

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Penelitian**

Perkembangan dunia usaha yang diiringi dengan meningkatnya perekonomian baik di tingkat lokal maupun global terbukti dengan adanya persaingan antar perusahaan yang semakin ketat. Persaingan ini merupakan tantangan bagi perusahaan untuk melakukan pengelolaan agar lebih cermat dalam mengikuti penyesuaian terhadap perubahan-perubahan yang terjadi. Pengelolaan tersebut berkaitan dengan pengambilan keputusan yang tepat atas perencanaan, pemasaran, keuangan maupun strategi lainnya yang akan dilakukan.

Menurut Krisnanda dan I Gusti (2015), keuangan merupakan salah satu fungsi perusahaan yang harus dikelola dengan baik guna meningkatkan nilai perusahaan melalui keputusan keuangan. Keputusan keuangan dalam fungsi manajemen keuangan pada dasarnya terdiri dari keputusan investasi, keputusan pendanaan dan kebijakan dividen.

Dalam kelangsungan kegiatan operasional perusahaan, keputusan pendanaan merupakan salah satu keputusan penting yang harus dihadapi manajer perusahaan. Keputusan pendanaan berkaitan dengan bagaimana perusahaan tersebut dapat memperoleh dana untuk membiayai investasinya secara efisien. Keputusan yang berkaitan dengan sumber pendanaan disebut sebagai struktur permodalan.

Struktur modal merupakan aspek yang sangat penting dari semua pendanaan operasional perusahaan. Keputusan sumber dana yang digunakan akan mempengaruhi kuat atau tidaknya struktur modal perusahaan. Masnoon dan Abiha (2014) menyatakan keputusan struktur modal merupakan salah satu kunci keputusan keuangan dalam membiayai aktiva dan meningkatkan modal bisnis.

Struktur modal merupakan hal penting bagi perusahaan karena struktur modal perusahaan termasuk gambaran dari keadaan keuangan perusahaan untuk membiayai segala kegiatan dalam bentuk baik operasional maupun non operasional dengan tujuan mendapatkan keuntungan. Dalam melaksanakan kegiatan operasional maupun non operasional dibutuhkan modal karena modal merupakan suatu penggerak bagi segala kegiatan di dalam perusahaan. Ketersediaan modal sangat penting sifatnya dan merupakan kebutuhan wajib perusahaan. Semakin besar perusahaan maka akan semakin besar pula dana yang diperlukan. Besar kecilnya modal yang dimiliki perusahaan akan sangat berpengaruh untuk segala kegiatan di dalam perusahaan tersebut.

Struktur modal yang baik adalah struktur modal yang optimal. Struktur modal optimal adalah suatu keadaan dimana sebuah perusahaan dapat menggunakan perpaduan antara utang dan ekuitas secara ideal, yaitu dengan memaksimalkan nilai perusahaan dan meminimumkan biaya modalnya.

Sumber pendanaan dapat berasal dari sumber internal maupun eksternal perusahaan. Sumber pendanaan internal merupakan modal sendiri atau diperoleh dari pemilik perusahaan. Sedangkan, sumber dana eksternal diperoleh dari luar perusahaan, seperti kreditur yang akan berupa utang bagi perusahaan. Struktur

modal menjadi masalah penting karena secara langsung berpengaruh terhadap besarnya risiko yang ditanggung pemegang saham serta besarnya tingkat pengendalian atau keuntungan yang diharapkan. Menurut Dewi dan I Made (2017), biaya modal yang ditimbulkan karena keputusan pendanaan adalah konsekuensi yang disebabkan dari keputusan yang diambil manajer, oleh karena itu perusahaan dituntut untuk menganalisis dan mempertimbangkan secara seksama berbagai variabel yang mungkin bisa mempengaruhi struktur modal perusahaan.

Struktur modal dapat diukur dengan tingkat *Debt to Equity Ratio* (DER) yang merupakan perbandingan total utang yang dimiliki perusahaan dengan modal sendiri. Semakin besar DER maka semakin besar pula risiko yang harus dihadapi perusahaan, karena pemakaian utang sebagai sumber pendanaan jauh lebih besar daripada modal sendiri.

Pemilihan perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dimulai dari melihat tingkat *Debt to Equity Ratio* (DER) per sektor tahun 2013-2017.

