

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Penelitian**

Derasnya perkembangan globalisasi yang terjadi di dalam dunia ekonomi dan bisnis menyebabkan perkembangan perekonomian menjadi semakin pesat yang tidak mengenal batasan antar negara. Dimana perusahaan-perusahaan nasional sekarang menjelma menjadi perusahaan-perusahaan multinasional yang kegiatan usahanya tidak hanya berpusat pada satu negara melainkan di berbagai negara. Dalam rangka memperkuat globalisasi kegiatan usahanya perusahaan multinasional mendirikan anak-anak perusahaan cabang dan perwakilan usahanya di berbagai negara yang tujuannya untuk memperkuat aliansi strategi dan untuk menumbuh kembangkan pangsa pasar (*market share*) ekspor dan impor produk-produk mereka di berbagai negara (Sumarsan, 2013).

Globalisasi pasar dan perusahaan diiringi oleh perkembangan sistem informasi dan komunikasi yang kuat. Sebagai konsekuensinya, perusahaan multinasional menetapkan proses terintegrasi yang mengarah pada peningkatan jumlah transaksi antar perusahaan. Maraknya pertumbuhan dan perkembangan korporasi multinasional sebagai akibat dari internasionalisasi ekonomi, bisnis dan investasi tidak semata-mata memberikan manfaat yang positif untuk mengantisipasi perbedaan sumber daya dan kemampuan antar negara-negara di dunia, tetapi juga memberikan permasalahan baru bagi otoritas-otoritas fiskal

dalam usahanya mengamankan penerimaan negara dari sektor pajak. Masalahnya baru dibidang perpajakan seiring dengan proses globalisasi dan berkembang pesatnya korporasi multinasional, salah satunya adalah mengenai penentuan tingkat kewajaran harga transaksi antara pihak-pihak dalam dan luar negeri yang mempunyai hubungan istimewa (*related parties*). Istilah *transfer pricing* menjadi begitu populer namun penanganannya belum memperlihatkan hasil yang cukup signifikan dalam struktur penerimaan negara (Suharto dalam Santoso, 2004).

*Transfer pricing* merupakan isu yang sensitif dalam dunia bisnis maupun ekonomi secara global, terutama dalam perpajakan. Aktivitas dari *transfer pricing* dilakukan oleh perusahaan multinasional akan mempengaruhi tingkat penerimaan negara dari sisi pajak baik secara langsung maupun tidak langsung. *Transfer pricing* dilakukan dengan menentukan jumlah penghasilan yang didapat masing-masing perusahaan yang terlibat dan penerimaan pajak penghasilan di suatu Negara.

*Transfer Pricing* merupakan kebijakan perusahaan dalam menentukan harga transfer suatu transaksi baik itu barang, jasa, harta tak berwujud, ataupun transaksi finansial dalam transaksi antara pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa untuk memaksimalkan laba (PSAK N0.7 2010).

*Transfer pricing* merupakan isu klasik di bidang perpajakan, khususnya menyangkut transaksi internasional yang dilakukan oleh korporasi multinasional. Dari sisi pemerintah, *transfer pricing* diyakini mengakibatkan berkurang atau hilangnya potensi penerimaan pajak suatu negara karena perusahaan multinasional cenderung menggeser kewajiban perpajakannya dari negara-negara yang dimiliki

tarif pajak tinggi (*high tax countries*) ke negara-negara yang menerapkan tarif pajak rendah (*low tax countries*). Di pihak lain dari sisi bisnis, perusahaan cenderung berupaya meminimalkan biaya-biaya (*cost efficiency*) termasuk di dalamnya minimalisasi pembayaran pajak perusahaan (*corporate income tax*) (Widyastuti, 2011).

