

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. Gambaran Umum PT. Bank BNI Syariah

Tempaan krisis moneter tahun 1997 membuktikan ketangguhan sistem perbankan syariah. Prinsip Syariah dengan 3 (tiga) pilarnya yaitu adil, transparan dan maslahat mampu menjawab kebutuhan masyarakat terhadap sistem perbankan yang lebih adil. Dengan berlandaskan pada Undang-Undang No.10 Tahun 1998, pada tanggal 29 April 2000 didirikan Unit Usaha Syariah (UUS) BNI dengan 5 kantor cabang di Yogyakarta, Malang, Pekalongan, Jepara dan Banjarmasin. Selanjutnya UUS BNI terus berkembang menjadi 28 Kantor Cabang dan 31 Kantor Cabang Pembantu.

Disamping itu nasabah juga dapat menikmati layanan syariah di Kantor Cabang BNI Konvensional (*office channelling*) dengan lebih kurang 1746 outlet yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Di dalam pelaksanaan operasional perbankan, BNI Syariah tetap mempertahankan kepatuhan terhadap aspek syariah. Dengan Dewan Pengawas Syariah (DPS) yang saat ini diketuai oleh Dr. Hasanudin, M.Ag, semua produk BNI Syariah telah melalui pengujian dari DPS sehingga telah memenuhi aturan syariah.

Berdasarkan Keputusan Gubernur Bank Indonesia Nomor 12/41/KEP.GBI/2010 tanggal 21 Mei 2010 mengenai pemberian izin usaha kepada PT Bank BNI Syariah. Dan di dalam Corporate Plan UUS BNI tahun 2003 ditetapkan bahwa status UUS bersifat temporer dan akan dilakukan *spin off* tahun 2009. Rencana tersebut terlaksana pada tanggal 19 Juni 2010 dengan beroperasinya BNI Syariah sebagai Bank Umum Syariah (BUS). Realisasi waktu *spin off* bulan Juni 2010 tidak terlepas dari faktor eksternal berupa aspek regulasi yang kondusif yaitu dengan diterbitkannya UU No.19 tahun 2008 tentang Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) dan UU No.21 tahun 2008 tentang Perbankan Syariah. Disamping itu, komitmen pemerintah terhadap pengembangan perbankan syariah semakin kuat dan kesadaran terhadap keunggulan produk perbankan syariah juga semakin meningkat.

Desember 2019, BNI Syariah memiliki 3 Kantor Wilayah dengan cabang BNI Syariah mencapai 68 Kantor Cabang, 218 Kantor Cabang Pembantu, 13 Kantor Kas, 23 Mobil Layanan Gerak dan 58 Payment Point. BNI Syariah merupakan lembaga keuangan perbankan syariah yang terdaftar dan diawasi oleh Otoritas Jasa Keuangan.¹

¹ PT. Bank Negara Indonesia Syariah, <http://www.bnisyariah.co.id>, diakses 9 Juni 2020 pukul 10.15

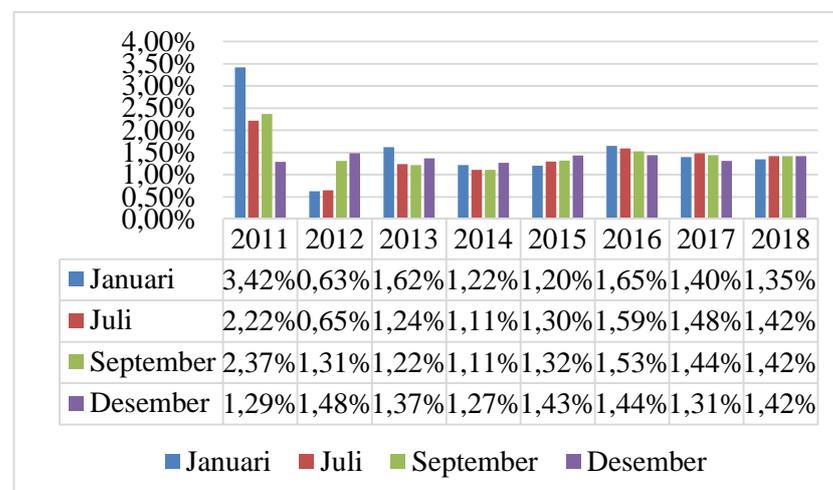
B. Deskripsi Data Penelitian

Pembahasan mengenai deskripsi data variabel-variabel dalam penelitian, yaitu *Capital Adequacy Ratio*, *Financing to Deposit Ratio*, Biaya Operasional Pendapatan Operasional, *Non Performing Financing*, dan *Return On Asset* selama 8 (delapan) tahun yaitu tahun 2011 sampai 2018.

1. *Return On Asset* (ROA)

ROA merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa baik suatu perusahaan dalam mengelola asetnya untuk menghasilkan laba. Sehingga semakin besar persentase ROA, maka semakin baik kinerja bank dalam mengelola asetnya dan juga bank tersebut berpeluang besar dalam meningkatkan pertumbuhan seperti memberikan hasil yang tinggi kepada nasabahnya. Adapun data laporan keuangan yang telah dipublikasikan, diperoleh grafik *Return On Asset* Bank Negara Indonesia Syariah tahun 2011 sampai tahun 2018.

