaikan skripsi lancar dan tepat waktu.
2. Keluargaku yang telah memberikan semangat yang tiada henti, agar dapat menyelesaikan skripsi dengan baik.
3. Misereor APTIK yang selalu memberikan bantuan baik secara materi maupun dukungan, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan tepat waktu dan lancar.
4. Terima kasih kepada saudara penerima beasiswa Misereor APTIK Angkatan 2014 (Universitas Katolik Widya Mandala Madiun, Universitas Katolik Dharma Cendika Surabaya dan Universitas Katolik Widya Karya Malang) yang selalu memberikan dorongan agar tetap semangat mengerjakan skripsi hingga selesai tepat waktu dengan hasil yang baik.
5. Kepada teman seperjuangan Manajemen angkatan 2014 untuk kebersamaan, kekeluargaan, dukungan dan bantuan dalam penulisan skripsi.



**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

Nama : ROSALIA SURYANI  
N I M : 201411041  
Universitas : Katolik Widya Karya Malang  
Fakultas : EKONOMI  
Jurusan : MANAJEMEN  
Tempat, tanggal lahir : MALANG, 11 AGUSTUS 1994  
Alamat : JL. Tirtagangga Dalam No 17 F, Malang  
Nama orang tua (Ayah) : YULIUS SUKARI  
(Ibu) : YULIATI  
Riwayat Pendidikan :

- SDK SANG TIMUR MALANG (2000-2006)
- SMPK SANG TIMUR MALANG (2006-2009)
- SMK NEGERI 03 MALANG (2009-2012)
- UNIVERSITAS KATOLIK WIDYA KARYA MALANG (2014-2018)



MOTTO

“Do something everyday that brings  
you closer to your goals”

*-Unknown-*





## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan segala berkat dan rahmat-Nya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **PENGARUH STRUKTUR MODAL TERHADAP PROFITABILITAS PERUSAHAAN JALAN TOL, BANDARA, PELABUHAN DAN SEJENISNYA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2013-2017**.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Strata Satu (S-1) jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Widya Karya Malang, dan dalam penyusunan skripsi ini peneliti menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan skripsi ini tidak lepas dari bantuan serta bimbingan dari berbagai pihak. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus, karena atas Berkat, Karunia, serta Rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi tepat waktu.
2. Romo Albertus Herwanta, O.Carm., M.A, Rektor Universitas Katolik Widya Karya Malang beserta jajarannya, yang memberikan dukungan.
3. Dr. Dra. M.A.F. Suprapti. M.M selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Widya Karya Malang.
4. Dra, Anni Yudiastuti, MP selaku Ketua Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Widya Karya Malang serta sebagai dosen pembimbing I yang dengan sangat sabar telah memberikan waktu, kritik, dan saran dalam membimbing dan mengarahkan, serta memotivasi penulis dalam proses penulisan skripsi ini.
5. Drs. Cornelius Niwadolo, MM sebagai dosen pembimbing II yang telah memberikan waktu, kritik, dan saran dalam membimbing peneliti untuk proses pengerjaan skripsi.
6. Dewi Ratih, SE, MSM selaku Dosen Manajemen Keuangan Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Widya Karya Malang, yang telah membantu peneliti dalam mencari referensi untuk penelitian.

7. Seluruh dosen Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Widya Karya Malang yang telah memberikan banyak ilmu yang bermanfaat bagi peneliti, serta staf dan karyawan Universitas Katolik Widya Karya Malang.
8. Keluarga tercinta, Ayah, Ibu, adik - adik serta George Septa, yang dengan sabar selalu mendukung, mengarahkan, memotivasi, serta mendoakan yang terbaik untuk peneliti.
9. Pimpinan, staf, dan karyawan Yayasan PTK Adisucipto Malang melalui beasiswa misereor APTIK yang telah memberikan kesempatan pada peneliti untuk mengembangkan kegiatan akademik maupun non akademik, sehingga peneliti dapat belajar dan berproses selama kuliah di Universitas Katolik Widya Karya Malang.
10. Pimpinan, staf, dan karyawan Pojok Bursa Efek Indonesia (BEI) Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Malang yang telah membantu dan menyediakan data penelitian.
11. Teman terdekat, Pisca, dan Cycil serta saudara di APTIK Angkatan 2014 yang selalu membantu dan memotivasi peneliti.
12. Teman-teman seperjuangan, Beca, Rensi, Esti, Michelle, Angel, Dwinda, Sylvi, dan teman – teman Manajemen Angkatan 2014, yang telah memberikan arahan serta dukungan.
13. Serta semua pihak yang telah membantu peneliti dalam penyusunan skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Peneliti sepenuhnya menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam penulisan ini. Oleh sebab itu, peneliti mengharapkan saran dan kritik yang membangun dari berbagai pihak sangat diharapkan untuk penyempurnaan skripsi ini. Serta penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak

