



Peranan Lembaga Pembiayaan dalam Penyaluran Kredit Sepeda Motor di Kota Makassar

The Role of Financing Institutions in Distributing Motorcycle Loans in Makassar City

Qarina¹, Asrahmaulyana², Hermita Arif³, Sri Fatmasari Syam⁴

^{1,2}UIN Alauddin Makassar, ³Universitas Hasanuddin, ⁴Universitas Bosowa

e-mail: qarina.hairuddin@uin-alauddin.ac.id

ABSTRAK

Kredit merupakan salah satu sarana yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Lembaga pembiayaan berperan sebagai lembaga intermediasi dalam menyalurkan kredit kepada masyarakat yang membutuhkan. Salah satu kegiatan lembaga pembiayaan adalah menyediakan kredit pembelian sepeda motor kepada masyarakat. Semakin meningkatnya permintaan kredit sepeda motor pada lembaga pembiayaan menjadi alasan mengapa penelitian ini layak dilakukan. Adapun variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah tingkat pendapatan masyarakat, biaya angsuran kredit yang ditetapkan lembaga pembiayaan, jangka waktu pengembalian kredit, dan yang terakhir harga tunai dari sepeda motor itu sendiri kemudian yang menjadi variabel dependen dari penelitian ini adalah tingkat permintaan kredit sepeda motor. Penelitian ini menggunakan data primer dan metode analisis regresi linear berganda atau yang biasa disebut *Ordinary Least Square (OLS)*. Adapun hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah Variabel biaya angsuran, dan jangka waktu pengembalian kredit yang dilakukan oleh lembaga pembiayaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar. Sementara itu Variabel pendapatan dan harga tunai memiliki pengaruh positif namun tidak signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar.

Kata kunci: Pendapatan, Biaya Angsuran Kredit, Jangka Waktu Pengembalian Kredit, Harga Tunai Sepeda Motor

ABSTRACT

*Credit is one means that can improve people's welfare. Financing institutions act as intermediary institutions in extending credit to people in need. One of the activities of financial institutions is to provide credit for purchasing motorbikes to the public. The increasing demand for motorcycle loans at financing institutions is the reason why this research is feasible. The independent variables used in this study are the level of people's income, the cost of credit installments set by the financing institution, the credit repayment period, and finally the cash price of the motorcycle itself. The dependent variable of this research is the level of demand for motorcycle loans. This study uses primary data and multiple linear regression analysis methods or what is commonly called *Ordinary Least Square (OLS)*. The results obtained from this study are the variable installment costs, and the credit repayment period made by financing institutions have a positive and significant effect on the demand for motorcycle loans in Makassar City. Meanwhile, the income and cash price variables have a positive but not significant effect on the demand for motorcycle loans in Makassar City.*

Keywords: *Income, Credit Installment, Loan Repayment Period, Motorcycle Cash Price*



PENDAHULUAN

Kepemilikan sepeda motor merupakan salah satu penggerak perekonomian di Indonesia, adanya kepemilikan sepeda motor akan ikut serta menggerakkan roda perekonomian. Baik itu dari sisi mikro maupun dari sisi makroekonomi. Sepeda motor tentunya akan memudahkan masyarakat untuk melakukan berbagai macam kegiatan. Hal ini menjadi salah satu pendorong meluasnya peran lembaga keuangan bank maupun lembaga keuangan bukan bank yang secara langsung dapat menyediakan kredit bagi masyarakat yang membutuhkan kredit untuk melakukan pembelian sepeda motor.

Meningkatnya sektor lembaga keuangan bank dan lembaga keuangan bukan bank maka akan semakin memudahkan masyarakat dalam memiliki kendaraan sepeda motor. Selain itu, adanya kredit sepeda motor juga akan merangsang perluasan industri sepeda motor dan juga nantinya semakin tinggi penyaluran kredit sepeda motor pada sektor yang produktif tentunya akan turut serta mempengaruhi pertumbuhan ekonomi.