Grafik 4.1
Perkembangan *Return On Asset* Bank Negara Indonesia Syariah Tahun 2011-2018



Sumber: Laporan Keuangan BNI Syariah 2011-2018, 2020

Berdasarkan grafik 4.1 ROA Bank Negara Indonesia Syariah pada periode tahun 2011 sampai tahun 2018 bergerak secara fluktuatif. ROA BNI Syariah meningkat dari 1,29% pada tahun 2011 ke 1,48% pada tahun 2012, hal tersebut disebabkan adanya peningkatan yang signifikan atas laba bank pada tahun berjalan.² Pada tahun 2014 nilai ROA BNI Syariah menurun karena biaya pencadangan mengalami kenaikan sedangkan pendapatan operasional tidak tumbuh secara signifikan.³ Tahun 2017 ROA BNI Syariah dalam hal memperoleh pendapatan masih relatif terkelola dengan baik karena didukung oleh peluasan pembiayaan dengan kualitas pembiayaan serta rasio dana murah yang lebih baik dan efisiensi operasional juga terus terjaga.⁴ Sedangkan pada tahun 2018 ROA BNI Syariah naik, disebabkan meningkatnya laba yang didorong oleh pertumbuhan pembiayaan berkualitas, ekspansi dana murah dan juga efisiensi operasional.⁵

² PT. Bank Negara Indonesia Syariah, *Laporan Keuangan Tahunan 2012*, www.bnisyariah.co.id, diakses 15 Maret 2020 pukul 09.00

³ Devie Kania, *Profitabilitas Perbankan Syariah Masih Menurun*, (Jakarta: BeritaSatu.com, 2015), <https://www.beritasatu.com/ekonomi/322241/profitabilitas-perbankan-syariah-masih-menurun>, diakses 15 Maret 2020 pukul 09.15

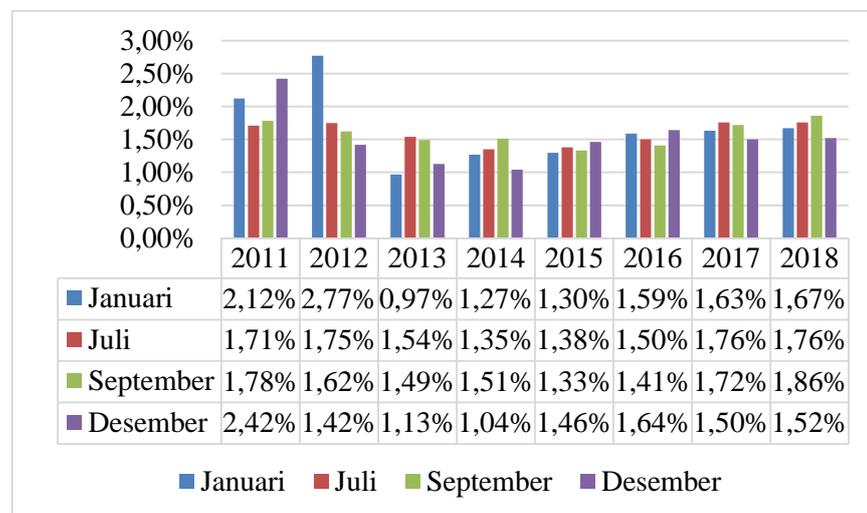
⁴ Paulus Yoga, *BNI Syariah Cetak Laba Tengah Tahun Rp165 Miliar*, (Jakarta: infobanknews.com, 2017), <https://infobanknews.com/kumpulan-berita-bank-hari-ini/bni-syariah-cetak-laba-tengah-tahun-rp165-miliar/>, diakses 15 Maret 2020 pukul 09.20

⁵ Galvan Yudistira, *BNI Syariah Menargetkan Rasio Profitabilitas Sebesar 1,4%-1,5%*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2018), <https://keuangan.kontan.co.id/news/bni-syariah-menargetkan-rasio-profitabilitas-sebesar-14-15>, diakses 15 Maret 2020 pukul 09.40

2. *Non Performing Financing* (NPF)

NPF merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat permasalahan pembiayaan. NPF juga dapat diartikan sebagai pinjaman yang mengalami kesulitan pembayaran. Semakin tinggi persentase NPF ini, menunjukkan kualitas pembiayaan bank syariah semakin buruk yang mengakibatkan kerugian pada bank. Adapun data laporan keuangan yang telah dipublikasikan, diperoleh grafik *Non Performing Financing* Bank Negara Indonesia Syariah tahun 2011 sampai tahun 2018.

Grafik 4.2
Perkembangan *Non Performing Financing* Bank Negara Indonesia Syariah Tahun 2011-2018



Sumber : Laporan Keuangan BNI Syariah 2011-2018, 2020

Berdasarkan grafik 4.2 NPF Bank Negara Indonesia Syariah pada periode tahun 2011 sampai tahun 2018 bergerak secara fluktuatif. BNI Syariah berupaya menjaga kualitas pembiayaan dengan memantau perkembangan usaha debitur secara berkesinambungan, serta

melakukan program perbaikan dan penyelesaian atas debitur bermasalah. Pada tahun 2013 NPF BNI Syariah membaik, hal tersebut bisa dilihat bahwa kualitas pembiayaan BNI Syariah terus menunjukkan perbaikan karena didukung oleh peningkatan kualitas sistem pembiayaan, terutama dalam upaya bank secara terus menerus menerapkan prinsip kehati-hatian, memperkuat manajemen risiko, memperbaiki sistem pengelolaan kredit, serta pemantauan yang lebih ketat terhadap debitur yang ada. Tahun 2015 karena kondisi makro ekonomi yang sedang memburuk mengakibatkan meningkatnya pembiayaan bermasalah tetapi jika dibandingkan dengan rata-rata NPF industri perbankan syariah, kualitas pembiayaan BNI Syariah masih lebih baik.⁶

Tahun 2016 BNI Syariah mampu mengelola rasio NPF dengan berupaya memeriksa ulang kredit nasabah dan menyeleksi laporan keuangan guna masih layak atau tidak untuk diberikan pinjaman lagi.⁷ NPF mengalami kenaikan pada Juni 2017 menjadi 1,76% naik dibandingkan Juni 2016 sebesar 1,5%, penyebab meningkatnya angka NPF yaitu dari sektor pertambangan terutama minyak dan gas yang lesu, sektor hotel dan restoran di bidang komersial juga menjadi penyebab meningkatnya rasio pembiayaan bermasalah, serta adanya

⁶ Dea Chadiza Syafina, *Tekan Kredit Macet ini yang Dilakukan BNI Syariah*, (Jakarta: Kontan.co.od, 2015), <https://keuangan.kontan.co.id/news/tekan-kredit-macet-ini-yang-dilakukan-bni-syariah>, diakses 15 Maret 2020 pukul 09.50

