

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di tengah era globalisasi dan percepatan perkembangan ekonomi, pajak memegang peranan krusial dalam menjaga kestabilan keuangan suatu negara. Pajak menjadi sumber utama pendapatan bagi negara yang sangat penting, guna mendanai beragam kebutuhan pengeluaran rutin serta mendukung pembangunan nasional, termasuk sektor pendidikan, kesehatan, dan infrastruktur (Herlinda & Rahmawati, 2021).

Menurut Sanjaya & Ngadiman (2025), pajak termasuk kewajiban yang haruslah dipenuhi oleh setiap individu dan badan usaha kepada negara tanpa adanya imbalan langsung. Pandangan serupa disampaikan oleh Purwanto (2019), yang mendefinisikan pajak sebagai sumber pendapatan utama negara yang diatur secara hukum dan digunakan untuk membiayai berbagai pengeluaran pemerintah demi kepentingan masyarakat luas. Definisi ini juga dikuatkan oleh Firmansyah & Wulandari (2023), yang berpendapat bahwa pajak adalah mekanisme peralihan sumber daya dari sektor swasta ke sektor publik, yang diwajibkan bagi individu dan entitas sesuai aturan yang berlaku.

Devi & Dewi (2019) mengemukakan bahwa pajak mempunyai dua fungsi utama, yakni sebagai sumber pendanaan (*budgetair*) dan instrument pengaturan (*regulerend*). Fungsi pendanaan menjadikan pajak selaku sumber dana utama

pemerintah guna mendanai pengeluaran negara. Di sisi lain, fungsi pengaturan mengacu pada peran pajak sebagai alat kebijakan ekonomi yang dapat mengarahkan dan mengendalikan aktivitas ekonomi, misalnya melalui pemberian insentif atau menetapkan tarif pajak yang mempengaruhi pada perilaku pelaku bisnis.

Tabel 1. 1
Realisasi Penerimaan Negara Tahun 2019 – 2023 (Dalam Miliar Rupiah)

Tahun	Penerimaan Pajak	Penerimaan Non Pajak
2019	Rp 1.546.141,90	Rp 408.994,30
2020	Rp 1.285.136,32	Rp 343.814,21
2021	Rp 1.547.841,10	Rp 458.493,00
2022	Rp 2.034.552,50	Rp 595.594,50
2023	Rp 2.118.348,00	Rp 515.800,90
2024	Rp 2.309.859,80	Rp 492.003,10

Sumber: www.bps.go.id (diakses 16 Maret, 2025)

Berdasarkan tabel 1.1, realisasi penerimaan negara selama periode 2019 hingga 2023 menunjukkan bahwa pajak merupakan sumber pendapatan utama negara yang berkontribusi jauh lebih besar dibandingkan penerimaan non-pajak. Meskipun terjadi penurunan penerimaan pajak di tahun 2020 sebagai dampak pandemi Covid-19, penerimaan pajak kembali meningkat mulai tahun 2021 hingga 2023. Perkembangan ini mencerminkan upaya pemerintah dalam memulihkan perekonomian nasional serta mengoptimalkan sistem perpajakan.

Pajak sendiri memiliki peran strategis sebagai fondasi keuangan negara, yang memungkinkan pemerintah membiayai pembangunan infrastruktur, penyediaan layanan publik, dan program pengentasan kemiskinan, sehingga berkontribusi

langsung terhadap pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat (Fauzan et al., 2019). Namun, terdapat konflik kepentingan antara pemerintah yang berupaya memaksimalkan penerimaan pajak negara dan perusahaan yang berusaha meminimalkan beban pajaknya untuk memperoleh laba yang lebih besar. Konflik kepentingan ini memicu munculnya fenomena agresivitas pajak (Herlinda & Rahmawati, 2021).

Agresivitas pajak merupakan strategi yang dilakukan perusahaan untuk menekan kewajiban pajak, baik melalui cara-cara yang sah maupun tidak sah, dengan tujuan meningkatkan pendapatan perusahaan (Krisna & Supadmi, 2023). Praktik ini mencakup berbagai transaksi dan rekayasa struktur bisnis untuk memanfaatkan celah peraturan (Pratama & Amanah, 2024). Motivasi yang mendasari tindakan agresivitas pajak ini bervariasi, mulai dari ambisi untuk meningkatkan profit, memperkuat posisi persaingan di pasar global, hingga merespons kompleksitas regulasi perpajakan yang terus berubah.