Peraturan mengenai *transfer pricing* telah tercantum di dalam Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan, yaitu pada pasal 18. Aturan mengenai *transfer pricing* mencakup beberapa hal, yaitu: pengertian hubungan istimewa, wewenang menentukan perbandingan utang dan modal, dan wewenang untuk melakukan koreksi dalam hal terjadi transaksi yang tidak *arm's length*. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 diatur di Pasal 18 ayat (4) yaitu: hubungan istimewa antara Wajib Pajak Badan dapat terjadi karena kepemilikan atau penguasaan modal saham suatu badan oleh badan lainnya sebanyak 25% (dua puluh lima persen) atau lebih, atau antara beberapa badan yang 25% (dua puluh lima persen) atau lebih sahamnya dimiliki oleh suatu badan. Hubungan istimewa dapat mengakibatkan ketidakwajaran harga, biaya, atau imbalan lain yang direalisasikan dalam suatu transaksi usaha. Hal ini dapat mengakibatkan terjadinya pengalihan penghasilan, dasar pengenaan pajak (*tax base*) atau biaya dari satu wajib pajak kepada wajib pajak lain yang dapat direkayasa untuk menekan keseluruhan jumlah pajak terutang atas Wajib Pajak kepada Wajib Pajak lain yang dapat direkayasa untuk menekan keseluruhan jumlah pajak terutang atas wajib pajak yang mempunyai hubungan istimewa tersebut (Yuniasih, 2012).

Ada beberapa alasan atau faktor perusahaan multinasional melakukan *transfer pricing*. Salah satunya adalah alasan pajak. Menurut Suryana dalam Yuniasih *et al.*, (2012:13), tujuan dilakukan *transfer pricing* adalah untuk mengakali jumlah laba perusahaan sehingga pajak yang dibayar dan dividen yang dibagikan menjadi rendah. Hal ini membuktikan bahwa motivasi pajak memiliki peran yang tinggi dalam mempengaruhi keputusan melakukan *transfer pricing*. Dalam bidang perpajakan, *transfer pricing* sudah menjadi isu yang sering terjadi pada transaksi yang dilakukan oleh perusahaan multinasional. Dari sisi pemerintahan, *transfer pricing* diyakini mengakibatkan berkurang atau hilangnya potensi penerimaan pajak suatu negara karena perusahaan multinasional cenderung menggeser kewajiban perpajakannya dari negara-negara yang memiliki tarif pajak yang tinggi (*high tax countries*) ke negara-negara yang menerapkan tarif pajak rendah (*low tax countries*). Sementara dari sisi bisnis, perusahaan cenderung berupaya meminimalkan biaya-biaya (*cost efficiency*) termasuk didalamnya meminimalisasi pembayaran pajak perusahaan (*corporate income tax*). Bagi perusahaan multinasional, *transfer pricing* dipercaya menjadi salah satu strategi yang efektif untuk memenangkan persaingan dalam memperebutkan sumber daya yang terbatas (Santoso, 2004).

Dari sudut pandang Direktorat Jenderal Pajak (DJP), tidak diragukan lagi bahwa *transfer pricing* sangat berpengaruh terhadap penerimaan pajak negara. Direktur Jenderal Pajak, Ken Dwijugiasteady, mengungkapkan bahwa terdapat 2000 perusahaan multinasional yang beroperasi di Indonesia tidak membayar pajak penghasilan badan selama 10 tahun terakhir karena alasan merugi. Menurut

informasi dari DJP, ada tiga penyebab utama 2000 perusahaan multinasional tersebut terindikasi mengemplant pajak selama bertahun-tahun, salah satunya karena adanya *transfer pricing* (Ariyanti, 2016).

Kegiatan usaha melalui *transfer pricing* ini dipercaya pula oleh para ahli dapat menghindari pajak berganda (*Pricewater house Coopers*, 2009, dalam Hartati et al., 2014). Namun di satu sisi, *transfer pricing* sering mengalami masalah dalam aspek penyalahgunaan pajak, karena kegiatan ini menyangkut masalah bea cukai, ketentuan anti dumping, perubahan pengalihan penghasilan, dan perubahan dasar pengenaan pajak (*tax base*) dari satu wajib pajak kepada wajib pajak lain. Dengan kata lain, realitanya adalah *transfer pricing* ini menimbulkan kemungkinan-kemungkinan adanya rekayasa jumlah pajak yang terutang atas wajib pajak yang mempunyai hubungan istimewa tersebut (Hartati et al., 2014).

