

Pengaruh Jumlah Kendaraan Bermotor, Penerimaan Pajak, dan Pertumbuhan Ekonomi terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Effect of the number of Motorized Vehicles, Tax Revenue, and Economic Growth on Motorized Vehicle Tax Receipts

Ismi Nur Kholifah¹, Hilda Kumala Wulandari², Dumadi³, Indah Dewi Mulyani³, Slamet Bambang Riono⁵

^{1,2,3,4}Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhadi Setiabudi, Brebes, Indonesia

⁵Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhadi Setiabudi, Brebes, Indonesia

e-mail: ¹isminurkholifah@gmail.com, ²hilda060791@gmail.com, ³dumadi_adi@yahoo.co.id,

⁴mulyaniindahdewi342@gmail.com, ⁵sbriono@gmail.com,

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur kinerja suatu bank dalam aspek resiko, pendapatan, dan permodalan di Bank Konvensional di Indonesia. Data dalam penelitian ini menggunakan sampel 42 bank konvensional yang ada di Indonesia dari tahun 2017 sampai dengan 2019. Nonperforming financing untuk mengukur kualitas suatu asset, resiko kredit (financing), risiko likuiditas diprosikan oleh Financing to Deposit Ratio, dan ukuran sebuah perusahaan yang diukur menggunakan total aktiva. Return On Equity dan Net Interest Margin digunakan untuk mengukur analisis efisiensi. Sedangkan modal diukur menggunakan capital adequacy, Data laporan keuangan yang digunakan pada penelitian ini terdiri dari ROE, FDR, NPF, BOPO, CAR, NOM dan Ukuran Bank. Data pada penelitian ini menunjukkan adanya hubungan dengan indikator suatu rasio keuangan profitabilitas pada bank konvensional. Berdasarkan sebuah analisis dan interpretasi data yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa hanya satu rasio saja yaitu ukuran bank yang memiliki pengaruh positif terhadap ROE, sedangkan financing to deposit ratio, nonperforming financing, Biaya oprasional, capital adequacy ratio, net interest margin tidak berpengaruh signifikan terhadap ROE pada bank konvensional.

Kata Kunci: Bank Konvensional, CAR, FDR, NIM, NPF, Ukuran Bank, dan ROE

Abstract

This study aims to measure the performance of a bank in terms of risk, income, and capital in Conventional Banks in Indonesia. The data in this study used a sample of 42 conventional banks in Indonesia from 2017 to 2019. Nonperforming financing is to measure the quality of an asset, credit risk (financing), liquidity risk is promulgated by the Financing to Deposit Ratio, and the size of a company is measured using total assets. Return On Equity and Net Interest Margin are used to measure efficiency analysis. While capital is measured using capital adequacy, The financial statement data used in this study consisted of ROE, FDR, NPF, BOPO, CAR, NOM and Bank Size. The data in this study shows a relationship with the indicators of a financial profitability ratio in conventional banks. Based on an analysis and interpretation of the data that has been carried out, it can be concluded that only one ratio, namely the size of the bank, has a positive influence on ROE, while the financing to deposit ratio, nonperforming financing, operational costs, capital adequacy ratio, net interest margin does not have a significant effect on ROE in conventional banks.

Keywords: Conventional Bank, CAR, FDR, NIM, NPF, Bank Size, and ROE

PENDAHULUAN

Pajak kendaran bermotor termasuk dalam jenis pajak provinsi[1]. Di Brebes, pajak kendaraan bermotor adalah salah satu pajak provinsi yang merupakan bagian dari pajak daerah. Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) didasarkan pada Undang-undang No. 10 Tahun 2019 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang disebut pajak kendaraan bermotor merupakan pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor yaitu semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat,

dan digerakan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya. Pajak kendaraan bermotor yaitu salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang sangat potensial[2].

Dalam hal ini pemerintah daerah sangat berkepentingan untuk memperhatikan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang meningkat dengan pesat di masing-masing daerah. Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh Unit Pelaksanaan Teknis Daerah (UPTD) Pelayanan Pendapatan Provinsi melalui Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (Samsat), yang berada di wilayah Brebes. Dengan adanya Samsat wajib pajak sangat mudah untuk membayar Pajak Kendaraan Bermotor. Dengan meningkatkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, Dinas Pengelolaan Keuangan Daerah (DPKD) Brebes melakukan perbaikan layanan pajak, yaitu dengan adanya layanan Samsat *online* bagi pemilik kendaraan hendak membayar pajak dan memperpanjang Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Selain itu juga menyediakan Samsat Keliling untuk melayani masyarakat atau desa-desa pelosok daerah guna untuk mempermudah dalam membayar Pajak Kendaraan Bermotor (PKB).

PKB adalah salah satu jenis pajak daerah yang termasuk sebagai sumber pendapatan asli daerah dipungut oleh pemerintah daerah untuk membiayai pembangunan daerah yang dilaksanakan[3]. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan, pajak merupakan iuran wajib kepada yang terutang oleh orang pribadi maupun badan yang bersifat memaksa yang berdasarkan undang-undang, dengan tidak menerima imbalan secara langsung yang digunakan untuk kemakmuran rakyat secara besar-besarnya. Berdasarkan ketentuan perundang-undangan pajak dipungut untuk menentukan orang-orang tertentu harus menyerahkan sebagian penguasaan atas beberapa sumber daya kepada pemerintah. Ketentuan perundang-undangan tersebut memuat kriteria yang digunakan sebagai dasar melakukan pemungutan pajak tersebut. Objek pajak kendaraan bermotor merupakan kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor sebagai alat angkut orang atau barang.

Kepemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah, kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, perwakilan lembaga internasional, dikecualikan dari pengenaan pajak kendaraan bermotor. Orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor disebut subyek pajak kendaraan bermotor. Sedangkan orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor adalah wajib pajak kendaraan bermotor. Salah satu faktor yang mempengaruhi peningkatan pertumbuhan ekonomi adalah Pertumbuhan ekonomi yang pesat akan memberikan banyak lapangan pekerjaan. Peningkatan pendapatan masyarakat atau tingkat kesejahteraan masyarakat akan mempengaruhi pola konsumsi dari masyarakat[4]. UU No 9 Tahun 2015 tentang Pemerintahan Daerah dan UU No 1 Tahun 2022 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah merupakan untuk menciptakan alokasi sumber daya nasional yang efektif dan efisien, perlu diatur tata kelola hubungan keuangan antara yang adil, selaras dan akuntabel berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Salah satu penerimaan daerah berasal dari pajak daerah, jenis pajak Kabupaten/kota berdasarkan UU No 1 tahun 2020 terdiri dari: a) pajak hotel, b) pajak restoran, c) pajak hiburan, d) pajak reklame, e) pajak penerangan jalan, f) pajak pengambilan bahan galian golongan C, g) pajak parkir.

Menurut UU di atas, kita memperoleh kesimpulan bahwa PKB adalah pajak atas kepemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah kendaraan semua yang beroda beserta gandengannya yang dapat digunakan di semua jenis jalan darat, dan jelas digerakkan menggunakan peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang memiliki fungsi untuk mengubah sumber daya energi tertentu menjadi sumber tenaga gerak di kendaraan bermotor yang bersangkutan. Termasuk alat berat dan alat besar yang dalam pengoperasiannya menggunakan roda atau motor dan tidak melekat secara permanen, begitu juga dengan kendaraan bermotor yang pengoperasiannya di air.

Masih besarnya tunggakan pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor Propinsi Jawa Tengah, termasuk Kabupaten Brebes dan Kabupaten Tegal. Untuk itu, Badan Pengelola Pendapatan

Daerah (Bapenda) Propinsi Jawa Tengah menggandeng PKK untuk melakukan sosialisasi kepatuhan pembayaran Pajak Kendaraan di Pendopo Bupati Brebes. Kepala Bapenda Jateng Tavip Supriyanto menjelaskan, kerja sama dengan PKK sepanjang 2019 membuahkan hasil yang signifikan. Bahkan pajak yang berhasil terbayar mencapai Rp 1,5 miliar pada 2020 ini. Pihaknya memperluas kerja sama yang semula hanya enam kabupaten, ditambah 12 kabupaten/kota lagi, di mana masing-masing daerah mendapat 2.000 lembar surat pemberitahuan pembayaran pajak.