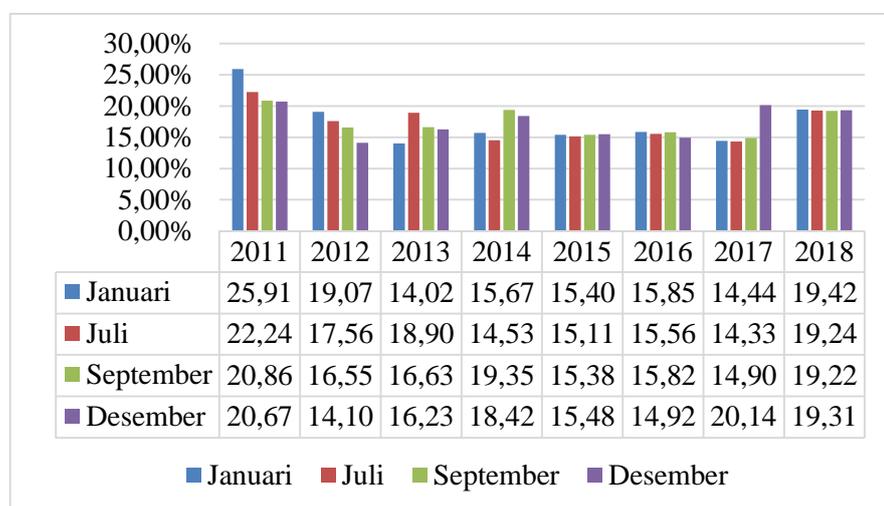
⁷ Iwan Supriyatna, *Rasio Pembiayaan Bermasalah BNI Syariah Semester I 2016 Jadi 2,8 Persen*, (Jakarta: Kompas.com, 2016), <https://money.kompas.com/read/2016/07/28/143000426/rasio.pembiayaan.bermasalah.bni.syariah.semester.1.2016.jadi.2.8.persen>, diakses 15 Maret 2020 pukul 10.00

penurunan kualitas di konsumen terutama didominasi Hasanah Card atau kartu pembiayaan.⁸

3. *Capital Adequacy Ratio (CAR)*

CAR merupakan rasio kecukupan modal yang fungsinya menampung risiko kerugian yang kemungkinan dihadapi oleh bank. Semakin besar modal yang dimiliki maka semakin kuat bank tersebut dalam menghadapi kemungkinan risiko yang nantinya muncul secara tidak terduga. Adapun data laporan keuangan yang telah dipublikasikan, diperoleh grafik *Capital Adequacy Ratio* Bank Negara Indonesia Syariah tahun 2011 sampai tahun 2018.

Grafik 4.3
Perkembangan *Capital Adequacy Ratio* Bank Negara Indonesia Syariah 2011-2018



Sumber : Laporan Keuangan BNI Syariah 2011-2018, 2020

⁸ Laurensius Marshall Sautlan Sitanggang, *BNI Syariah Bentuk Tim Khusus Pembiayaan Macet*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2017), <https://keuangan.kontan.co.id/news/bni-syariah-bentuk-tim-khusus-pembiayaan-macet>, diakses 15 Maret 2020 pukul 10.30

Berdasarkan grafik 4.3 CAR Bank Negara Indonesia Syariah pada periode tahun 2011 sampai tahun 2018 bergerak secara fluktuatif. Pada tahun 2013 struktur permodalan BNI Syariah memiliki kapasitas untuk mengimbangi risiko pasar dan risiko kredit dimana rasio tersebut lebih tinggi dari rasio kecukupan minimum Bank Indonesia. Rasio kecukupan modal meningkat atau menurun tetapi CAR masih cukup untuk proyeksi pertumbuhan BNI Syariah, pada tahun 2014-2015 rasio kecukupan modal bank syariah akan menipis karena adanya peningkatan aset dari dana haji yang akan dilimpahkan dari Kementerian Keuangan ke perbankan syariah.⁹

Tahun 2016 rasio kecukupan modal BNI Syariah masih terjaga dengan baik ditopang dengan peningkatan permodalan khususnya yang berasal dari modal inti utama. Tahun 2017 naiknya CAR karena adanya tambahan modal Rp 1 triliun dari BNI sebagai wujud komitmen untuk mengembangkan bisnis syariah, rasio permodalan yang kuat diharapkan dapat menjadi pendorong pertumbuhan bisnis ke depan, dengan CAR tinggi faktor permodalan tidak menjadi halangan untuk melakukan ekspansi.¹⁰ Tahun 2018 rasio permodalan BNI Syariah dengan memperhitungkan risiko penyaluran dana, risiko pasar dan risiko operasional.

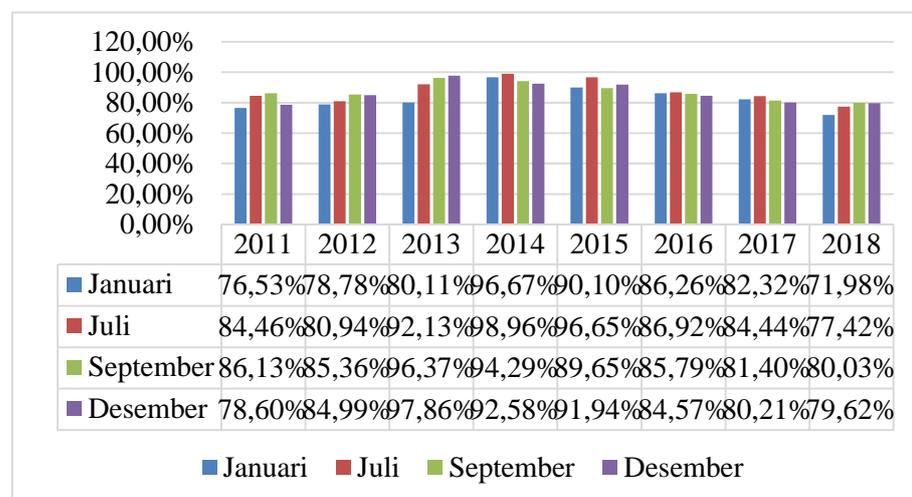
⁹ Annisa Aninditya Wibawa, *Makin Gencar Ekspansi CAR Bank Syariah Menurun*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2013), <https://keuangan.kontan.co.id/news/makin-gencar-ekspansi-car-bank-syariah-menurun>, diakses 15 Maret 2020 pukul 13.00