Ada beberapa alasan atau faktor perusahaan multinasional melakukan *transfer pricing*. Salah satunya adalah alasan pajak. Menurut Suryana dalam Yuniasih et al., (2012:13), tujuan dilakukan *transfer pricing* adalah untuk mengakali jumlah laba perusahaan sehingga pajak yang dibayar dan dividen yang dibagikan menjadi rendah. Hal ini membuktikan bahwa motivasi pajak memiliki peran yang tinggi dalam mempengaruhi keputusan melakukan *transfer pricing*.

Faktor lain yang memungkinkan perusahaan dalam mengambil keputusan melakukan *transfer pricing* adalah *tunneling*. *Tunneling* adalah pemindahan sumber daya dari dalam perusahaan ke pemegang saham pengendali (Johnson, 2000:22). Pemindahan sumber daya dapat dilakukan dengan berbagai cara, salah

satunya adalah dengan melalui *transfer pricing*. *Lo et al.*, (2010:5) menyatakan bahwa konsentrasi kepemilikan oleh pemerintah di Tiongkok berpengaruh terhadap keputusan *transfer pricing* dimana perusahaan bersedia mengorbankan penghematan pajak untuk *tunneling* keuntungan ke perusahaan induk. *Tunneling incentive* adalah ekspropriasi yang dilakukan oleh pemegang saham pengendali asing akan menurunkan nilai perusahaan sehingga merugikan pemegang saham non pengendali (Suparji, 2012:67). Adapun pengertian lain *Tunneling incentive* adalah suatu perilaku dari pemegang saham mayoritas yang mentransfer aset dan laba perusahaan demi keuntungan mereka sendiri, namun pemegang saham minoritas ikut menanggung biaya yang mereka bebaskan (Hartati et al. 2015).

Faktor lain yang mampu mempengaruhi perusahaan melakukan *transfer pricing* adalah *Good Corporate Governance*. *Good Corporate Governance* menjalankan dan mengembangkan perusahaan dengan bersih, patuh pada hukum yang berlaku dan peduli terhadap lingkungan yang dilandasi nilai-nilai sosial budaya yang tinggi. Unsur-unsur dari *Good Corporate Governance* di antaranya; kepemilikan manajerial (pemegang saham), direksi, dewan komisaris, manajer, karyawan, komite audit, investor, akuntan publik, kualitas audit dan lain sebagainya (Sutedi, 2012:12). Pada kasus ini mengambil salah satu unsur dari *Good Corporate Governance* yaitu kepemilikan manajerial. Dengan meningkatnya jumlah kepemilikan saham oleh manajerial di perusahaan maka kecenderungan perusahaan untuk melakukan *transfer pricing*.

Di Indonesia struktur kepemilikan sahamnya cenderung terkonsentrasi, sehingga menimbulkan adanya pemegang saham pengendali dan non pengendali

(La Porta *et al.*, 2000; dalam Yuniasih, Rasmini, dan Wirakusuma 2012). Pemegang saham pengendali adalah seorang individu, keluarga, pemerintah maupun pihak asing yang dapat mengontrol sebuah perusahaan baik secara langsung maupun tidak langsung namun dengan hak control yang dibatasi (Claessens *et al.*, 2000b dalam Mardadi, 2013). Hak-hak yang dimiliki oleh pemegang saham pengendali adalah menentukan keuntungan yang boleh dibagikan sebagai deviden bagi para pemegang saham (Dijo, 2010).

