

# Pengaruh Penyaluran Kredit, Kredit Bermasalah dan BOPO Terhadap CAR serta Peran Moderasi Profitabilitas

Elsa Riani Simbolon, Muhammad Gowon, Dica Lady Silvera

Program Studi Akuntansi, Universitas Jambi, Indonesia

\*Corresponding Author: [elsasimbolon09@email.com](mailto:elsasimbolon09@email.com)

## Article History:

Received 2025-06-10

Accepted 2025-07-22

## Keywords:

Credit Distribution

Non-Performing Loans

OEOI

CAR

Profitability

## ABSTRACT

*This study aims to analyze the influence of credit distribution, non-performing loans, and operational expenses to operational income (BOPO) on the Capital Adequacy Ratio (CAR), with profitability as a moderating variable in banking companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) during the period 2021–2023. The population of this study consists of 47 banking companies, with a purposive sampling method used to obtain 44 companies and the research period was 3 years so that the total sample was 132 research samples. Data processing and analysis were conducted using IBM SPSS version 27. After data analysis using SPSS, the number of research samples obtained was 87. The results show that credit distribution has a negative and significant effect on CAR. Non-performing loans do not affect CAR, BOPO has a negative and significant effect on CAR. Profitability does not moderate the effect of credit distribution on CAR. Profitability as a moderating variable is able to moderate the influence of non-performing loans and OEOI on the Capital Adequacy Ratio (CAR).*

## Kata Kunci:

Penyaluran Kredit

Kredit Bermasalah

BOPO

CAR

Profitabilitas

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh penyaluran kredit, kredit bermasalah, serta beban operasional terhadap pendapatan operasional (BOPO) terhadap Capital Adequacy Ratio (CAR), dengan profitabilitas sebagai variabel moderasi pada perusahaan perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2021–2023. Populasi dalam penelitian ini terdiri atas 47 perusahaan perbankan, dengan pemilihan sampel menggunakan metode purposive sampling sehingga diperoleh 44 perusahaan dan periode penelitian sebanyak 3 tahun sehingga sampel keseluruhan berjumlah 132 sampel penelitian. Pengolahan dan analisis data dilakukan menggunakan perangkat lunak IBM SPSS versi 27. Setelah dilakukan analisis data dengan menggunakan SPSS diperoleh jumlah sampel penelitian sebanyak 87. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyaluran kredit berpengaruh negatif dan signifikan terhadap CAR. Kredit bermasalah tidak berpengaruh terhadap CAR, BOPO memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap CAR. Profitabilitas tidak terbukti mampu memoderasi pengaruh penyaluran kredit terhadap CAR. Profitabilitas sebagai variabel moderasi mampu memoderasi pengaruh kredit bermasalah dan BOPO terhadap Capital Adequacy Ratio (CAR).

## PENDAHULUAN

Ketidakpastian ekonomi global masih berlanjut hingga saat ini. ketidakpastian ekonomi global yang masih berlanjut selain permasalahan pada perang Ukraina-Rusia, menjelang akhir 2023 terjadi perang antara Israel dan Palestina dan juga dihadapkan dengan adanya deflasi Negara Tiongkok sebagai negara

yang memiliki keterikatan ekonomi kuat dengan Indonesia. Pada tahun 2023, ekonomi moneter Indonesia juga mengalami sejumlah dinamika yang mempengaruhi stabilitas makroekonomi dan pertumbuhan ekonomi. Sejalan dengan pemulihan ekonomi global hingga tahun 2024, Indonesia berhasil mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang stabil. Pertumbuhan ekonomi yang masih stabil didukung oleh berbagai sektor yang ada di Indonesia. Sektor perbankan menjadi salah satu sektor yang berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi Indonesia. Sektor perbankan memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional melalui peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pemerataan hasil pembangunan demi tercapainya kesejahteraan masyarakat (Hamdani et al., 2018). Dalam konteks ini, modal menjadi elemen yang penting bagi bank, baik untuk mendukung ekspansi usaha maupun sebagai dasar dalam menilai dan mengantisipasi potensi risiko kerugian (Dewi & Yadnya, 2018). Menurut Bank Indonesia, *capital adequacy ratio* (CAR) merupakan salah satu indikator utama dalam menilai tingkat kesehatan suatu bank. Semakin tinggi nilai CAR, maka semakin besar pula kemampuan bank dalam menyerap potensi kerugian dari kredit yang berisiko.