Peran serta Pemerintah dalam pemberian kredit dalam hal ini menentukan suku bunga menjadi alasan mengapa pemerintah perlu campur tangan dalam penyaluran kredit sepeda motor sehingga masyarakat yang mengambil kredit sepeda motor dapat meningkatkan usaha yang produktif. Peningkatan usaha inilah yang nantinya akan berdampak terhadap peningkatan penyediaan prasarana usaha mereka. Salah satu diantaranya adalah dengan penyediaan motor baik secara pribadi maupun motor milik perusahaan.

Nilai Penyaluran Kredit Pembiayaan Multifinance Kendaraan Bermotor Roda Dua tahun 2018-2021 dapat kita lihat nilai penyaluran pembiayaan dari lembaga kredit multifinance untuk kendaraan bermotor dari tahun 2018 hingga 2021 mengalami fluktuatif, dimana pada tahun 2018 hingga tahun 2019 nilai penyaluran kredit pembiayaan multifinance untuk kendaraan roda dua mengalami peningkatan namun dalam rentan eaktu 2019 hingga 2020 nilai penyaluran kredit pembiayaan multifinance untuk kendaraan bermotor mengalami penurunan yaitu pada tahun 2019 sebesar 83.919 miliar rupiah menjadi 65.184 miliar rupiah pada tahun 2020. Dan pada rentang waktu 2020 ke 2021, nilai penyaluran kredit pembiayaan multifinance untuk kendaraan bermotor kembali mengalami penurunan dari 65.184 miliar pada tahun 2020 menjadi 63.767 miliar pada tahun 2021.

Menurunnya nilai penyaluran kredit pembiayaan multifinance sejak tahun 2020 hingga 2021 terbilang tidak tidak drastis jika dibandingkan pada sektor lainnya hal ini dikarenakan pada tahun 2021 hingga 2021 hampir seluruh sektor mengalami penurunan pendapatan yang diakibatkan adanya masa pandemi Covid-19. Semakin meningkatnya permintaan kredit sepeda motor dalam masyarakat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu meningkatnya pendapatan masyarakat, suku bunga yang relatif stabil, serta mudahnya pengajuan kredit yang dipersyaratkan oleh lembaga pembiayaan. Tingginya permintaan kredit sepeda motor di Indonesia menjadikan Lembaga keuangan bank dan lembaga keuangan

bukan bank diharapkan untuk mampu memenuhi permintaan tersebut sehingga dengan meningkatnya permintaan kredit sepeda motor dapat menjadi salah satu inovasi lembaga pembiayaan dalam memenuhi kebutuhan konsumen pembeli motor sepeda secara kredit.

Tingginya produksi yang kemudian diikuti oleh meningkatkan permintaan terhadap produk sepeda motor tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain maraknya lembaga pembiayaan yang menguncurkan pembiayaan pembelian sepeda motor, sepeda motor merupakan alat transportasi yang relatif murah dan terjangkau oleh hampir semua lapisan masyarakat (Miranti, 2004).

Persaingan industri sepeda motor yang semakin ketat membuat perusahaan berlomba-lomba untuk memperluas pangsa pasarnya sekaligus menarik pelanggan dengan cara mempengaruhi sikap konsumen agar bersedia membeli produk mereka. Jika suatu perusahaan sepeda motor mampu menguasai pangsa pasar maka perusahaan tersebut akan memperoleh keuntungan yang lebih banyak, namun jika perusahaan tidak mampu menarik konsumen untuk melakukan transaksi pembelian motor melalui perusahaan tersebut maka perusahaan akan mengalami penurunan pangsa pasar yang diakibatkan dari menurunnya laba perusahaan karena kurangnya konsumen yang menggunakan produk mereka (Yuliasari, 2012).

