

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Industri otomotif global saat ini sedang mengalami pergeseran struktural yang signifikan, ditandai oleh akselerasi adopsi kendaraan listrik (*Electric Vehicle*) di berbagai belahan dunia. Berdasarkan laporan International Energy Agency, penjualan mobil listrik dunia pada tahun 2025 tumbuh sekitar 20% dan menembus angka 20 juta unit, sehingga satu dari empat mobil baru yang terjual secara global merupakan kendaraan listrik, dengan proyeksi penjualan yang diperkirakan naik lagi menjadi 23 juta unit atau setara 28% dari total penjualan mobil dunia pada tahun 2026 (IEA, 2026).

Di sisi lain, data dari International Organization of Motor Vehicle Manufacturers menunjukkan bahwa produksi kendaraan bermotor dunia meningkat dari 92,7 juta unit pada 2024 menjadi 96,4 juta unit pada 2025, atau tumbuh sebesar 3,9%, sementara penjualan globalnya naik dari 95,3 juta menjadi 99,8 juta unit dalam periode yang sama (OICA, 2026). Namun demikian, pertumbuhan tersebut tidak terjadi secara merata antarwilayah, di mana kawasan Asia menjadi penopang utama ekspansi industri, sedangkan pasar otomotif di Eropa justru mengalami stagnasi (OICA, 2026). Fenomena ini menggambarkan bahwa transisi menuju elektrifikasi kendaraan bukan hanya mengubah pola permintaan pasar, tetapi juga menuntut produsen otomotif di seluruh dunia untuk melakukan penyesuaian strategi investasi dan struktur pendanaan dalam jangka panjang.

Di tengah dinamika transisi global tersebut, Indonesia turut menempati posisi strategis dalam peta industri otomotif dunia. Industri otomotif, khususnya pada kategori kendaraan roda empat di Indonesia, saat ini diperkuat oleh 41 pabrikan dengan kapasitas produksi tahunan mencapai 2,59 juta unit. Melalui total akumulasi investasi sebesar Rp194,22 triliun serta penyerapan tenaga kerja langsung yang mendekati 100 ribu orang, industri ini menempatkan Indonesia pada posisi strategis sebagai salah satu basis produksi otomotif utama di Asia Tenggara sekaligus menjadi tulang punggung industri nasional (NERACA, 2026). Namun, besarnya kapasitas produksi tersebut tidak berbanding lurus dengan realisasi penjualan yang justru mengalami tren penurunan dalam beberapa tahun terakhir. Mengacu pada data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), volume penjualan *wholesales* sepanjang tahun 2025 hanya mencapai 803.687 unit, atau terkoreksi sebesar 7,2% dibandingkan capaian tahun 2024 yang tercatat sebanyak 865.723 unit (GAIKINDO, 2026).

Realisasi tersebut jauh di bawah ekspektasi awal yang menargetkan angka 900.000 unit, hingga memaksa dilakukannya revisi target secara bertahap ke level 780.000 unit pada penghujung tahun (2025). Lesunya pasar juga tercermin pada sisi penjualan ritel, di mana serapan konsumen langsung pada 2025 hanya mencapai 833.692 unit, terkoreksi 6,3% dibandingkan tahun 2024 yang tercatat sebesar 889.680 unit (GAIKINDO, 2026).

Gambar I. 1

Peta Penjualan Mobil Indonesia



Sumber : Gaikindo.or.id, 2026

Penurunan ini memperpanjang tren negatif sejak 2023, menandai berakhirnya masa kejayaan industri otomotif yang sempat mencapai puncak tertingginya dalam satu dekade terakhir pada tahun 2022 dengan volume *wholesales* sebesar 1.048.040 unit (GAIKINDO, 2024). Di tengah tekanan penurunan penjualan kendaraan konvensional, industri otomotif nasional secara bersamaan menghadapi tekanan struktural yang jauh lebih kompleks, yakni percepatan transisi menuju kendaraan listrik (*Electric Vehicle*). Selama tahun 2025, pemerintah telah memberikan insentif fiskal berupa

Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP) sebesar 10% bagi kendaraan listrik berbasis baterai (KBLBB) roda empat yang memenuhi persyaratan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) minimal 40%, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 12 Tahun (2025). Selain itu, kendaraan listrik impor juga menikmati pembebasan bea masuk 0% (CBU) dalam periode yang sama.