Jadi, tahun ini kami bekerja sama dengan 18 kabupaten. Kami akan mengevaluasi terus, mudah-mudahan hasil 2020 lebih baik. Sosialisasi yang diikuti 550 anggota PKK Kabupaten Brebes dan Tegal tersebut, di hadiri Ketua TP PKK Propinsi Jawa Tengah Ny. Siti Atikoh Ganjar Pranowo, Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo Bupati Brebes Hj Idza Priyanti S.E., M.H., Wakil Bupati Brebes Narjo, S.H., M.H., Ketua TP PKK Kabupaten Brebes Ny. Sri legiastuti Narjo, Ketua Dekranasda Brebes Drs. H. Warsidin M.H. dan Ketua TP PKK Kabupaten Batang, Uni Kuslantasih. Dilibatkannya Tim Penggerak PKK dalam sosialisasi tersebut sangat masuk akal. Sebagai organisasi yang bersentuhan langsung dengan masyarakat, PKK dianggap sangat cocok untuk membantu dalam urusan penyadaran masyarakat akan pentingnya kepatuhan dalam pembayaran Pajak Kendaraan. Untuk itu dalam acara tersebut seluruh anggota TP PKK di berikan penjelasan apa itu pajak kendaraan, apa saja manfaatnya dan program yang sedang dijalankan oleh Samsat se-Jawa Tengah saat ini. Dengan harapan tentunya setelah pertemuan tersebut mereka akan dapat menjelaskan kepada masyarakat.

Berdasarkan data yang ada untuk Kabupaten Brebes di tahun 2020 saja Januari hingga Februari Setidaknya ada tunggakan 4,12 milyar dari 16 ribu objek pajak dimana untuk tunggakan diatas 1 tahun ada Rp 42,61 milyar dari 114 ribu obyek (38.5%). Sementara untuk Kabupaten Tegal Januari hingga Februari 2019 sedikitnya ada tunggakan sebesar Rp 4,04 milyar dari 14 ribu objek, dan tunggakan di atas satu tahun ada Rp 45,31 milyar dari 115 objek. Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo meyakinkan bahwa pendapatan yang dihasilkan dari Pajak Kendaraan seluruhnya untuk Pembangunan Daerah, terutama di daerah asal pajak itu diperoleh. Untuk itu jika pajak itu tidak dibayarkan maka tentunya pembangunan Infrastruktur juga akan tersendat. Selain mensosialisasikan kepatuhan pajak kendaraan dalam kesempatan tersebut juga digunakan Ganjar Pranowo untuk meminta masyarakat tetap tenang dalam menghadapi permasalahan virus corona yang sedang marak diberitakan. Ganjar meminta agar masyarakat tidak perlu panik dan melakukan hal hal konyol seperti memborong barang barang kebutuhan pokok.

Samsat Brebes baru mampu menarik pajak kenndaraan bermotor hingga peekan lalu sebanyak Rp 108 miliar dari target perolehan sebanyak Rp 127,5 miliar. Degaan kata lain, waktu itu masih terdapat tunggakan pajak yang beelum terbayar di Samsat Brebes sekitar Rp 19,5 miliiar. Kasi Pajak Samsat Brebes, Tiara Rizkalia mengatakan, jumlah tunggakan Rp 19,5 miliar tersebut tidak hanya tunggakan pada 2019 ini saja melaiinkan akuumulasi dari tahun-tahun sebelumnya. Kami tetap menguupayakan agar tunggakan tersebut dapat terbaayar pada wajib pajak pemiilik kendaraan untuk mengejar para penunggak pajak kendaraan tersebut, pihaaknya telah mengupayaakan berbagai cara. Di antaranya membentuk tim Saber Pajak atau Satgas Tunggakan Pajak yang terdiri dari 12 orang. Mereka merupakan pihak ketiga yang dipekerjakan khusus menagih pajak kendaraan bermotor.

Setiap satu oraang anggota Saber Pajak, ditargetkan mampu menagih 10 wajib pajak per harinya. "Kita lakukan pendekatan dan sedikit paksaan, karena itu memang kewajiban. Kalau kendaraan sudah ganti pemiliik, kita langsung lakukan pemblokiran," jelasnya. Cara lain, lanjutnya, yaitu dengan menggelar razia kendaraan beermotor bekerjasama dengan pihak kepolisian. Dalam razia itu, Samsat Brebes membuka pelayanan langsung untuk menjaring kendaraan yang menunggak pajak. Mesti sudah dilakukan berbagai upaya untuk menarik pajak kendaraan bermotor, berbagai kendala kerap dialami. Sehingga pajak kendaraan tetap tak terbayar.

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di Brebes

No	Tahun	Jumlah Kendaraan
-----------	--------------	-------------------------

1	2015	90,085
2	2016	99,238
3	2017	131,222
4	2018	173,991
5	2019	194.090

Sumber : Kantor UPPD Brebes

Dari tabel di atas dapat diketahui jumlah kendaraan bermotor di Brebes semakin meningkat dari tahun ke tahun. Dalam kurun waktu 5 tahun jumlah kendaraan bermotor telah bertambah. Jumlah kendaraan bermotor yang semakin tambah mempunyai dampak negatif dan positif. Dampak negatif dari banyaknya jumlah kendaraan bermotor adalah timbulnya kemacetan dan populasi udara. Dampak positif dari banyaknya jumlah kendaraan bermotor adalah dapat dijadikan potensi penerimaan pajak. Semakin banyak jumlah kendaraan, maka penerimaan pajak kendaraan bermotor juga diharapkan semakin meningkat. Berikut merupakan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Tabel 2. Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Brebes

Bulan	Realisi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor				
	2015	2016	2017	2018	2019
Jan	7,394,836,475	9,785,821,500	10,156,371,800	11,955,455,975	11,292,745,575
Feb	6,645,300,475	7,788,659,675	7,906,453,550	9,504,648,725	9,846,942,575
Mar	7,120,806,150	8,708,856,650	8,841,273,500	9,659,945,700	9,789,396,726
Apr	6,698,279,825	7,780,647,050	8,545,262,025	9,234,822,825	6,726,513,000
Mei	7,544,847,175	9,373,365,550	9,470,312,550	10,611,000,275	7,271,382,500
Jun	8,520,257,450	8,096,861,150	8,757,681,850	9,229,950,150	10,889,599,900
Jul	7,777,268,800	11,914,748,000	11,119,129,075	11,514,830,925	10,106,409,700
Agust	8,893,247,025	11,326,669,550	10,586,900,300	11,183,498,475	9,583,480,375
Sep	8,645,123,625	10,970,404,350	10,447,297,775	11,151,391,175	9,231,382,000
Okt	9,217,416,975	11,445,835,675	11,917,788,900	11,588,290,225	9,369,059,000
Nov	9,215,587,250	11,100,936,850	11,446,678,500	10,863,177,475	9,716,755,500
Des	10,980,849,675	10,827,975,775	13,348,778,950	12,689,358,000	10,900,212,750
	98,653,820,900	119,120,781,755	122,543,928,775	129,186,369,925	114,723,879,601
	109.79%	102.69%	104.86%	101.32%	92.15%

Sumber: Kantor UPPD Brebes

Pada tabel 2 dapat dilihat bahwa dalam kurun waktu 5 tahun terakhir. Realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor terus mengalami peningkatan dari target yang ditentukan pada pemerintah daerah. Dari 5 tahun realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor selalu melebihi target. Hal ini menunjukkan bahwa semakin bertambahnya jumlah kendaraan penerimaan pajak kendaraan bermotor juga semakin meningkat. Selain jumlah kendaraan bermotor, faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor adalah jumlah penduduk. Penduduk atau warga masyarakat adalah konsumen yang akhirnya menikmati hasil produksi, tetapi sekaligus menjadi produsen atau pelaksanaan yang harus menjalankan dan mengorganisir seluruh proses produksi untuk membangun kesejahteraan hidupnya. Penduduk memerlukan sarana transportasi untuk memudahkan menjalani aktivitasnya, dengan adanya kendaraan bermotor maka keperluan masyarakat untuk bermobilisasi menjadi lebih cepat dan efisien. Jumlah penduduk di Brebes dalam tabel berikut:

Tabel 1. Jumlah penduduk di Brebes

No	Tahun	Jumlah Penduduk
----	-------	-----------------

1	2015	1.788.880
2	2016	1.796.004
3	2017	1.802.829
4	2018	1.808.975
5	2019	1.978.760

Sumber : Badan Pusat Statistik Brebes

Dari tabel di atas dapat di ketahui bahwa jumlah penduduk di Brebes semakin bertambah, dalam kurun waktu 5 tahun penduduk di Brebes mengalami peningkatan yang sangat besar (www.brebeskab.bps.go.id). Semakin bertambahnya jumlah penduduk, maka kebutuhan untuk sarana transportasi terus bertambah. Kenaikan jumlah penduduk diikuti dengan kenaikan jumlah kendaraan bermotor, kenaikan jumlah kendaraan bermotor diikuti dengan bertambahnya pertumbuhan ekonomi. Jumlah pertumbuhan ekonomi di Brebes dalam bentuk tabel.