¹⁰ Yoliawan H, *Modal BNI Syariah Terus Menguat di akhir Tahun 2017*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2018), <https://keuangan.kontan.co.id/news/modal-bni-syariah-terus-menguat-di-akhir-tahun-2017>, diakses 15 Maret 2020 pukul 13.30

4. *Financing to Deposit Ratio* (FDR)

FDR merupakan alat ukur rasio likuiditas yang menunjukkan kemampuan suatu bank untuk melunasi dana para deposannya dengan menarik kembali kredit yang telah diberikan. Tinggi rendahnya rasio FDR menunjukkan tingkat likuiditas bank. Semakin tinggi presentase FDR pada suatu bank maka menggambarkan sebagai bank yang kurang likuid. Adapun data laporan keuangan yang telah dipublikasikan, diperoleh grafik *Financing to Deposit Ratio* Bank Negara Indonesia Syariah tahun 2011 sampai tahun 2018.

Grafik 4.4
Perkembangan *Financing to Deposit Ratio* Bank Negara Indonesia Syariah Tahun 2011-2018



Sumber : Laporan Keuangan BNI Syariah 2011-2018, 2020

Berdasarkan grafik 4.4 FDR Bank Negara Indonesia Syariah pada periode tahun 2011 sampai tahun 2018 bergerak secara fluktuatif. Pada tahun 2013 FDR BNI Syariah meningkat disebabkan oleh pertumbuhan DPK dengan pembiayaan tidak beriringan, DPK hanya tumbuh 27,93%

sedangkan pembiayaan naik 47,30%.¹¹ Tahun 2014 likuiditas BNI Syariah menurun disebabkan adanya penempatan dana haji.¹² Tahun 2015 BNI Syariah berhasil dalam menghimpun DPK menjadi nilai FDR dapat terkendali dengan baik. Sedangkan tahun 2016 sampai 2018 FDR BNI Syariah menurun karena pertumbuhan penghimpunan DPK yang melebihi pertumbuhan pembiayaan serta diakibatkan belum optimalnya dalam penyaluran pembiayaan.¹³

5. Biaya Operasional Pendapatan Operasional (BOPO)

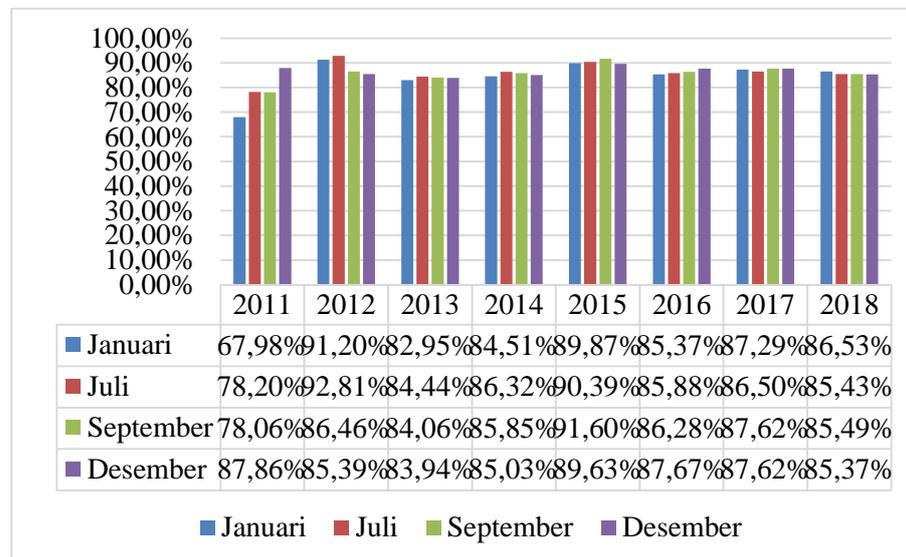
BOPO merupakan rasio untuk menunjukkan tingkat efisiensi kinerja operasional pada suatu bank. Pada umumnya bank mengharapkan adanya nilai BOPO yang rendah karena dengan nilai yang rendah menunjukkan bank tersebut mampu mengoptimalkan sumber pendapatan dengan meminimalkan biaya yang dimiliki. Adapun data laporan keuangan yang telah dipublikasikan, diperoleh grafik Biaya Operasional Pendapatan Operasional Bank Negara Indonesia Syariah tahun 2011 sampai tahun 2018.

¹¹ Christine Novita Nababan, *Likuiditas Ketat FDR BNI Syariah Sentuh 97,86%*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2014), <https://keuangan.kontan.co.id/news/likuiditas-ketat-fdr-bni-syariah-sentuh-9786>, diakses 15 Maret 2020 pukul 18.30

¹² Dea Chadiza Syafina, *BNI Syariah Dana Haji Bisa Bantu Perbaiki FDR*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2014), <https://keuangan.kontan.co.id/news/bni-syariah-dana-haji-bisa-bantu-perbaiki-fdr>, diakses 15 Maret 2020 pukul 19.45

¹³ Laurensius Marshall Sautlan Sitanggang, *Rasio Pembiayaan Bank Syariah Longgar ini kata BNI Syariah*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2018), <https://keuangan.kontan.co.id/news/rasio-pembiayaan-bank-syariah-longgar-ini-kata-bni-syariah>, diakses 15 Maret 2020 pukul 20.00

Grafik 4.5
Perkembangan Biaya Operasional Pendapatan Operasional Bank
Negara Indonesia Syariah Tahun 2011-2018



Sumber : Laporan Keuangan BNI Syariah 2011-2018, 2020

Berdasarkan grafik 4.5 BOPO Bank Negara Indonesia Syariah pada periode 2011 sampai 2018 bergerak secara fluktuatif. Tahun 2012 pada triwulan I BOPO BNI Syariah berada di atas 85%, rendahnya efisiensi dapat disebabkan dari segi skala usaha perbankan syariah secara umum lebih kecil dibandingkan bank konvensional sehingga pendapatan yang didapat belum terlalu besar sementara *overhead cost* yang bersifat tetap cukup tinggi, *overhead cost* yang tetap itu seperti biaya teknologi dan sumber daya insani. SDI perbankan syariah belum sekuat bank konvensional, jumlah staf analisis pembiayaan produktif dan pimpinan operasional di cabang masih terbatas.¹⁴

