

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur merupakan pilar strategis dalam memacu pertumbuhan ekonomi makro, meningkatkan daya saing nasional, serta mendorong pemerataan kesejahteraan sosial. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia menghadapi tantangan yang sangat kompleks terkait konektivitas, tingginya biaya logistik, dan kesenjangan spasial antar wilayah. Pemerintah Indonesia menempatkan sektor infrastruktur sebagai prioritas utama pembangunan nasional. Komitmen ini terefleksi secara nyata dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020–2024, pemerintah Indonesia menentukan target investasi infrastruktur riil yang masif mencapai lebih dari Rp6.445 triliun (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, 2020).

Secara makroekonomi, kontribusi sektor konstruksi dan infrastruktur terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia tergolong cukup signifikan, Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS, 2024), sektor konstruksi secara konsisten berkontribusi antara 9,5% hingga 10,5% terhadap pembentukan PDB nasional sepanjang periode 2021–2024. Pembangunan fisik yang masif ini diwujudkan melalui pelaksanaan berbagai Proyek Strategis Nasional (PSN) yang mencakup jalan tol konsesi, pelabuhan laut, bandar udara, ketenagalistrikan, hingga proyek besar yaitu pengembangan Ibu Kota Nusantara (IKN).

Berdasarkan laporan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian (2024), hingga pertengahan tahun 2024 pemerintah telah berhasil menyelesaikan sedikitnya 195 proyek dalam skema Proyek Strategis Nasional (PSN) dengan total nilai realisasi investasi fisik mencapai Rp3.386,8 triliun.

Pertumbuhan masif proyek-proyek fisik tersebut berdampak langsung pada dinamika pasar modal Indonesia. Emiten yang tergabung dalam sektor infrastruktur (Kategori J pada klasifikasi Indonesia Stock Exchange Industrial Classification - IDX-IC) mengalami perkembangan yang sangat dinamis. Sektor ini mencakup sub-sektor vital seperti konstruksi bangunan berat, jasa telekomunikasi, utilitas publik (energi dan air), serta transportasi logistik. Kendati demikian, periode pengamatan tahun 2021–2024 mencerminkan sebuah fase transisi ekonomi yang penuh ketidakpastian. Setelah dihantam kontraksi pertumbuhan yang sangat dalam akibat pandemi COVID-19, sektor infrastruktur dipaksa melakukan pemulihan (*economic recovery*) di tengah tekanan inflasi harga bahan baku konstruksi global, volatilitas nilai tukar rupiah, serta lonjakan tingkat suku bunga acuan Bank Indonesia (*BI-Rate*) yang merangkak naik hingga menyentuh angka 6,25% pada pertengahan 2024 (Bank Indonesia, 2024).

Kondisi makroekonomi yang fluktuatif ini menempatkan pengelolaan profitabilitas sebagai instrumen krusial bagi keberlangsungan hidup korporasi infrastruktur. Profitabilitas tidak sekadar mencerminkan tingkat efisiensi operasional harian perusahaan, melainkan menjadi

indikator utama kapabilitas emiten dalam memenuhi kewajiban finansial jangka panjang, membiayai proyek ekspansi secara mandiri, serta mendistribusikan dividen kepada pemegang saham (Ross et al., 2022). Dalam penelitian ini, profitabilitas diproksikan dengan menggunakan *Return On Assets* (ROA). Pemilihan ROA sebagai proksi profitabilitas dinilai paling tepat untuk karakteristik sektor infrastruktur karena proksi ini mengukur sejauh mana efektivitas manajemen dalam mengoptimalkan seluruh modal terikat berupa total aset untuk menghasilkan laba bersih setelah pajak (Brigham & Ehrhardt, 2020). Berbeda dengan *Return on Equity* (ROE) yang rentan mengalami distorsi akibat tingginya porsi utang, ROA murni merefleksikan daya laba fundamental dari aset operasional perusahaan.