Penerimaan pajak merupakan komponen utama dalam pembiayaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Besarnya potensi penerimaan pajak ini berisiko mengalami penurunan apabila perusahaan melakukan agresivitas pajak, misalnya melalui pengalihan laba, pengurangan dasar pengenaan pajak, atau pemanfaatan celah peraturan perpajakan. Praktik ini dapat menimbulkan penurunan potensi penerimaan negara yang pada akhirnya berdampak pada kapasitas pemerintah dalam membiayai pembangunan serta penyediaan layanan publik. Kondisi tersebut

mendorong perusahaan untuk mengembangkan beragam strategi pengelolaan kewajiban pajak yang dalam praktiknya sering kali berada di antara kepatuhan penuh terhadap ketentuan hukum dan pemanfaatan celah regulasi.

Fenomena ini sering disebut sebagai *grey area* dalam sistem perpajakan. Menurut Novitasari et al. (2022), *grey area* merupakan ketidakjelasan atau celah regulasi yang berpotensi dimanfaatkan untuk melakukan agresivitas pajak. Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa pemanfaatan *grey area* dalam perencanaan pajak dapat memberikan keuntungan berupa pengurangan pembayaran pajak dan meningkatkan laba setelah pajak, selama praktik tersebut masih berada dalam batasan penghindaran pajak (*tax avoidance*) dan tidak melampaui ke ranah penggelapan pajak (*tax evasion*) (Kurniyawati et al., 2023).

Tindakan agresivitas pajak dilakukan perusahaan sebagai strategi untuk meminimalkan besaran pajak yang harus dibayar dengan cara mengatur perencanaan pajak sehingga laba kena pajak dapat ditekan. Devi & Dewi (2019), menegaskan bahwa kondisi ini dipengaruhi oleh ketidaksamaan kepentingan antara pemerintah yang berorientasi pada optimalisasi pendapatan pajak untuk pembiayaan negara, dan perusahaan yang berupaya menekan beban pajak karena pembayaran pajak secara langsung mengurangi laba bersih.

Fenomena agresivitas pajak pada sektor transportasi dan logistik di Indonesia dapat diamati melalui sengketa perpajakan yang diputus oleh Pengadilan Pajak.

Misalnya, Putusan No. PUT-226702.19/2019 mencatat koreksi Dasar Pengenaan Pajak (DPP) dan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) atas jasa *freight forwarding* sebesar Rp380.004.531,00, sedangkan Putusan No. PUT-226705.19/2019 mengoreksi Pajak Penghasilan (PPh) Pasal 23 atas biaya jasa pengiriman senilai Rp34.505.870,00. Koreksi tersebut muncul akibat perbedaan penafsiran klasifikasi jasa dan ketidaklengkapan dokumen pendukung, sehingga dapat dipandang sebagai indikasi praktik agresivitas pajak melalui pemanfaatan celah atau *grey area* dalam peraturan perpajakan.

Pada tingkat makro, Direktorat Jenderal Pajak (DJP) melaporkan adanya peningkatan sekitar 60% transaksi antarperusahaan afiliasi secara nasional dari tahun 2021 ke 2022, yakni dari Rp6.248 triliun menjadi Rp10.360 triliun (Pajak.com, 2023). Meskipun data tersebut mencakup seluruh sektor industri, lonjakan transaksi afiliasi ini menandakan meningkatnya risiko praktik transfer pricing, yang relevan juga bagi industri transportasi dan logistik yang sering melakukan transaksi lintas negara.