Malang, 4 Juni 2018

Peneliti

**DAFTAR ISI**

HALAMAN JUDUL .....	i
PERSETUJUAN SKRIPSI .....	ii
PENGESAHAN SKRIPSI .....	iii
SURAT KETERANGAN PENELITIAN .....	iv
PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT .....	v
PERSEMBAHAN .....	vi
MOTTO .....	vii
RIWAYAT HIDUP .....	viii
KATA PENGANTAR .....	ix
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xvi
DAFTAR GAMBAR .....	xvii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xviii
ABSTRAKSI .....	xix
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	8
<b>BAB II. LANDASAN TEORI</b>	
A. Landasan Teori .....	9

1. Penelitian Terdahulu .....	9
2. Pengertian Struktur Modal .....	12
3. Pembagian Struktur Modal .....	13
4. Teori Struktur Modal .....	13
a. <i>Modigliani – Miller (MM) Theory</i> .....	13
1). Teori MM tanpa pajak .....	13
2). Teori MM dengan pajak .....	14
b. <i>Trade-off Theory</i> .....	15
c. <i>Pecking Order Theory</i> .....	16
5. Pengukuran Struktur Modal dengan Memakai Rasio Leverage .....	17
a. DER ( <i>Debt to Equity Ratio</i> ) .....	17
b. DAR ( <i>Debt to Assets Ratio</i> ) .....	18
6. Pertimbangan – pertimbangan Struktur Modal.....	19
7. Profitabilitas .....	20
B. Kerangka Pikir .....	21
C. Hipotesis .....	22

## BAB III. METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian .....	23
B. Ruang Lingkup .....	23
C. Lokasi Penelitian .....	24
D. Populasi dan Sampel	
1. Populasi .....	24
2. Sampel .....	24

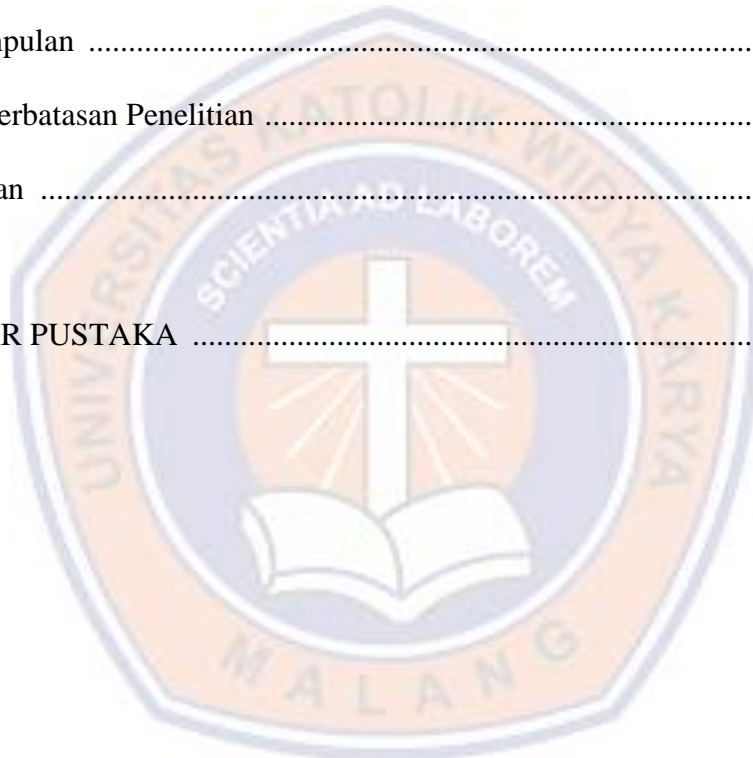
E. Sumber Data .....	25
F. Jenis Data .....	25
G. Definisi Operasional Variabel .....	26
H. Metode Pengumpulan Data .....	26
I. Teknik Analisis Data .....	27
1. Menghitung nilai <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) dan <i>Debt to Assets Ratio</i> (DAR) .....	27
2. Menghitung nilai ROE .....	27
3. Menganalisis pengaruh DER dan DAR terhadap ROE .....	27
1. Uji Asumsi Klasik .....	27
1). Uji Normalitas .....	27
2). Uji Autokorelasi .....	28
3). Uji Multikolinieritas .....	29
4). Uji Heteroskedatisitas .....	30
2. Analisis Regresi Linear Berganda .....	31
3. Uji Hipotesis .....	32
1). Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F) .....	32
2). Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji Statistik T) .....	32