Fenomena mengenai *capital adequacy ratio* (CAR) dapat dilihat melalui rata-rata CAR dari tahun 2021 hingga 2023 perusahaan perbankan yang terdaftar di BEI. Tingkat CAR mengalami fluktuasi dari tahun 2021-2023. Pada tahun 2021 indikator CAR sebesar 39,64% dan meningkat menjadi 43,05% pada tahun 2022. Dari tahun 2021 ke tahun 2022 terjadi peningkatan CAR sebesar 3,72%. Adanya peningkatan tersebut menjelaskan bahwa CAR bank baik. Pada tahun 2023 CAR bank sebesar 41,61% mengalami penurunan jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Penurunan tersebut yaitu sebesar 1,75%. Kenaikan rasio CAR sektor perbankan pada tahun 2022 dan penurunan rasio CAR pada tahun 2023 memerlukan penelitian lebih lanjut untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebabnya. Terdapat beberapa faktor yang diduga dapat mempengaruhi naik turunnya *capital adequacy ratio* (CAR). Faktor tersebut diantaranya adalah penyaluran kredit, kredit bermasalah dan beban operasional pendapatan operasional (BOPO).

Penyaluran kredit merupakan salah satu aktivitas utama yang dilakukan oleh bank dalam menjalankan fungsi intermediasinya. Kegiatan ini memberikan kontribusi terhadap perolehan laba dan keuntungan, yang pada akhirnya dapat meningkatkan tingkat kecukupan modal bank (Dewi & Yadnya, 2018). Penelitian sebelumnya oleh Karyawati et al., (2022) menunjukkan bahwa kredit (LOAN) memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap rasio kecukupan modal (Capital Adequacy Ratio/CAR). Kredit bermasalah adalah risiko yang ditanggung bank akibat kredit bermasalah sering tidak sebanding dengan pendapatan yang diperoleh bank. Penelitian terdahulu oleh Rianto & Salim (2020) menemukan bahwa *non performing loan* (NPL) memiliki pengaruh signifikan terhadap *capital adequacy ratio* (CAR). Sedangkan penelitian oleh Sari et al., (2023) menemukan bahwa *non performing loan* (NPL) tidak berpengaruh terhadap *capital adequacy ratio* (CAR). BOPO digunakan untuk mengukur efisiensi operasional bank kemampuannya dalam mengelola biaya terhadap pendapatan (Christina & Djauhari, 2024). Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Hamidah et al., (2021) menemukan bahwa BOPO berpengaruh negatif dan signifikan terhadap CAR. Penelitian yang dilakukan oleh Fajri et al., (2024) variabel BOPO tidak berpengaruh terhadap *capital adequacy ratio*. Peneliti ingin mengetahui apakah profitabilitas dapat memoderasi pengaruh variabel penyaluran kredit, kredit bermasalah, dan beban operasional pendapatan operasional terhadap *capital adequacy ratio* (CAR). Profitabilitas adalah kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba dari kegiatan operasionalnya pada periode tertentu (Rianto & Alfian, 2022). Salah satu rasio yang bisa digunakan untuk mengukur profitabilitas bank adalah *Return On Equity* (ROE).

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah jenis penelitian yang menghasilkan penemuan dengan menggunakan prosedur statistik atau cara lain dari pengukuran (Sujarweni, 2022). Subjek pada penelitian ini adalah perusahaan perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2023. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode dokumentasi yang bersumber dari data sekunder. Data sekunder pada penelitian ini bersumber dari laporan tahunan perusahaan perbankan yang terdaftar di BEI tahun 2021-2023 yang diperoleh dari *official website* IDX yaitu *www.idx.co.id*. dan *website* masing-masing perusahaan perbankan.

Populasi dalam penelitian ini adalah semua perusahaan perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2021-2023 yaitu terdapat 47 perusahaan. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *purposive sampling*. Dari *purposive sampling* yang dilakukan diperoleh 44 perusahaan sebagai sampel penelitian. Pengolahan data akan dilakukan dengan menggunakan bantuan aplikasi perangkat lunak statistik yaitu *SPSS version 27* untuk membantu dalam menganalisis data dalam pengujian hipotesis.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Penelitian

#### a. Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif merupakan metode untuk mentransformasikan data penelitian ke dalam bentuk tabulasi agar lebih mudah dipahami dan diinterpretasikan (Sujarweni, 2022). Dalam penelitian ini, analisis dilakukan dengan menggunakan bantuan perangkat lunak SPSS versi 27. Data yang dianalisis merupakan nilai dari masing-masing indikator pada setiap variabel, yang diperoleh melalui perhitungan berdasarkan rumus atau formulasi dari indikator yang bersangkutan. Adapun hasil pengolahan data statistik deskriptif disajikan dalam tabel 1.