Fenomena serupa terjadi di tingkat internasional. Pada tahun 2025, FedEx Express Italy diselidiki atas dugaan penghindaran pajak ketenagakerjaan melalui pemanfaatan kontrak subkontraktor dan dikenai tindakan penyitaan dana sebesar €46,6 juta oleh otoritas pajak Italia. Di kawasan Asia, Sea-Net Cargo Express, sebuah perusahaan *freight forwarding* di Singapura, pada tahun 2019 dijatuhi denda lebih dari \$4,4 juta karena terbukti memalsukan faktur dan melakukan *under-declaration*

nilai impor untuk mengurangi kewajiban Pajak Barang dan dan Jasa (GST). Kasus-kasus tersebut menunjukkan bahwa perusahaan transportasi dan logistik multinasional memiliki potensi melakukan agresivitas pajak melalui skema transaksi yang kompleks dan sulit diawasi.

Selain praktik yang masih berada dalam *grey area*, beberapa perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia terbukti melakukan tindak pidana perpajakan (*tax evasion*) yang secara langsung merugikan negara. Contohnya, PT SBI, PT Abadi Logistik Transportasi Indonesia, dan PT BAPI, terlibat dalam pelanggaran perpajakan seperti penggunaan faktur pajak fiktif, penyampaian Surat Pemberitahuan (SPT) yang tidak benar, dan tidak menyetorkan PPN yang telah dipungut. Praktik-praktik illegal tersebut menimbulkan kerugian negara hingga miliaran rupiah dan menunjukkan bahwa upaya meminimalkan kewajiban pajak dapat bergeser dari agresivitas pajak yang masih legal menuju pelanggaran pidana ketika perusahaan melampaui ketentuan peraturan perpajakan.

Rangkaian data dan kasus di atas menegaskan bahwa meskipun sektor transportasi dan logistik jarang menjadi sorotan publik, praktik agresivitas pajak tetap dapat terjadi melalui sengketa administratif yang memanfaatkan *grey area* maupun melalui pelanggaran pidana yang secara nyata menurunkan penerimaan negara. Kondisi tersebut menekankan pentingnya penguatan pengawasan perpajakan dan meningkatkan kualitas dokumentasi untuk mengurangi risiko kehilangan penerimaan negara.

Sektor transportasi dan logistik di Indonesia memiliki karakteristik bisnis yang dinamis intensitas modal tinggi, dan operasional kompleks, termasuk transaksi lintas wilayah maupun Internasional. Kondisi ini memunculkan potensi praktik agresivitas pajak, baik melalui strategi sah maupun tidak sah. Data BEI mencatat 37 perusahaan sektor ini selama 2019-2023. Kontribusi sektor ini terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia menunjukkan peningkatan setiap tahunnya, yaitu dari 3,24% pada 2021, meningkat 19,87% pada 2022, dan 13,96% pada 2023, yang menegaskan peran strategis sektor ini dalam pertumbuhan ekonomi (BPS, 2023). Peningkatan ini tidak hanya menunjukkan potensi besar sektor transportasi dan logistik dalam meningkatkan kinerja finansial perusahaan tetapi juga menekankan pentingnya sektor ini dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional melalui peningkatan produksi dan distribusi barang serta layanan logistic.

Praktik agresivitas pajak dapat terlihat melalui transfer pricing, penggunaan kerugian fiskal, pelaporan biaya operasional yang agresif, dan struktur biaya fleksibel. Penelitian Kurniyawati et al. (2023) menunjukkan *Effective Tax Rate* (ETR) yang rendah sebagai indikasi tingginya tingkat penghindaran pajak, sejalan dengan dorongan perusahaan untuk memaksimalkan keuntungan dan mempertahankan daya saing (Pratama & Amanah, 2024). Faktor-faktor utama yang praktik ini meliputi tekanan untuk mencapai kinerja keuangan yang optimal, kompleksitas operasional, dan adanya celah dalam regulasi yang memungkinkan interpretasi hukum secara

fleksibel. Meski demikian, perusahaan tetap harus mempertimbangkan batas legalitas, karena pelanggaran dapat menimbulkan sanksi hukum serta risiko reputasi.

Dampak agresivitas pajak ini tidak hanya menurunkan penerimaan negara, tetapi juga mempengaruhi pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Investasi dan pengembangan infrastruktur transportasi, baik darat maupun udara, memiliki korelasi yang signifikan dengan akumulasi modal tetap bruto dan pertumbuhan ekonomi nasional (Nuryadin & Anjani, 2023).