Kemudahan dalam mendapatkan pembiayaan sepeda motor dari perusahaan pembiayaan dapat menimbulkan potensi risiko kredit macet yang cukup besar bagi perusahaan pembiayaan (Efendi, 2007). Risiko kredit macet ini dapat dipengaruhi oleh seberapa besar tingkat daya beli masyarakat. Tingkat daya beli masyarakat dapat diukur dari besarnya penghasilan yang diperoleh masyarakat di masing-masing sektor pekerjaan.

Berdasarkan penelitian sebelumnya mengenai analisa risiko kredit memberikan kesimpulan bahwa faktor yang mempengaruhi risiko kredit macet dari sisi konsumen adalah *overdue*, *down payment*, *tenor*, *pendapatan konsumen*, *moral* dan *morale hazard*. Sementara itu, (Suciati, 2008) melakukan penelitian dan menyimpulkan bahwa untuk variabel pendapatan (*salary*), *domicile*, *effective rate*, *tenor*, dan *net dp amount* menjadi variabel yang berpengaruh signifikan terhadap status kredit konsumen. Sementara untuk variabel *gender*, *marital*, *age*, dan *principal amount* tidak berpengaruh signifikan terhadap status kredit konsumen. Berdasarkan pemaparan hasil penelitian tersebut maka peneliti ingin melihat bagaimana keterkaitan antara Pendapatan, Biaya Angsuran, Jangka Waktu Pengembalian Kredit dan Harga Tunai Sepeda Motor yang dilakukan oleh lembaga pembiayaan terhadap permintaan kredit sepeda di kota makassar.

BAHAN DAN METODE

Penelitian ini menggunakan jenis data primer, adapun data primer itu sendiri adalah data yang diperoleh secara langsung dari konsumen dengan cara observasi, interview, dan membagikan kuisisioner kepada konsumen yang mengambil kredit sepeda motor di lembaga pembiayaan di Kota Makassar.

Kuisisioner dibagi secara acak/random yang mewakili lima lembaga pembiayaan yang menyalurkan kredit sepeda motor di kota makassar, adapun jumlah populasi yang jumlah responden yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 100 orang dimana 20 orang responden dari kuisisioner tersebut mewakili lima dealer yang dipilih oleh peneliti.

Dalam penelitian ini metode analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif dimana analisis deskriptif digunakan untuk memaparkan hasil data primer yang telah dikumpulkan melalui kuisisioner dan kemudian diolah menggunakan analisis kuantitatif yaitu analisis regresi berganda atau yang biasa disebut *Ordinary Least Square* (OLS) menggunakan aplikasi Eviews 12.0 untuk melihat keterkaitan variabel independen yaitu pendapatan, jangka waktu pengambilan kredit, biaya angsuran dan harga tunai sepeda motor terhadap permintaan kredit sepeda motor yang menjadi variabel dependen dalam penelitian ini dan dinyatakan dalam bentuk fungsi sebagai berikut:

$$Y = f(X_1, X_2, X_3, X_4) \quad (1)$$

$$Y = \beta_0 X_1^{\beta_1} X_2^{\beta_2} X_3^{\beta_3} X_4^{\beta_4} e^{\mu} \quad (2)$$

$$\ln Y = \ln \beta_0 + \beta_1 \ln X_1 + \beta_2 \ln X_2 + \beta_3 \ln X_3 + \beta_4 \ln X_4 + \mu_i \quad (3)$$

Dimana: Y: Permintaan Kredit Sepeda Motor di Kota Makassar; β_0 : Konstanta; $\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$: Parameter; X_1 : Pendapatan X_2 : Biaya Angsuran; X_3 : Jangka Waktu Pengembalian Kredit; X_4 : Harga Tunai Sepeda Motor; μ_i : *Error Term*

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil analisis regresi linear berganda dari variabel independen yaitu pendapatan, jangka waktu pengambilan kredit, biaya angsuran dan harga tunai sepeda motor terhadap permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar yang menjadi variabel dependen yang diolah menggunakan aplikasi eviews 12.0 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1 Hasil analisis regresi linear berganda