Tabel 1. Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Penyaluran Kredit	87	70914	213369870	47540442.68	60028027.189
Kredit Bermasalah	87	.00	8.16	2.4300	1.42803
BOPO	87	51.64	111.08	83.5053	12.76230
CAR	87	10.78	67.15	32.1701	13.04281
Profitabilitas	87	-4.03	21.17	6.0715	5.61742
Valid N (listwise)	87				

#### b. Uji Asumsi Klasik

##### 1. Uji Normalitas

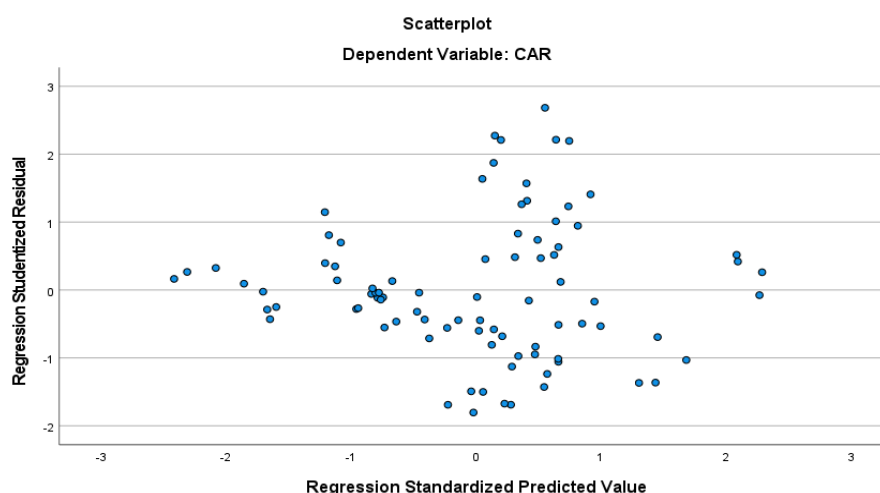
Tabel 2. Uji Normalitas

			Unstandardized Residual
N			87
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean		.0000000
	Std. Deviation		11.73383862
Most Extreme Differences	Absolute		.084
	Positive		.084
	Negative		-.042
Test Statistic			.084
Asymp. Sig. (2-tailed) <sup>c</sup>			.180
Monte Carlo Sig. (2-tailed) <sup>d</sup>	Sig.		.125
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.117
		Upper Bound	.134

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah variabel gangguan (residual) dalam model regresi terdistribusi secara normal atau tidak (Sujarweni, 2022). Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan metode Kolmogorov-Smirnov Test (uji K-S). Jika nilai signifikansi (p-value) lebih besar dari 0,05, maka residual dianggap berdistribusi normal. Sebaliknya, jika p-value kurang dari 0,05, maka residual tidak berdistribusi normal. Berdasarkan Tabel 2, diperoleh nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,180 yang lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa residual pada model regresi dalam penelitian ini terdistribusi normal.

## 2. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan varians residu antara satu pengamatan dengan pengamatan lainnya dalam model regresi (Sujarweni, 2022). Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas atau hasilnya homokedastis. Pengujian dilakukan dengan menggunakan uji scatterplot, apabila titik pada gambar menyebar tidak membentuk suatu pola, maka model regresi tidak mengandung adanya heteroskedastisitas.



Gambar 1. Hasil Uji Heteroskedastisitas

## 3. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi antar variabel independen dalam model regresi (Sujarweni, 2022). Model regresi yang baik seharusnya bebas dari hubungan korelatif antar variabel independennya. Gejala multikolinearitas dapat dikenali melalui nilai tolerance dan variance inflation factor (VIF). Kriteria pengambilan keputusan dalam uji ini adalah: jika nilai tolerance < 0,10 atau VIF > 10, maka dapat disimpulkan bahwa terjadi multikolinearitas. Sebaliknya, apabila tolerance > 0,10 atau VIF < 10, maka tidak ditemukan gejala multikolinearitas dalam model regresi.

Tabel 3. Uji Multikolinearitas

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta	Tolerance	VIF
1 (Constant)	79.077	18.549			
Penyaluran Kredit	-7.256E-8	.000	-.334	.802	1.247
Kredit Bermasalah	-1.242	.936	-.136	.940	1.063
BOPO	-.425	.194	-.416	.273	3.665
Profitabilitas	-.817	.464	-.352	.248	4.038

a. Dependent Variable: CAR

Hasil uji multikolinearitas nilai *variance inflation factor* (VIF) menunjukkan nilai variabel independen yaitu penyaluran kredit dengan nilai VIF sebesar 1,247, kredit bermasalah dengan nilai VIF sebesar 1,063, BOPO dengan nilai VIF sebesar 3,665, dan variabel moderasi yaitu profitabilitas dengan rasio ROE dengan nilai VIF sebesar 4,038. Hasil uji multikolinearitas variabel independen dan variabel moderasi memiliki nilai VIF dibawah 10,00 ( $VIF < 10,00$ ). Jadi, dapat disimpulkan tidak terdapat gejala multikolinearitas antar variabel independen dalam model regresi.

#### 4. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi digunakan untuk melihat apakah terjadi korelasi antara periode  $t$  dengan periode  $t-1$  (sebelumnya). Untuk mendeteksi adanya autokorelasi dapat dilakukan dengan uji Durbin-Watson (DW). Nilai DW dibawah -2 ( $DW < -2$ ) berarti ada autokorelasi positif, nilai DW diantara -2 sampai 2 ( $-2 < DW < 2$ ) berarti tidak ada autokorelasi, dan nilai DW diatas 2 ( $DW > 2$ ) berarti ada autokorelasi negatif.