Namun, data empiris menunjukkan terjadinya fenomena kesenjangan kinerja keuangan dan disparitas profitabilitas yang sangat ekstrem pada perusahaan sektor infrastruktur yang terdaftar di BEI sepanjang periode 2021–2024. Berdasarkan laporan *Summary Financial Ratio* yang dirilis oleh Bursa Efek Indonesia (2024), rata-rata ROA sektor infrastruktur sempat mengalami tekanan berat hingga berada di zona negatif pada fase awal pemulihan. Fenomena kontradiktif ini terlihat jelas pada kinerja BUMN Karya, seperti PT Waskita Karya (Persero) Tbk dan PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, yang mencatatkan kerugian bersih hingga triliunan rupiah akibat beban bunga pinjaman yang menggunung dan fenomena pembengkakan biaya proyek. Sebaliknya, emiten di sub-sektor

infrastruktur telekomunikasi seperti PT Telkom Indonesia (Persero) Tbk serta emiten utilitas gas seperti PT Perusahaan Gas Negara Tbk justru menunjukkan kinerja keuangan yang sangat superior dengan ROA stabil di atas digit ganda. Kesenjangan riil ini mengindikasikan adanya masalah struktural operasional, likuiditas, dan beban fiskal yang menuntut pihak manajemen untuk melakukan berbagai strategi efisiensi biaya yang agresif, termasuk dalam konteks pemenuhan kewajiban perpajakan korporasi.

Fenomena fluktuasi profitabilitas ini dapat dikaji secara mendalam melalui lensa *Agency Theory* (Teori Keagenan). Dijelaskan mula-mula oleh Jensen dan Meckling (1976), *Agency Theory* menelaah hubungan kontraktual antara pemilik modal (principal atau pemegang saham) dan pengelola usaha (agent atau manajemen). Konflik keagenan (*agency conflict*) muncul ke permukaan akibat adanya asumsi dasar manusia yang bersifat mementingkan diri sendiri (*self-interest behavior*), memiliki batasan rasionalitas (*bounded rationality*), serta bersikap menghindari risiko (*risk averse*). Manajemen selaku agen memiliki akses informasi internal yang jauh lebih komprehensif dibandingkan dengan pemegang saham selaku prinsipal, yang memicu terjadinya kondisi asimetri informasi (*information asymmetry*).

Dalam situasi profitabilitas korporasi yang sedang tertekan, agen menghadapi dorongan yang masif untuk menyajikan performa laporan keuangan yang tampak impresif di mata prinsipal demi mengamankan kompensasi, bonus, dan posisi manajerial mereka. Pajak dalam konteks ini

dipandang oleh manajemen sebagai elemen pengurang laba bersih langsung yang bersifat *cash outflow* tanpa memberikan imbalan ekonomi langsung bagi operasional korporasi. Oleh karena itu, konflik keagenan mendorong manajemen untuk melakukan berbagai tindakan taktis guna meminimalkan beban transfer fiskal kepada negara melalui kebijakan perencanaan pajak dan pengoptimalan struktur modal lewat utang . Skala ukuran aset korporasi juga turut menentukan seberapa besar intensitas konflik keagenan yang terjadi, karena kompleksitas operasional pada perusahaan besar memberikan peluang asimetri informasi yang jauh lebih lebar bagi agen untuk melakukan manajemen laba maupun pemanfaatan celah regulasi perpajakan (Sihombing et al., 2024).

Kebijakan internal korporasi pertama yang diuji relevansinya terhadap profitabilitas dalam penelitian ini adalah perencanaan pajak (*tax planning*). Secara teoritis, *tax planning* didefinisikan sebagai tindakan struktural yang legal dan sistematis, di mana wajib pajak melakukan analisis mendalam terhadap konsekuensi fiskal dari berbagai alternatif transaksi keuangan agar beban pajak penghasilan berada pada posisi paling minimum (Suandy, 2017). Manajemen memanfaatkan berbagai celah hukum (loopholes), insentif pajak (tax incentives), maupun skema penyesuaian tarif untuk menekan kewajiban pajaknya, sehingga menyisakan porsi laba setelah pajak yang lebih besar bagi operasional korporasi.