Pemegang saham pengendali yang memiliki posisi yang besar dalam mengendalikan manajemen perusahaan, dapat mempengaruhi keputusan-keputusan yang akan diambil perusahaan. Keputusan tersebut tentunya memberikan keuntungan bagi pemegang saham pengendali dan berkemungkinan merugikan pemilik saham non pengendali. Hal ini tentunya dapat menimbulkan ekspropriasi bagi pemegang saham non pengendali. Ekspropriasi merupakan penggunaan hak pengendali oleh pemegang saham pengendali dengan mendistribusikan atau mengalihkan kekayaan dari pihak lain untuk memaksimalkan keuntungannya sendiri (Claessens dkk, 1999b dalam Dewi 2012). Salah satu cara yang biasa digunakan oleh pemegang saham non pengendali yaitu melalui transaksi pihak berelasi (Laporan Chartered Financial Analyst Institute 2009 dalam Dyanty, 2012).

Transaksi dengan pihak yang memiliki hubungan istimewa umumnya dilakukan oleh direksi atau pemegang saham pengendali dengan pihak terkait diantara mereka sendiri dengan menggunakan wewenangnya dalam mempengaruhi kondisi transaksi agar sesuai dengan tujuan pribadi. Transaksi

seperti ini juga akan memberikan peluang pada pemegang saham pengendali untuk mengekspropriasi pemegang saham non pengendali (Dewi, 2012). Pemegang saham pengendali dapat menjual produk, asset atau sekuritas yang dimiliki oleh perusahaan yang mereka kendalikan, ke perusahaan lain yang mereka miliki atau perusahaan lain yang juga di kendalikan oleh mereka dengan harga pasar. Pengaruh besar yang dimiliki oleh pemegang saham pengendali untuk mempengaruhi keputusan yang di buat oleh perusahaan, dapat memberikan peluang bagi pemegang saham pengendali untuk melakukan praktik *transfer pricing*, dengan memengaruhi kebijakan penentuan harga.

Fenomena yang terjadi terkait dengan penyimpangan terhadap praktik *tunneling incentive* salah satunya terjadi dari kasus akuisisi LG Merchant Bank oleh LG Securities, dimana keduanya adalah milik LG Group. LG Merchant Bank merupakan *money-losing entity*. Sebagai upaya memperbaiki kinerja LG Merchant Bank, maka LG Group mengumumkan bahwa LG Securities perusahaan yang paling *profitable* dalam grup akan mengakuisisi LG Merchant Bank. Akuisisi tersebut merupakan *value destroyed deal*, karena tindakan akuisisi tersebut menurunkan nilai perusahaan dan mengabaikan kepentingan pemegang saham minoritas. *Overpayment* pada perusahaan target (LG Merchant Bank) merupakan kegiatan *tunneling* atau *transfer asset* dan keuntungan keluar dari perusahaan untuk kepentingan pemegang saham mayoritas (LG Group) (Sari, 2011).

Fenomena yang terjadi terkait dengan penyimpangan terhadap praktik *transfer pricing*, salah satunya terjadi pada sektor otomotif dan komponen pada

PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia yang melakukan restrukturisasi mendasar yang mengakibatkan penurunan pendapatan yang disebabkan adanya permainan harga transfer.

Kasus pada PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) dengan Direktorat Jendral Pajak. PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang perakitan produk Toyota dan eksportir kendaraan dan suku cadang Toyota. Kasus yang terjadi pada perusahaan otomotif asal Jepang itu melibatkan nilai pajak yang besar dan proses yang cukup alot. Sengketa dengan TMMIN ini terjadi karena adanya koreksi yang dilakukan oleh Ditjen Pajak terhadap nilai penjualan dan pembayaran royalti TMMIN terkait laporan pajak tahun 2008 dimana saat itu pemegang saham TMMIN adalah Toyota Motor Corporation sebesar 95% dan sisanya 5% dimiliki PT. Astra International Tbk.

Dalam SPT Pajaknya, TMMIN menyatakan nilai penjualan mencapai Rp.32,9 Triliun, namun Ditjen Pajak mengoreksi nilainya menjadi Rp.34,5 Triliun sehingga ada koreksi sebesar Rp.1,5 Triliun. Dengan adanya koreksi tersebut, PT. TMMIN harus menambah pembayaran pajak sebesar Rp. 500 Miliar.