## BAB IV. ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA

A. Gambaran Umum Perusahaan .....	34
1. Sejarah berdirinya perusahaan .....	34
a. PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk. (CMNP) .....	34
b. PT Jasa Marga Tbk. (JSMR) .....	35
c. PT Nusantara <i>Infrastructure</i> Tbk. (META) .....	37

2. Struktur organisasi.....	38
a. PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk. (CMNP) .....	39
b. PT Jasa Marga Tbk. (JSMR) .....	40
c. PT Nusantara <i>Infrastructure</i> Tbk. (META) .....	41
3. Kondisi perusahaan secara umum .....	42
a. PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk. (CMNP) .....	42
b. PT Jasa Marga Tbk. (JSMR) .....	42
c. PT Nusantara <i>Infrastructure</i> Tbk. (META) .....	44
B. Penyajian Data Penelitian .....	48
1. Penyajian Data DER tahun 2013-2017 .....	48
2. Penyajian Data DAR tahun 2013-2017 .....	50
3. Penyajian Data ROE tahun 2013-2017 .....	52
C. Analisis dan Interpretasi Data .....	55
1. Uji Asumsi Klasik .....	55
a. Uji Normalitas .....	55
b. Uji Autokorelasi.....	57
c. Uji Multikolinieritas.....	58
d. Uji Heteroskedastisitas .....	59
2. Pengujian Hipotesis dengan Analisis Regresi Linear Berganda .....	60
a. Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F).....	60
b. Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji Statistik T).....	61
c. Koefisien Determinasi ( $R^2$ ) .....	62
d. Hasil Regresi .....	63
3. Pembahasan Hasil Penelitian .....	64
a. Pengaruh kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat .....	64

b. Pengaruh secara simultan .....	65
c. Pengaruh secara parsial .....	65
1). <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) .....	65
2). <i>Debt to Assets Ratio</i> (DAR) .....	66
d. Pengujian Hipotesis .....	67
D. Implikasi Data Penelitian .....	68
BAB V. PENUTUP	
A. Simpulan .....	70
B. Keterbatasan Penelitian .....	71
C. Saran .....	71
DAFTAR PUSTAKA .....	73



**DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu .....	7
Tabel 3.1 Definisi Ooperasional Variabel .....	26
Tabel 3.2 Pengambilan Keputusan Autokorelasi .....	29
Tabel 4.7 Data DER Tahun 2013-2017 .....	48
Tabel 4.8 Data DAR Tahun 2013-2017 .....	50
Tabel 4.9 Data ROE Tahun 2013-2017 .....	52
Tabel 4.10 Kolmogorov-Smirnov (Uji Normalitas) .....	55
Tabel 4.12 Model Summary” (Uji Autokorelasi) .....	56
Tabel 4.13 Coefficients <sup>a</sup> (Uji Multikolonieritas) .....	58
Tabel 4.15 Anova <sup>b</sup> (Uji Statistik F) .....	60
Tabel 4.16 Coefficients <sup>a</sup> (Uji Statistik T) .....	61
Tabel 4.17 Model Summary” (Koefisien Determinasi) .....	62
Tabel 4.18 Coefficients <sup>a</sup> (Regresi) .....	63