**Tabel 1.1.**  
**DER pada Sektor Perusahaan di BEI tahun 2013-2017**

NO	SEKTOR	TAHUN					TOTAL
		2013	2014	2015	2016	2017	
1.	Agriculture	1,39	1,43	1,41	3,50	1,17	8,9
2.	Mining	1,13	0,22	(0,07)	0,43	2,08	3,79
3.	Basic Industry & Chemical	1,67	1,70	1,69	(2,23)	3,29	6,12
4.	Miscellaneous Industry	1,29	1,16	1,65	1,71	38,02	43,83
5.	Consumer Goods Industry	2,91	(0,30)	0,66	0,86	0,81	4,94
6.	Property, Real Estate & Building Const.	1,04	1,01	0,87	0,85	11,35	15,12
7.	Infrastructure, Utilities, Transportation	0,88	0,99	1,45	(0,71)	0,95	5,56
8.	Finance	4,42	4,41	4,03	3,56	3,83	17,25
9.	Trade, Service, Investment	0,77	0,78	1,29	1,27	19,73	23,84

Sumber: [www.ticmi.co.id](http://www.ticmi.co.id)

Dilihat dari tabel 1.1. dapat diketahui bahwa dari sembilan sektor yang mengalami kenaikan DER selama lima tahun terakhir ini adalah Sektor *Miscellaneous Industry*. Berikut ini DER pada Sektor *Miscellaneous Industry*.

**Tabel 1.2.**  
**DER pada Sektor *Miscellaneous Industry***

NO	SUB SEKTOR	TAHUN					TOTAL
		2013	2014	2015	2016	2017	
1.	Machinery and Heavy Equipment	-	1,57	1,13	1,01	1,26	4,74
2.	Automotive and Components	0,93	0,86	1,09	1,54	105,02	109,44
3.	Textile, Garment	1,27	1,19	1,88	2,07	8,81	15,43
4.	Footwear	(0,43)	(0,37)	(0,27)	(0,75)	(0,79)	(2,61)
5.	Cable	2,22	1,69	1,82	1,08	1,00	7,81
6.	Electronic	0,53	0,34	0,39	0,31	0,33	1,91
7.	Other	-	-	-	-	-	-

Sumber: [www.ticmi.co.id](http://www.ticmi.co.id)

Dilihat dari tabel 1.2. dapat diketahui bahwa pada sektor *Miscellaneous Industry* sub sektor yang memiliki total DER tertinggi selama periode 2013-2017 adalah perusahaan sub sektor otomotif dan komponen, karena terdapat suatu permasalahan yang sedang dihadapi adalah tingginya tingkat utang yang dimiliki oleh perusahaan-perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdapat di Bursa Efek Indonesia. Hal ini mencerminkan bahwa ketergantungan perusahaan terhadap pihak luar sangat besar. Jika keadaan ini terus bertahan dan tidak segera di perbaiki maka akan membahayakan bagi kelangsungan hidup perusahaan tersebut. Dengan tingginya tingkat utang yang dimiliki, mengakibatkan semakin tinggi pula risiko yang dimiliki. Hal ini dapat dilihat dari data perusahaan sub sektor otomotif dan komponen sebagai berikut.

**Tabel 1.3.**  
**DER Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen**

NO	NAMA PERUSAHAAN	DER					TOTAL
		2013	2014	2015	2016	2017	
1.	Astra International Tbk. [S]	0,96	0,96	0,94	0,87	0,89	4,62
2.	Astra Otoparts Tbk. [S]	0,32	0,42	0,41	0,39	0,40	1,94
3.	Gajah Tunggal Tbk. [S]	1,68	1,68	2,25	2,20	2,44	10,25
4.	Garuda Metalindo Tbk. [S]	-	-	-	0,15	0,65	0,80
5.	Goodyear Indonesia Tbk. [S]	0,98	1,17	1,15	1,01	1,42	5,73
6.	Indo Kordsa Tbk. [S]	0,47	0,73	0,60	0,50	0,43	2,73
7.	Indomobil Sukses Internasional Tbk. [S]	2,35	2,49	2,71	2,82	3,53	13,90
8.	Indospring Tbk. [S]	0,25	0,25	0,33	0,20	0,13	1,16
9.	Multi Prima Sejahtera Tbk. [S]	0,37	0,33	1,78	2,81	1,352	1.357,29
10.	Multistrada Arah Sarana Tbk.	0,68	0,67	0,73	0,80	0,80	3,68
11.	Nipress Tbk.	2,38	1,10	1,54	1,11	1,03	7,16
12.	Prima Alloy Steel Universal Tbk. [S]	0,96	0,88	1,13	1,14	1,16	5,27
13.	Selamat Sempurna Tbk. [S]	0,69	0,53	0,54	0,43	0,34	2,53
RATA-RATA		0,93	0,86	1,08	1,11	105,02	

Sumber: [www.ticmi.co.id](http://www.ticmi.co.id)

Berdasarkan tabel 1.3. selama periode 2013 sampai dengan 2017 rata-rata perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen mempunyai DER lebih dari satu yang artinya proporsi utang lebih besar daripada modal sendirinya terutama kenaikan yang melonjak di tahun 2017.