Tax planning pada sektor infrastruktur semakin tinggi karena tiga karakteristik struktural sektor ini. Dimana kepemilikan aset tetap berwujud bernilai sangat besar menghasilkan komponen beban depresiasi dan amortisasi tahunan yang masif, yang berinteraksi langsung dengan perhitungan laba fiskal dan menciptakan peluang perbedaan temporer pajak tangguhan. Kemudian, pengakuan pendapatan kontrak jangka panjang berbasis persentase penyelesaian menimbulkan kompleksitas rekonsiliasi fiskal yang signifikan antara laba akuntansi dan laba kena pajak. Lalu tingkat dependensi utang jangka panjang yang ekstrem menghasilkan beban bunga besar yang turut memengaruhi basis pajak. Faktor-faktor ini menjelaskan mengapa perusahaan infrastruktur menghadapi tekanan fiskal yang berbeda secara kualitatif dibandingkan sektor lain, dan karenanya memerlukan *tax planning* yang lebih terstruktur agar tidak menggerus profitabilitas yang sudah tertekan oleh beban modal yang besar. Pemerintah Indonesia melalui UU No. 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan (UU HPP) menyediakan fasilitas struktural yang relevan bagi sektor ini, antara lain penurunan tarif PPh Badan menjadi 22%, fasilitas tax holiday untuk industri pionir, dan hak amortisasi dipercepat atas investasi barang modal tetap.

Meskipun secara teoretis hubungan *tax planning* dan profitabilitas bersifat positif dari sisi penghematan kas, hasil pengujian empiris terdahulu menunjukkan inkonsistensi (*research gap*) yang nyata. Lestari dan Agustiningih (2023) mengonfirmasi pengaruh positif *tax planning*

terhadap profitabilitas karena penghematan biaya transfer dana keluar, sementara Adi et al., (2025) serta Chairunnisa dan Arisman (2026) menemukan pengaruh negatif atau tidak signifikan, yang diduga disebabkan oleh tingginya *compliance cost*, risiko sanksi administrasi, dan reputasi yang justru menggerus profitabilitas bersih jika *tax planning* dijalankan terlalu agresif.

Variabel kedua memiliki pengaruh determinan terhadap pencapaian profitabilitas adalah *Leverage*, yang dalam penelitian ini diproksikan secara spesifik melalui *Debt to Equity Ratio* (DER). *Leverage* merefleksikan seberapa besar korporasi mengeksplorasi dana pihak ketiga berupa utang guna membiayai portofolio aset operasionalnya dibandingkan dengan penggunaan modal sendiri (Brigham & Ehrhardt, 2020). Karakteristik struktural emiten dalam sektor infrastruktur yang bersifat sangat padat modal membuat operasional perusahaan tidak dapat terlepas dari dependensi utang jangka panjang. Proyek fisik berskala makro memerlukan komitmen pendanaan awal yang masif di depan, sementara arus kas masuk baru akan terealisasi secara bertahap dalam jangka waktu yang sangat panjang (*long-term payback period*).

Keterkaitan antara *Leverage* dan profitabilitas dapat dianalisis secara mendalam menggunakan pendekatan *Agency Theory*. Di satu sisi, penambahan porsi utang akan meningkatkan profitabilitas karena biaya bunga pinjaman bersifat mengurangi penghasilan kena pajak (*tax-deductible expense*), sehingga menciptakan keuntungan perlindungan

pajak dari bunga . Di sisi lain, peningkatan DER di atas ambang batas optimal akan meningkatkan risiko kebangkrutan dan memunculkan biaya keagenan utang yang tinggi akibat ketatnya pengawasan dari kreditor. Kesenjangan hasil empiris masa lalu terkait variabel ini juga terlihat sangat mencolok. Studi yang dilakukan oleh Nguyen dan Nguyen (2020) serta Riyanto dan Susanto (2024) menemukan pengaruh positif signifikan dari *Leverage* terhadap ROA dengan argumen keberhasilan pemanfaatan dana eksternal untuk skala ekonomi proyek yang menguntungkan. Namun, penelitian dari Amellia et al. (2024) serta Sugianto dan Meirisa (2023) justru mendokumentasikan pengaruh negatif yang signifikan, di mana tingginya beban bunga tetap terbukti menggerus laba operasional dan menurunkan ROA secara drastis.

Variabel ketiga adalah *firm size*, yang diproksikan melalui logaritma natural total aset. Transformasi logaritmik bertujuan menghaluskan fluktuasi nilai total aset yang sangat timpang tanpa mengubah arah hubungan antarvariabel (Ghozali, 2021). Perusahaan besar diasumsikan memiliki daya tawar yang lebih superior, serta akses pendanaan dengan suku bunga lebih rendah (Ross et al., 2022), namun dari sudut pandang Agency Theory, perusahaan besar juga menghadapi *political cost hypothesis* berupa pengawasan publik dan tuntutan transparansi yang lebih ketat. Riyanto dan Susanto (2024) serta Lestari dan Agustiningih (2023) menemukan pengaruh positif *firm size* terhadap profitabilitas, sedangkan Nainggolan et al. (2022) dan Amellia et al. (2024)

menemukan pengaruh negatif akibat birokrasi internal dan inefisiensi pada skala operasi yang terlalu besar.