Variabel	Coefficient	Std. Error	t-Statistik	Prob.
C	-11.97679	0.770795	-15.53822	0.0000
Pendapatan	0.088635	0.058135	1.524639	0.1307
Biaya Angsuran	0.386743	0.151330	2.555627	0.0122
Jangka Waktu Pengembalian Kredit	0.353329	0.112473	3.141472	0.0022
Harga Tunai Sepeda Motor	0.264372	0.145313	1.819328	0.0720

Variabel	Coefficient	Std. Error	t-Statistik	Prob.
R-squared	0.752973			
Adjusted R-squared	0.742572			
S.E of Regresssion	0.152576			
F-statistik	72.39321			
N	100			
*signifikansi pada level 0,05				

Sumber: Hasil olah data Eviews 12.0. Tahun 2022

Berdasarkan Tabel 1 di atas, maka persamaan regresi yang diperoleh dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut;

$$\text{LnY} = -11.97679 + 0.088635 \text{ lnX1} + 0.386743 \text{ lnX2} + 0.353329 \text{ lnX3} + 0.264372 \text{ lnX4} \quad (4)$$

Pada Tabel 1 mengenai hasil regresi kredit sepeda motor di Kota Makassar dapat kita lihat bahwa pada variabel pendapatan terdapat nilai koefisien yaitu 0,088365 dan nilai $t_{\text{statistik}}$ 1,524639 dengan probabilitas senilai 0,1307 dengan signifikansi sebesar 0,05. Nilai probabilitas 0,1307 ini mengindikasikan bahwa pada tingkat 13% variabel pendapatan memiliki hubungan yang positif dan signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar.

Variabel pendapatan dalam penelitian ini menjadi bukti empiris bahwa tidak terdapat pengaruh yang signifikan dalam penyaluran kredit sepeda motor yang dilakukan oleh lembaga pembiayaan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa banyak tidaknya permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar tidak dipengaruhi oleh tinggi rendahnya pendapatan yang diperoleh masyarakat. Hal ini disebabkan karena masyarakat yang memiliki pendapatan tinggi cenderung untuk membeli motor secara tunai dibanding secara kredit. Sehingga hasil ini tidak sesuai dengan teori permintaan dimana semakin tinggi pendapatan maka permintaan akan semakin meningkat. Namun, hasil ini sejalan dengan penelitian (Rahayu, 2018) yang menemukan bahwa terdapat *income inferior* pada elastisitas pendapatan untuk jenis barang sepeda motor kredit yaitu konsumsi terhadap barang-barang kredit akan akan berhubungan terbalik dengan pendapatan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hal kredit sepeda motor, masyarakat yang berpenghasilan tinggi cenderung untuk menggunakan pendapatannya dalam tidak untuk membeli barang secara kredit melainkan dengan cara tunai serta untuk investasi maupun tabungan.

Adapun variabel biaya angsuran pada Tabel 1 menunjukkan koefisien senilai 0.386743 serta nilai $t_{\text{statistik}}$ adalah 2.555627 dengan tingkat probabilitas yaitu $0.0122 < 0.05$ yang menjadi nilai signifikansi pada penelitian ini. Sehingga dapat dikatakan bahwa variabel biaya angsuran kredit pada penelitian ini memiliki hubungan positif dan signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar dengan asumsi jika terjadi kenaikan biaya angsuran Rp. 100, maka kredit sepeda motor akan mengalami peningkatan senilai Rp. 38.674. Hasil penelitian Variabel biaya angsuran kredit terhadap variabel permintaan kredit

sepeda motor yang menunjukkan hubungan positif dan signifikan mengindikasikan bahwa semakin tinggi biaya angsuran maka semakin meningkat permintaan kredit sepeda motor di lembaga pembiayaan.