Dengan adanya proporsi utang yang lebih besar, maka perusahaan yang mempunyai DER lebih dari satu akan memiliki risiko bisnis yang lebih tinggi dibandingkan dengan perusahaan yang memiliki DER kurang dari satu. Nilai DER yang berada diatas satu berarti perusahaan memiliki jumlah utang yang lebih besar daripada jumlah modal sendiri dan hal ini tidak sesuai dengan teori struktur modal yang optimal dimana seharusnya jumlah utang perusahaan tidak boleh lebih besar daripada modal sendiri. Sementara itu kebanyakan investor lebih tertarik menanamkan modalnya ke dalam bentuk investasi pada perusahaan yang mempunyai DER tertentu yang besarnya kurang dari satu. Karena jika DER lebih besar dari satu berarti risiko yang ditanggung oleh investor menjadi meningkat.

Penggunaan sumber dana perusahaan yang berasal dari pinjaman atau utang sering kali berakibat langsung pada posisi keuangan perusahaan. Penggunaan sumber dana dari utang akan meningkatkan risiko keuangan dan dapat menjadikan perusahaan memiliki struktur modal tidak baik. Perusahaan yang dikatakan memiliki struktur modal tidak baik dimana memiliki jumlah utang yang tinggi dapat mengakibatkan beban berat pada perusahaan yang bersangkutan. Berikut ini beberapa fenomena yang berkaitan dengan perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang mengalami peningkatan utang.

Dilansir dari **economy.okezone.com** - PT Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) mencatatkan rugi bersih pada semester-I 2017. Bahkan rugi bersih bertambah Rp247,19 miliar atau sekira 265,39% dibandingkan pada periode yang sama di tahun sebelumnya. Indomobil pada enam bulan pertama di 2017 mengalami rugi bersih sebesar Rp340,33 miliar. Adapun rugi Indomobil pada periode yang sama di tahun sebelumnya, yakni Rp93,14 miliar. Padahal Indomobil mencatat kenaikan pendapatan menjadi Rp7,49 triliun dari sebelumnya Rp8 triliun. Disisi lain, utang perseroan mengalami kenaikan ke Rp20,8 triliun dari sebelumnya Rp18,92 triliun. Selain itu, Indomobil juga mencatat kenaikan jumlah aset menjadi Rp27,01 triliun dari sebelumnya Rp25,63 triliun. (Sumber: [www.economy.okezone.com](http://www.economy.okezone.com), Martin Bagya Kertiyasa, 28 Juli 2017)

Selain itu, dilansir dari **emitennews.com** – PT Garuda Metalindo Tbk (BOLT) mencatatkan pertumbuhan 2,5% dari IDR 216,5 miliar per Maret 2016 menjadi IDR 222,0 miliar per Maret 2017. BOLT mencatat pertumbuhan total aset sebesar 5% di kuartal pertama 2017 menjadi Rp977,7 miliar dari Rp930,9 miliar di

kuartal pertama 2016. Sedangkan total utang naik sebesar 47,1% menjadi Rp.194,9 miliar dikarenakan oleh utang pembayaran dividen yang dibayarkan pada tanggal 26 april 2017. (Sumber: <https://emitennews.com>, K. Muchtar, 8 Mei 2017)

Pada dasarnya, kenaikan total utang yang terjadi dapat disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya kenaikan total aset yang dimiliki perusahaan. Karena, semakin besar aset yang dimiliki perusahaan, semakin meningkat pula utang yang dimiliki oleh perusahaan karena semakin besar peluang perusahaan untuk mendapatkan utang dengan menjaminkan asetnya.

Menurut Irdiana (2016) menyatakan bahwa jika aset meningkat dapat berakibat terhadap utang. Apabila perusahaan dihadapkan pada keadaan kebangkrutan dan kesulitan modal untuk mendanai aktivitas usaha perusahaan sehari-hari serta kesusahan mendanai utang dan bunganya kepada pihak eksternal, manajer perusahaan dapat mengatasinya, salah satunya dengan cara memanfaatkan aset tetap perusahaan sebagai jaminan kepada kreditur untuk memperoleh pinjaman dari pihak luar.

