

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Bursa Efek Indonesia (BEI) atau *Indonesia Stock Exchange* (IDX) adalah lembaga pasar modal yang terbentuk dari penggabungan antara Bursa Efek Jakarta dan Bursa Efek Surabaya. Demi efektivitas operasional dan transaksi, pemerintah memutuskan untuk menggabungkan kedua bursa efek tersebut dan bursa hasil penggabungan yang kemudian disebut Bursa Efek Indonesia mulai beroperasi pada tanggal 1 Desember 2007.

Seluruh perusahaan yang mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia (BEI) diklasifikasikan ke dalam 9 sektor, didasarkan pada klasifikasi industri yang ditetapkan oleh Bursa Efek Indonesia disebut dengan JASICA (*Jakarta Stock Exchange*). Ke 9 sektor tersebut adalah sektor pertanian, sektor pertambangan, sektor industri dasar dan kimia, sektor aneka industri, sektor industri barang konsumsi, sektor properti, real estate, dan konstruksi bangunan, sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi, sektor finansial, dan sektor perdagangan, jasa dan investasi. ([www.sahamok.com](http://www.sahamok.com))

Sektor aneka industri mempunyai beberapa sub sektor, salah satunya yaitu sub sektor otomotif dan komponen. Hingga tahun 2019 terdapat 13 perusahaan yang telah melakukan IPO (*Initial Public Offering*) berupa penjualan saham dalam perusahaan kepada investor umum. Berikut adalah daftar perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

**Tabel 1. 1 Perusahaan Sub Sektor Otomotif yang Terdaftar di BEI**

No	Kode	Nama Emiten
1	ASII	Astra International Tbk
2	AUTO	Astra Otoparts Tbk
3	BOLT	Garuda Metalindo Tbk

(bersambung)

(sambungan)

4	BRAM	Indo Kordsa Tbk
5	GDYR	Goodyear Indonesia Tbk
6	GJTL	Gajah Tunggal Tbk
7	IMAS	Indomobil Sukses International Tbk
8	INDS	Indospiring Tbk
9	LPIN	Multi Prima Sejahtera Tbk
10	MASA	Multistrada Arah Sarana Tbk
11	NIPS	Nipress Tbk
12	PRAS	Prima Alloy Steel Universal Tbk
13	SMSM	Selamat Sempurna Tbk

Sumber : [www.sahamok.com](http://www.sahamok.com) (2019)

Industri otomotif merupakan salah satu sektor andalan dalam memacu pertumbuhan ekonomi nasional, terutama melalui capaian ekspor. Terdapat 1.500 perusahaan komponen otomotif yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika (ILMATE) mengemukakan, potensi industri otomotif di Indonesia terlihat dari capaian ekspor produk otomotif dan komponennya yang terus menunjukkan peningkatan. Pada tahun 2018, ekspor CBU (*Completely Build Up*) yaitu kendaraan yang di ekspor dalam keadaan utuh dan sudah berbentuk kendaraan sebanyak 265 ribu unit, kemudian CKD (*Completely Knock Down*) yaitu kendaraan yang di ekspor dalam keadaan terurai tapi dengan komponen yang lengkap sekitar 82 ribu set, serta bila komponennya saja di ekspor lebih dari 86,6 juta. ([www.poskotanews.com](http://www.poskotanews.com)).

Selain itu, industri otomotif Indonesia telah menjadi sebuah pilar penting dalam industri manufaktur negara ini karena banyak perusahaan mobil terkemuka di dunia membuka kembali pabrik-pabrik manufaktur mobil atau meningkatkan kapasitas produksinya di Indonesia, negara dengan ekonomi terbesar di Asia Tenggara. Indonesia memiliki industri manufaktur mobil terbesar kedua di Asia Tenggara. Tetapi, karena pertumbuhannya yang meningkat pesat di beberapa tahun terakhir, Indonesia akan semakin mengancam posisi dominan Thailand yang memiliki industri manufaktur