**DAFTAR GAMBAR DAN GRAFIK**

Gambar 2.1 Kerangka Pikir ..... 19

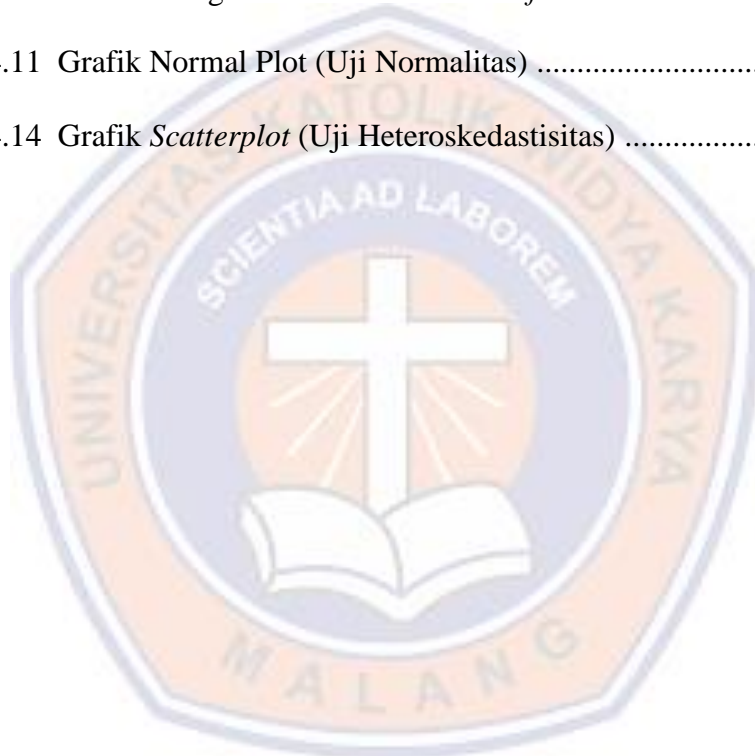
Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT Citra Marga Nusaphala  
Persada Tbk. .... 36

Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Jasa Marga Tbk. .... 37

Gambar 4.3 Struktur Organisasi PT Nusantara *Infrastructure* Tbk..... 38

Grafik 4.11 Grafik Normal Plot (Uji Normalitas) ..... 56

Grafik 4.14 Grafik *Scatterplot* (Uji Heteroskedastisitas) ..... 54



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1: HASIL UJI DENGAN SPSS 18

LAMPIRAN 2: LAPORAN KEUANGAN PT CITRA MARGA NUSAPHALA  
PERSADA TBK 2013 - 2017

LAMPIRAN 3: LAPORAN KEUANGAN PT JASA MARGA TBK 2013 - 2017

LAMPIRAN 4: LAPORAN KEUANGAN PT NUSANTARA  
*INFRASTRUCTURE* TBK 2013 - 2017



Pengaruh Struktur Modal Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Subsektor  
Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan Dan Sejenisnya Yang Terdaftar Di  
Bursa Efek Indonesia Periode 2013 – 2017

ABSTRAKSI

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui signifikansi pengaruh variabel struktur modal yang terdiri dari DER (X1) dan DAR (X2) terhadap profitabilitas (ROE) pada perusahaan subsektor Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar di BEI periode 2013-2017. Dan untuk mengetahui variabel struktur modal yang berpengaruh dominan terhadap profitabilitas (ROE) pada perusahaan subsektor Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar di BEI periode 2013-2017.

Analisis data menggunakan alat analisis uji regresi berganda yang didahului dengan uji asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, uji autokorelasi, uji heteroskedastisitas dan uji multikolinieritas serta pengujian hipotesis menggunakan uji F dan uji T.

Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa secara simultan *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh signifikan terhadap *Return On Equity* (ROE). Sedangkan secara parsial variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh secara negatif dan tidak signifikan dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Return On Equity* (ROE). Dengan besarnya koefisien determinasi adalah sebesar 0,527. Hal ini berarti bahwa 52,7% variabel dependen yaitu *Return On Equity* (ROE) dapat dijelaskan sedangkan sisanya sebanyak 47,3% dijelaskan oleh variabel atau sebab-sebab lain diluar model.