¹⁴ Astri Kharina Bangun, *Bank Syariah Indonesia Memang Belum Efisien*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2012), <https://keuangan.kontan.co.id/news/bank-syariah-indonesia-memang-belum-efisien>, diakses 15 Maret 2020 pukul 15.00

Pada tahun 2015 tingginya nilai BOPO BNI Syariah karena ada faktor yang mempengaruhi seperti biaya pencadangan pembiayaan bermasalah, biaya sumber daya manusia dan biaya operasional. Untuk menekan DPK, BNI Syariah akan meningkatkan proporsi dana murah, serta BNI Syariah akan menjaga kualitas pembiayaan untuk mengurangi pencadangan.¹⁵ Tahun 2017 BOPO BNI Syariah masih naik disebabkan oleh kualitas aset yang menurun dan meningkatnya beban cadangan kerugian penurunan nilai (CKPN).¹⁶ Pada tahun 2018 BOPO BNI Syariah membaik, rendahnya BOPO ini disebabkan pertumbuhan aset dengan kualitas dimana pendapatan margin meningkat dan juga ditunjang dari pertumbuhan pendapatan operasional yang naik cukup pesat sedangkan beban operasional tumbuh lebih pelan.¹⁷

¹⁵ Galvan Yudistira, *BNI Syariah Targetkan BOPO di bawah 88%*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2016), <https://keuangan.kontan.co.id/news/bni-syariah-targetkan-bopo-di-bawah-88>, diakses 15 Maret 2020 pukul 15.40

¹⁶ Idealisa Masyrafina, *Perbankan Syariah Perbaiki Tingkat Efisiensi*, (Jakarta: Republika.co.id, 2017), <https://www.republika.co.id/berita/ekonomi/syariah-ekonomi/17/06/20/ortwc0-perbankan-syariah-perbaiki-tingkat-efisiensi>, diakses 15 Maret 2020 pukul 15.54

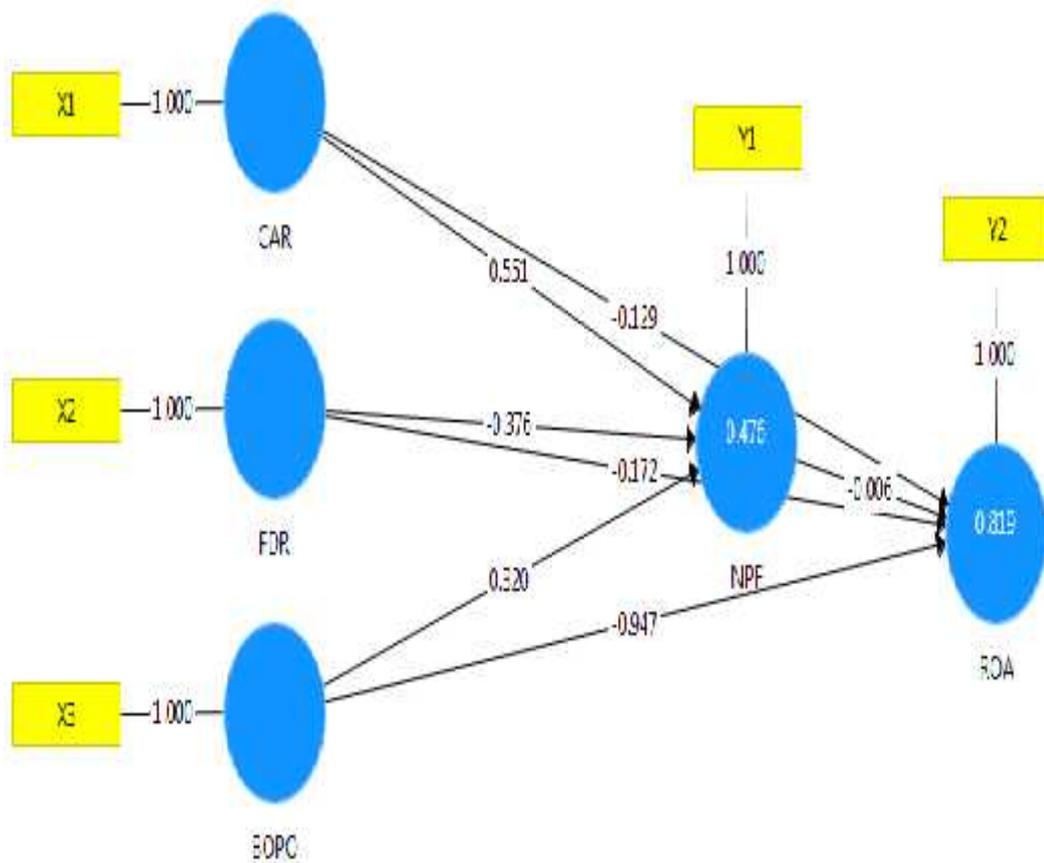
¹⁷ Laurensius Marshall Sautlan Sitanggung, *Makin Efisien BOPO Bank Syariah Terendah Selama 4 Tahun Terakhir*, (Jakarta: Kontan.co.id, 2018), <https://keuangan.kontan.co.id/news/makin-efisien-bopo-bank-syariah-terendah-selama-4-tahun-terakhir>, diakses 15 Maret 2020 pukul 16.00

C. Hasil Penelitian

1. Hasil Outer Model (Model Pengukuran)

Model pengukuran menjelaskan hubungan antara peubah laten dengan indikatornya. Evaluasi ini melalui tahap konsistensi internal, validitas konvergen dan validitas determinan. Berikut adalah tampilan hasil diagram jalur *SmartPLS* :

Gambar 4.1
Hasil Diagram Jalur



Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

a. Validitas Konvergen

Validitas konvergen dapat dilihat dari nilai *standardized loading factor* dan nilai AVE. *Standardized loading factor* menggambarkan besarnya korelasi antara setiap indikator dengan konstruksinya. Nilai *loading factor* 0.7 dikatakan valid.