Ditjen pajak mencurigai laporan pajak dari TMMIN dengan mengoreksi bisnis TMMIN dan membandingkannya sebelum tahun 2003 dan sesudah 2003. Sebelum tahun 2003, perakitan mobil (*manufacturing*) Toyota Astra digabung dengan bagian distribusi di bawah Toyota Astra Motor (TAM). Namun sesudah 2003, bagian perakitan dipisah dengan TMMI sedangkan bagian distribusi dan pemasaran berada dibawah TAM. Mobil-mobil yang diproduksi oleh TMMIN

dijual terlebih dahulu ke TAM kemudian dari TAM dijual ke Auto 200. Dan dari Auto 200, mobil-mobil itu dijual ke konsumen.

Dari sinilah mulai tercium jejak-jejak *transfer pricing*. Sebelum dipisah, margin laba sebelum pajak (*gross margin*) TAM mengalami peningkatan 11% hingga 14% pertahun, namun setelah dipisah *gross margin* TMMIN hanya sekitar 1,8% hingga 3% pertahun. Sedangkan, di TAM, *gross margin* mencapai 3,8% hingga 5% pertahun. Dan jika digabung dengan TMMIN maka persentasenya masih sebesar 7%. Artinya lebih rendah 7% dibandingkan saat masih bergabung yang mencapai 7%. Aparat pajak menduga adanya permainan harga dimana laba sebelum pajak TMMIN berkurang setelah tahun 2003 karena pembayaran royaltidan pembelian bahan baku yang tidak wajar. Penyebab lainnya yaitu penjualan mobil kepada pihak terafiliasi seperti TAM (Indonesia) dan TMAP (Singapura) dibawah harga pokok produksi sehingga mengurangi peredaran usaha. Benar saja, Ditjen pajak menemukan bahwa terjadi penjualan beberapa mobil ke TAM dengan harga jual 4% dibawah harga produksi. Sedangkan dari TAM ke Auto 200 penjualan dilakukan dengan mengambil margin 50% yang mana harga ini belum merupakan harga yang berlaku kepada konsumen. Sampai saat ini kasus belum juga diputus, walaupun sidangnya telah lama berakhir yaitu pada tahun 2013 (Kontan, 2013).

Praktik *transfer pricing* telah dilakukan di beberapa perusahaan multinasional di Inggris, contohnya Starbucks pada tahun 2011 tidak membayar pajak sama sekali dan mengaku rugi sejak tahun 2008, padahal telah berhasil mencetak penjualan sebesar £112 juta atau sekitar Rp 1,7 triliun. Selama

beroperasi di Inggris, Starbucks hanya menyetorkan pajak sebesar £6 juta. Sebagian besar keuntungan Starbucks telah dialihkan dari Inggris ke perusahaan cabang di Belanda dalam bentuk royalti (Barford, 2013).

Penelitian ini merupakan replikasi dari Dwi Noviasatika F, Yuniadi Mayowan, dan Suhartini Karjo (2016) yang meliputi tentang “Pengaruh Pajak, *Tunneling Incentive* dan *Good Corporate Governance* (GCG) terhadap indikasi melakukan *Transfer Pricing*”. Adapun perbedaan atas penelitian terdahulu dilakukan pada perusahaan Manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (Studi pada Bursa Efek Indonesia yang berkaitan dengan perusahaan asing), sedangkan penelitian ini dilakukan pada perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdapat di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2018. Alasan penulis memilih menggunakan perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yaitu, karena Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen dari tahun ke tahun mengalami perkembangan yang baik.