Kata Kunci: *Debt to Equity Ratio* (DER), *Debt to Assets Ratio* (DAR), *Return On Equity* (ROE),

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Perekonomian saat ini semakin berkembang pesat seiring dengan perubahan yang mengikuti era globalisasi. Hal tersebut juga terjadi di Indonesia terutama pada pemerintahan era Presiden Joko Widodo, yang ingin Indonesia ikut berkembang pula menghadapi era Globalisasi, melihat hal tersebut pada pemerintahan Joko Widodo mulai digerakkan pembangunan infrastruktur terutama di sektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya di berbagai pulau di Indonesia ([www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com), 2017).

Menurut [www.rappler.com](http://www.rappler.com), 2017 menyatakan bahwa 3 tahun capaian Presiden Joko Widodo untuk pembangunan infrastruktur sangatlah berkembang, Berikut lima proyek infrastruktur yang telah dan sedang dibangun oleh Pemerintahan Presiden Joko Widodo:

##### 1. Jalan

Dalam tiga tahun terakhir, pemerintahan Jokowi-JK telah membangun jalan baru sepanjang 2.623 kilometer (km). Hal ini diungkapkan oleh Kepala Balitbang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Danis H. Sumadilaga.

##### 2. Jalan Tol

Selain jalan baru yang sebagian besar di bangun di titik-titik terluar dan pedalaman, pemerintah Jokowi-JK juga memberikan perhatian pada jalan tol. Ini bisa dilihat dari capaian pembangunan jalan tol yang mencapai 568 km selama tiga tahun terakhir, terbagi atas 132 km pada 2015, 44 km pada 2016, dan sisanya 392 km pada tahun ini.

##### 3. Bendungan

Infrastuktur lain yang mendapatkan perhatian serius Jokowi-JK adalah bendungan. Dalam tiga tahun pemerintahannya, Jokowi-JK telah merampungkan pembangunan 9 bendungan.

##### 4. Jembatan

Di awal pemerintahannya, Presiden Jokowi-JK menargetkan pembangunan jembatan sepanjang 29.859 meter hingga 2019. Kini, di tahun ketiganya, sepanjang 25.149 meter jembatan telah berhasil dibangun.

5. Moda transportasi massal baru

Selain membangun jalan dan jalan tol, pemerintahan Jokowi-JK juga membangun transportasi massal jenis baru, yakni Light Rail Transit (LRT) Jabodebek dan Palembang, Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta.

Selain itu, dalam tiga tahun terakhir, pemerintah juga membangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya, Kereta Bandara Soekarno-Hatta serta kereta antar terminal Bandara Soekarno-Hatta atau SkyTrain.

Menurut [www.tirto.id](http://www.tirto.id), 2017, di Indonesia, pelabuhan diklasifikasikan ke dalam dua kelompok yaitu pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan. Kedua pelabuhan ini sama-sama melayani kegiatan angkutan laut hanya saja fasilitas pada pelabuhan yang tidak diusahakan tidak selengkap pelabuhan yang diusahakan.

Menurut data Departemen Perhubungan, pertumbuhan jumlah pelabuhan di Indonesia cenderung lambat. Pada 2012, jumlah pelabuhan yang diusahakan ada sebanyak 111. Jumlahnya tidak bertambah hingga tahun 2015, malah mengalami penurunan dua tahun setelahnya yaitu 108 pelabuhan pada 2016 dan 97 pelabuhan tahun 2017. Secara umum, peningkatan jumlah pelabuhan yang paling besar ada di tahun 2016. Sementara jumlah pelabuhan yang tidak diusahakan menunjukkan kenaikan. Pada 2012, tercatat ada sebanyak 571 pelabuhan. Naik menjadi 574 pelabuhan pada 2015. Jumlah ini dirasa belum berimbang untuk memenuhi kebutuhan pelayaran di Indonesia.