Namun, memasuki tahun 2026, seluruh skema insentif tersebut secara resmi berakhir. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Airlangga Hartarto, menegaskan bahwa anggaran insentif tersebut dialihkan untuk pengembangan program mobil nasional, menandai pergeseran dukungan pemerintah dari mendorong adopsi lewat keringanan pajak menjadi fokus pada pembangunan ekosistem produksi dalam negeri (Almalika, 2025). Lebih jauh, melalui Peraturan Menteri Dalam Negeri (Permendagri) Nomor 11 Tahun (2026) yang resmi berlaku mulai april 2026, pemerintah menetapkan bahwa kendaraan listrik tidak lagi secara otomatis bebas dari Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). yang sebelumnya merupakan salah satu daya tarik utama kepemilikan *EV*. Di sisi kewajiban produksi, setiap produsen penerima insentif CBU diwajibkan memproduksi kendaraan listrik di dalam negeri mulai 1 Januari 2026 hingga 31 Desember 2027, dengan jumlah unit yang setara dengan volume impor yang pernah dinikmati, apabila produsen gagal memenuhi komitmen tersebut, pemerintah berhak mencairkan bank garansi (Almalika, 2025).

Berakhirnya insentif fiskal secara mendadak tanpa skema pengganti yang telah ditetapkan menciptakan ketidakpastian kebijakan yang sangat tinggi bagi seluruh pelaku industri. Tanpa arah kebijakan yang jelas, pabrikan cenderung menahan investasi dan pengembangan produk, *dealer* kesulitan menyusun strategi penjualan, dan pada akhirnya rantai pasok serta lapangan kerja turut terdampak (apmotor, 2026). Pengamat otomotif dari Institut Teknologi Bandung, Yannes Martinus Pasaribu, menilai pencabutan insentif secara mendadak tanpa skema pengganti yang jelas sebagai *gap* kebijakan yang berisiko tinggi, bukan sebuah transisi menuju kemandirian industri (Fahrulrozi, 2026). Ketidakpastian kebijakan ini semakin terlihat dari masih berlangsungnya pembahasan lintas kementerian mengenai skema insentif pengganti, di mana Menteri Keuangan Purbaya Yudhi Sadewa baru mengonfirmasi pada Mei 2026 bahwa pemerintah sedang menyiapkan skema PPN Ditanggung Pemerintah (PPN DTP) baru sebesar 40% hingga 100% untuk kendaraan listrik berbasis baterai dengan diferensiasi berdasarkan jenis baterai nikel dan non-nikel, yang ditargetkan mulai berlaku Juni 2026 namun hingga saat penelitian ini disusun belum ditetapkan secara final (Kompas.com, 2026).

Bagi perusahaan subsektor otomotif dan komponen, kondisi ini menciptakan tekanan ganda yang sangat berat, di satu sisi, permintaan pasar kendaraan konvensional terus melemah akibat berbagai faktor makroekonomi, di sisi lain kewajiban membangun kapasitas produksi *EV* lokal dalam tengat waktu yang ketat membutuhkan investasi kapital yang sangat besar, yang seluruhnya menekan arus kas perusahaan dalam jangka

pendek hingga menengah dan memperumit pengambilan keputusan struktur modal secara fundamental.

Ketidakseimbangan antara angka produksi dan hasil penjualan menunjukkan adanya peningkatan risiko bisnis yang serius bagi pelaku industri otomotif. Fenomena pasar yang lesu di saat aktivitas produksi terus berjalan mengakibatkan akumulasi stok barang, yang pada akhirnya menghambat perputaran arus kas dan meningkatkan beban penyimpanan sehingga margin keuntungan menyusut.