Tabel 2. Pertumbuhan ekonomi

Tahun	Jumlah	%
2015	37.448.715,50	5,11 %
2016	39.963.111,45	6,65 %
2017	42.973.395,36	5,26 %
2018	46.178.657,58	-0,47%
2019	47.074.595,60	2,33%

Sumber: Badan Pusat Statistik Brebes

Peningkatan pertumbuhan ekonomi menunjukkan bahwa produktivitas suatu daerah semakin meningkat. Dengan meningkatnya produktivitas maka daya beli masyarakat ikut naik pula (www.brebeskab.bps.go.id). Kemampuan masyarakat untuk membeli kendaraan bermotor yang merupakan kebutuhan penting dalam menjalankan roda perekonomian dapat tercapai. Hal ini ditunjang dengan kemudahan masyarakat untuk membeli kendaraan bermotor dengan uang, muka ringan.

Hal itu diantaranya karena pemilik kendaraan memang tidak ada uang yang disebabkan perekonomian di Brebes sedang lesu."Ada juga masyarakat yang memang lupa membayar pajak.Selanjutnya kendaraan sudah dijual tapi tidak melaporkan ke Samsat, sehingga tunggakan pajak masih ada. Kendati demikian, optimistis angka tunggakan pajak tersebut mampu terpenuhi. Palsalnya, berkaca pada pengalaman 2018 lalu, dari target perolehan Rp 116 miliar justru mampu terpenuhi hingga Rp 122 miliar.Untuk memudahkan masyarakat membayar pajak kendaraan, Samsat Brebes juga telah memperluas tempat pembayaran pajak kendaraan menjadi 8 titik pelayanan. Termasuk melakukan sosialisasi pembayaran pajak melalui aplikasi Sakpole yang bisa diakses melalui smartphone. Di aplikasi itu, wajib pajak hanya memasukan nomor polisi kendaraan sehingga bisa diketahui berapa besar pajak yang harus dibayar, sedangkan untuk pembayarannya tetap di tempat-tempat yang sudah kami sediakan. Peningkatan pertumbuhan ekonomi menunjukkan bahwa jumlah penduduk suatu daerah semakin meningkat. Dengan meningkatnya jumlah penduduk, maka daya beli masyarakat ikut naik pula. Kemampuan masyarakat untuk membeli kendaraan bermotor yang merupakan kebutuhan penting dalam menjalankan roda perekonomian dapat tercapai. Hal ini ditunjang dengan kemudahan masyarakat untuk membeli kendaraan bermotor dengan uang muka ringan. Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, penulis tertarik untuk menganalisis lebih jauh mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor. Oleh sebab itu ingin peneliti melakukan penelitian berjudul Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Wilayah Brebes (Studi Empiris UPPD di Brebes Tahun 2016-2019).

KAJIAN LITERATUR

Teori Keagenan (*agency theory*) menjelaskan bahwa hubungan agensi muncul ketika satu orang atau lebih (*principal*) mempekerjakan orang lain (*agent*) untuk memberikan suatu jasa dan kemudian mendelagasikan pengembalian keputusan ke ada *agent* tersebut. Mmenyatakan agen menutup kontrak untuk melakukan tugas-tugas tertentu bagi prinsipal menutup kontrak untuk memberi imballan kepada agen. Analoginya seperti antara pemilik perusahaan dan manajemen perusahaan. Jumlah kendaraan bermotor memiliki korelasi dengan teori keagenan yang menyebabkan terdapat pengaruh terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor merupakan setiap kendaraan yang mempergunakan tenaga mesin sebagai intinya untuk bergerak atau berjalan. Untuk itu teori keagenan diperlukan dalam variabel jumlah kendaraan bermotor karena kendaraan bermotor merupakan peralatan yang dari sumber energi menjadi sumber tenaga gerak (masyarakat) yang memerlukan adanya tanggung jawab.

Jumlah penduduk memiliki korelasi dengan teori keagenan yang menyebabkan terdapat pengaruh terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Jumlah penduduk merupakan penduduk yang berada atau tinggal dalam suatu daerah harus mengikuti peraturan daerah tersebut termasuk dalam hal peraturan pembayaran pajak yang di gunakan untuk menompang pembangunan daerah tertinggal. Untuk itu teori keagenan diperlukan dalam variabel jumlah penduduk karena penduduk (masyarakat) yang bertempat tinggal tetap, diamana mereka biasanya bertempat tinggal. Sehingga besarnya pendapatan (*pricipal*) dapat dipengaruhi oleh jumlah penduduk. Pertumbuhan ekonomi memiliki korelasi dengan teori keagenan yang menyebabkan terdapat pengaruh terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Pertumbuhan ekonomi merupakan dilihat dan diukur dengan cara membandingkan komponen yang dapat mewakili keadaan ekonomi suatu negara masa kini dan periode sebelumnya. Untuk itu teori keagenan diperlukan dalam variabel pertumbuhan ekonomi karena perkembangan kegiatan dalam perekonomian menyebabkan barang dan jasa (*agent*) yang diproduksi dalam (masyarakat) bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat dalam jangka panjang.

Penerimaan kendaraan bermotor memiliki korelasi dengan teori keagenan yang menyebabkan pengaruh terhadap pajak[3]. Penerimaan pajak kendaraan bermotor merupakan pajak atas kepemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor. Untuk itu teori keagenan diperlukan dalam variabel penerimaan pajak kendaraan bermotor karena salah satu jenis pajak daerah (masyarakat) yang menganut sistem bagi hasil antarpemerintah kabupaten atau kota. Dialokasikan untuk pembangunan atau pemeliharaan jalan serta peningkatan modal transportasi umum. Pajak adalah iuran rakyat pada kas negara (peralihan kas ke sektor pemerintah berdasarkan undang-undang) dapat dipaksakan dengan tiada mendapat jasa timbal (tegen prestasi) yang langsung dapat di tunjukkan dan digunakan untuk membiayai[3]. Menyebutkan pajak adalah iuran masyarakat kepada Negara (yang dapat dipaksakan) yang terutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan, dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat ditunjuk dan tujuannya adalah untuk membiayain pengeluaran-pengeluaran umum berhubung tugas Negara untuk menyelenggarakan pemerintahan. Pengertian pajak menurut UU No. 11 Tahun 2020 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan Pasal 1 aya (1), yaitu: Atas permohonan wajib pajak, kelebihan pembayaran pajak dengan ketentuan bahwa apabila ternyata wajib pajak mempunyai utang pajak, langsung di perhitungkan untuk melunasi terlebih dahulu utang pajak tersebut. Pajak dapat dibagi menjadi 2 yaitu: a) fungsi *budgetair* (sumber keuangan negara) pajak memiliki fungsi *budgetair*, artinya pajak merupakan salah satu sumber penerimaan pemerintah untuk membiayai pengeluaran baik rutin maupun pembangunan; b) fungsi *regularend* (pengaturan), pajak memiliki fungsi pengatur, artinya pajjak sebagai alat untuk mengatur atau melaksanakan kebijakan pemerintah dalam bidang sosial dan ekonomi, serta mencapai tujuan-tujuan tertentu di luar bidang keuangan.