Tabel 4. Uji Autokorelasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.437 <sup>a</sup>	.191	.151	12.01662	1.060

Dari tabel 4 dapat dilihat nilai Durbin-Watson sebesar 1,060 yang berarti nilai DW berada diantara -2 sampai 2 yaitu  $-2 < 1,060 < 2$ , sehingga dapat disimpulkan pada pengujian ini tidak terjadi masalah autokorelasi.

#### c. Moderated Regression Analysis (MRA)

Uji *Moderated Regression Analysis* (MRA) digunakan untuk mengetahui apakah variabel moderasi memperkuat atau memperlemah hubungan variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil uji MRA disajikan pada tabel 5.

Tabel 5. Uji *Moderated Regression Analysis* (MRA)

Model		Coefficients <sup>a</sup>				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	64.473	21.469		3.003	.004
	Penyaluran Kredit	-2.195E-8	.000	-.101	-.353	.725
	Kredit Bermasalah	-3.329	1.222	-.365	-2.725	.008
	BOPO	-.198	.222	-.193	-.888	.377
	Profitabilitas	1.702	1.450	.733	1.173	.244
	PK*Prof	-2.791E-9	.000	-.142	-.442	.660
	KB*Prof	.566	.234	.582	2.419	.018
	BOPO*Prof	-.052	.019	-1.473	-2.682	.009

a. Dependent Variable: CAR

#### d. Uji Hipotesis

Uji parsial dilakukan dengan membandingkan nilai antara  $t$ -hitung masing-masing variabel independen dengan nilai  $t$ -tabel. Untuk menentukan  $t$ -tabel dapat dicari dengan menghitung  $t$ -tabel yaitu  $t\text{-tabel} = t(\alpha/2; n-k-1)$ . Pengujian hipotesis juga dilakukan dengan membandingkan tingkat signifikansi ( $\text{sig.}$ ) dan tingkat kesalahan ( $\alpha$ ) sebesar 0,05 atau 5%. Berikut ini adalah tabel hasil uji parsial:

Tabel 6. Uji Parsial

		Coefficients <sup>a</sup>				
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	79.077	18.549		4.263	.000
	Penyaluran Kredit	-7.256E-8	.000	-.334	-3.010	.003
	Kredit Bermasalah	-1.242	.936	-.136	-1.327	.188
	BOPO	-.425	.194	-.416	-2.186	.032
	Profitabilitas	-.817	.464	-.352	-1.762	.082

a. Dependent Variable: CAR

Adanya variabel moderasi bertujuan untuk mengetahui apakah variabel tersebut dapat memperkuat atau memperlemah hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Pengujian hipotesis dilakukan dengan membandingkan nilai signifikansi (p-value) dengan tingkat signifikansi ( $\alpha$ ) sebesar 0,05 atau 5%. Berikut disajikan hasil uji parsial dengan memasukkan variabel moderasi ke dalam model.

Tabel 7. Uji Parsial dengan Variabel Moderasi

		Coefficients <sup>a</sup>				
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
	(Constant)	64.473	21.469		3.003	.004
	Penyaluran Kredit	-2.195E-8	.000	-.101	-.353	.725
	Kredit Bermasalah	-3.329	1.222	-.365	-2.725	.008
1	BOPO	-.198	.222	-.193	-.888	.377
	Profitabilitas	1.702	1.450	.733	1.173	.244
	PK*Prof	-2.791E-9	.000	-.142	-.442	.660
	KB*Prof	.566	.234	.582	2.419	.018
	BOPO*Prof	-.052	.019	-1.473	-2.682	.009

a. Dependent Variable : CAR

## Pembahasan

### 1. Pengaruh Penyaluran Kredit terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR)

Hipotesis pertama dalam penelitian ini menyatakan bahwa penyaluran kredit berpengaruh terhadap *capital adequacy ratio* (CAR). Berdasarkan hasil uji t, diperoleh nilai t-hitung sebesar -0,334 yang lebih kecil dari t-tabel sebesar 1,988, dengan nilai signifikansi sebesar 0,003 ( $< 0,05$ ). Hasil ini menunjukkan bahwa penyaluran kredit memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR, sehingga hipotesis pertama ( $H_1$ ) dinyatakan diterima. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi tingkat penyaluran kredit, maka semakin besar pula risiko yang harus ditanggung oleh bank. Peningkatan risiko ini menuntut tersedianya modal yang lebih besar untuk mengantisipasi potensi kerugian, yang pada akhirnya dapat menyebabkan penurunan rasio kecukupan modal (CAR). Sudut pandang teori agensi menjelaskan tindakan manajemen dalam meningkatkan penyaluran kredit bisa merupakan bentuk moral hazard apabila tidak disertai dengan kehati-hatian, karena pihak manajemen lebih fokus pada target laba jangka pendek, sementara kerugian potensial harus ditanggung oleh pemilik modal. Hal ini menunjukkan bahwa keputusan yang diambil agen (manajer) bisa bertentangan dengan kepentingan prinsipal (pemegang saham), terutama jika pengawasan atau pengendalian internal tidak berjalan efektif. Dengan