Mengingat industri ini merupakan sektor padat modal, perusahaan terikat pada beban tetap yang sulit dikurangi secara fleksibel seperti depresiasi aset, gaji karyawan tetap, dan biaya sewa saat pendapatan menurun. Inti dari risiko bisnis ini, sebagaimana ditegaskan oleh Nurhayadi et al., (2021), terletak pada ketidakmampuan perusahaan dalam menyesuaikan struktur beban tetapnya terhadap fluktuasi pendapatan yang terjadi. Kondisi ini diperparah oleh penurunan daya beli masyarakat, lonjakan suku bunga kredit kendaraan, serta pemberlakuan kebijakan opsen pajak kendaraan bermotor sejak Januari 2025. Kombinasi dari berbagai variabel tersebut mengakibatkan kenaikan signifikan pada profil risiko bisnis industri otomotif nasional sepanjang periode 2023–2025.(GAIKINDO, 2024).

Dalam konteks industri yang tengah bergejolak ini, ukuran perusahaan menjadi variabel yang memainkan peran ganda dan paradoksal. Di satu sisi, perusahaan berskala besar yang mendominasi pasar otomotif Indonesia seperti Toyota, Daihatsu, dan Mitsubishi Motors yang secara

kolektif menguasai porsi terbesar penjualan *wholesales* 2025, yang memiliki keunggulan komparatif signifikan dalam hal akses permodalan. Skala aset yang besar, rekam jejak kredit yang kuat, serta diversifikasi produk memungkinkan perusahaan-perusahaan besar tersebut untuk memperoleh pinjaman dengan tingkat bunga yang lebih rendah dan jangka waktu yang lebih fleksibel. Hal ini sejalan dengan pandangan *Trade-off Theory* yang menyatakan bahwa perusahaan besar cenderung memiliki kapasitas utang yang lebih tinggi karena risiko kebangkrutan yang lebih rendah (Muna dan Kartini, 2023).

Namun, di sisi lain, skala besar justru menciptakan beban operasional yang masif dan sulit dikurangi secara fleksibel. Saat pasar lesu, perusahaan besar justru menanggung beban penurunan pendapatan yang lebih besar dalam nilai absolut, sehingga tekanan finansial yang dihadapi pun lebih berat. Sejumlah peneliti menemukan inkonsistensi hasil mengenai arah pengaruh ukuran perusahaan terhadap struktur modal: Rahmawati dan Sapari, (2021) menemukan pengaruh positif dan signifikan, sementara Pradnyani, Widnyana, dan Tahu (2024) justru menemukan pengaruh negatif pada perusahaan Perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Selain ukuran perusahaan dan risiko bisnis, variabel lain yang secara signifikan memengaruhi keputusan struktur modal adalah tangibilitas aset, yaitu proporsi aset tetap berwujud terhadap total aset perusahaan. Dalam industri padat modal seperti otomotif, dimana fasilitas produksi, mesin perakitan, peralatan pengujian, dan infrastruktur logistik merupakan tulang punggung operasional, tangibilitas aset memiliki relevansi yang sangat

tinggi. Dari perspektif kreditur, aset tetap berwujud yang dapat diagunkan merupakan jaminan (*collateral*) yang memberikan proteksi atas risiko gagal bayar. Semakin tinggi proporsi aset tetap suatu perusahaan, semakin besar keyakinan kreditur untuk menyalurkan pembiayaan, sehingga akses perusahaan terhadap pendanaan utang menjadi lebih luas dengan syarat-syarat yang lebih menguntungkan (Muna dan Kartini, 2023). Hal ini selaras dengan *Agency Theory* yang menyatakan bahwa ketersediaan agunan akan mereduksi asimetri informasi antara debitur dan kreditur. Dalam konteks transisi menuju *EV*, aset tetap berupa lini produksi kendaraan bermesin konvensional justru berpotensi mengalami depresiasi nilai agunan yang akseleratif, karena relevansi teknologinya yang semakin menurun. Kondisi ini menciptakan kompleksitas baru dalam penilaian tangibilitas aset sebagai dasar pengambilan keputusan struktur modal.