Terdapat 3 macam sistem pemungutan pajak, yakni sebagai berikut: *Official Assessment System* adalah sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada pemerintah (*fiskus*) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang. Ciri-cirinya adalah wewenang untuk menentukan besarnya pajak terutang berada pada pemerintah (*fiskus*), Wajib Pajak Bersifat pasif dan Utang pajak timbul setelah dikeluarkan surat ketetapan pajak oleh pemerintah (*fiskus*). *Self assessment system* adalah sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada wajib pajak untuk menghitung, membayar, dan melaporkan sendiri besarnya pajak yang harus dibayar. Ciri-cirinya: wewenang untuk menentukan besarnya pajak terutang ada pada wajib pajak sendiri dan wajib pajak aktif mulai dari menghitung, menyetor dan melaporkan sendiri pajak terutang. Pemerintah (*fiskus*) tidak ikut campur dan hanya mengawasi. *Withholding system* adalah sistem pemungutan pajak yang memberi wewenang kepada pihak ketiga untuk memotong atau memungut besarnya pajak yang terutang oleh wajib pajak. Ciri-cirinya adalah wewenang menentukan besarnya pajak yang terutang ada pada pihak ketiga, pihak selain pemerintah (*fiskus*).

Undang-undang No.10 Tahun 2019 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah mendefinisikan PKB adalah pajak atas kepemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah Semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat berat yang bergerak[5]. Sebagai salah satu jenis pajak daerah, pajak ini menganut sistem bagi hasil antara Pemerintah Kabupaten/ Kota menerima bagi hasil PKB sebesar 30%, sedangkan Pemerintah Provinsi menerima 70%. Hasil penerimaan PKB tersebut, paling sedikit 10% termasuk yang dibagi hasilnya kepada kabupaten/kota, dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan modal dan sarana transportasi umum. Subjek PKB adalah orang pribadi, badan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, TNI, dan Polri yang memiliki dan/atau menguasai kendaraan bermotor. Kepemilikan adalah hubungan hukum antara orang pribadi atau badan dengan kendaraan bermotor yang namanya tercantum di dalam bukti kepemilikan atau dokumen sah termasuk BPKB. Sedangkan penguasaan adalah penggunaan dan atau penguasaan fisik kendaraan bermotor oleh pribadi atau badan dengan bukti penguasaan yang sah menurut sebagai ahli waris berdasarkan kesepakatan dan atas putusan pengadilan ketentuan [6].

Objek PKB adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor tidak termasuk kepentingan dan/penguasaan kendaraan alat-alat berat dan alat-alat besar seperti *bulldozer*, *excavator*, *loader*, dan lain-lain, yang tidak digunakan sebagai alat angkut orang dan/atau barang di jalan umum. Wajib Pajak baik perorangan atau badan yang menerima penyerahan kendaraan bermotor yang jumlah pajaknya sebagian atau seluruhnya belum di lunasi oleh pemilik lama, maka pihak yang menerima penyerahan tersebut juga bertanggung jawab terhadap pelunasan. Masa pajak adalah 12 bulan berturut-turut yang merupakan tahun pajak dihitung sejak tanggal pendaftaran. Pajak kendaraan bermotor yang karena suatu hal dan hal lain masa pajaknya tidak sampai 12 bulan, maka dapat dilakukan[7]. Dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dihitung dari perkalian dua unsur yaitu Nilai jual kendaraan bermotor dan bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Sehingga penetapan pajak kendaraan bermotor adalah 1,5% X bobot X Nilai Jual Kendaraan Bermotor

Dalam UU No. 34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Tata Cara Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor adalah: pajak dipungut berdasarkan penetapan Kepala Daerah dan dibayar sendiri oleh wajib pajak. Wajib pajak memenuhi kewajiban pajak yang dipungut dengan menggunakan Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD) atau dokumen lain yang disamakan. Wajib pajak memenuhi kewajiban pajak yang dibayar sendiri dengan menggunakan Surat Pemberitahuan Pajak Daerah (SPPD), SKPKB. Terhadap wajib pajak tersebut dapat diterbitkan Surat Tagihan Pajak Daerah (STPD), Surat Keputusan Pembetulan, Surat Keputusan

Keberatan dan Putusan Banding sebagai dasar pemungutan dan penyetoran pajak. BPS pada Statistik Indonesia menerangkan penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan untuk menetap. Penduduk yang berada atau tinggal dalam suatu daerah harus mengikuti peraturan daerah tersebut termasuk dalam hal peraturan pembayaran pajak yang digunakan untuk menopang pembangunan [8]. Data jumlah penduduk diukur dalam satuan orang.

Sensus Penduduk tahun 2010, BPS melakukan pencacahan penduduk menggunakan konsep *de jure* atau konsep dimana seseorang biasanya menetap/bertempat tinggal (*usual residence*) dan konsep *de facto* atau konsep dimana seseorang berada pada saat pencacahan. Untuk penduduk yang bertempat tinggal tetap, dicacah dimana mereka biasanya bertempat tinggal. Penduduk yang sedang berpergian 6 bulan atau lebih, atau yang telah berada pada suatu tempat tinggal selama 6 bulan atau lebih, dicacah diimana mereka tinggal pada saat pencacahan. Penduduk yang menempati rumah kontrak/sewa (tahunan/bulanan) dianggap sebagai penduduk yang bertempat tinggal tetap. Penduduk berperan dalam perekonomian, sesuai asumsi klasik yang menyatakan bahwa jumlah penduduk mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Halim (2001) menyatakan bahwa besarnya pendapatan dapat dipengaruhi oleh jumlah penduduk. Semakin tinggi pendapatan seseorang, maka akan semakin tinggi pula kemampuan seseorang untuk membayar (*ability to pay*) berbagai pungutan yang ditetapkan [9].

Undang-Undang No.30 Tahun 2019 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) mendefinisikan kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang mempergunakan tenaga mesin sebagai intinya untuk bergerak atau berjalan, kendaraan ini biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang dan barang atau sebagai [10]. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan. Jenis-jenis kendaraan bermotor dapat bermacam-macam, mulai dari mobil, bus, sepeda motor, kendaraan *off-road*, truk ringan, sampai truk berat. Klasifikasi kendaraan bermotor ini bervariasi tergantung masing-masing negara. Data jumlah kendaraan bermotor [11].

Pertumbuhan ekonomi adalah dilihat dan diukur dengan cara membandingkan komponen yang dapat mewakili keadaan ekonomi suatu negara masa kini dan periode sebelumnya. Komponen yang digunakan untuk mengukur pertumbuhan ekonomi adalah produk nasional bruto [12]. Pertumbuhan ekonomi adalah perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat dalam jangka panjang [13]. Pertumbuhan ekonomi adalah perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat [14].

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data sekunder. Adapun variabel dependen yaitu: penerimaan pajak kendaraan bermotor, dengan variabel independen yaitu: jumlah kendaraan bermotor, jumlah penduduk, dan pertumbuhan ekonomi. Data diambil di kantor UPPD Kabupaten Brebes [15]. Pengolahan data dilakukan dengan tujuan untuk memudahkan dalam melakukan perhitungan data dan memperkecil tingkat kesalahan. Peralatan yang digunakan dalam analisis ini yaitu dengan menggunakan program SPSS. Dalam analisis ini tidak hanya melihat pengaruh antar variabel, tetapi juga melihat hubungan positif dan negatif dan besarnya peran masing-masing variabel terhadap perubahan penerimaan [16]. Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja dapat berupa atribut, sifat atau nilai dari orang serta dapat berupa objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulan [17].

Variabel dependen adalah variabel penelitian yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel lain yang dinamakan variabel independen. Variabel dependen sering disebut sebagai variabel *output*, kriteria, konsekuen. Variabel dependen disebut juga variabel terikat yang merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah penerimaan pajak kendaraan bermotor diberi simbol (Y)[18]. Variabel independen adalah variabel penelitian yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel lain yang dinamakan variabel dependen. Variabel independen sering disebut sebagai variabel stimulus, prediktor, *antecedent*. Variabel independen disebut juga variabel bebas yang merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat). Variabel independen dalam penelitian ini menggunakan jumlah kendaraan bermotor yang diberi simbol X_1 , jumlah penduduk yang diberi simbol X_2 , dan pertumbuhan ekonomi diberi simbol X_3 .