terbesar di Asia Tenggara ([www.indonesia-investments.com](http://www.indonesia-investments.com)). Terlebih lagi, industri otomotif Indonesia mengalami perubahan yang luar biasa karena dahulu hanya menjadi tempat produksi mobil untuk diekspor (terutama untuk wilayah Asia Tenggara) menjadi pasar penjualan mobil yang besar karena meningkatnya produk domestik bruto (PDB) per kapita. Hal tersebut terlihat dari kontribusinya pada produk domestik bruto (PDB) pada tahun 2017 yang mencapai 10,16% dengan tingkat penyerapan tenaga kerja langsung 232.000 orang dan 405.000 orang tenaga kerja tidak langsung (<https://otomotif.bisnis.com>). Meningkatnya produk domestik bruto (PDB) tentunya berpengaruh terhadap penerimaan pajak negara. Tetapi nyatanya pada tahun 2017 nilai *tax ratio* hanya sebesar 10,7%. Nilai tersebut masih jauh dibawah standar yang ditetapkan Bank Dunia sebesar 15%. Rendahnya *tax ratio* tersebut tentunya tidak dapat dipisahkan dari masalah penghindaran pajak yang dilakukan oleh industri otomotif, salah satu industri andalan untuk capaian ekspor ([www.pajakku.com](http://www.pajakku.com)).

## **1.2 Latar Belakang Penelitian**

Pajak memiliki peran yang penting dalam kehidupan bernegara. Pajak merupakan sumber utama penerimaan negara yang digunakan untuk membiayai pengeluaran negara. Untuk melaksanakan pembangunan dibutuhkan dana yang tidak sedikit, dan ditopang melalui penerimaan pajak. Oleh karena itu, pajak sangat dominan dalam menopang pembangunan nasional (<https://bppk.kemenkeu.go.id>). Pelaksanaan dan pengelolaan pajak diatur oleh pemerintah dalam Undang-undang Nomor 16 tahun 2009 dalam pasal 1 berbunyi bahwa pajak adalah kontribusi wajib kepada negara yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan negara bagi sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.

Pajak merupakan sumber pendapatan bagi negara, sedangkan bagi perusahaan, pajak adalah beban yang akan mengurangi laba perusahaan. Perbedaan kepentingan dari sisi pemerintah yang menginginkan pembayaran pajak oleh perusahaan dengan jumlah besar dan kontinyu bertolak belakang dengan perusahaan yang menginginkan

pembayaran pajak seminimal mungkin (Hardika dalam Kurniasih dan Sari, 2013). Usaha meminimalisir beban pajak dilakukan dengan cara legal maupun ilegal. Upaya pengurangan pajak secara legal disebut dengan penghindaran pajak (*tax avoidance*). Sedangkan upaya pengurangan pajak secara ilegal disebut penggelapan pajak (*tax evasion*).

*Tax Avoidance* adalah upaya penghindaran pajak yang dilakukan secara legal dan aman bagi wajib pajak tanpa bertentangan dengan ketentuan perpajakan yang berlaku (*not contrary to the law*) di mana metode dan teknik yang digunakan cenderung memanfaatkan kelemahan-kelemahan (*grey area*) yang terdapat dalam undang-undang & peraturan perpajakan itu sendiri untuk memperkecil jumlah pajak yang terutang. Justice Reddy (dalam kasus McDowell & Co. Versus CTO di AS) yang dikutip oleh Yustinus Prastowo (dalam Pohan, 2018) merumuskan *tax avoidance* sebagai seni menghindari pajak tanpa melanggar hukum. *Black's law dictionary* menjelaskan bahwa *tax avoidance* adalah upaya meminimalkan beban pajak dengan memanfaatkan peluang penghindaran pajak (*loopholes*) dengan tidak melanggar hukum pajak. Lebih lanjut, OECD (*Organization of Economic Co-operation and Development*) mendeskripsikan bahwa *tax avoidance* adalah usaha wajib pajak untuk mengurangi pajak terutang, meskipun upaya ini bisa jadi tidak melanggar hukum (*the letter of the law*), namun sebenarnya bertentangan dengan tujuan dibuatnya peraturan perundang-undangan perpajakan (*the spirit of the law*). Dalam peraturan perpajakan internasional, ada berbagai skema yang biasa dilakukan oleh perusahaan multinasional untuk melakukan penghematan pajak, yakni: *transfer pricing*, *controlled foreign corporation*, *thin capitalization*, dan *treaty shopping* (Pohan, 2018:370).