demikian, pengaruh negatif penyaluran kredit terhadap CAR mencerminkan potensi konflik agensi, di mana manajemen cenderung memperbesar risiko melalui ekspansi kredit yang tidak proporsional, yang pada akhirnya berdampak pada modal bank. Temuan ini sejalan dengan hasil penelitian Siagian (2020), yang menyatakan bahwa apabila pertumbuhan kredit melebihi pertumbuhan modal, atau ketika modal bank tetap konstan, maka peningkatan penyaluran kredit akan berdampak negatif terhadap CAR perbankan. Artinya, jika ada pertambahan penyaluran kredit akan menurunkan *capital adequacy ratio* (CAR) perbankan. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian oleh Karyawati *et al.*, (2022) yang menemukan bahwa kredit berpengaruh negatif dan signifikan terhadap CAR. Artinya semakin tinggi kredit semakin rendah tingkat *capital adequacy ratio* (CAR). Semakin tinggi kredit, semakin tinggi aset tertimbang menurut risiko maka akan menurunkan CAR. Hal tersebut juga sejalan dengan penelitian oleh Handayani & Taswan (2017) yang menyatakan kredit berpengaruh negatif dan signifikan terhadap CAR.

## 2. Pengaruh Kredit Bermasalah terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR)

Hipotesis kedua dalam penelitian ini menyatakan bahwa kredit bermasalah berpengaruh terhadap *capital adequacy ratio* (CAR). Namun, berdasarkan hasil uji t, diperoleh nilai t-hitung sebesar -0,136, yang lebih kecil dari t-tabel sebesar 1,988, dengan nilai signifikansi sebesar 0,188 ( $> 0,05$ ). Hasil ini menunjukkan bahwa kredit bermasalah tidak berpengaruh secara signifikan terhadap CAR, sehingga hipotesis kedua (H2) ditolak. Temuan ini mengindikasikan bahwa tingginya kredit bermasalah tidak secara langsung memengaruhi permodalan bank, yang dihitung berdasarkan komponen modal dan Aset Tertimbang Menurut Risiko (ATMR). Risiko gagal bayar oleh debitur tidak serta-merta berdampak langsung pada kecukupan modal. Ditinjau dari perspektif teori agensi manajemen sebagai agen memiliki insentif dan tanggung jawab untuk mengelola risiko kredit secara hati-hati agar tetap memenuhi ketentuan modal minimum yang diatur oleh regulator. Oleh karena itu, meskipun terjadi peningkatan kredit bermasalah, manajemen dapat mengambil tindakan pengendalian seperti menambah modal melalui *retained earnings*, meningkatkan efisiensi operasional, meningkatkan pencadangan kerugian (PPAP), dan mengalihkan risiko melalui asuransi atau restrukturisasi kredit. Hasil ini konsisten dengan temuan Ismaulina *et al.*, (2021) yang juga menyatakan bahwa kredit bermasalah tidak berpengaruh terhadap CAR. Kenaikan rasio kredit bermasalah mencerminkan peningkatan kredit bermasalah yang lebih tinggi dibandingkan pertumbuhan total kredit yang disalurkan, sehingga menurunkan tingkat pengembalian kredit. Hal ini dapat berdampak pada menurunnya pendapatan bank dari margin kredit. Namun demikian, tingginya kredit bermasalah belum tentu memberikan dampak signifikan terhadap pendapatan operasional secara keseluruhan, mengingat pendapatan operasional bank tidak hanya berasal dari margin kredit. Bank juga memperoleh pendapatan dari aktiva produktif lainnya. Oleh karena itu, kredit bermasalah tidak secara signifikan memengaruhi CAR. Hasil ini juga diperkuat oleh penelitian Hamidah *et al.*, (2021), yang menemukan bahwa kredit bermasalah tidak memiliki pengaruh terhadap *capital adequacy ratio*, sehingga menunjukkan adanya keterkaitan antara temuan studi ini dengan hasil penelitian terdahulu.