Adanya ketidakselarasan konseptual dan inkonsistensi temuan empiris (research gap) dari para peneliti terdahulu menjadi justifikasi ilmiah yang kuat mengapa penelitian ini sangat krusial untuk dilaksanakan kembali.

Sebagian besar studi empiris mengenai hubungan *tax planning*, *Leverage*, dan *firm size* terhadap profitabilitas selama ini jamak dilakukan secara eksklusif pada sektor industri manufaktur, barang konsumsi (consumer goods), atau sektor perbankan dan kesehatan (seperti studi Lestari & Agustiningih, 2023; Sugianto & Meirisa, 2023). Masih sangat terbatas penelitian komprehensif yang mengintegrasikan ketiga variabel ini dengan berfokus secara mendalam pada karakteristik spesifik perusahaan sektor infrastruktur. Padahal, sektor infrastruktur memiliki keunikan struktural akuntansi keuangan yang tidak dimiliki oleh sektor manufaktur atau jasa keuangan, yakni berupa kepemilikan aset tetap berwujud bernilai fantastis, komponen depresiasi dan amortisasi tahunan yang masif, pengakuan pendapatan kontrak jangka panjang yang kompleks (berdasarkan persentase penyelesaian), serta tingkat dependensi utang eksternal jangka panjang yang sangat ekstrem. Oleh karena itu, pengujian langsung pada sektor infrastruktur diperlukan karena kesimpulan teoritis dari sektor industri lain tidak memiliki kemampuan generalisasi yang valid jika diterapkan secara mentah pada industri padat modal infrastruktur.

Sisi kebaruan ilmiah (novelty) dari penelitian ini terletak pada orisinalitas kombinasi konteks waktu, penyesuaian regulasi, proksi variabel, serta landasan teori yang digunakan. Pertama, penelitian ini berfokus penuh pada periode pengamatan terbaru tahun 2021–2024.

Bagi kalangan akademisi, penelitian ini memberikan kontribusi signifikan terhadap pengayaan literatur akuntansi keuangan dan manajemen perpajakan mengenai penerapan teori keagenan pada industri padat modal di negara berkembang. Secara praktis, bagi manajemen korporasi, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi kompas strategis dalam merumuskan titik optimal perencanaan pajak dan pengelolaan rasio utang agar tidak terjebak dalam risiko keuangan yang kontraproduktif terhadap daya laba perusahaan. Bagi para investor dan analis pasar modal di Bursa Efek Indonesia, studi ini dapat memberikan pijakan analisis yang lebih tajam dan rasional dalam membaca sinyal-sinyal laporan keuangan emiten infrastruktur, sehingga keputusan alokasi modal investasi dapat dilakukan secara akurat, terukur, dan berbasis data empiris yang valid.

Dengan demikian, penelitian berjudul “Pengaruh *Tax planning*, *Leverage*, dan *Firm Size* terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Infrastruktur Periode 2021–2024” hadir untuk mengisi celah tersebut. Penelitian ini tidak hanya relevan secara akademis tetapi juga strategis bagi pembangunan nasional, di mana profitabilitas perusahaan infrastruktur menjadi kunci keberlanjutan investasi swasta di era Indonesia Maju.

Dengan demikian, penelitian berjudul “Pengaruh *Tax planning*, *Leverage*, dan *Firm Size* terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Infrastruktur Periode 2021–2024” hadir untuk mengisi celah tersebut. Penelitian ini tidak hanya relevan secara akademis tetapi juga strategis bagi pembangunan nasional, di mana profitabilitas perusahaan infrastruktur menjadi kunci keberlanjutan investasi swasta di era Indonesia Maju.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah *tax planning* berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan sektor infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021-2024?
2. Apakah *Leverage* berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan sektor infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021-2024?
3. Apakah *firm size* berpengaruh terhadap profitabilitas pada perusahaan sektor infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021-2024?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Penelitian ini mempunyai tujuan dan kegunaan penelitian untuk menganalisis keterkaitan antara variable-variabel yang diteliti, yaitu *Tax planning*, *Leverage*, *Firm Size*, dan profitabilitas .