Salah satu fenomena penghindaran pajak pada sub sektor otomotif dilakukan oleh anak perusahaan Astra International Tbk (ASII) yaitu PT. Toyota Astra Motor (TAM) pada tahun 2014. PT. Toyota Astra Motor (TAM) direstrukturi menjadi 2 perusahaan, yang pertama untuk perakitan dan eksportir kendaraan yaitu PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) dan untuk distribusi dan importir yaitu PT Toyota Astra Motor (TAM). Direktorat Jendral Pajak mencurigai TMMIN memanfaatkan

transaksi antar perusahaan yang terafiliasi didalam ataupun diluar negeri untuk menghindari pembayaran pajak dengan *transfer pricing*. Modusnya yaitu memindahkan beban keuntungan berlebih dari satu negara ke negara yang lain yang menerapkan tarif pajak lebih rendah. Pemindahan beban dilakukan dengan cara memanipulasi harga secara tidak wajar. TMMIN sebagai perusahaan perakitan menjual mobil yang telah diproduksi kepada TAM yang selanjutnya akan di jual ke konsumen atau di ekspor. Selain itu, dalam laporan pajaknya TMMIN melaporkan nilai penjualannya Rp 32,9 triliun namun Dirjen Pajak mengoreksi menjadi Rp 34,5 triliun. Terdapat koreksi sebesar Rp 1,5 triliun dan TMMIN harus menambah pembayaran pajak sebesar Rp 500 Miliar. Sebelum direstrukturi, margin laba sebelum pajak (gross margin) TAM mengalami peningkatan 11% hingga 14% pertahun. Namun setelah dipisah, gross margin TMMIN hanya sebesar 1,8% hingga 3% pertahun. Sedangkan TAM mencapai 3,8% hingga 5 % pertahun. Jika digabung gross margin TMMIN dan TAM presentasinya sebesar 7%, masih lebih rendah 7% dibanding saat digabung yang mencapai 14%. Pengurangan laba tersebut dikarenakan pembayaran royalti dan harga pembelian bahan baku yang tidak wajar serta penjualan mobil kepada pihak afiliasi dibawah harga pokok produksi sehingga dapat mengurangi peredaran usaha ([www.nasional.kontan.co.id](http://www.nasional.kontan.co.id)).

Fenomena selanjutnya terjadi pada PT. Garuda Metalindo yang mana pada neraca perusahaan terlihat peningkatan jumlah utang. Dalam laporan keuangan nilai utang bank jangka pendek mencapai hingga Rp 200 miliar pada Juni 2016. Jumlah tersebut meningkat dari akhir Desember 2015 senilai Rp 48 miliar. PT. Garuda Metalindo memanfaatkan modal yang diperoleh dari hutang untuk menghindari pembayaran pajak yang harus ditanggung oleh perusahaan. Perusahaan tersebut diduga melakukan upaya-upaya penghindaran pajak mulai dari admistrasi hingga kegiatan yang dilakukan untuk menghindari kewajiban pajak. Dengan adanya modal yang diperoleh dari hutang maka akan adanya biaya bunga yang dibayarkan. Semakin besar hutang maka semakin besar pula biaya bunga yang ditanggung perusahaan. Biaya bunga yang besar akan memberikan pengaruh berkurangnya beban pajak (<http://investor.id>).