## 3. Pengaruh Beban Operasional Pendapatan Operasional (BOPO) terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR)

Hipotesis ketiga pada penelitian ini yaitu BOPO berpengaruh terhadap CAR. Dan setelah melakukan uji t diperoleh nilai t-hitung variabel beban operasional pendapatan operasional (BOPO) sebesar -0,140 lebih kecil dari nilai t-tabel sebesar 1,988 dan nilai signifikansi sebesar  $0,032 < 0,05$ , hasil ini menjelaskan bahwa variabel BOPO berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *capital adequacy ratio* (CAR), sehingga  $H_3$  diterima. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa BOPO (biaya operasional pendapatan operasional)



berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *capital adequacy ratio* (CAR). Artinya, semakin tinggi nilai BOPO yang mencerminkan inefisiensi operasional bank, maka semakin rendah kemampuan bank dalam menjaga kecukupan modalnya. Tingginya BOPO menunjukkan bahwa biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan pendapatan semakin besar, sehingga berdampak pada penurunan laba bersih dan akan menurunkan modal yang berasal dari laba ditahan. Teori agensi menjelaskan hubungan antara pemilik modal (prinsipal) dan manajemen bank (agen) sering kali menghadapi konflik kepentingan, terutama ketika agen tidak mengelola sumber daya perusahaan secara efisien. BOPO yang tinggi mencerminkan inefisiensi, di mana biaya operasional yang dikeluarkan manajemen terlalu besar dibandingkan dengan pendapatan operasional yang dihasilkan. Inefisiensi ini berdampak langsung pada menurunnya laba bersih, yang pada akhirnya mengurangi akumulasi modal bank (CAR). Temuan ini diperkuat oleh hasil penelitian Yulistina & Ahiruddin (2022) yang juga menemukan bahwa BOPO memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap CAR, karena rasio BOPO yang tinggi mencerminkan lemahnya efisiensi manajemen dalam mengelola biaya operasional, yang berdampak pada melemahnya CAR bank

#### **4. Profitabilitas mampu Memoderasi Pengaruh Penyaluran Kredit terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR)**

Hipotesis keempat pada penelitian ini untuk membuktikan apakah profitabilitas mampu memoderasi penyaluran kredit terhadap *capital adequacy ratio* (CAR). Berdasarkan hasil *moderated regression analysis* (MRA) diperoleh nilai t-hitung sebesar -0,442 lebih kecil dari nilai t-tabel sebesar 1,990 dan nilai signifikansi 0,660. Nilai signifikansi sebesar 0,660 lebih besar dari tingkat signifikansi  $\alpha = 0,05$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa profitabilitas (ROE) tidak memiliki peran sebagai variabel moderasi dalam hubungan antara penyaluran kredit dan *capital adequacy ratio* (CAR). Dengan demikian, hipotesis keempat ( $H_4$ ) ditolak. Temuan ini menunjukkan bahwa profitabilitas (ROE) tidak memperkuat maupun memperlemah pengaruh penyaluran kredit terhadap CAR. Bank yang memiliki profitabilitas tinggi maupun rendah tidak dapat memperkuat atau memperlemah pengaruh penyaluran kredit terhadap CAR. Dalam perspektif teori agensi (Jensen & Meckling, 1976), hasil ini dapat dijelaskan sebagai bentuk ketidaksesuaian antara tujuan manajemen (*agent*) dan pemilik modal (prinsipal). Meskipun perusahaan memperoleh laba (profitabilitas tinggi), hal tersebut tidak selalu dapat memperkuat struktur modal (CAR). Untuk kepentingan perusahaan manajemen dapat menggunakan laba untuk tujuan lain, seperti ekspansi kredit lanjutan dan pembagian dividen tanpa mempertimbangkan dampaknya terhadap CAR. Oleh karena itu, meskipun penyaluran kredit merupakan aktivitas utama bank yang memengaruhi CAR, profitabilitas tidak terbukti memperkuat atau memperlemah hubungan tersebut.

#### **5. Profitabilitas mampu Memoderasi Pengaruh Kredit Bermasalah terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR)**

Hipotesis kelima dalam penelitian ini menguji apakah profitabilitas berperan sebagai variabel moderasi dalam hubungan antara kredit bermasalah dan *capital adequacy ratio* (CAR). Berdasarkan hasil uji *moderated regression analysis* (MRA), diperoleh nilai t-hitung sebesar 2,558, yang lebih besar dari t-tabel sebesar 1,990, dengan nilai signifikansi sebesar 0,018. Karena nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari tingkat signifikansi  $\alpha = 0,05$ , maka dapat disimpulkan bahwa profitabilitas (ROE) secara signifikan mampu memoderasi pengaruh kredit bermasalah terhadap CAR. Dengan demikian, hipotesis kelima ( $H_5$ ) dinyatakan diterima. Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa profitabilitas memoderasi pengaruh kredit bermasalah terhadap CAR. Adanya profitabilitas sebagai variabel moderasi akan memperkuat pengaruh kredit bermasalah terhadap CAR. Koefisien interaksi yang bernilai positif menunjukkan bahwa profitabilitas akan memperkuat pengaruh kredit bermasalah terhadap CAR. Profitabilitas bank yang tinggi akan memperkuat dampak negatif kredit bermasalah terhadap CAR sehingga *capital adequacy ratio* (CAR)