Berita lain yang berkaitan dengan PT Garuda Metalindo Tbk dilansir dari **bisnis.com** - PT Garuda Metalindo Tbk. membukukan laba bersih yang terkontraksi hingga 21,74% *year on year* menjadi Rp58,25 miliar hingga Juni 2017. Penurunan laba sejalan dengan penurunan penjualan pada paruh pertama tahun ini. Hingga Juni 2017, penjualan Garuda Metalindo mencapai Rp489,44 miliar, tertekan 7,05% dari posisi Rp526,58 miliar pada periode yang sama tahun sebelumnya. Total aset yang dibukukan oleh BOLT mencapai Rp1,21 triliun, terdiri dari Rp540, 69 miliar liabilitas dan Rp678,13 miliar ekuitas. Di sisi lain, jumlah utang Garuda Metalindo

semakin meningkat sepanjang tahun ini. Nilai utang jangka pendek mencapai Rp110 miliar hingga Juni 2017, meningkat 129% dari akhir Desember 2016 senilai Rp48 miliar. (Sumber: <http://market.bisnis.com>, Novita Sari S, 1 Agustus 2017)

Dilansir dari **inilah.com** – PT Nipress Tbk mengalami kenaikan jumlah liabilitasnya di periode enam bulan pertama 2017. Dari sebesar Rp935,37 miliar di akhir tahun lalu, naik tipis menjadi Rp947,13 miliar. Adapun jumlah ekuitas perseroan hingga semester I 2017 sebesar Rp880,53 miliar yang juga mengalami penurunan secara *year to date* dari angka Rp842,58 miliar. Sehingga jika dihitung maka jumlah liabilitas dan ekuitas perseroan hingga setengah tahun ini adalah sebesar Rp1,82 triliun. Jumlah aset perseroan turut mengalami kenaikan tipis dari sebesar Rp1,77 triliun di akhir tahun 2016 menjadi Rp1,82 triliun selama enam bulan kedepannya. Jumlah ini terdiri dari aset lancar senilai Rp890,83 miliar dan aset tidak lancar senilai Rp.936,83 miliar. (Sumber: <https://ramadhan.inilah.com>, Monica Wareza, 9 Oktober 2017)

Adapun perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang mengalami penurunan ekuitas yakni PT Goodyear Indonesia Tbk (GDYR). Dilansir dari **economy.okezone.com** - PT Goodyear Indonesia Tbk mencatat rugi tahun berjalan semester I-2017 sebesar USD2,3 juta. Rugi tersebut naik drastis hingga 13.897% dibanding periode yang sama pada 2016 sebesar USD16.432. Perseroan mencatat penjualan USD75,39 juta pada semester I-2017. Angka tersebut turun dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya sebesar USD79,78 juta. Sementara itu, jumlah aset persero mengalami kenaikan sebesar USD9,06 juta atau 8,03% ke USD121,9 juta. Walaupun aset meningkat, namun ekuitas persero menurun



menjadi USD53,57 juta. (Sumber: [www.economy.okezone.com](http://www.economy.okezone.com), Fakhri Rezy, 31 Juli 2017)

Berdasarkan beberapa fenomena yang telah dipaparkan diatas terlihat bahwa permasalahan struktur modal di berbagai perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yaitu menurunnya tingkat ekuitas yang dimiliki serta adanya ketergantungan perusahaan terhadap pihak luar sangat besar dibuktikan dengan meningkatnya tingkat utang yang dimiliki perusahaan.

Risiko bisnis atau *business risk* dijadikan pertimbangan bagi perusahaan dalam menentukan pendanaan perusahaan. Perusahaan dengan risiko tinggi akan menggunakan utang lebih sedikit untuk menghindari risiko tidak terbayarnya utang di masa yang akan datang. Sebaliknya, perusahaan dengan tingkat risiko lebih rendah dapat meningkatkan struktur modal dengan menggunakan utang jangka panjang. Sehingga untuk mencapai struktur modal yang tinggi, perusahaan diharapkan memiliki tingkat risiko bisnis yang rendah.