Dari beberapa kasus penghindaran pajak yang telah diuraikan, peneliti berpendapat bahwa masih banyak perusahaan di Indonesia tidak memenuhi kewajiban perpajakannya, dengan cara meminimalkan beban pajak perusahaan. Padahal Industri otomotif Indonesia menjadi pilar penting dalam industri manufaktur, karena banyak perusahaan mobil terkemuka meningkatkan kapasitas produksinya di Indonesia. Selain itu, industri otomotif merupakan salah satu sektor andalan dalam memacu pertumbuhan ekonomi nasional, terutama melalui ekspor. Adanya indikasi perusahaan melakukan penghindaran pajak dapat dilihat dari kebijakan pendanaan yang diambil oleh perusahaan tersebut. Salah satu kebijakan untuk pendanaan adalah *leverage* yaitu tingkat hutang yang dipergunakan oleh perusahaan untuk membiayai aktivitas operasional. Keputusan untuk penambahan hutang akan menyebabkan adanya beban bunga yang dibayar. Beban bunga yang muncul akibat hutang menjadi pengurang laba bersih suatu perusahaan dan akhirnya akan mengurangi pembayaran pajak, (Hendy dan Sukartha dalam Dharma dan Ardiana, 2016). Semakin tinggi hutang yang dimiliki perusahaan maka diindikasikan semakin tinggi pula perusahaan tersebut melakukan penghindaran pajak. Tujuan melakukan penghindaran pajak adalah dana yang seharusnya digunakan untuk membayar pajak, digunakan untuk membayar hutang dan beban bunga untuk membiayai kegiatan aktivitas perusahaan. Perusahaan yang memiliki beban pajak tinggi akan lebih suka berhutang demi meminimalisir beban pajak (Alfina *et al.*, 2018). Penelitian tentang *leverage* yang dilakukan oleh Dharma dan Ardiana (2016) menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh terhadap *tax avoidance*. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Darmawan dan Sukartha (2014) menunjukkan bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap *tax avoidance*.

*Capital Intensity* menggambarkan seberapa besar investasi dari sebuah perusahaan dalam bentuk aset tetap dan persediaan. Kepemilikan aset tetap oleh perusahaan dapat mengurangi pembayaran pajak yang dibayarkan karena adanya biaya penyusutan yang melekat pada aset tetap tersebut. Biaya depresiasi dapat digunakan oleh manajer untuk memperkecil pajak yang dibayar perusahaan. Manajemen akan mempergunakan dana perusahaan yang menganggur untuk membeli aset tetap sebagai investasi agar

mendapatkan keuntungan yaitu biaya depresiasi yang berguna sebagai pengurang pajak (Dharmadi, 2013 dalam Dharma dan Noviari, 2017). Kinerja dari perusahaan akan meningkat karena adanya pengurangan beban pajak dan kompensasi kinerja manajer yang diinginkan akan dapat tercapai. Rodriguez dan Arias (2012) dalam Irianto *et al.*, (2017) menerangkan bahwa aset tetap perusahaan memungkinkan perusahaan tersebut untuk mengurangi pajaknya akibat penyusutan yang muncul dari aset tetap setiap tahunnya. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan yang mempunyai aset tetap yang tinggi memiliki beban pajak yang lebih rendah dari pada perusahaan yang mempunyai aset tetap yang rendah. Perusahaan yang lebih menekankan pada investasi berupa aset tetap akan memiliki tarif pajak efektif yang rendah (Gupta dan Newberry, 1997). Menurut penelitian yang dilakukan oleh Dharma dan Noviari (2017) serta Muzakki dan Darsono (2015) *capital intensity* berpengaruh terhadap *tax avoidance*. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Irianto *et al.*, (2017) yang menyatakan bahwa intensitas aset tetap tidak berpengaruh terhadap *tax avoidance*.