Hasil ini mengindikasikan bahwa sepeda motor dapat dikatakan sebagai kebutuhan primer masyarakat atau dengan kata lain memiliki kendaraan pribadi merupakan kebutuhan primer di Kota Makassar. Masyarakat tidak lagi terlalu memikirkan tingginya biayanya angsuran karena adanya kebutuhan masyarakat terhadap sepeda motor dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Selain itu, dengan memiliki sepeda motor dengan kredit meski dengan biaya angsuran yang tinggi masyarakat merasa manfaat memiliki sepeda motor meski secara kredit jauh lebih menguntungkan dibandingkan harus menggunakan transportasi publik yang menurut hasil wawancara peneliti terhadap beberapa konsumen mengatakan bahwa transportasi publik masih kurang memadai baik dari segi harga maupun dari kenyamanan terlebih untuk masyarakat yang memiliki mobilitas yang tinggi. Hal ini menjadi alasan mengapa biaya angsuran kredit memiliki hubungan positif dan signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Chien & Devaney, 2001) mengenai adanya keterkaitan antara perilaku terhadap penggunaan kredit, (Chien & Devaney, 2001) dalam artikelnya melihat banyak peneliti yang telah menyimpulkan bahwa pertumbuhan dramatis dalam penggunaan kredit sejak tahun 1980-an sebenarnya disebabkan oleh perubahan sikap terhadap kredit (Canner & Cynrak, 1985; Godwin, 1998; Norton, 1993; Park, 1993).

Perubahan sikap seperti itu menyiratkan bahwa konsumen lebih bersedia menggunakan kredit untuk membiayai konsumsi saat ini. Aksesibilitas kredit yang lebih mudah dan juga meningkatnya pengetahuan tentang manfaat dan risiko yang terlibat dalam penggunaan kredit. (Kinsey & Alister, 1981) dapat menjelaskan peningkatan permintaan kredit untuk memenuhi kebutuhan. Hal itu dapat dilihat dari meluasnya penawaran kredit yang mencerminkan preferensi konsumen mengenai jalur kredit yang telah diatur sebelumnya, dan perkembangan teknologi telah mempermudah kreditur untuk menawarkan kredit (Durkin, 2000).

Selain itu, (Chien & Devaney, 2001) menyatakan adanya preferensi sederhana untuk membayar angsuran kredit dimana mereka yang berada di tahap awal karir mungkin memiliki sikap yang siap untuk melakukan pinjaman karena mereka berfikir memiliki lebih banyak sumber daya di masa depan sehingga mampu melunasi kredit mereka. Dan konsumen berpenghasilan tinggi mungkin memiliki sikap yang lebih baik terhadap penggunaan kredit dengan kemampuan membayar biaya angsuran kredit karena mereka cenderung tidak dibatasi untuk memiliki kredit dan dianggap lebih memiliki kemampuan untuk melunasi kredit mereka daripada konsumen berpenghasilan rendah

Kemudian untuk hasil regresi variabel jangka waktu pengembalian kredit pada Tabel 1 dapat kita lihat bahwa variabel jangka waktu pengembalian kredit memiliki nilai koefisien yaitu 0.353329 dengan nilai $t_{\text{statistik}}$ adalah 3.141472 dengan tingkat probabilitas adalah sebesar $0.0022 < 0.05$ sehingga hasil ini secara empiris

membuktikan bahwa variabel jangka waktu pengembalian kredit memiliki hubungan yang positif dan signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor. Atau dapat juga disimpulkan jika terdapat tambahan jangka waktu pengembalian kredit sepeda motor 10 bulan maka kredit sepeda motor akan mengalami peningkatan sebesar 3.53329 unit.

Hasil ini disebabkan karena semakin lama jangka waktu pengembalian kredit sepeda motor maka akan semakin rendah biaya angsuran yang diberikan oleh lembaga pembiayaan kepada masyarakat. Makin rendah biaya angsuran maka permintaan akan kredit sepeda motor akan semakin meningkat.

Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Sullivan et al., 2000) mengungkapkan bahwa konsumen cenderung untuk tidak mengambil pinjaman dengan jangka waktu pinjaman angsuran yang lama karena lamanya pinjaman angsuran berarti akan membuat konsumen mengambil keputusan untuk mengambil sejumlah besar hutang yang ditanggung sehingga dapat membahayakan aset dan pendapatan mereka di masa depan. Selain itu, keputusan menggunakan kredit dengan biaya angsuran yang lama membutuhkan lebih banyak informasi dari konsumen dan membutuhkan lebih banyak waktu untuk diproses.

Sejalan dengan (Sullivan et al., 2000), (Garman & Forgue, 2000) mengungkapkan bahwa pinjama dengan menggunakan kartu kredit seringkali terjadi dalam nilai pinjaman yang relatif kecil pada satu waktu sehingga konsumen tidak perlu menilai masa depan keuangan mereka dengan hati-hati pada saat meminjam. Selain itu, jadwal pembayarannya juga berbeda. Namun pemberi kredit sering meminta pembayaran bulanan minimum serendah $1/36$ atau $1/48$ dari saldo terutang. Pembayaran seperti ini dijamin secara matematis untuk membuat pengguna berutang untuk waktu yang lama dan pemberi kredit akan memperoleh keuntungan dari lamanya jangka waktu pinjaman kredit.

Sementara itu, penelitian (Hogarth & Hilgert, 2002) menggunakan data *Supply Chain Finance* tahun 1995 dan 1998 untuk melihat profil peminjam yang membayar utang dengan tingkat bunga yang sangat tinggi. Mereka menemukan bahwa responden yang lebih tua, minoritas, berpenghasilan rendah, dan berpendidikan terbatas lebih cenderung memiliki pinjaman rumah berbunga tinggi dengan jangka waktu yang lebih lama; dan banyak dari konsumen ini menggunakan pinjaman berbunga tinggi untuk konsolidasi utang. Namun, penelitian ini terbatas pada pinjaman rumah, dan penulis juga mengaku memiliki masalah dengan jumlah sampel yang sedikit

Variabel harga tunai sepeda motor di Tabel 1 menunjukkan nilai koefisien yaitu 0,264372 dimana nilai $t_{\text{statistik}}$ 1,819328 dengan tingkat probabilitas adalah $0,0720 >$ nilai signifikansi 0,05. Hasil ini secara empiris menandakan bahwa variabel harga tunai sepeda motor memiliki pengaruh yang positif namun tidak signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel harga tunai sepeda motor tidak mempengaruhi permintaan kredit sepeda motor. Mahal atau tidaknya harga sepeda motor secara

tunai tidak mempengaruhi keputusan masyarakat dalam membeli sepeda motor secara kredit. Sehingga, lembaga pembiayaan tidak memperlakukan mahal atau tidaknya sebuah harga sepeda motor namun lebih menekankan kepada calon pembeli untuk membeli sepeda motor secara kredit.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Bertola et al., 2005) berpendapat bahwa subsidi kredit yang diberikan oleh dealer yang bekerja sama dengan lembaga pembiayaan bagi konsumen dapat dijelaskan dengan insentif yang diperoleh penjual karena suku bunga pinjaman lembaga pembiayaan lebih tinggi daripada suku bunga pinjaman di pasar keuangan bank, kelompok konsumen yang berbeda cenderung untuk membeli secara tunai dan kredit. Oleh karena itu, penjual dapat menetapkan ketentuan tersebut untuk menawarkan harga yang berbeda kepada pelanggan yang membeli secara tunai dan yang memiliki keterbatasan likuiditas sehingga membeli secara kredit, yaitu dengan cara yang sama seperti memberikan biaya angsuran lebih rendah dibebankan kepada konsumen yang memiliki keterbatasan likuiditas dengan meluangkan waktu pembayaran yang lebih lama.