Target PKB adalah angka yang ditentukan oleh pemerintah daerah sebagai angka yang harus dicapai oleh penerimaan PKB pada suatu tahun tertentu[19]. Realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor adalah angka yang didapat setelah dilakukan pemungutan PKB terhadap wajib pajak selama tahun anggaran tertentu dalam satuan nilai rupiah. Jumlah kendaraan bermotor adalah banyaknya kendaraan bermotor yang terdapat pada suatu wilayah yang diukur dalam satuan unit [20]. Jumlah penduduk adalah banyaknya penduduk yang terdapat pada suatu daerah yang diukur dalam satuan jiwa per tahun. Pertumbuhan ekonomi adalah perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat [21]. Untuk dapat mengetahui hubungan antara variabel dependen dan variabel independen serta peran variabel terhadap perubahan penerimaan pajak kendaraan bermotor dilakukan teknik analisis regresi linier berganda. Efektivitas pajak digunakan untuk mengukur hubungan antara hasil pungutan suatu pajak dengan tujuan atau target yang telah ditetapkan. Adapun cara untuk mengukur efektivitas pemungutan pajak dengan: tingkat efektifitas berdasarkan Kepmendagri No. 690.900-327 tahun 1996 dapat dilihat pada tabel berikut:

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{Realisasi Penerimaan Pajak}}{\text{Target Penerimaan Pajak}} \times 100\%$$

Tabel 3. Rasio Efektivitas Pajak

Rasio Efektivitas (%)	Kriteria
>100%	Sangat Efektif
90%-100%	Efektif
80%-90%	Cukup Efektif
60%-80%	Kurang Efektif
<60%	Tidak Efektif

Sumber tim litbang depdagri – kemendagri No. 690.900.327

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Jenis penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari UPPD Brebes. Data yang digunakan adalah data tahun 2016-2020. Metode analisis data menggunakan analisis regresi berganda. Teknik pengambilan data menggunakan *purposive sampling method* yaitu sampe bertujuan yang artinya pengambilan sample berdasar pada kriteria atau pertimbangan tertentu. Alat pengolahan data pada penelitian ini menggunakan aplikasi analisis data statistik atau di sebut dengan *Statistical Package For Sosial Science (SPSS)*[22]. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi pada penelitian ini adalah laporan keuangan yang terdapat di kantor UPPD Brebes tahun 2015-2019. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang di miliki oleh populasi tersebut. Teknik pengambilan sampel penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel yang memberi peluang yang sama bagi setiap anggota

populasi untuk menjadi sampel (*nonprobability sampling*) yaitu menggunakan teknik *sampling* jenuh dimana teknik penentuan sampel menggunakan semua anggota populasi dijadikan sebagai sampel[23]. Jadi sampel pada penelitian ini adalah UPPD Brebes periode tahun 2015-2019.

Metode analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden atau sumber data lain terkumpul[24]. Kegiatan dalam analisis data dapat berupa pengelompokan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk dan melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan[25]. Metode analisis data yang di gunakan dalam penelitian ini sebagai berikut. Statistik deskriptif adalah metode yang digunakan dalam penelitian statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul dalam bentuk tabulasi, sehingga memudahkan peneliti menginterpretasikan data dan memberikan informasi mengenai variabel-variabel penelitian yang utama[13]. Statistik deskriptif memberi gambaran atau deskripsi suatu data yang dilihat dari nilai rata-rata (*mean*), standar deviasi, varian, maksimum, sum, range, kurtosis dan *skewness* [26]. Uji normalitas memiliki tujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal[27], [28]. Seperti diketahui bahwa uji t dan F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Jika terdapat normalitas, maka residual akan terdistribusi secara normal dan independen. Dan jika variabel tidak terdistribusi secara normal (ketidakmetrisan kekanan atau kekiri), maka hasil uji statistik akan tergradasi. Uji normalitas ini dilakukan dengan menggunakan grafik normal probability plot dimana dilakukan perbandingan distribusi kumulatif dari distribusi normal. Dalam uji normalitas ini dilakukan pula *One-Sample Kolmogorov Smirnov* dengan tingkat signifikansi 0,05[29], [30]. Berikut ini dasar pengambilan keputusan:

Hipotesis Nol (H_0): Data berdistribusi normal, bila *Asymp. Sig. (2-tailed)* > 0,05

Hipotesis Alternatif (H_a): Data tidak berdistribusi normal, bila *Asymp. Sig. (2-tailed)* < 0,05. Kalau asumsi ini dilanggar, maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah[31]

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antarvariabel bebas[32]. Metode yang dapat digunakan untuk menguji terjadinya multikolinieritas dapat dilihat dari matrik korelasi variabel. Untuk mendeteksi ada atau tidaknya multikolinieritas di dalam model regresi dapat dilihat dari besarnya nilai Tolerance dan VIF-nya (*Variance Inflation Factor*). Regresi bebas dari masalah multikolinieritas dalam penelitian ini, jika nilai Tolerance lebih dari 10 persen (0,10) dan nilai VIF kurang dari 10.00 maka data tidak terkena multikolinearitas diantara variabel independennya[14].

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika *variance* dari *residual* satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homokedastisitas[32]. Dasar analisis yang digunakan untuk menentukan heterokedastisitas adalah jika ada pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit, maka telah terjadi heterokedastisitas, Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi[33].

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Masalah ini timbul karena residual (kesalahan pengganggu) tidak bebas dari satu observasi ke observasi lainnya. Pada penelitian ini peneliti menggunakan uji Durbin-Watson (DW test). Ada beberapa cara yang di gunakan untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi, di antaranya melalui uji Durbin Watson (DW-test). Tingkat signifikansi yang dapat digunakan dalam penelitian ini sebesar 5%. Pengambilan keputusan ada tidaknya autokorelasi sebagai berikut:

- a. Jika nilai $0 < d < d_l$ berarti diindikasikan tidak ada autokorelasi positif dengan keputusan ditolak. Jika nilai $d_l \leq d \leq d_u$ berarti diindikasikan tidak ada autokorelasi positif dengan keputusan *no decision*.
- b. Jika nilai $4 - d_l < d < 4$ berarti diindikasikan tidak ada autokorelasi negatif,
- c. Jika nilai $4 - d_u \leq d \leq 4 - d_l$ berarti diindikasikan tidak ada autokorelasi negatif dengan keputusan *no decision*.
- d. Jika nilai $d_u < d < 4 - d_u$ berarti diindikasikan tidak ada autokorelasi positif [34].

Dalam penelitian ini, data yang telah dikumpulkan dianalisis dengan menggunakan analisis regresi berganda dengan persamaan kuadrat terkecil biasa atau *Ordinary Least Square* (OLS). Analisis regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh variabel independen secara bersama-sama terhadap [35]. Analisis digunakan untuk menguji pengaruh Jumlah kendaraan bermotor, jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi dan penerimaan pajak kendaraan bermotor. Persamaan regresi yang dibentuk adalah sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + e$$

Dimana:

- Y = Variabel Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor,
 a = Konstanta,
 b_{1-4} = Koefisien Regresi,
 X_1 = Variabel Jumlah Kendaraan Bermotor,
 X_2 = Variabel Jumlah Penduduk,
 X_3 = Variabel Pertumbuhan Ekonomi,
 e = residual/error (Variabel diluar penelitian)

Uji statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel terikat [36]. Uji *goodness of fit* atau uji F digunakan untuk menguji apakah model yang di gunakan dalam penelitian ini layak atau tidak. Uji kelayakan model ini juga dikenal dengan uji F. Uji F pada hakikatnya mengukur efektifitas model atau mengukur berapa persen variasi Y yang bisa dijelaskan oleh seluruh variabel independen yang digunakan. Penelitian ini toleransi kesalahan dengan kriteria pengujian tingkat signifikan $\alpha = 0,05$. Nilai F hitung digunakan untuk menguji ketepatan model atau *goodness of fit*, apakah model persamaan yang terbentuk masuk dalam kriteria cocok (*fit*) atau tidak. Kriteria pengambilan keputusan uji F yang digunakan untuk menguji hipotesis dengan statistik F adalah sebagai berikut:

- a. Jika nilai F lebih besar dari pada 0,05 atau 5% maka H_0 dapat ditolak. Dengan kata lain H_a di terima, yang menyatakan bahwa semua variabel independen secara serentak dan signifikan tidak mempengaruhi variabel dependen. Membandingkan nilai F hasil perhitungan dengan nilai F menurut tabel.
- b. Jika nilai F hitung lebih besar daripada nilai F tabel, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

Uji t pada dasarnya mennguji seberapa jauh penggaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variabel dependen. Pengujian dilakukan dengan menggunakan tingkat signifikansi 0,05 ($\alpha = 5\%$). Penerimaan atau penolakan hipotesis di lakukan dengan kriteria:

- a. Jika nilai signifikan $\geq 0,05$ maka hipotesis ditolak (koefisien regresi tidak signifikan). Ini berarti secara parsial variabel independen tidak mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.
- b. Jika nilai signifikan $\leq 0,05$ maka hipotesis diterima (koefisien regresi signifikan). Ini berarti secara parsial variabel independen tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan [37].