Selain pelabuhan, infrastruktur utama yang menunjang perkembangan transportasi laut adalah armada angkutan . Menurut jenis pelayarannya, armada angkutan terbagi menjadi empat kategori yaitu angkutan laut, pelayaran rakyat, perintis, dan angkutan laut khusus. Data Departemen Perhubungan menunjukkan bahwa selama enam tahun terakhir terdapat kenaikan jumlah armada yang signifikan. Angkutan laut (pelayaran) memiliki jumlah armada paling banyak. Pada 2012 angkutan laut (pelayaran) berjumlah 10.147 unit dan meningkat 12,60 persen menjadi 11.426 unit di 2013. Kenaikan terbesar terjadi di 2016, sebesar 53,65 persen atau menjadi 21.866 unit dari tahun sebelumnya yang tercatat sebanyak 14.231 unit

Melihat data tersebut dalam hal ini tentunya membuat perusahaan infrastruktur ikut mengambil bagian dalam pelaksanaan program kerja Presiden Joko Widodo tersebut.

Peluang tersebut tentunya membuat perusahaan – perusahaan infrastruktur terutama pada sektor Perusahaan Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya, mulai mencari strategi untuk mengambil keputusan permodalan yang paling optimal. Oleh karena itu dalam hal ini perusahaan membutuhkan peranan manajer keuangan. Dimana terdapat dua fungsi pokok perhatian manajer keuangan yang menjadi fokus utama yaitu mendapatkan dana dengan cara yang paling menguntungkan, dan pengalokasian dana secara efisien dalam perusahaan. Dana tersebut dapat diperoleh dari berbagai sumber, baik dana yang berasal dari dalam perusahaan (modal sendiri) maupun dari luar perusahaan (modal asing). Bagi sebagian besar perusahaan, sumber pendanaan dari dalam perusahaan (modal sendiri) seringkali dirasa masih kurang.

Akibat dari keterbatasan tersebut, banyak perusahaan lebih memilih hutang sebagai sumber pendanaan karena sifatnya yang tidak permanen dan lebih murah jika dibandingkan harus menerbitkan saham baru. Hal ini disebabkan karena untuk menerbitkan saham baru, perusahaan harus mengeluarkan biaya modal saham. Maka, tanggung jawab sebagai manajer keuangan dalam organisasi bisnis sangat besar peranannya dalam menentukan kebijakan yang akan diambil oleh perusahaan, karena mempunyai dampak terhadap semua bidang perusahaan, seperti pemasaran, operasi, akuntansi, riset dan perkembangan, serta personalia. Berkaitan dengan hal tersebut salah satu tanggung jawab utama manajer keuangan yaitu pengambilan keputusan dalam investasi dan permodalan (Kamaludin, dan Indriani, 2012:2-3).

Dalam menentukan kebijakan struktur modal akan melibatkan pilihan pertukaran (*trade off*) antara risiko dan tingkat pengembalian. Dengan adanya pertimbangan yang harus diperhatikan yaitu: jika menggunakan hutang lebih banyak akan ditanggung oleh pemegang saham, pada akhirnya akan memperbesar risiko kebangkrutan, dan penggunaan hutang yang lebih banyak juga akan memperbesar tingkat pengembalian yang diharapkan (Kamaludin, dan Indriani, 2012:304-305). Oleh sebab itu struktur modal yang optimal harus diupayakan agar tercapai suatu keseimbangan antara risiko dan pengembalian (*return*).

Melalui penjelasan diatas tentunya manajer keuangan akan meminimalkan risiko. Dalam hal ini terdapat pertimbangan untuk pengambilan keputusan struktur modal diantaranya risiko bisnis. Risiko bisnis memiliki arti yaitu fungsi dari ketidakpastian yang inheren di dalam proyeksi pengembalian atas modal yang diinvestasikan (*return on equity*), dan risiko bisnis ini bergantung pada faktor diantaranya *leverage* keuangan (Wiyono, dan Kusuma, 2017:175).