Berdasarkan latar belakang yang penulis uraikan, maka peneliti ini akan menguji kembali pengaruh *tunneling incentive* dan *good corporate governance* terhadap *transfer pricing* pada perusahaan manufaktur. Pemilihan perusahaan manufaktur karena perusahaan ini memiliki potensi tinggi dalam melakukan *transfer pricing*. Sehingga dapat diketahui apakah teori yang dihasilkan masih dapat digunakan sebagai dasar keilmuan untuk sekarang dan seterusnya, dengan judul “**Pengaruh *Tunneling Incentive* dan Kepemilikan Manajerial terhadap *Transfer Pricing*”.**

## **1.2 Identifikasi dan Rumusan Masalah Penelitian**

### **1.2.1 Identifikasi Masalah Penelitian**

Berdasarkan latar belakang penelitian yang penulis telah uraikan di atas, maka dapat diidentifikasi masalah pokok sebagai berikut :

1. Masih banyak perusahaan multinasional yang dengan sengaja melakukan kecurangan-kecurangan dalam memenuhi pajaknya dengan membayar pajak rendah.
2. Masih lemahnya perlindungan bagi pemegang saham minoritas yang mendorong pemegang saham mayoritas untuk melakukan *tunneling* yang merugikan bagi pemegang saham minoritas.
3. Masih banyak kasus *transfer pricing* yang terjadi karena kurangnya hukum bagi pelaku *transfer pricing*.

### **1.2.2 Rumusan Masalah Penelitian**

Berdasarkan identifikasi permasalahan atas penelitian ini, maka diperlukan adanya batasan fokus pembahasan agar dalam pembahasannya dapat lebih terinci dan mendalam. Untuk itu penulis merumuskan beberapa hal yang akan menjadi fokus bahasan dalam penelitian ini, antara lain:

1. Bagaimana *Tunneling Incentive* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.

2. Bagaimana Kepemilikan Manajerial pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.
3. Bagaimana *Transfer Pricing* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.
4. Seberapa besar pengaruh *Tunneling Incentive* terhadap *Transfer Pricing* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.
5. Seberapa besar pengaruh Kepemilikan Manajerial terhadap *Transfer Pricing* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.
6. Seberapa besar pengaruh *Tunneling Incentive* dan Kepemilikan Manajerial terhadap *Transfer Pricing* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.

### **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui *Tunneling Incentive* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2014-2018.

2. Untuk mengetahui Kepemilikan Manajerial pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdapat di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2014-2018.
3. Untuk mengetahui *Transfer Pricing* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdapat di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2014-2018.
4. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Tunneling Incentive* terhadap *Transfer Pricing* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.
5. Untuk mengetahui besarnya pengaruh Kepemilikan Manajerial terhadap *Transfer Pricing* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.
6. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Tunneling Incentive* dan Kepemilikan Manajerial terhadap *Transfer Pricing* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdapat di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018.

## **1.4 Kegunaan Penelitian**

### **1.4.1 Kegunaan Teoritis/Akademis**

Kegunaan teoritis yang ingin dicapai dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang *transfer pricing* dan hasilnya dapat memperkaya pengetahuan yang berhubungan dengan ilmu akuntansi dan perpajakan khususnya mengenai *transfer pricing*.

### **1.4.2 Kegunaan Praktis/Empiris**

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk memberikan gambaran yang dapat bermanfaat secara langsung maupun tidak langsung bagi berbagai pihak, antara lain:

a. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat memenuhi persyaratan sidang skripsi guna memperoleh gelar Sarjana Akuntansi, serta dapat mengembangkan ilmu pengetahuan dan yang dimiliki penulis mengenai pengaruh *Tunneling Incentive* dan Kepemilikan Manajerial terhadap *Transfer Pricing*.

b. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan menjadi salah satu pertimbangan dalam melakukan praktik *Transfer Pricing* dengan tujuan untuk menghindari pajak agar hal tersebut tidak dilakukan.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat sebagai sumbangan pemikiran selanjutnya dan bahan referensi bagi penelitian dengan materi yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti penulis.

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

Penelitian ini dilakukan pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Sub Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Adapun yang dilakukan peneliti dalam pengambilan data tersebut dengan mengunjungi situs resmi Bursa Efek Indonesia yaitu [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) dan [www.idnfinancials.com](http://www.idnfinancials.com) sedangkan waktu penelitian mulai dari tanggal disahkannya surat ketetapan penelitian hingga selesai.