Koefisien determinasi (R^2) bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkann variasi variabel dependen [36]. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan

variabel dependen sangat terbatas[38]. Untuk memprediksi variasi variabel dependen agar dapat memberikan semua informasi nilai harus mendekati satu pada variabel independen. Artinya setiap tambahan satu variabel independen maka R^2 pasti cenderung meningkat tidak peduli apakah variabel tersebut berpengaruh signifikan atau tidak[39]. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol sampai dengan satu. $R^2 = 0$ berarti tidak ada pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen. $R^2 =$ mendekati 0 lemahnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. $R^2 =$ mendekati 1 berarti kuatnya pengaruh variabel independen terhadap [40].

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jika ada korelasi yang tinggi antara variabel independen, hubungan antara variabel independen dan variabel dependennya terganggu. Untuk menguji multikolinearitas, Anda bisa mendapatkannya dari nilai Tolerance dan VIF (*Variance Factor*). Jika nilai VIF 10 atau kurang dan toleransi 0,1 atau lebih, maka model tersebut tidak multikolinear.

Tabel 4. Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients a		
Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
1	X1_FDR	0.936
	X2_NPF	0.940
	X3_BOPO	0.929
	X4_CAR	0.931
	X5_NIM	0.933
	X6_SIZE	0.949

Sumber : Output SPSS

Hasil uji kolinearitas berganda pada tabel 4. menunjukkan bahwa variabel bebas membolehkan lebih dari 0,1 dan memiliki VIF kurang dari 10. Hal ini juga menunjukkan bahwa model persamaan regresi tidak memiliki gejala kolinearitas berganda. Hal ini memungkinkan data yang akan digunakan dalam model ini. Uji koefisien determinasi ini dimaksudkan untuk bersifat independen. Hasil uji koefisien determinasi ditunjukkan pada Tabel 2 di bawah ini

Tabel 5. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summaryb					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0.508 ^a	0.258	0.201	0.95761	1.857

Sumber : Output SPSS

Berdasarkan *output* tabel di atas diperoleh nilai koefisien determinasi *Adjusted R² (R square)* yang diperoleh adalah 0,201 atau 20,10%. Hal ini menunjukkan bahwa variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan sebesar 20,10% profitabilitas Bank Konvensional dipengaruhi oleh FDR, NPF, CAR, BOPO, NIM/NOM, Size. Hal ini berarti bahwa 70,90% profitabilitas dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Uji ini menggunakan α 5%. Dengan ketentuan, jika signifikansi dari F hitung < dari 0,05 maka hipotesis yang diajukan dapat diterima. Hasil pengujianya ditampilkan pada tabel dibawah ini:

Tabel 6. Hasil Uji Simultan

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	24.850	6	4.142	4.517	.001 ^b

Residual	71.527	78	0.917
Total	96.377	84	

Sumber : Output SPSS

Berdasarkan output tabel diatas menunjukkan bahwa tingkat signifikansi lebih kecil dari 0,05, sehingga dapat dikatakan bahwa FDR (X_1), NPF (X_2), BOPO (X_3) CAR (X_4) NOM (X_5) SIZE (X_6) dalam penelitian ini secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap profitabilitas (Y). Pada penelitian ini, uji t digunakan untuk menguji apakah hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini diterima atau tidak dengan mengetahui apakah variabel independen secara individual memengaruhi variabel dependen. Hasil pengujian uji t pada penelitian ini dapat dilihat pada tabel 4 di bawah ini:

Tabel 7. Hasil Uji Parsial (Uji t)
Coefficientsa

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-10.507	1.672		-6.286	0.000
X1_FDR	0.090	0.110	0.082	0.816	0.417
X2_NPF	0.229	0.550	0.042	0.416	0.678
1 X3_BOPO	-0.025	0.079	-0.032	-0.318	0.752
X4_CAR	-0.333	0.869	-0.039	-0.383	0.703
X5_NIM	2.576	1.838	0.142	1.401	0.165
X6_SIZE	0.229	0.048	0.476	4.751	0.000

Sumber: Output SPSS

Hasil uji regresi linear berganda yang ditampilkan tabel 4 menunjukkan nilai koefisien regresi yang terbentuk pada pengujian ini adalah: Profitabilitas = -10,507 + 0,090 X_1 + 0,229 X_2 + (-0,025 X_3) + (-0,333 X_4) + 2,576 + 0,229 Berdasarkan hasil uji parsial di atas dapat diketahui pengaruh masing-masing variabel independen yang terdiri atas FDR, NPF, BOPO, CAR, NIM, dan SIZE terhadap variabel dependen yaitu profitabilitas bank konvensional yang akan dijelaskan sebagai berikut:

Hipotesis 1 (H_1) FDR tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Hal ini diperoleh dari hasil analisis regresi yaitu nilai signifikan 0,417 > 0,05, sehingga H_1 ditolak kebenarannya. Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa FDR tidak berpengaruh terhadap profitabilitas bank konvensional di Indonesia tahun 2017 sampai 2019. Tingginya rasio FDR mengindikasikan bahwa tingkat likuiditas bank semakin rendah. Artinya bank dalam kondisi bermasalah semakin besar, bank tidak mampu mengembalikan dana titipan nasabah karena pembiayaan yang disalurkan nasabah lain tidak dapat tertagih atau mengendap, sehingga menyebabkan kredit macet atau kredit bermasalah. Kondisi ini akan menjadi pertimbangan nasabah dalam menempatkan dananya, sehingga akan berdampak pada jumlah DPK yang diperoleh bank. Hasil ini konsisten dengan penelitian.

Hipotesis 2 (H_2) NPF tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Hal ini diperoleh dari hasil analisis regresi yaitu nilai signifikan 0,678 > 0,05, sehingga H_2 ditolak kebenarannya. Hasil ini mencerminkan resiko kredit yang dihadapi bank konvensional. Semakin rendah rasio NPF ini, kualitas kredit bank semakin baik karena jumlah kredit bermasalah semakin kecil. Apabila jumlah kredit bermasalah semakin kecil, maka tidak akan berpengaruh terhadap turunnya pendapatan karena adanya peningkatan biaya cadangan aktiva produktif. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa NPF tidak berpengaruh terhadap ROE.

Hipotesis 3 (H_3) BOPO tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Hal ini diperoleh dari hasil analisis regresi yaitu nilai signifikan 0,752 > 0,05, sehingga H_3 ditolak kebenarannya. Hal ini berarti, semakin tinggi rasio BOPO bank maka bank kurang efisien dalam mengendalikan biaya operasionalnya sehingga berpengaruh terhadap turunnya pendapatan yang dihasilkan bank

konvensional. Namun apabila semakin rendah rasio BOPO bank, maka bank lebih efisien dalam mengendalikan biaya operasional, sehingga tidak berpengaruh terhadap profitabilitas suatu bank.

Hipotesis 4 (H₄) CAR tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Hal ini diperoleh dari hasil analisis regresi yaitu nilai signifikan $0,703 > 0,05$, sehingga H₄ ditolak kebenarannya. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa CAR tidak memiliki pengaruh terhadap profitabilitas bank konvensional di Indonesia. Hal ini dapat terjadi karena peningkatan profitabilitas turut diikuti pula oleh meningkatnya kebutuhan pembentukan cadangan dalam rangka mengantisipasi konsekuensi peningkatan resiko sejalan dengan optimalisasi produktivitas aset, sehingga kecukupan permodalan bank konvensional yang diproksikan dengan CAR mengalami penurunan.