Tingginya risiko bisnis pada sektor otomotif berdampak langsung pada kerentanan likuiditas dan pendanaan jangka pendek perusahaan. Sebelum perusahaan dapat menetapkan komposisi struktur modalnya, manajemen terlebih dahulu harus memastikan terpeliharanya likuiditas yang memadai guna menjaga kepercayaan kreditur dan keberlangsungan operasional jangka pendek. Dalam hal ini, likuiditas memainkan peran krusial sebagai variabel perantara (*intervening*) yang menghubungkan karakteristik perusahaan meliputi ukuran perusahaan, risiko bisnis, dan tangibilitas aset dengan keputusan struktur modal. Penurunan laba operasional akibat lesunya penjualan sering kali disikapi perusahaan dengan meningkatkan utang jangka pendek demi mempertahankan likuiditas dan

kepercayaan kreditur melalui *current ratio* yang stabil. Namun, strategi ini berdampak pada lonjakan *debt-to-equity ratio* (DER) yang memperberat beban bunga di tengah penurunan profitabilitas. Bun, Rafa, dan Muhsin (2024) memperingatkan bahwa pemenuhan likuiditas jangka pendek dengan mengorbankan profil risiko jangka panjang dapat memicu tekanan finansial yang parah. Berdasarkan studi pada 11 perusahaan otomotif di BEI (2020-2023), terbukti secara empiris bahwa *leverage* berpengaruh negatif terhadap kondisi keuangan, di mana rasio utang yang tinggi secara signifikan memperbesar risiko terjadinya *financial distress*.

Dalam hal ini, penentuan komposisi struktur modal yakni perimbangan antara penggunaan utang dan modal sendiri menjadi kebijakan finansial krusial yang menentukan mampu atau tidaknya perusahaan bertahan dalam jangka Panjang (Muna dan Kartini, 2023, 202). Struktur modal yang optimal adalah titik keseimbangan di mana biaya modal perusahaan diminimalkan sekaligus nilai perusahaan dimaksimalkan. Dalam kondisi industri yang penuh tekanan seperti yang dialami sektor otomotif Indonesia saat ini, pengambilan keputusan mengenai struktur modal menjadi semakin kompleks karena dipengaruhi oleh interaksi simultan dari berbagai variabel: skala operasional (ukuran perusahaan), ketidakpastian arus pendapatan (risiko bisnis), kapasitas agunan (tangibilitas aset), serta kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek (likuiditas). Keputusan yang keliru dalam menentukan bauran utang dan ekuitas di tengah kondisi ini dapat mengakselerasi risiko *financial distress* yang pada akhirnya mengancam kelangsungan usaha.

Meskipun hubungan antarvariabel di atas secara teoritis telah mendapat landasan yang kuat, kajian empiris yang ada justru memperlihatkan inkonsistensi hasil yang signifikan, sehingga membuka peluang dan kebutuhan untuk dilakukannya penelitian lebih lanjut. Pertama, terkait pengaruh ukuran perusahaan terhadap struktur modal, Rahmawati dan Sapari (2021) dalam penelitiannya pada Perusahaan properti dan *real estate* periode 2015-2019 menemukan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap struktur modal (DER), dengan argumentasi bahwa “ semakin tinggi skala perusahaan maka hutang yang dimiliki oleh perusahaan juga semakin meningkat, hal ini dipandang baik oleh pihak ketiga bahwa perusahaan dengan skala yang besar dianggap mampu mengembalikan jumlah hutang-hutangnya serta perusahaan tersebut dianggap memiliki prospek yang baik di masa yang akan datang.” Sebaliknya Pradnyani, Widnyana, dan Tahu (2024) justru melaporkan pengaruh negatif dan signifikan ukuran perusahaan terhadap struktur modal pada Perusahaan perbankan periode 2019-2021, dengan penjelasan bahwa “semakin besar ukuran perusahaan, maka struktur modal perusahaan akan mengalami penurunan. Hal ini dikarenakan Perusahaan lebih cenderung menyukai pendanaan yang berasal dari internal dalam kegiatan operasional Perusahaan dibandingkan dari hutang, sehingga ukuran perusahaan mengurangi penggunaan sumber dana eksternal.