akan menurun. Profitabilitas memperkuat pengaruh kredit bermasalah terhadap CAR menunjukkan bahwa risiko kredit bermasalah terhadap CAR meningkat dalam situasi laba tinggi. Hasil ini didukung dengan teori agensi, yang menyatakan bahwa konflik kepentingan antara manajer dan pemilik dapat muncul ketika manajer lebih mengutamakan pada target jangka pendek seperti pencapaian laba (profitabilitas) tanpa memperhatikan risiko jangka panjang. Dalam kondisi ini, manajemen mengejar pertumbuhan laba melalui perluasan kredit, meskipun kualitas kredit rendah (kredit bermasalah tinggi). Akibatnya, risiko kerugian meningkat, dan CAR menurun karena laba yang diperoleh tidak digunakan untuk memperkuat struktur modal.

#### **6. Profitabilitas mampu Memoderasi Pengaruh Beban Operasional Pendapatan Operasional (BOPO) terhadap Capital Adequacy Ratio (CAR)**

Hipotesis keenam pada penelitian ini apakah profitabilitas mampu memoderasi pengaruh BOPO terhadap CAR. Berdasarkan uji *moderated regression analysis* (MRA) diperoleh nilai t-hitung sebesar -2,682 lebih kecil dari nilai t-tabel sebesar 1,990 dan nilai signifikansi 0,009. Nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari  $\alpha$  sebesar 0,05 ( $0,009 < 0,05$ ). Hal tersebut menunjukkan bahwa profitabilitas (ROE) mampu memoderasi pengaruh BOPO terhadap *capital adequacy ratio* (CAR), sehingga  $H_6$  diterima. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa profitabilitas mampu memoderasi pengaruh BOPO terhadap CAR. Artinya adanya profitabilitas sebagai variabel moderasi dengan arah negatif memperlemah pengaruh BOPO terhadap CAR.. Profitabilitas memperlemah pengaruh BOPO terhadap CAR dapat dijelaskan melalui teori agensi. Profitabilitas yang tinggi dapat mengurangi dampak negatif dari inefisiensi operasional. BOPO meningkat umumnya menurunkan rasio kecukupan modal (CAR) dan adanya variabel profitabilitas sebagai variabel moderasi mampu mengurangi penurunan tersebut, sehingga CAR tetap dapat dipertahankan pada level yang lebih baik. Hal ini sejalan dengan penelitian oleh Estiasih *et al.*, (2024), yang menyatakan profitabilitas mampu memoderasi pengaruh BOPO terhadap *capital adequacy ratio* (CAR). *Capital adequacy ratio* (CAR) penting karena menilai tingkat permodalan suatu bank. Bank yang memiliki modal tinggi akan mampu mendukung kegiatan operasionalnya. Meskipun profitabilitas bank tinggi, hal tersebut tidak selalu mencerminkan efisiensi operasional melainkan bisa berasal dari sumber lain seperti pendapatan non-operasional hasil penelitian ini semakin menguatkan bahwa profitabilitas dapat memperkuat pengaruh negatif BOPO terhadap CAR.

#### **KESIMPULAN**

Kesimpulan dari hasil penelitian mengenai pengaruh penyaluran kredit, kredit bermasalah dan beban operasional pendapatan operasional (BOPO) terhadap capital adequacy ratio (CAR) dengan profitabilitas sebagai variabel moderasi (ROE) yang diteliti pada perusahaan perbankan yang terdaftar di BEI tahun 2021-2023 sebagai berikut : Penyaluran kredit berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *capital adequacy ratio* (CAR), hipotesis pertama (H1) diterima. Kredit bermasalah tidak berpengaruh terhadap terhadap *capital adequacy ratio* (CAR), hipotesis kedua (H2) ditolak. Beban operasional pendapatan operasional (BOPO) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *capital adequacy ratio* (CAR), hipotesis ketiga (H3) diterima. Profitabilitas tidak mampu memoderasi pengaruh penyaluran kredit terhadap *capital adequacy ratio* (CAR), hipotesis keempat (H4) ditolak. Profitabilitas mampu memoderasi pengaruh kredit bermasalah terhadap *capital adequacy ratio* (CAR), hipotesis kelima (H5) diterima. Profitabilitas mampu memoderasi pengaruh beban operasional pendapatan operasional (BOPO) terhadap *capital adequacy ratio* (CAR), hipotesis keenam (H6) diterima. Disarankan agar penelitian berikutnya memperluas cakupan objek studi, tidak hanya terbatas pada bank yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), tetapi juga mencakup institusi perbankan lainnya seperti Bank Pembangunan Daerah (BPD), Bank Perkreditan Rakyat (BPR), serta bank swasta nasional yang belum tercatat di bursa efek. Perluasan tersebut

diharapkan dapat memberikan perspektif yang lebih komprehensif mengenai determinan yang memengaruhi Capital Adequacy Ratio (CAR) dalam industri perbankan. Selain itu, penelitian berikutnya juga disarankan untuk menambahkan variabel independen lain, seperti tingkat suku bunga, inflasi, dan faktor ekonomi makro lainnya, guna memperkaya analisis yang dilakukan.