Hipotesis 5 (H₅) NOM tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Hal ini diperoleh dari hasil analisis regresi yaitu nilai signifikan $0,165 > 0,05$, sehingga H₅ ditolak kebenarannya. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa *Net Interest Margin* berpengaruh negatif terhadap profitabilitas bank konvensional di Indonesia yang diproksikan dengan *Return on Equity* (ROE), yang penurunan *Net Interest Margin* berdampak tidak signifikan pada peningkatan *Return on Equity* bank.

Hipotesis 6 (H₆) SIZE berpengaruh terhadap profitabilitas. Hal ini diperoleh dari hasil analisis regresi yaitu nilai signifikan $0,000 < 0,05$, sehingga H₆ diterima kebenarannya. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa SIZE memiliki pengaruh terhadap profitabilitas bank konvensional di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa faktor internal lain yang mempengaruhi jumlah profitabilitas adalah ukuran bank. Salah satu untuk melihat besarnya ukuran bank dapat diketahui dari kepemilikan aset. Semakin besar kepemilikan aset, maka semakin baik kemampuan bank dalam beroperasi, sehingga nasabah tertarik untuk menempatkan dananya, karena nasabah

KESIMPULAN

Hasil analisis dan pembahasan dapat ditarik kesimpulan bahwa secara parsial terdapat 1 variabel yaitu SIZE yang berpengaruh positif terhadap profitabilitas bank konvensional di Indonesia (2017 sampai 2019). Sedangkan variabel FDR, NPF, BOPO, CAR, NOM berpengaruh negatif terhadap profitabilitas bank konvensional di Indonesia (2017-2019). Penelitian ini menyarankan Bagi pihak manajemen bank konvensional diharapkan untuk tetap mempertahankan rasio keuangan yang dapat meningkatkan profitabilitas.

Komponen rasio keuangan seperti ukuran bank yang berpengaruh baik terhadap *Return on Equity* bank konvensional di Indonesia, sedangkan yang tidak berpengaruh antara lain FDR, NPF, BOPO, CAR, dan NUMBER harus menjadi pertimbangan oleh perbankan konvensional di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa jika bank tradisional diinstruksikan untuk meningkatkan profitabilitas, yang harus dilakukan adalah menerapkan efektif (BOPO) dalam operasi perbankan sesegera mungkin, meningkatkan pendapatan operasional, dan meningkatkan modal. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan agar rasio keuangan dibangun dengan rasio keuangan lainnya, seperti rasio tingkat solvabilitas dan profitabilitas, rasio tingkat likuiditas. Selain dinilai pengaruhnya terhadap FDR, BOPO, NPF, SIZE, CAR, dan NOM pada profitabilitas (ROE).

DAFTAR REFERENSI

- [1] R. Roni, S. Musdalifah, Y. Ernitawati, dan S. Ikhwan, "Tingkat Penerimaan Pajak Hotel, Pajak Restoran Dan Pajak Reklame Terhadap Pendapatan Asli Daerah:(Studi Pada BPPKAD Kabupaten Brebes 2014-2018)," *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 01, 2020.
- [2] U. Ubaedillah, "Improving Students' English Speaking Ability Through Jigsaw," *Res.*

PENGARUH JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR, PENERIMAAN PAJAK, DAN PERTUMBUHAN EKONOMI TERHADAP PENERIMAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR
(ISMI NUR KHOLIFAH, HILDA KUMALA WULANDARI, DUMADI, INDAH DEWI MULYANI, SLAMET BAMBANG RIONO)

- Innov. Lang. Learn.*, Vol. 2, No. 3, Hal. 216–227, 2019, Doi: 10.33603/Rill.V2i3.2127.
- [3] A. S. K. Ririn Widia Astuti Roni, Dumadi, Nasiruddin, “Pengaruh Kesadaran Wajib Pajak Dan Sanksi Pajak Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Dalam Membayar Pajak Bumi Dan Bangunan,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 85–95, 2019.
- [4] D. Yoga, A. Indriyani, R. Setiadi, N. Khojin, Dan A. Yulianto, “Pengaruh Motivasi Kerja, Lingkungan Kerja Dan Disiplin Kerja Terhadap Kinerja Pegawai Pada Badan Pusat Statistik (BPS) Brebes,” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 1–13, 2019.
- [5] L. Ulfa, A. Yulianto, G. F. Dwi Harini, Dan S. Ikhwan, “Pengaruh Gaya Kepemimpinan, Motivasi, Disiplin Kerja, Budaya Organisasi Dan Stres Kerja Terhadap Kinerja Karyawan PD BKK Brebes,” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 41–52, 2019.
- [6] M. Veronika Hutapea Hilda Kumala Wulandari, Roni, Anisa Sains Kharisma, “Pengaruh Akuntabilitas Laporan Keuangan Dana Desa Dan Ketaatan Peraturan Perundang-Undangan Terhadap Kualitas Kinerja Bendahara Desa,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 33–44, 2019.
- [7] T. R. Muhammad Kuntoro Dwi Harini, Muhammad Badrun Zaman, Amelia Sholeha, “Pengalihan Anggaran Dan Akuntabilitas Publik Terhadap Infrastruktur Di Desa Kecipir, Kabupaten Brebes,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 64–73, 2019.
- [8] H. K. W. Azizah Anisa Sains Kharisma, Indah Dewi Mulyani, Nur Afridah, “Faktor-Faktor Fundamental Yang Mempengaruhi Harga Saham (Study Empiris Pada Perusahaan Manufaktur),” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 53–63, 2019.
- [9] A. Y. Sholikhah Puji Astuti Dumadi, Amelia Sholehah, Maftukhin, “Pengaruh Tingkat Suku Bunga Dan Jangka Waktu Terhadap Kredit Macet (Studi Kasus Pada Koperasi Syariah Masyarakat Kertasindustri),” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 45–52, 2019.
- [10] Diantoro, A. N. PDW, A. Kristiana, K. Iskandar, Dan S. Ikhwan, “Analisis Pengaruh Kompensasi, Motivasi Dan Komitmen Affective Terhadap Kinerja Karyawan (Studi Empiris Di PT Nagamas Surya Kencana Tegal),” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 14–22, 2019.
- [11] A. Candra, H. Sucipto, D. Harini, N. Nasiruddin, R. Roni, Dan A. Mutaqin, “Pemberdayaan UMKM Angkringan Milenial Melalui Legalitas Usaha Di Desa Cikuya, Kecamatan Banjarharjo, Kabupaten Brebes,” *Kreat. J. Pengabd. Masy. Nusant.*, Vol. 2, No. 2, Hal. 76–84, 2022.
- [12] L. Istifana, Muhammad, A. N. P. Syaifulloh, H. Sucipto, Dan S. Ikhwan, “Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Kepuasan Konsumen Terhadap Loyalitas Pelanggan Di Toko Mebel Sinar Jaya, Losari, Brebes,” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 3–40, 2019.
- [13] S. B. Riono Dan W. Wibowo, “Upaya Pelatihan Dan Pengembangan Sumber Daya Manusia Pada Pengurus Badan Eksekutif Mahasiswadi Perguruan Tinggi Se-Kabupaten Brebes,” *Syntax Lit.*, Vol. 4, No. 5, Hal. 92–98, 2019, [Daring]. Tersedia Pada: [Http://Www.Jurnal.Syntaxliterate.Co.Id/Index.Php/Syntax-Literate/Article/View/620](http://Www.Jurnal.Syntaxliterate.Co.Id/Index.Php/Syntax-Literate/Article/View/620).
- [14] S. Ikhwan Dan B. S. Nugroho, “Identifikasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Pejagalan-Brebes Timur Terhadap Pemasaran Telur Asin Di Jalan Pantura Brebes (Studi Kasus Umkm Telur Asin Kabupaten Brebes),” Vol. 12, No. 1, Hal. 15–28, 2019, [Daring]. Tersedia Pada: [Http://Ejournal.Amikompurwokerto.Ac.Id/Index.Php/Probisnis/Article/View/817/495](http://Ejournal.Amikompurwokerto.Ac.Id/Index.Php/Probisnis/Article/View/817/495).
- [15] S. I. Murdiono Muhammad Syaifulloh, Roby Setiadi, Roni, “Pengaruh Marketing Mix, Kualitas Pelayanan Dan Citra Merk Terhadap Keputusan Pembelian Produk Piston,” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 72–82, 2019.
- [16] J. Hikmah, M. Syaifulloh, N. Khojin, N. Aisyah, Dan S. B. Riono, “Pengaruh Faktor Kompetensi Individu, Faktor Dukungan Organisasi, Faktor Dukungan Manajemen Terhadap Kinerja Pegawai,” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 53–65, 2019.
- [17] H. K. W. Ahmad Faozan Heru Subagja, Andi Yulianto, Slamet Bambang Riono, “Pengaruh Biaya Promosi Dan Harga Jual Terhadap Volume Penjualan Pada Yamaha Agung Motor