Kedua, mengenai peran risiko bisnis, Nurhayadi et al., (2021)) menyimpulkan bahwa risiko bisnis berpengaruh negatif dan signifikan terhadap struktur modal, yang berarti semakin tinggi risiko bisnis,

perusahaan justru cenderung mengurangi penggunaan utang untuk melindungi diri dari risiko gagal bayar. Hasil ini kontras dengan temuan Zahro, Hidayati, dan Habib (2022) yang menemukan pengaruh positif risiko bisnis terhadap struktur modal, dengan argumentasi bahwa “setiap perusahaan yang memiliki risiko yang besar pasti membutuhkan *capital expenditure* yang besar untuk memperlancar bisnisnya. Oleh karena itu, dibutuhkan pula modal dalam jumlah besar. Modal dalam jumlah yang besar dapat diperoleh melalui pinjaman atau hutang. Oleh karena itu, semakin besar risiko bisnisnya, semakin banyak pula modal yang dibutuhkan yang diperoleh dari hutang dibandingkan dengan ekuitas sendiri.” Ketiga, berkenaan dengan tangibilitas aset Khairunnisa, dan Astuti (2020) menemukan pengaruh positif signifikan tangibilitas aset terhadap struktur modal sejalan dengan teori *pecking order* yang menyatakan bahwa perusahaan memiliki preferensi urutan sumber pendanaan diawali sumber internal, lalu ketika perusahaan tidak mencukupi untuk kebutuhan operasionalnya maka kemudian perusahaan akan mencari pendanaan eksternal seperti utang. Berbeda dengan Hariyanti (2023) menemukan pengaruh yang negatif namun tidak signifikan pada sektor perbankan, Inkonsistensi hasil empiris ini mengindikasikan bahwa pengaruh ketiga variabel eksogen tersebut terhadap struktur modal bersifat kontekstual dan kemungkinan besar dimediasi oleh variabel-variabel perantara, seperti likuiditas, yang belum sepenuhnya dikaji dalam literatur yang ada.

Urgensi untuk membedah permasalahan ini secara empiris pada industri otomotif Indonesia periode 2021–2025 didasari oleh adanya

konvergensi guncangan eksternal yang ekstrem. Berbeda dengan periode pertumbuhan stabil sebelumnya, rentang waktu ini merepresentasikan sebuah "laboratorium empiris" yang kompleks, di mana pemulihan pasca-pandemi justru berbenturan dengan eskalasi suku bunga acuan dan lonjakan bunga kredit yang melumpuhkan daya beli. Tekanan ini semakin diperparah oleh kebijakan opsen pajak kendaraan bermotor per Januari 2025 yang secara signifikan memperlemah stabilitas usaha di sektor tersebut secara menyeluruh.

Analisis mendalam pada periode ini menjadi semakin krusial akibat adanya Ketidakteraturan dalam fase peralihan bentuk industri menuju era kendaraan listrik (*EV*). Terjadi kontradiksi kebijakan yang tajam: di satu sisi, industri sempat didorong oleh insentif PPN DTP 10% (PMK No.12/2025), namun di sisi lain, seluruh dukungan fiskal tersebut dicabut pada penghujung 2025. Situasi semakin kritis dengan berlakunya Permendagri No. 11/2026 yang menghapuskan keistimewaan pajak *EV*, menciptakan "kekosongan regulasi" selama lebih dari lima bulan di awal 2026. Meskipun Menteri Keuangan Purbaya Yudhi Sadewa telah mengonfirmasi rencana PPN DTP 40%–100% yang ditargetkan berlaku Juni 2026, kondisi ketidakpastian hukum hingga saat penelitian ini disusun merupakan manifestasi nyata dari volatilitas kebijakan yang menjadi sumber tekanan finansial terbesar bagi industri otomotif. Fenomena ini menciptakan kompleksitas baru dalam pengambilan keputusan struktur modal yang belum pernah dihadapi oleh produsen otomotif di Indonesia sebelumnya.