Fenomena agresivitas pajak di sektor transportasi tidak hanya mempengaruhi penerimaan negara dan pertumbuhan ekonomi, tetapi juga dipengaruhi oleh kondisi keuangan internal perusahaan. Faktor-faktor tertentu mendorong perusahaan untuk menerapkan strategi agresivitas pajak, terutama kondisi keuangan yang langsung mempengaruhi keputusan manajemen dalam perencanaan pajak. Dalam konteks ini, variabel seperti profitabilitas, likuiditas, dan *leverage* umumnya menjadi faktor utama yang memiliki hubungan signifikan dengan tingkat agresivitas pajak.

Faktor pertama adalah profitabilitas, yang menjadi ukuran kemampuan perusahaan terhadap pengelolaan aset guna mendatangkan laba selama periode berjalan. Salah satu indikator umum untuk mengukur adalah *Return on Assets* (ROA), yang diperoleh melalui perbandingan antara laba sebelum pajak terhadap total aset perusahaan. ROA yang tinggi memperlihatkan efektivitas perusahaan terhadap pemanfaatan sumber daya atau aset guna mendatangkan laba yang besar. Sedangkan,

nilai ROA yang rendah menjadi tanda penurunan laba akibat kondisi pasar yang kurang menguntungkan, yang berdampak negatif pada sumber daya dan profitabilitas perusahaan. Perusahaan dengan laba tinggi biasanya menjumpai beban pajak yang lebih besar, sehingga hal ini memicu perusahaan supaya menerapkan perencanaan pajak guna menurunkan *Effective Tax Rate* (ETR). Pendapat ini sejalan dengan pernyataan Devi & Dewi (2019) yang menyebutkan bahwa perusahaan dengan tingkat profitabilitas tinggi cenderung menerapkan praktik agresivitas dalam memenuhi kewajiban pajaknya.

Faktor kedua adalah likuiditas, yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Perusahaan dengan likuiditas tinggi memiliki aset dan sumber daya yang cukup untuk menutupi utang jangka pendek, sedangkan rendahnya likuiditas menunjukkan tantangan perusahaan dalam memenuhi kewajiban tersebut. Kondisi ini berpotensi mendorong perusahaan menerapkan praktik agresivitas pajak sebagai upaya memperbaiki arus kas. Pandangan ini diperkuat oleh penelitian Pramana & Wirakusuma (2019), yang menyatakan bahwa perusahaan dengan likuiditas yang rendah cenderung melakukan agresivitas pajak guna menjaga keberlangsungan arus kasnya.

Faktor ketiga adalah *leverage*, yang menggambarkan proporsi utang perusahaan terhadap modal sendiri dalam membiayai kegiatan operasional bisnis. Rasio ini umumnya diukur melalui *Debt to Equity Ratio* (DER), yakni perbandingan antara total utang dengan total ekuitas perusahaan. Rasio DER yang tinggi

menunjukkan kecenderungan perusahaan lebih mengandalkan utang daripada modal sendiri untuk membiayai asetnya. Beban bunga dari utang yang tinggi tersebut dapat dikurangkan dari penghasilan kena pajak, sehingga berpotensi meminimalisir beban pajak perusahaan sekaligus membuka peluang bagi perusahaan supaya menerapkan perencanaan pajak dengan menggunakan beban bunga sebagai alat pengurang pajak yang sah. Penelitian terbaru oleh Kusumawati & Kartika (2023) mendukung pandangan ini dengan menemukan bahwa agresivitas pajak pada perusahaan manufaktur yang tercatat di BEI dipengaruhi secara positif dan signifikan oleh DER. Temuan ini juga ditunjang oleh penelitian Amalia (2021), yang menegaskan bahwa *leverage* mendorong perusahaan menerapkan perencanaan pajak secara agresif guna memaksimalkan keuntungan setelah pajak. Oleh karena itu, rasio DER menjadi indikator penting untuk mengukur keterkaitan antara *leverage* serta tindakan agresivitas pajak perusahaan.