*Non-debt tax shield* menunjukkan besarnya pengurangan pajak akibat penggunaan selain utang. Salah satu faktor yang dapat digunakan untuk mengurangi pajak selain bunga dan utang adalah depresiasi atau penyusutan. Depresiasi mengindikasikan jumlah aset tetap yang dimiliki oleh perusahaan. Semakin besar aset tetap yang dimiliki oleh perusahaan, maka semakin besar pula biaya depresiasinya. Artinya, semakin besar biaya depresiasi, maka semakin kecil pajak yang harus dibayarkan oleh perusahaan. Sehingga untuk mencapai struktur modal tinggi, perusahaan diharapkan memiliki *non-debt tax shield* yang tinggi pula.

Perusahaan yang memiliki *tangibility asset* dalam jumlah yang banyak akan memiliki kesempatan lebih besar untuk mendapatkan pinjaman utang. Dengan kata lain, *tangibility asset* dapat digunakan dalam menentukan besarnya utang jangka panjang yang dapat diambil. Semakin besar *tangibility asset* yang dimiliki perusahaan maka semakin besar penggunaan utang dengan menjaminkan aset dari perusahaan. Artinya keterlibatan penggunaan utang dalam struktur permodalan perusahaan akan meningkat. Perusahaan yang ingin mencapai struktur modal yang tinggi, diharapkan memiliki *tangibility asset* yang tinggi pula.

Berdasarkan penelitian terdahulu, terdapat berbagai macam faktor yang mempengaruhi struktur modal perusahaan diantaranya sebagai berikut:

Penelitian Setyawan, Topowijono, dan Nila (2016) menyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal diantaranya *firm size, growth opportunity, profitability, business risk, effective tax rate, asset tangibility, firm age* dan *liquidity*. Penelitian Rudy Ernando Febryan (2016) faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal diantaranya profitabilitas, *business risk, non-debt tax shield* dan *tangibility asset*. Penelitian Ardhianto, Emrinaldi dan Nur (2014) menyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal diantaranya kebijakan deviden, risiko bisnis, kontrol kepemilikan, *cash holding* dan *non-debt tax shield*. Adapun menurut Yuliandi, J.M.V Mulyadi dan Muhammad Yusuf (2016) menyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal diantaranya profitabilitas, tangibilitas, risiko bisnis, pajak dan *non-debt tax shield*.

Menurut Setyawan, dkk (2016) *Business risk* merupakan ketidakpastian yang melekat dalam proyeksi tingkat pengembalian aktiva di masa depan yang

dihadapi oleh perusahaan. Perusahaan yang memiliki risiko bisnis yang tinggi akan menyadari bahwa penggunaan utang yang penuh risiko sebagai sumber dana akan kurang menguntungkan dibanding dengan menggunakan ekuitas perusahaan. Meningkatnya tingkat risiko bisnis perusahaan, akan meningkatkan risiko kebangkrutan, sehingga perusahaan akan menurunkan penggunaan utang dalam struktur modal perusahaan.

Menurut Sunarsih dalam Ardhiyanto, dkk (2014) Tax shield dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu *tax loss carryforward* dan *investment tax credit*. *Tax loss carryforward* adalah fasilitas berupa kerugian yang dapat dikompensasikan/dikurangkan terhadap laba paling lama lima tahun ke depan dan *investment tax credit* berupa fasilitas yang diberikan oleh pemerintah. Fasilitas pajak tersebut meliputi: pengurangan beban pajak, penundaan pajak dan pembebasan pajak. Dimana *investment tax credit* sebagai proksi untuk *non-debt tax shield* pada umumnya diberikan kepada perusahaan-perusahaan yang memiliki *tangibility asset* yang besar sehingga bisa digunakan untuk *collateral* bagi pengambilan utang.

Perusahaan yang mempunyai jumlah aktiva tetap yang tinggi akan semakin banyak memperoleh keuntungan pajak yaitu berupa biaya depresiasi atau penyusutan yang dapat dikurangkan dalam menghitung besarnya pajak terutang. (Dewi dan I Made, 2017)

Menurut Indrajaya, dkk (2011) perusahaan yang mempunyai aset yang besar tentunya adalah perusahaan skala besar dan mapan, hal ini membuat rasa aman kepada kreditur dalam memberikan pinjaman bila terjadi *financial distress*.

Mempunyai aktiva berwujud yang besar juga dapat memberikan keuntungan dari segi perpajakan, karena adanya biaya depresiasi atas aktiva berwujud yang dapat mengurangi penghasilan kena pajak (*non-debt tax shield*). Aktiva tetap dapat dijadikan jaminan atau *collateral* dalam melakukan pinjaman utang dan karenanya dapat mereduksi biaya dari kesulitan keuangan (*cost of financial distress*) dan ini akan semakin meningkatkan kapasitas tingkat utang yang dapat menguntungkan perusahaan. Semakin besar aktiva tetap yang dimiliki perusahaan maka semakin besar proporsi utang pada struktur modal perusahaan.