Tabel 4.1
Hasil Outer Loading

	CAR	FDR	BOPO	NPF	ROA
X ₁	1.000				
X ₂		1.000			
X ₃			1.000		
Y ₁				1.000	
Y ₂					1.000

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

Berdasarkan tabel 4.1 dapat dijelaskan bahwa CAR ke indikator X₁ sebesar 1.000 (dari diagram jalur) atau sebesar 1.000 (dari tabel 4.1), nilai ini mempunyai arti besarnya pengaruh variabel laten CAR terhadap variabel manifest/indikator X₁ sebesar 1.000. FDR ke X₂ sebesar 1.000 (dari diagram jalur) atau sebesar 1.000 (dari tabel 4.1), nilai ini mempunyai arti besarnya pengaruh variabel laten FDR terhadap variabel manifest/indikator X₂ sebesar 1.000. BOPO ke X₃ sebesar 1.000 (dari diagram jalur) atau sebesar 1.000 (dari tabel 4.1), nilai ini mempunyai arti besarnya pengaruh variabel laten BOPO terhadap variabel manifest/indikator X₃ sebesar 1.000.

NPF ke Y_1 sebesar 1.000 (dari diagram jalur) atau sebesar 1.000 (dari tabel 1.4), nilai ini mempunyai arti besarnya pengaruh variabel laten NPF terhadap variabel manifest/indikator Y_1 sebesar 1.000. ROA ke Y_2 sebesar 1.000 (dari diagram jalur) atau sebesar 1.000 (dari tabel 1.4), nilai ini mempunyai arti besarnya pengaruh variabel laten ROA terhadap variabel manifest/indikator Y_2 sebesar 1.000. Dari hasil diagram jalur atau tabel 4.1 menunjukkan bahwa semua indikator memiliki *loading factor* 1.000 yang artinya semua indikator sudah valid karena sudah memenuhi kriteria yaitu nilai *loading factor* lebih dari 0.7. Hasil tersebut menunjukkan adanya keterkaitan yang baik antara indikator dengan masing-masing konstruk.

Validitas konvergen bisa diperiksa lagi dengan melihat nilai *Average Variance Extracted* (AVE). Nilai AVE 0.5, artinya variabel laten dapat menjelaskan lebih dari setengah varian berasal dari indikator-indikatornya.

Tabel 4.2
Hasil *Average Variance Extracted* (AVE)

	AVE
CAR	1.000
FDR	1.000
BOPO	1.000
NPF	1.000
ROA	1.000

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

Berdasarkan tabel 4.2 nilai AVE untuk variabel laten CAR, FDR, BOPO, NPF dan ROA semua memiliki nilai 1.000 yaitu lebih dari 0.5, mempunyai makna bahwa variabel laten CAR, FDR, BOPO, NPF dan ROA sudah memenuhi persyaratan validitas konvergen. Hal ini mempunyai pengertian bahwa variabel laten tersebut dapat mewakili indikator-indikator dalam bloknya.

b. Konsistensi Internal

Konsistensi internal dapat dilihat dari nilai *Cronbach's Alpha* dan *Composite Reliability*. Penjelasan *Cronbach's Alpha* sama dengan *Composite Reliability*. Nilai batas yang digunakan 0.6 dapat diterima dan nilai 0.8 sangat memuaskan.

Tabel 4.3
Hasil *Cronbach Alpha*

	<i>Cronbach Alpha</i>
CAR	1.000
FDR	1.000
BOPO	1.000
NPF	1.000
ROA	1.000

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

Nilai alpha untuk variabel laten CAR sebesar 1.000, untuk variabel laten FDR sebesar 1.000, variabel laten BOPO sebesar 1.000, variabel laten NPF sebesar 1.000, dan variabel laten ROA sebesar 1.000. Nilai minimal untuk *cronbach alpha* ialah 0.6 dengan demikian untuk variabel laten CAR, FDR, BOPO, NPF dan ROA dengan nilai *cronbach alpha* sebesar 1.000 > 0.6, maka dapat disimpulkan bahwa

variabel laten CAR, FDR, BOPO, NPF dan ROA memiliki reliabilitas ideal.

Tabel 4.4
Hasil *Composite Reliability*

	<i>Composite Reliability</i>
CAR	1.000
FDR	1.000
BOPO	1.000
NPF	1.000
ROA	1.000

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

Berdasarkan tabel 4.4 nilai *composite reliability* untuk variabel laten CAR sebesar 1.000, variabel laten FDR sebesar 1.000, variabel laten BOPO sebesar 1.000, variabel laten NPF sebesar 1.000 dan untuk variabel laten ROA sebesar 1.000. Dari kelima variabel laten tersebut masing-masing dengan nilai $1.000 > 0.6$ (standart *composite reliability*). Hasil tersebut dapat diartikan bahwa pengukuran konsistensi internal untuk kelima variabel laten tersebut berada di atas nilai standar atau valid.

c. Validitas Diskriminan

Validitas diskriminan perlu diuji pada tingkat indikator dan tingkat peubah laten. Pada tingkat indikator disebut dengan *cross loading*, dengan ketentuan bahwa nilai outer loading sebuah indikator untuk peubah latennya harus lebih besar dari nilai *outer loading* indikator tersebut ke peubah laten yang lain.

Tabel 4.5
Hasil *Cross Loading*

	CAR	FDR	BOPO	NPF	ROA
X ₁	1.000	-0.412	-0.600	0.514	0.507
X ₂	-0.412	1.000	0.126	-0.562	-0.235
X ₃	-0.600	0.126	1.000	-0.058	-0.891
Y ₁	0.514	-0.562	-0.058	1.000	0.079
Y ₂	0.507	-0.235	-0.891	0.079	1.000

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

Berdasarkan tabel 4.5 bahwa loading indikator X₁ ke peubah laten CAR dengan nilai 1.000 lebih besar jika dibanding loading indikator X₁ ke peubah laten FDR, BOPO, NPF dan ROA. Loading indikator X₂ ke peubah laten FDR dengan nilai 1.000 lebih besar jika dibanding loading indikator X₂ ke peubah laten CAR, BOPO, NPF dan ROA. Loading indikator X₃ ke peubah laten BOPO dengan nilai 1.000 lebih besar jika dibanding loading indikator X₃ ke peubah laten CAR, FDR, NPF dan ROA. Loading indikator Y₁ ke peubah laten NPF dengan nilai 1.000 lebih besar jika dibanding loading indikator Y₁ ke peubah laten CAR, FDR, BOPO dan ROA. Loading indikator Y₂ ke peubah laten ROA dengan nilai 1.000 lebih besar jika dibanding loading indikator Y₂ ke peubah laten CAR, FDR, BOPO dan NPF.