Dimana dalam hal ini menggunakan alat analisis rasio *leverage* yang diwakili oleh *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Debt to Total Assets Ratio* (DAR). DER adalah perbandingan antara hutang (*debt*) dengan modal (*equity*). Hutang dikatakan 'wajar' jika jumlahnya lebih kecil dari modal, atau DER dibawah 100%. sedangkan DAR (*Debt to Assets Ratio/DR*) mengukur seberapa banyak aset yang dibiayai oleh hutang. Misal, rasio hutang 20% artinya bahwa 20% dari aset dibiayai oleh hutang (Mareta, Topowijoyo, Zahroh, 2013:132).

Sedangkan untuk mengetahui tingkat laba perusahaan menggunakan alat analisis berupa analisis rasio keuangan. Analisis rasio keuangan itu sendiri adalah rasio profitabilitas, yang merupakan kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba yang diukur menggunakan prosentase yang digunakan untuk menilai sejauh mana perusahaan tersebut menghasilkan keuntungan (Sudana, 2011:22). Dimana dalam penelitian ini memakai ROE sebagai alat ukur untuk rasio profitabilitas. Dengan indikator semakin tinggi ROE, semakin efisien sebuah perusahaan mengelola investasi untuk menghasilkan laba.

Dalam beberapa penelitian dalam jurnal DER dan DAR memiliki pengaruh secara parsial maupun simultan terhadap ROE. Seperti penelitian Mareta, Topowijoyo, Zahroh (2013:132), DER memiliki pengaruh yang signifikan terhadap ROE, sedangkan DAR/DR tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap ROE. Ali, dan Agustin (2015:1) DER dan DAR secara simultan dan parsial memiliki pengaruh signifikan terhadap ROE, dan penelitian Ashraf, Ameen, Shahzadi (2017:140), DR dan DER berpengaruh negatif terhadap ROE.

Beberapa perbedaan penelitian diatas antara struktur modal yang menggunakan variabel DAR, dan DER, serta profitabilitas yang menggunakan variabel ROE tersebut maka penelitian ini berminat meneliti lebih lanjut dengan latar belakang yang diambil yaitu perusahaan infrastuktur subsektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia (BEI).



Dari perusahaan – perusahaan tersebut terlihat memiliki tingkat profitabilitas yang tidak stabil. Perolehan rasio profitabilitas (ROE) dari perusahaan – perusahaan tersebut setelah dirata – rata menunjukkan hasil yang tidak stabil selama tahun 2013 sampai dengan tahun 2017. Menunjukkan hasil rata-rata rasio profitabilitas (ROE) tahun 2013 8,41%, tahun 2014 mengalami peningkatan 9,28%. Sedangkan pada tahun 2015 hingga 2017 mengalami penurunan yaitu 9,25%, 8,77 dan 8,63.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka perlu dilakukan penelitian dengan judul “Pengaruh Struktur Modal terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Subsektor Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013 – 2017”

**B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh signifikan variabel struktur modal yang terdiri dari DER (X1) dan DAR (X2) terhadap profitabilitas (ROE) pada perusahaan subsektor Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar di BEI periode 2013-2017?
2. Diantara variabel yang merupakan bagian dari struktur modal, variabel manakah yang berpengaruh dominan terhadap profitabilitas (ROE) pada perusahaan subsektor Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar di BEI periode 2013-2017?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian:

Berdasarkan uraian di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui signifikansi pengaruh variabel struktur modal yang terdiri dari DER (X1) dan DAR (X2) terhadap profitabilitas (ROE) pada perusahaan subsektor Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar di BEI periode 2013-2017.
- b. Untuk mengetahui variabel struktur modal yang berpengaruh dominan terhadap profitabilitas (ROE) pada perusahaan subsektor Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar di BEI periode 2013-2017.

2. Manfaat Penelitian:

Penelitian ini diharapkan juga dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak, antara lain:

a. Bagi peneliti

Untuk menambah wawasan dan pengetahuan dalam bidang manajemen keuangan, khususnya yang berkaitan dengan struktur modal dan pengaruhnya terhadap profitabilitas.

b. Bagi Universitas

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dipergunakan sebagai bahan kepustakaan atau perbandingan dalam melakukan penelitian yang akan datang sehingga dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan keilmuan tentang pasar modal di Indonesia.

c. Bagi Investor

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan pedoman bagi para pelaku pasar sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan maupun pembelian saham.