Mengacu pada penelitian-penelitian terdahulu diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang risiko bisnis, *non-debt tax shield*, *tangibility asset* dan struktur modal. Penelitian ini mengacu kepada penelitian sebelumnya yaitu Rudy Ernando Febryan (2016) dan Yuliandi, dkk (2016) dengan perbedaan rentang waktu, penelitian yang dilakukan penulis yaitu selama lima tahun dimulai dari tahun 2013-2017, dan penulis melakukan penelitian pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen di Bursa Efek Indonesia (BEI). Perbedaan lain dalam penelitian ini adanya penghapusan variabel independen yaitu profitabilitas dan pajak.

Berdasarkan pemaparan diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai struktur modal yang berjudul: “**PENGARUH RISIKO BISNIS, *NON-DEBT TAX SHIELD* DAN *TANGIBILITY ASSET* TERHADAP STRUKTUR MODAL (Studi Pada Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017)”**”.

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan beberapa hal yang akan menjadi fokus batasan dalam penelitian ini, antara lain:

1. Bagaimana Risiko Bisnis pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Bagaimana *Non-Debt Tax Shield* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Bagaimana *Tangibility Asset* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Bagaimana Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
5. Seberapa besar pengaruh Risiko Bisnis terhadap Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
6. Seberapa besar pengaruh *Non-Debt Tax Shield* terhadap Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
7. Seberapa besar pengaruh *Tangibility Asset* terhadap Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
8. Seberapa besar pengaruh Risiko Bisnis, *Non-Debt Tax Shield* dan *Tangibility Asset* terhadap Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

### 1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengumpulkan data, mengelola data dan menganalisis kemudian ditarik kesimpulan, hal tersebut bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh risiko bisnis, *non-debt tax shield* dan *tangibility asset* terhadap struktur modal.

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan di atas, maka penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui:

1. Risiko Bisnis pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. *Non-Debt Tax Shield* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. *Tangibility Asset* pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
5. Besarnya pengaruh Risiko Bisnis terhadap Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
6. Besarnya pengaruh *Non-Debt Tax Shield* terhadap Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

7. Besarnya pengaruh *Tangibility Asset* terhadap Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
8. Besarnya pengaruh Risiko Bisnis, *Non-Debt Tax Shield* dan *Tangibility Asset* terhadap Struktur Modal pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

#### **1.4. Kegunaan Penelitian**

##### **1.4.1. Kegunaan Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi penulis dan pembaca dalam bidang akuntansi. Selain itu juga diharapkan dapat memberikan tambahan informasi, wawasan dan referensi di lingkungan akademis yang bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan. Adapun kegunaan praktis dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Penulis
  - a. Memenuhi salah satu syarat sidang skripsi guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi.
  - b. Memberikan wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai Struktur Modal terutama kajian mengenai Pengaruh Risiko Bisnis, *Non-Debt Tax Shield* dan *Tangibility Asset* terhadap Struktur Modal.

## 2. Bagi Perusahaan

Memberikan informasi penting sebagai masukan dalam penentuan keputusan pendanaan yang optimal, sehingga dapat meningkatkan nilai perusahaan baik untuk kepentingan internal maupun eksternal.

## 3. Bagi Pihak Lain

Memberikan referensi tambahan yang berguna bagi penelitian selanjutnya mengenai topik yang sama serta menjadi salah satu tambahan informasi yang berguna bagi siapa saja yang membacanya.

### **1.4.2. Kegunaan Teoritis**

Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi teori berupa bukti empiris di bidang akuntansi keuangan, mengenai pengaruh Risiko Bisnis, *Non-Debt Tax Shield* dan *Tangibility Asset* terhadap Struktur Modal. Selain itu diharapkan dapat memberikan tambahan informasi, wawasan dan referensi di lingkungan akademis yang bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

### **1.5. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Dalam penelitian ini penulis akan melakukan penelitian pada perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) yang menyediakan informasi laporan keuangan tahunan perusahaan dengan mengakses situs resmi Bursa Efek Indonesia, yaitu [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan [www.ticmi.co.id](http://www.ticmi.co.id). Waktu yang dibutuhkan untuk melakukan penelitian ini dimulai dari bulan Desember 2018 sampai dengan selesai.