Validitas diskriminan pada tingkat peubah laten diuji dengan membandingkan akar nilai AVE sebuah peubah laten dengan korelasi antara suatu peubah laten dengan semua peubah laten yang lain. Ketentuannya nilai akar AVE dari peubah laten lebih besar dari korelasi

dengan semua peubah laten yang lain, validitas diskriminan akan dinilai layak.

Tabel 4.6
Hasil Validitas Diskriminan (level peubah laten)

	BOPO	CAR	FDR	NPF	ROA
BOPO	1				
CAR	-0.600	1			
FDR	0.126	-0.412	1		
NPF	-0.058	0.514	-0.562	1	
ROA	-0.891	0.507	-0.235	0.079	1

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

Berdasarkan tabel 4.5 nilai akar AVE untuk peubah laten BOPO adalah 1 lebih besar dari pada korelasi antara BOPO dengan CAR (-0.600), FDR (0.126), NPF (-0.058) dan ROA (-0.891). Nilai akar AVE untuk peubah laten CAR adalah 1 lebih besar dari pada korelasi antara CAR dengan FDR (-0.412), NPF (0.514) dan ROA (0.507). Nilai akar AVE untuk peubah laten FDR adalah 1 lebih besar dari pada korelasi antara FDR dengan NPF (-0.562) dan ROA (-0.235). Nilai akar AVE untuk peubah laten NPF adalah 1 lebih besar dari pada korelasi antara NPF dengan ROA (0.079). Nilai akar AVE untuk peubah laten ROA adalah 1 lebih besar dari pada korelasi antara ROA dengan peubah laten lainnya. Hasil dari analisis tersebut bahwa tidak terdapat permasalahan validitas diskriminan dan validitas diskriminan dinilai layak untuk diuji.

2. Hasil Inner Model (Model Struktural)

Setelah evaluasi model pengukuran terpenuhi, selanjutnya adalah evaluasi model struktural. Model struktural adalah untuk mengetahui nilai koefisien jalur (β) dan koefisien determinasi (R^2). Dengan diketahuinya koefisien jalur, kemudian dikombinasikan dengan uji t, dapat ditentukan signifikansi relasi antar peubah sesuai dengan hipotesis yang diajukan.

a. Koefisien Jalur

Koefisien jalur menunjukkan hubungan antar peubah yang dinyatakan dalam hipotesis. Koefisien jalur mempunyai nilai standardisasi antara -1 dan +1.

Tabel 4.7
Hasil Path Coefficient

Jalur	Koefisien Jalur (β)
CAR → NPF	0.551
FDR → NPF	-0.376
BOPO → NPF	0.320
CAR → ROA	-0.129
FDR → ROA	-0.172
BOPO → ROA	-0.947
NPF → ROA	-0.006

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

1) Koefisien jalur dari variabel laten CAR ke variabel laten NPF.

Koefisien jalur dari CAR ke NPF sebesar 0.551 (dari diagram jalur) atau 0.551 (dari tabel 4.6). Nilai ini mempunyai makna

peubah CAR memberikan pengaruh langsung kepada peubah NPF sebesar 0.551.

- 2) Koefisien jalur dari variabel laten FDR ke variabel laten NPF.

Koefisien jalur dari FDR ke NPF sebesar -0.376 (dari diagram jalur) atau -0.376 (dari tabel 4.6). Nilai ini mempunyai makna peubah FDR memberikan pengaruh langsung kepada peubah NPF sebesar -0.376.

- 3) Koefisien jalur dari variabel laten BOPO ke variabel laten NPF.

Koefisien jalur dari BOPO ke NPF sebesar 0.320 (dari diagram jalur) atau 0.320 (dari tabel 4.6). Nilai ini mempunyai makna peubah BOPO memberikan pengaruh langsung kepada peubah NPF sebesar 0.320.

- 4) Koefisien jalur dari variabel laten CAR ke variabel laten ROA.

Koefisien jalur dari CAR ke ROA sebesar -0.129 (dari diagram jalur) atau -0.129 (dari tabel 4.6). Nilai ini mempunyai makna peubah CAR memberikan pengaruh langsung kepada peubah ROA sebesar -0.129.

- 5) Koefisien jalur dari variabel laten FDR ke variabel laten ROA.

Koefisien jalur dari FDR ke ROA sebesar -0.172 (dari diagram jalur) atau -0.172 (dari tabel 4.6). Nilai ini mempunyai makna peubah FDR memberikan pengaruh langsung kepada peubah ROA sebesar -0.172.

6) Koefisien jalur dari variabel laten BOPO ke variabel laten ROA.

Koefisien jalur dari BOPO ke ROA sebesar -0.947 (dari diagram jalur) atau -0.947 (dari tabel 4.6). Nilai ini mempunyai makna peubah BOPO memberikan pengaruh langsung kepada peubah ROA sebesar -0.947.

7) Koefisien jalur dari variabel laten NPF ke variabel laten ROA.

Koefisien jalur dari NPF ke ROA sebesar -0.006 (dari diagram jalur) atau -0.006 (dari tabel 4.6). Nilai ini mempunyai makna peubah NPF memberikan pengaruh langsung kepada peubah ROA sebesar -0.006.

b. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi adalah nilai yang menunjukkan ukuran varian dari peubah endogen yang disebabkan oleh semua peubah eksogen yang terhubung kepadanya. Nilai R^2 berkisar dari 0 ke 1 dengan level yang tinggi menunjukkan tingginya tingkat akurasi prediktif. Nilai R^2 yang diharapkan adalah diatas 0.75, 0.50 atau 0.25.