## REFERENSI

- Christina, M., & Djauhari, M. (2024). Analisis Pengaruh Beban Operasional Pendapatan Operasional ( BOPO ) dan Loan to Deposit Ratio ( LDR ) terhadap Capital Adequacy Ratio ( CAR ) pada PT . Bank Central Asia Tbk Periode Tahun 2019-2023. *Jurnal Kajian Ekonomi Dan Bisnis Islam*, 5(8), 4305–4315.
- Dewi, A. R., & Yadnya, I. P. (2018). Pengaruh Size, Likuiditas, Risiko Kredit dan Rentabilitas Terhadap Rasio Kecukupan Modal. *Jurnal Manajemen Unud*, 7(7), 3502–3531.
- Estiasih, S. P., Noerchoidah, Nurdina, & Putra, A. C. (2024). The Effect Of Interaction Between Non-Performing Loans And Operating Expenses On Capital Adequacy Ratio As Moderated By Return On Equity. *Journal of Accounting Science*, 8(2), 217–230. <https://doi.org/10.21070/jas.v8i2.1840>
- Fajri, A. N., Nailiah, R., & Hikmah, N. (2024). Pengaruh Return On Assets (ROA), Return On Equity (ROE) Dan Biaya Operasional Pendapatan Operasional (BOPO) Terhadap Kecukupan Modal Bank (CAR). *Jurnal Riset Ilmiah*, 1(7), 475–486.
- Hamdani, Wahyuni, N., Amin, A., & Sulfitra. (2018). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2014-2016. *Jurnal Ekonomi Dan Manajemen Teknologi*, 2(2), 55–109. <https://doi.org/https://doi.org/10.35870/emt.v2i2.55>
- Hamidah, Mahdiyyah, R. H., & Mardiyati, U. (2021). Pengaruh NPL, NIM, BOPO, LDR, Dan Profitabilitas Terhadap Capital Adequacy Ratio (CAR) PADA Bank Umum Swasta Nasional Devisa di Indonesia Periode 2014-2018. *Jurnal Riset Manajemen Sains Indonesia (JRMSI)*, 12(1), 167–191.
- Handayani, W. S., & Taswan. (2017). Pengaruh Pendapatan Bunga Bersih, Deposito, Kredit Dan Ukuran Bank Terhadap Tingkat Kecukupan Modal Bank. *Proceeding SENDI\_U*, 3(Sendi\_U 3), 839–852. <https://www.unisbank.ac.id/ojs/index.php/sendu/index>
- Ismaulina, I., Wulansari, A., & Safira, M. (2021). Capital Adequacy Ratio (Car) dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya di Bank Syariah Mandiri (Periode Maret 2012 - Maret 2019). *I-Finance: A Research Journal on Islamic Finance*, 6(2), 168–184. <https://doi.org/10.19109/ifinance.v6i2.5168>
- Karyawati, D., Marsana, Sunarya, & Sumawan. (2022). Pengaruh NIM, DEP, LOANS, SIZE, Terhadap CAR Pada Bank Umum Di Bursa Efek Indonesia. *Perwira Journal Of Economy & Business*, 2.
- Rianto, & Alfian, M. (2022). *Pengaruh Leverage dan Capital Intensity Ratio Terhadap Effective Tax Rate dengan Profitabilitas sebagai variabel moderasi ( Studi Empiris Pada Perusahaan Sektor Pertambangan yang*. 2(2), 100–115.
- Rianto, L., & Salim, S. (2020). Pengaruh ROA, LDR, NIM Dan NPL Terhadap Capital Adequacy Ratio (CAR). *Jurnal Multiparadigma Akuntansi Tarumanegara*, 2, 1114–1122.
- Sari, W., Manurung, A. H., & Usman, B. (2023). Determinant of Capital Adequacy Ratio ( CAR ) in Indonesia. *International Journal Of Science and Management Studies (IJSMS)*, 6(13), 89–98. <https://doi.org/10.51386/25815946/ijms-v6i4p112>
- Siagian, S. (2020). Pengaruh Pengucuran Kredit dan Kredit Bermasalah Terhadap Rasio Kecukupan Modal

(CAR) pada Perbankan Nasional. *Jurnal Perspektif*, 18(2), 193–200.

Sujarweni, W. (2022). *Metodologi Penelitian Bisnis dan Ekonomi Pendekatan Kuantitatif*. Pustakabarupress.

Yulistina, & Ahiruddin. (2022). Pengaruh ROA , BOPO dan FDR Terhadap CAR Perbankan Syariah di Indonesia Pada Otoritas Jasa Keuangan. *Jurnal Ekonomi, Keuangan Dan Bisnis*, 07, 51–60.