Rasio profitabilitas, likuiditas, dan *leverage* merupakan indikator penting yang dapat mempengaruhi keputusan perusahaan dalam menerapkan praktik agresivitas pajak. Rasio profitabilitas yang tinggi memberikan peluang bagi perusahaan untuk melakukan perencanaan pajak yang agresif demi memaksimalkan keuntungan bersih setelah pajak (Apriliana, 2022). Likuiditas yang baik, yang menunjukkan kapasitas memenuhi kewajiban jangka pendek, juga berperan dalam menentukan strategi pengelolaan pajak yang diambil. Sementara itu, rasio *leverage* yang tinggi mencerminkan ketergantungan perusahaan pada utang, yang dapat

dimanfaatkan guna meminimalkan beban pajak melalui menggunakan beban bunga selaku pengurang laba kena pajak (Saraswati, 2019).

Data statistik periode 2019-2023 menunjukkan fluktuasi rasio keuangan perusahaan yang terdaftar di BEI. Sebagai contoh, nilai rata-rata DER di sektor ini menunjukkan fluktuasi, yang berimplikasi pada perubahan *leverage* dan potensi agresivitas pajak. Selain itu, *Effective Tax Rate* (ETR), sebagai indikator beban pajak efektif di perusahaan, juga mengalami variasi, mencerminkan perbedaan tingkat agresivitas pajak di antara perusahaan-perusahaan tersebut (Saraswati, 2019). Berikut ilustrasi data rata-rata rasio keuangan sub sektor transportasi periode 2019-2023:

Tabel 1. 2
Rata-rata Rasio Keuangan Sektor Transportasi Periode 2019-2023

Tahun	ROA (%)	Current Ratio (%)	DER (%)	ETR (%)
2019	8,5	1,5	0,75	18,2
2020	7,2	1,3	0,8	17,5
2021	9	1,6	0,7	16,8
2022	10,1	1,4	0,65	17
2023	11,5	1,7	0,6	16,5

Sumber: idx.co.id (diakses 16 Maret)

Tabel 1.2 memperlihatkan bahwa rata-rata rasio ROA menunjukkan peningkatan yang signifikan setiap tahunnya, sementara rasio likuiditas dan *leverage* menunjukkan fluktuasi yang bervariasi. Peningkatan rasio profitabilitas ini dapat menjadi indikasi bahwa perusahaan-perusahaan di subsektor transportasi semakin agresif dalam perencanaan pajak mereka.

Permasalahan utama dalam penelitian ini adalah menganalisis bagaimana rasio keuangan, yakni profitabilitas, likuiditas, dan *leverage*, mempengaruhi agresivitas pajak, baik secara simultan maupun parsial. Penelitian terdahulu menunjukkan hasil yang bervariasi dan terkadang kontradiktif. Sebagai contoh, penelitian yang dilakukan oleh Aulia & Suparyati (2023) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2011-2021 menemukan bahwa agresivitas pajak dipengaruhi negatif oleh profitabilitas, likuiditas, beserta *leverage*. Sementara itu, penelitian Apriliana (2022) pada perusahaan subsektor makanan dan minuman menemukan bahwa agresivitas pajak dipengaruhi positif oleh likuiditas, sementara *leverage* dan profitabilitas tidak menunjukkan pengaruh signifikan. Di sisi lain, Sanjaya & Ngadiman (2025) menemukan bahwa agresivitas pajak dipengaruhi positif oleh profitabilitas, dan negatif oleh likuiditas dan *leverage*. Selanjutnya, Rahmadi & Suharti (2020) menyatakan bahwa agresivitas pajak pada perusahaan jasa di sektor transportasi dan logistik dipengaruhi secara positif oleh *leverage*.

Berbagai penelitian sebelumnya menunjukkan hasil yang bervariasi terkait pengaruh variable-variabel tersebut, menunjukkan bahwa faktor seperti karakteristik industri, periode penelitian, serta pengaruh eksternal termasuk perubahan regulasi perpajakan beserta kondisi ekonomi makro turut mempengaruhi hasil penelitian. Oleh karena itu, terdapat kesenjangan penelitian yang memerlukan analisis yang lebih mendalam mengenai pengaruh ketiga variabel tersebut terhadap agresivitas pajak pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang tercatat di BEI, dengan

mempertimbangkan dinamika pasar modal dan faktor-faktor makroekonomi terbaru demi memperoleh temuan yang lebih relevan.