Tabel 4.8
Hasil R -square

Peubah Endogen	R-square
NPF	0.476
ROA	0.819

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

Berdasarkan tabel 4.7 nilai R^2 dari peubah laten CAR, FDR dan BOPO ke peubah laten NPF sebesar 0.476 (dari diagram jalur) atau 0.476 (dari tabel 4.7). Nilai ini mempunyai makna 47,6% variansi dari NPF secara khusus disebabkan oleh CAR, FDR dan BOPO. Nilai R^2 dari peubah laten CAR, FDR dan BOPO ke peubah laten ROA melalui peubah laten NPF sebesar 0.819 (dari diagram jalur) atau 0.819 (dari tabel 4.7). Nilai ini mempunyai makna 81,9% variansi dari ROA secara khusus disebabkan oleh CAR, FDR dan BOPO.

c. Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis digunakan untuk menentukan diterima tidaknya sebuah hipotesis, dalam PLS SEM dapat dilakukan dengan menggunakan nilai t_{hitung} dibandingkan dengan nilai t_{tabel} . Untuk menghitung nilai t_{tabel} ketentuannya adalah nilai alpha sebesar () 0,05 dan *degree of freedom* (df) sebesar jumlah data -1 atau $n - 1$. Dalam penelitian ini data sebesar 32 jadi nilai df sebesar 31. Berdasarkan nilai df dan dapat dilihat bahwa nilai $t_{tabel} = 1,69$ (dari *student-t table*). Sebuah hipotesis diterima apabila memenuhi dua syarat yaitu:

- 1) Koefisien jalur () searah dengan hipotesis yang diajukan, yaitu bernilai positif untuk hipotesis yang menyebutkan “berpengaruh positif” atau bernilai negatif untuk hipotesis yang menyebutkan “berpengaruh negatif”.

2) Nilai $t_{hitung} \geq t_{tabel}$

Berdasarkan ketentuan, bisa ditetapkan hasil uji hipotesis sebagai berikut:

Tabel 4.9
Hasil Pengujian Hipotesis

Hipotesis	Jalur	Koefisien Jalur ()	Nilai t_{hitung}	<i>P-Value</i>	Hasil
H ₁	CAR NPF	0.551	2.335	0.020	Diterima
H ₂	FDR NPF	-0.376	2.680	0.008	Diterima
H ₃	BOPO NPF	0.320	1.357	0.175	Ditolak
H ₄	CAR ROA	-0.129	1.122	0.262	Ditolak
H ₅	FDR ROA	-0.172	1.112	0.267	Ditolak
H ₆	BOPO ROA	-0.947	6.630	0.000	Diterima
H ₇	NPF ROA	-0.006	0.038	0.970	Ditolak

Sumber: Data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2020

a) Pengujian Hipotesis 1

Hasil pengujian CAR terhadap NPF memiliki koefisien jalur sebesar 0.551 dengan nilai t_{hitung} sebesar $2.335 > 1.69$ dan *P-Value* sebesar $0.020 < 0.05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa CAR berpengaruh positif dan signifikan terhadap NPF.

b) Pengujian Hipotesis 2

Hasil pengujian FDR terhadap NPF memiliki koefisien jalur sebesar -0.376 dengan nilai t_{hitung} sebesar $2.680 > 1.69$ dan *P-Value* sebesar $0.008 < 0.05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa FDR memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap NPF.

c) Pengujian Hipotesis 3

Hasil pengujian BOPO terhadap NPF memiliki koefisien jalur sebesar 0.320 dengan nilai t_{hitung} sebesar $1.357 < 1.69$ dan $P-Value$ sebesar $0.175 > 0.05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa BOPO tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap NPF.

d) Pengujian Hipotesis 4

Hasil pengujian CAR terhadap ROA memiliki koefisien jalur sebesar -0.129 dengan nilai t_{hitung} sebesar $1.122 < 1.69$ dan $P-Value$ sebesar $0.262 > 0.05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa BOPO tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap ROA.

e) Pengujian Hipotesis 5

Hasil pengujian FDR terhadap ROA memiliki koefisien jalur sebesar -0.172 dengan nilai t_{hitung} sebesar $1.112 < 1.69$ dan $P-Value$ sebesar $0.267 > 0.05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa FDR tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap ROA.

f) Pengujian Hipotesis 6

Hasil pengujian BOPO terhadap ROA memiliki koefisien jalur sebesar -0.947 dengan nilai t_{hitung} sebesar $6.630 > 1.69$ dan $P-Value$ sebesar $0.000 < 0.05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa BOPO berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ROA.

g) Pengujian Hipotesis 7

Hasil pengujian NPF terhadap ROA memiliki koefisien jalur sebesar -0.006 dengan nilai t_{hitung} sebesar $0.038 < 1.69$ dan $P-Value$ sebesar

$0.970 > 0.05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa NPF tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap ROA.

d. Pengaruh Tidak Langsung

Tabel 4.10
Hasil Total Indirect Effects

Hipotesis	Jalur	Koefisien Jalur ()	P-Value
H ₈	CAR NPF ROA	-0.003	0.967
H ₉	FDR NPF ROA	0.002	0.972
H ₁₀	BOPO NPF ROA	-0.002	0.974

Sumber: data diolah dengan *SmartPLS 3*, 2021

1) CAR NPF ROA

Pengaruh tidak langsung CAR NPF ROA adalah -0.003 dengan $P\text{-value} 0.967 > 0.05$ (tidak signifikan), maka NPF tidak memediasi pengaruh CAR terhadap ROA.

2) FDR NPF ROA

Pengaruh tidak langsung FDR NPF ROA adalah 0.002 dengan $P\text{-value} 0.972 > 0.05$ (tidak signifikan), maka NPF tidak memediasi pengaruh FDR terhadap ROA.

3) BOPO NPF ROA

Pengaruh tidak langsung BOPO NPF ROA adalah -0.002 dengan $P\text{-value} 0.974 > 0.05$ (tidak signifikan), maka NPF tidak memediasi pengaruh BOPO terhadap ROA.