1.3.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis pengaruh *tax planning* terhadap *profitabilitas* pada perusahaan sektor infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021-2024.
2. Untuk menganalisis pengaruh *Leverage* terhadap *profitabilitas* pada perusahaan sektor infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021-2024.
3. Untuk menganalisis pengaruh *firm size* terhadap *profitabilitas* pada perusahaan sektor infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2021-2024.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang akuntansi, khususnya terkait hubungan antara *tax planning*, *Leverage*, *firm size*, dan *profitabilitas*. Selain itu, penelitian ini juga dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang mengkaji topik serupa.

2. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen dalam mengambil keputusan terkait strategi

perpajakan, struktur modal, dan pengelolaan aset guna meningkatkan profitabilitas perusahaan.

3. Bagi Akademisi

Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan referensi dan pembelajaran dalam memahami faktor-faktor yang memengaruhi profitabilitas perusahaan.

1.4 Sistemika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini disusun untuk memberikan gambaran secara menyeluruh mengenai isi penelitian yang terdiri dari lima bab sebagai berikut:

1. **BAB I: PENDAHULUAN** Bab ini menguraikan fondasi dasar pelaksanaan penelitian yang mencakup latar belakang masalah yang memuat fenomena empiris, urgensi dan landasan teoritis, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian baik secara teoritis maupun praktis, serta sistematika penulisan yang digunakan di dalam skripsi.
2. **BAB II: TINJAUAN PUSTAKA** Bab ini memaparkan landasan teoretis yang kuat dan mendalam mengenai variabel-variabel penelitian, yang mencakup bahasan mendalam tentang *Agency Theory* selaku teori utama (*grand theory*) dan *Signaling Theory* selaku teori pendukung. Bab ini juga memuat definisi konseptual dari profitabilitas (ROA), *tax planning* (ETR), *Leverage* (DER), dan *firm size* (Ln Total Aset), telaah hasil penelitian terdahulu, pengembangan hipotesis

penelitian, serta visualisasi kerangka pemikiran konseptual model empiris.

- 3. BAB III: METODE PENELITIAN** Bab ini menjelaskan rincian teknis operasional metodologi penelitian yang diadopsi, meliputi desain penelitian, definisi operasional dan pengukuran operasional dari masing-masing variabel, penentuan jenis dan sumber data, populasi dan teknik penarikan sampel menggunakan metode *purposive sampling*, metode pengumpulan data laporan keuangan, serta teknik analisis data menggunakan analisis regresi data panel dibantu perangkat lunak EViews 12, yang mencakup tahap pemilihan model estimasi terbaik (Chow, Hausman, dan Lagrange Multiplier), pengujian asumsi klasik, serta uji signifikansi hipotesis (Uji t, Uji F, dan Koefisien Determinasi R^2).
- 4. BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN** Bab ini menyajikan pemaparan sistematis mengenai deskripsi objek penelitian, penyajian hasil analisis statistik deskriptif data panel, hasil tahapan pengujian model estimasi terbaik yang menetapkan pendekatan *Random Effect Model* (REM) sebagai model yang paling valid, hasil pengujian asumsi klasik (normalitas, multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi), penyusunan model persamaan regresi empiris, serta pembahasan interpretasi teoretis dan mendalam yang mengaitkan hasil temuan statistik dengan *Agency Theory*,

Signaling Theory, serta relevansinya terhadap penelitian-penelitian terdahulu.

5. **BAB V: PENUTUP** Bab ini merupakan bagian akhir dari skripsi yang menyajikan kesimpulan secara ringkas dan padat terkait hasil pengujian hipotesis penelitian yang telah dilakukan, pemaparan implikasi teoritis dan praktis dari hasil temuan, pengungkapan keterbatasan-keterbatasan yang dihadapi peneliti sepanjang proses pelaksanaan studi, serta pemberian saran-saran strategis yang konstruktif untuk perbaikan manajerial korporasi maupun bagi agenda penelitian selanjutnya di masa yang akan datang.