Kebaruan penelitian ini muncul dari reposisi dan pergeseran paradigma dalam memandang fungsi variabel likuiditas dalam model keuangan. Secara komparatif, seluruh kajian terdahulu yang meneliti determinan struktur modal pada subsektor otomotif di Indonesia secara konsisten menempatkan likuiditas semata-mata sebagai variabel independen (pengaruh langsung). Studi yang dilakukan oleh Hartini et al. (2023) maupun Muna and Kartini (2023), telah mengonfirmasi adanya pengaruh negatif signifikan likuiditas terhadap struktur modal, namun kedua studi tersebut tidak mengeksplorasi peran likuiditas sebagai jalur transmisi (mediasi). Kesenjangan ini mengindikasikan adanya keterbatasan sudut pandang dalam kajian-kajian sebelumnya, mekanisme bagaimana ukuran perusahaan, risiko bisnis, dan tangibilitas aset memengaruhi struktur modal besar kemungkinan tidak bersifat linier, melainkan bekerja melalui kondisi likuiditas perusahaan sebagai perantara. Penelitian ini mengisi celah tersebut dengan secara eksplisit menempatkan likuiditas sebagai variabel *intervening*. Konfigurasi ini merupakan pendekatan baru yang belum pernah diuji secara empiris pada sub-sektor otomotif dan komponen di Indonesia, memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai mekanisme pengambilan keputusan pendanaan di tengah kondisi pasar yang volatil.

Berdasarkan uraian fenomena industri, permasalahan variabel, kesenjangan penelitian, serta urgensi yang telah dijabarkan di atas, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh ukuran perusahaan, risiko bisnis, dan tangibilitas aset terhadap struktur modal, baik secara

langsung maupun melalui likuiditas sebagai variabel *intervening*, pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025. Atas dasar itu, maka peneliti terdorong untuk melakukan penelitian berjudul: **"Pengaruh Ukuran Perusahaan, Risiko Bisnis, Dan Tangibilitas Aset Terhadap Struktur Modal Dengan Likuiditas Sebagai Variabel Intervening Pada Perusahaan SubSektor Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di Bei Periode 2021–2025"**.

B. Perumusan Masalah

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

1. Apakah ukuran perusahaan berpengaruh terhadap likuiditas pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?
2. Apakah risiko bisnis berpengaruh terhadap likuiditas pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?
3. Apakah tangibilitas aset berpengaruh terhadap likuiditas pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?
4. Apakah ukuran perusahaan berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?

5. Apakah risiko bisnis berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?
6. Apakah tangibilitas aset berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?
7. Apakah likuiditas berpengaruh terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?
8. Apakah likuiditas memediasi pengaruh ukuran perusahaan terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?
9. Apakah likuiditas memediasi pengaruh risiko bisnis terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?
10. Apakah likuiditas memediasi pengaruh tangibilitas aset terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh ukuran perusahaan terhadap likuiditas pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.
2. Untuk mengetahui pengaruh risiko bisnis terhadap likuiditas pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.
3. Untuk mengetahui pengaruh tangibilitas aset terhadap likuiditas pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.
4. Untuk mengetahui pengaruh ukuran perusahaan terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.
5. Untuk mengetahui pengaruh risiko bisnis terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.
6. Untuk mengetahui pengaruh tangibilitas aset terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.
7. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas terhadap struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.

8. Untuk mengetahui peran mediasi likuiditas dalam hubungan antara ukuran perusahaan dan struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.
9. Untuk mengetahui peran mediasi likuiditas dalam hubungan antara risiko bisnis dan struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.
10. Untuk mengetahui peran mediasi likuiditas dalam hubungan antara tangibilitas aset dan struktur modal pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang berarti bagi berbagai pihak, baik dari sisi akademis maupun praktis. Secara rinci, manfaat penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini memberikan kesempatan bagi peneliti untuk memperdalam pemahaman secara komprehensif mengenai faktor-faktor determinan struktur modal, khususnya dalam konteks industri otomotif yang sedang mengalami transformasi struktural. Melalui proses penelitian ini, peneliti dapat melatih kemampuan analisis kuantitatif, sintesis literatur, serta pemecahan masalah secara ilmiah dengan menggunakan pendekatan metodologi yang terstandar.

2. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan berbasis data empiris bagi perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dalam merumuskan kebijakan pendanaan yang lebih adaptif. Secara spesifik, temuan penelitian ini dapat menjadi acuan bagi manajemen dalam mengevaluasi hubungan antara ukuran perusahaan, risiko bisnis, dan tangibilitas aset terhadap komposisi struktur modal melalui mekanisme mediasi likuiditas. Pemahaman yang lebih baik atas mekanisme transmisi tersebut diharapkan mendorong pengambilan keputusan yang lebih tepat dalam menentukan bauran utang dan ekuitas, terutama di tengah tekanan ganda yang dihadapi industri: lesunya permintaan pasar kendaraan konvensional dan urgensi investasi transformasi menuju era kendaraan listrik.

3. Bagi Investor

Bagi investor dan analis pasar modal, penelitian ini menyediakan bukti empiris mengenai dinamika struktur modal pada subsektor otomotif dan komponen selama periode 2021–2025, yang mencakup berbagai guncangan struktural signifikan. Temuan ini dapat digunakan sebagai salah satu bahan pertimbangan dalam menilai profil risiko finansial dan kapasitas pendanaan perusahaan-perusahaan dalam subsektor tersebut.

E. Sistematika Penelitian

Adapun sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini memuat latar belakang penelitian yang menguraikan fenomena industri otomotif nasional, transisi menuju kendaraan listrik, serta dinamika kebijakan fiskal yang memengaruhi ketidakpastian finansial perusahaan. Selanjutnya dipaparkan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan landasan teori yang menjadi fondasi penelitian, meliputi *Pecking Order Theory* dan *Trade-off Theory* dalam kaitannya dengan keputusan struktur modal. Bab ini juga membahas konsep dan pengukuran masing-masing variabel penelitian, yaitu ukuran perusahaan, risiko bisnis, tangibilitas aset, likuiditas, dan struktur modal. Selain itu, dikemukakan penelitian-penelitian terdahulu yang relevan, kerangka pemikiran penelitian, serta perumusan hipotesis yang akan diuji secara empiris.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan desain dan pendekatan penelitian yang digunakan, yaitu penelitian kuantitatif dengan data panel. Diuraikan pula populasi dan sampel penelitian yang diperoleh melalui metode *purposive sampling* dari perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI periode 2021–2025, sumber dan teknik pengumpulan data, definisi operasional dan pengukuran variabel, serta metode analisis data yang digunakan, yaitu uji sobel untuk menguji pengaruh tidak langsung melalui variabel *intervening*.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menyajikan deskripsi data dan hasil statistik deskriptif dari masing-masing variabel penelitian. Kemudian dipaparkan hasil pengujian asumsi klasik, hasil pengujian hipotesis, serta pembahasan secara komprehensif mengenai temuan penelitian dikaitkan dengan teori dan penelitian terdahulu yang relevan. Pembahasan mencakup pengaruh ukuran perusahaan, risiko bisnis, dan tangibilitas aset terhadap likuiditas maupun struktur modal, pengaruh langsung likuiditas terhadap struktur modal, serta peran mediasi likuiditas dalam masing-masing hubungan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menyajikan simpulan atas seluruh hasil pengujian hipotesis dan pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Simpulan dirumuskan secara ringkas dan menjawab seluruh rumusan masalah yang telah ditetapkan. Selanjutnya dikemukakan saran-saran konstruktif yang ditujukan bagi manajemen perusahaan, investor, regulator, maupun bagi peneliti berikutnya yang ingin melakukan kajian lanjutan pada topik yang berkaitan.