- Brebes,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 74–84, 2019.
- [18] Y. Ernitawati, N. Izzati, Dan A. Yulianto, “Pengaruh Literasi Keuangan Dan Pelatihan Pasar Modal,” *J. Proaksi*, Vol. 2, No. 2, Hal. 66–81, 2020.
- [19] A. Yulianto, R. Setiadi, Dan R. Roni, “Entrepreneurship Model: Attributes Of Entrepreneurial Intention Between Exact And Non-Exact Students,” *E-Bisnis J. Ilm. Ekon. Dan Bisnis*, Vol. 13, No. 2, Hal. 183–193, 2020.
- [20] N. Fadlilah, S. B. Riono, D. Harini, A. Yulianto, Dan Mukson, “Studi Kausal Budaya Organisasi, Komitmen Organisasi Dan Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan,” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 66–71, 2019.
- [21] A. Yulianto, M. Mukson, O. S. Bachri, S. B. Riono, Dan Y. Ernitawati, “Manajemen Tatakelola BUMDES: Mengelola Pemasaran Produk,” *JAMU J. Abdi Masy. UMUS*, Vol. 1, No. 01, 2020.
- [22] R. Roni, A. Yulianto, Dan M. Mafthukin, “Dampak Dana Bantuan Sosial Pandemi Covid-19 Terhadap Pemenuhan Ekonomi Masyarakat Di Kecamatan Banjarharjo Kab. Brebes,” *J. Ilmu Manajemen, Ekon. Dan Kewirausahaan*, Vol. 1, No. 2, Hal. 8–14, 2021.
- [23] R. Evatul Djannah Maftukhin, Dwi Harini, Indah Dewi Mulyani, “Analisis Return On Assets (ROA) Dan Return On Equity (ROE) Terhadap Harga Saham,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 25–32, 2019.
- [24] B. Raharjo Dan S. B. Riono, “Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Kinerja Pegawai Kelurahan Terhadap Kepuasan Masyarakat Desa Kertasinduyasa,” *Equiv. J. Ilm. Sos. Teknol.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 99–105, 2019.
- [25] R. Roni Dan H. C. E. Putri, “The Effect Of Production Costs And Selling Prices On Net Profit (Case Study On Harum Manis Dio Household Industry, Cigadung Village, Brebes Regency),” *J. Ekon.*, Vol. 11, No. 03, Hal. 990–996, 2022.
- [26] R. R. Umamatul Khoeriyah Syariefful Ikhwan, Roby Setiadi, Mohammad Badrun Zaman, “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas Perbankan (Studi Pada Bank Umum Go Public Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2015),” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 81–94, 2019.
- [27] R. Setiadi, K. L. Batu, Dan H. Soesanto, “Does An Environmental Marketing Strategy Influence Marketing And Financial Performance? A Study Of Indonesian Exporting Firms,” *Market-Trziste*, Vol. 29, No. 2, Hal. 177–192, 2017, Doi: 10.22598/Mt/2017.29.2.177.
- [28] H. Nupus, R. Setiadi, Dan H. Soesanto, “The Effect Of Social Capital On The Product Innovativeness And Marketing Performance In Indonesian Furniture Small And Medium-Sized Enterprises,” *Int. Rev. Manag. Mark.*, Vol. 6, No. 7specialissue, Hal. 355–360, 2016.
- [29] H. Soesanto Dan R. Setiadi, “Social Capital Dimensions In SMES Manufacturing Firms In Central Java: Do They Matter?,” *Int. J. Civ. Eng. Technol.*, Vol. 8, No. 11, Hal. 1059–1069, 2017.
- [30] R. Setiadi, E. Herlinas, B. B. Priharto, W. Pertiwi, B. B. Priharto, Dan M. Djadjuli, “Adaptive Management Strategies On Advances Of Information Technology: A Study Of The Importance Of Social Media Marketing And Customer Database,” *Int. J. Civ. Eng. Technol.*, Vol. 8, No. 11, Hal. 1050–1058, 2017.
- [31] Y. Ernitawati Dan M. Maftuhin, “Analisis Tren Pertumbuhan Penjualan Terhadap Laba Bersih Perusahaan (Studi Pada Waralaba Restoran Siap Saji Di Kabupaten Brebes Tahun 2018),” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 01, 2020.
- [32] R. Roni Dan D. Pangestu, “Pengaruh Return On Equity (ROE) Dan Earning Per Share (EPS) Terhadap Harga Saham (Studi Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2018),” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 01, 2020.
- [33] N. Kiman, M. Syaifulloh, A. N. D. Wahana, G. Fitralisma, Dan S. B. Riono, “Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Konsumen Pada Depot Air Minum Isi Ulang UD Enzes Pengabean,” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 92–101, 2019.

- [34] H. K. W. Aldi Prayoga Anisa Sains Kharisma, Yenny Ernitawati, Nasiruddin, “Pengaruh Biaya Produksi Dan Biaya Penjualan Dalam Meningkatkan Laba Bersih,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 17–24, 2019.
- [35] T. Alfina, A. Kristiana, I. D. Mulyani, K. Iskandar, Dan A. Indriyani, “Pengaruh Gaya Kepemimpinan Dan Budaya Organisasi Terhadap Kinerja Karyawan (Studi Pada PO Dedy Jaya Brebes Tahun 2016–2018),” *J. Econ. Manag.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 23–32, 2019.
- [36] M. Yenny Ernitawati, “Analisis Tren Pertumbuhan Penjualan Terhadap Laba Bersih Perusahaan,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 23–29, 2020.
- [37] D. N. Khomariyah, R. Masrikhiyah, Dan R. Roni, “Penyuluhan Pengembangan Bentuk Kemasan Produk Keripik Pisang Untuk Meningkatkan Volume Penjualan Pada Pelaku UMKM Di Desa Banjarharjo, Brebes,” *Prof. J. Abdimas*, Vol. 1, No. 4, Hal. 8–15, 2022.
- [38] Dumadi, “Analisis Iklan, Brand Image, Harga, Kualitas Layanan, Kepuasan Pelanggan Meningkatkan Tingkat Hunian (Studi Kasus Hotel Grand Dian Brebes),” *Syntax Idea*, Vol. 1, No. 7, Hal. 1–33, 2019, [Daring]. Tersedia Pada: [https://www.Bertelsmann-Stiftung.De/Fileadmin/Files/Bst/Publikationen/Grauepublikationen/MT_Globalization_Report_2018.Pdf%0Ahttp://Eprints.Lse.Ac.Uk/43447/1/India_Globalisation%2C Society And Inequalities%28Isero%29.Pdf%0Ahttps://Www.Quora.Com/What-Is-The](https://www.Bertelsmann-Stiftung.De/Fileadmin/Files/Bst/Publikationen/Grauepublikationen/MT_Globalization_Report_2018.Pdf%0Ahttp://Eprints.Lse.Ac.Uk/43447/1/India_Globalisation%2C%20Society%20And%20Inequalities%28Isero%29.Pdf%0Ahttps://Www.Quora.Com/What-Is-The).
- [39] M. Dewi Ningsih Indah Dewi Mulyani, Ayusa Nitasari, Amelia Sholeha, “Pengaruh Turnover Dan Inventory Turnover Terhadap Perubahan Laba Pada Perusahaan Pertambangan,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 2, Hal. 1–16, 2019.
- [40] R. P. Rahayu, R. Roni, A. Yulianto, T. Rahmawati, Dan S. B. Riono, “Analisis Pelaksanaan Sistem Akuntansi Pada Apbdes Pemerintah Desa Di Kecamatan Banjarharjo Kabupaten Brebes,” *J. Account. Financ.*, Vol. 1, No. 1, Hal. 38–48, 2019.