Di pasar Italia menggunakan data dimana penelitian ini dilakukan, dealer dapat memilih untuk menyerap pembayaran bunga dengan menawarkan ketentuan keuangan yang menarik bagi pelanggan mereka yang cenderung membeli secara kredit dengan memberikan kemudahan tidak ada negosiasi dalam persyaratan pembiayaan. Kondisi pembiayaan diposting bersama dengan harga barang di toko, dan pelanggan dihadapkan pada pilihan take-it-or-leave-it saat memutuskan apakah akan membeli atau tidak dan menggunakan peluang kredit

KESIMPULAN

Pada penelitian ini dapat ditarik kesimpulan yaitu variabel biaya angsuran serta jangka waktu pengembalian kredit yang dilakukan oleh lembaga pembiayaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor di kota Makassar. Namun pada Variabel pendapatan dan harga tunai sepeda motor berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap permintaan kredit sepeda motor di Kota Makassar.

REFERENSI

- (1) Bertola, G., Hochguertel, S., & Koeniger, W. (2005). Dealer Pricing of Consumer Credit. In *INTERNATIONAL ECONOMIC REVIEW* (Vol. 46, Issue 4).
- (2) Bird, E., Hagstrom, P. A., & Wild, R. (1997). *Credit Cards and the Poor. Institute for Research on Poverty*,
- (3) Canner, G. B., & Cynrak, A. W. (1985). Determinants of Consumer Credit Card Usage Patterns among U.S. Families. *Journal Of Refill Banking*, 8, 9–18.

- (4) Chien, Y.-W., & Devaney, S. A. (2001). The Effects of Credit Attitude and Socioeconomic Factors on Credit Card and Installment Debt. *The Journal Of Consumer Affairs*, 35(1), 162–179.
- (5) Durkin, T. A. (2000). *Credit Cards: Use and Consumer Attitudes*.
- (6) Efendi, R. (2007). *Analisis Manajemen Risiko Kredit Sepeda Motor Honda pada Perusahaan Multifinance di Indonesia (Studi Kasus pada PT. PQR Finance)*. IPB.
- (7) Garman, E. T., & Fogue, Raymond. E. (2000). *Personal Finance* (Sixth Edition). Houghton Mifflin Company.
- (8) Godwin, D. D. (1998). Household Debt Quintiles: Explaining Changes 1983-1989. *The Journal of Consumer Affairs*, 31(2), 303–325.
- (9) Hogarth, J., & Hilgert, M. A. (2002). A Profile of Consumers with High-Rate Home Loans. *Financial Counseling and Planning*, 13(1), 15–34.
- (10) Indonesia Data ID. (2022). *Nilai Penyaluran Kredit Pembiayaan Mulifinance Kendaraan Bermotor Roda Dua 2018-2021*.
- (11) Kinsey, J., & Alister, R. M. (1981). Consumer Knowledge of the Costs of Open-End Credit. *The Journal of Consumer Affairs*, 15(2), 249–270.
- (12) Miranti, E. (2004). Prospek Industri Sepeda Motor di Indonesia. *Economic Review Journal*, 198.
- (13) Norton, C. M. (1993). *The Social Psychology of Credit*
- (14) Park, S. (1993). *The Determinants of Consumer Installment Credit*.
- (15) Rahayu, Y. P. (2018). Elastisitas Harga dan Pendapatan Terhadap Permintaan Kredit Sepeda Motor di Kabupaten Manokwari. *Perisai : Islamic Banking and Finance Journal*, 2(2), 158–170. <https://doi.org/10.21070/perisai.v2i2.1647>
- (16) Suciati, D. (2008). *Prediksi Kondisi Financial Distress Kredit Pemilikan Motor* . UI.
- (17) Sullivan, T. A., Warren, E., & Westbrook, J. L. (2000). *The Fragile Middle Class: Americans in Debt*.
- (18) Yuliasari, A. (2012). Analisis Sturuktur Pasar dan Perilaku Indsutri Sepeda Motor di Jakarta Tahun 2009-2012. *Media Ekonomi*, 20(1), 27–46.