Berdasarkan PSAK no. 46 pengalokasian pajak antar periode diawali dengan keharusan perusahaan untuk mengakui aktiva dan kewajiban pajak tangguhan yang harus diungkapkan di neraca. Pengakuan aktiva dan kewajiban pajak tangguhan tersebut merupakan pengakuan tentang konsekuensi pajak dimasa yang akan datang atas efek kumulatif perbedaan temporer pengakuan penghasilan dan beban untuk tujuan akuntansi dan tujuan fiskal. Dalam pendekatan aktiva-kewajiban, yang dimaksud perbedaan temporer adalah perbedaan antara dasar pengenaan pajak (DPP) dari suatu aktiva atau kewajiban dengan nilai tercatat aktiva atau kewajiban tersebut. Efek dari perubahan temporer yang tergambar pada kenaikan atau penurunan aktiva dan kewajiban pajak tangguhan harus diperlakukan sebagai beban pajak tangguhan (*deferred tax expenses*) atau penghasilan pajak tangguhan (*deferred tax income*) dan diungkapkan dalam laporan laba-rugi tahun berjalan bersama-sama dengan beban pajak kini (*current tax expenses*), dan disajikan secara terpisah (Meiza, 2015). Plesko (2002) dalam Phillips *et al.*, (2003) mengungkapkan bahwa semakin besar perbedaan antara laba fiskal dengan laba akuntansi menunjukkan semakin besarnya diskresi

manajemen. Besarnya diskresi ini akan berpengaruh pada beban pajak tangguhan dan mampu digunakan untuk mendeteksi praktik *tax avoidance*. Jadi dapat disimpulkan semakin tinggi pelaporan pajak tangguhan atau beban pajak ditunda (*deferred tax expenses*) perusahaan yang diukur dengan alokasi pajak antar periode akan mempengaruhi penghindaran pajak perusahaan, semakin tinggi alokasi antar periode berarti semakin kecil praktik *tax avoidance* yang dilakukan perusahaan.

Penelitian tentang *deferred tax expense* yang dilakukan oleh Kalbuana *et al.*, (2017) menunjukkan bahwa *deferred tax expense* tidak berpengaruh terhadap *tax avoidance*. Sedangkan menurut Meiza (2015) beban pajak tangguhan berpengaruh negatif pada *tax avoidance*.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan dan adanya perbedaan dari hasil penelitian-penelitian sebelumnya, penulis menginginkan untuk melakukan penelitian lebih lanjut dengan judul **“Pengaruh *Leverage*, *Capital Intensity* dan *Deferred Tax Expense*, Terhadap *Tax Avoidance* (Studi Empiris Perusahaan Sub Sektor Otomotif yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2012-2018)”**

### **1.3 Perumusan Masalah**

Pajak adalah salah satu sumber penerimaan terbesar negara. Pajak yang dibayarkan oleh perusahaan (wajib pajak) merupakan suatu biaya yang akan mengurangi laba perusahaan sehingga laba perusahaan akan berkurang. Tetapi berbeda dengan pemerintah, pajak yang diterima merupakan salah satu sumber penerimaan negara yang akan digunakan dalam pembangunan nasional dan bertujuan untuk kesejahteraan masyarakat. Perusahaan merupakan salah satu wajib pajak yang mempunyai kewajiban dalam melakukan pembayaran pajak. Tetapi, pajak yang dibayarkan oleh perusahaan seringkali tidak sesuai dengan keadaan perusahaan yang sebenarnya. Hal ini terjadi karena perusahaan menginginkan pencapaian laba yang maksimal. Laba yang maksimal menunjukkan semakin baik performa perusahaan, sehingga memicu perusahaan dalam melakukan kegiatan *tax avoidance* (penghindaran pajak) agar



pembayaran pajak yang dilakukan oleh perusahaan dapat seminimal mungkin dengan tujuan pencapaian laba perusahaan yang maksimal dapat tercapai.

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan perusahaan melakukan penghindaran pajak. Faktor yang ingin penulis kaji lebih lanjut yaitu *leverage*, *capital intensity* dan *deferred tax expense* terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2018.