Penelitian ini bertujuan mengisi kesenjangan tersebut dengan melakukan studi empiris pada seluruh perusahaan sektor transportasi beserta logistik yang tercatat di BEI selama periode 2019-2023. Pemilihan objek penelitian didasarkan pada keinginan untuk memperkuat hasil temuan yang diperoleh Abdullah (2020), mengingat sektor ini jarang dijadikan fokus penelitian. Selain itu, sektor ini dikenal sebagai industri unggulan yang berkontribusi besar terhadap kemajuan ekonomi Indonesia (Kemenperin, 2019). Penelitian ini juga berupaya memperbaiki keterbatasan studi sebelumnya yang cenderung menggunakan sampel terbatas serta periode data dari periode yang lebih lama. Dengan memanfaatkan data terkini dari perusahaan sektor transportasi dan logistik yang tercatat di BEI periode 2019-2023, penelitian diharapkan mampu memberikan gambaran yang lebih aktual dan relevan terkait kondisi ekonomi dan regulasi perpajakan saat ini.

Berdasarkan fenomena kasus, data statistik, dan temuan penelitian sebelumnya yang masih menunjukkan inkonsistensi, penelitian ini dilakukan untuk menjawab permasalahan tersebut. Dengan demikian, penelitian ini berjudul: **“Pengaruh Rasio Profitabilitas, Likuiditas, dan *Leverage* terhadap Agresivitas Pajak: Studi Empiris pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2023”**.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang sudah dijelaskan, rumusan permasalahan penelitian ini mencakup:

1. Apakah profitabilitas memiliki pengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak?
2. Apakah likuiditas memiliki pengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak?
3. Apakah *leverage* memiliki pengaruh signifikan terhadap agresivitas pajak?

1.3 Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penelitian

Dari rumusan permasalahan tersebut, tujuan dari penelitian ini mencakup:

1. Menganalisis pengaruh profitabilitas terhadap agresivitas pajak.
2. Menganalisis pengaruh likuiditas terhadap agresivitas pajak.
3. Menganalisis pengaruh *leverage* terhadap agresivitas pajak.

Berdasarkan tujuan penelitian tersebut, diyakini temuan penelitian ini bisa bermanfaat, yakni mencakup:

1. Bagi Perusahaan

Diyakini penelitian ini bisa mendorong perusahaan guna menghadirkan laporan keuangan tahunan yang lebih transparan sekaligus bisa dipertanggungjawabkan, sehingga dapat meningkatkan kepercayaan investor dalam menanamkan modalnya.

2. Bagi Investor

Diyakini penelitian ini bisa menghadirkan informasi beserta wawasan yang membantu investor dalam menilai kondisi keuangan perusahaan, sehingga mempermudah pengambilan keputusan berinvestasi yang tepat.

3. Bagi Pemerintah

Diyakini penelitian ini bisa menjadi acuan bagi pemerintah dalam mengidentifikasi tingkat agresivitas pajak perusahaan, sehingga dapat merumuskan kebijakan yang efektif untuk menangani isu tersebut.

4. Bagi Akademisi dan Peneliti

Diyakini penelitian ini bisa dijadikan sumber referensi terkait pengaruh rasio keuangan terhadap agresivitas pajak, mendukung penelitian sebelumnya, serta memberikan informasi dasar bagi penelitian berikutnya.

1.4 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan skripsi ini mencakup:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini memuat latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini memaparkan landasan teori yang menjadi dasar penelitian dan pemecahan permasalahan dalam Tugas Akhir. Sumber

referensi diambil dari buku, majalah, jurnal, dan internet. Tinjauan pustaka mencakup uraian kualitatif, model matematis, ataupun persamaan yang relevan, yang kemudian dirangkum dalam kerangka berpikir dan rumusan hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan definisi operasional variabel, populasi, dan sampel penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, serta penerapan metode analisis.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menyajikan hasil penelitian, analisis data, dan interpretasi hasil dengan tujuan memecahkan masalah yang diteliti.

BAB V PENUTUP

Bab ini memuat kesimpulan, keterbatasan penelitian, serta saran untuk penelitian berikutnya.