Berdasarkan uraian latar belakang, rumusan masalah penelitian adalah :

1. Bagaimana kondisi *leverage*, *capital intensity*, *deferred tax expense* dan *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018?
2. Apakah *leverage*, *capital intensity* dan *deferred tax expense* berpengaruh secara simultan terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018?
3. Apakah *leverage* berpengaruh parsial terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018?
4. Apakah *capital intensity* berpengaruh secara parsial terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018?
5. Apakah *deferred tax expense* berpengaruh secara parsial terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018?

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Secara empiris, penelitian ini menguji apakah *leverage*, *capital intensity* dan *deferred tax expense* berpengaruh terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018.

Berdasarkan perumusan masalah yang telah diuraikan tersebut, maka tujuan penelitian adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana kondisi *leverage*, *capital intensity*, *deferred tax expense* dan *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018.
2. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh secara simultan *leverage*, *capital intensity* dan *deferred tax expense* dengan *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018.
3. Untuk mengetahui secara parsial pengaruh *leverage* terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018.
4. Untuk mengetahui secara parsial pengaruh *capital intensity* terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018.
5. Untuk mengetahui secara parsial pengaruh *deferred tax expense* terhadap *tax avoidance* pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2012-2018.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis, sebagai berikut :

### **1.5.1 Aspek Teoritis**

Dari aspek teoritis, manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan pembaca mengenai pengaruh *leverage*, *capital intensity* dan *deferred tax expense* terhadap *tax avoidance* studi pada perusahaan sub sektor otomotif yang terdaftar di bursa efek indonesia pada tahun 2012-2018.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan, referensi dan pembelajaran untuk penelitian selanjutnya.

### **1.5.2 Aspek Praktis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk berbagai pihak, antara lain :

1. Bagi perusahaan penelitian ini diharapkan dapat menjadikan pertimbangan dalam melakukan *tax avoidance* dengan memperhatikan *leverage*, *capital intensity* dan *deferred tax expense*
2. Bagi pemerintah penelitian ini diharapkan dapat membantu dalam meningkatkan penerimaan negara dengan mengidentifikasi faktor-faktor *tax avoidance* yang dilakukan oleh perusahaan.

### **1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir**

Penulisan penelitian ini terdiri dari 5 bab yang saling terkait, sehingga pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan atas permasalahan yang diangkat. Secara garis besar, sistematika penulisan penelitian ini terbagi menjadi :

#### **a. BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini merupakan penjelasan secara umum, ringkas dan padat yang menggambarkan dengan tepat isi penelitian. Isi bab ini meliputi : Gambaran Umum Objek penelitian, Latar Belakang Penelitian, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan Tugas Akhir

#### **b. BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi teori dari umum sampai khusus, disertai penelitian terdahulu dan dilanjutkan dengan kerangka pemikiran penelitian yang di akhiri dengan hipotesis jika diperlukan

#### **c. BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini menegaskan pendekatan, metode dan teknik yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis temuan yang dapat menjawab masalah penelitian. Bab ini meliputi uraian tentang : Jenis Penelitian, Operasionalisasi Variabel, Populasi dan Sampel (untuk kuantitatif)/ Situasi Sosial (untuk kualitatif), Pengumpulan Data, Uji Validitas dan Reliabilitas, serta Teknik Analisis Data

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

Hasil penelitian dan pembahasan diuraikan secara sistematis sesuai dengan perumusan masalah serta tujuan penelitian dan disajikan dalam sub judul tersendiri. Bab ini terdiri dari dua bagian: bagian pertama menyajikan hasil penelitian dan bagian kedua

menyajikan pembahasan atau analisis dari hasil penelitian. Setiap aspek pembahasan hendaknya dimulai dari hasil analisis data, kemudian diinterpretasikan dan selanjutnya diikuti oleh penarikan kesimpulan. Dalam pembahasan sebaiknya dibandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya atau landasan teoritis.

**e. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Kesimpulan merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian, kemudian menjadi saran yang berkaitan dengan manfaat penelitian.