

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang Masalah

Bank adalah suatu lembaga keuangan yang menjadi mediator antara pihak yang memiliki kelebihan dana (deposan) dengan pihak yang membutuhkan dana (debitur). Bank menghimpun dana dari deposan dalam bentuk simpanan dan menyalurkannya kepada debitur dalam bentuk kredit atau dalam bentuk-bentuk lainnya. Dalam menjalankan usahanya aspek permodalan sangat penting di dalam pengelolaan usaha bank.

Kemampuan permodalan bank dapat diukur dengan rasio keuangan yaitu *Capital Adequacy Ratio* (CAR) dimana rasio ini membandingkan antara modal bank dengan aktiva tertimbang menurut risiko. CAR sebuah bank seharusnya terus mengalami peningkatan dari waktu ke waktu. Namun, tidak demikian halnya yang terjadi pada Bank Pembangunan Daerah, seperti yang ditunjukkan pada tabel 1.1.

Berdasarkan tabel 1.1 diketahui bahwa secara rata-rata CAR Bank Pembangunan Daerah selama periodetahun 2009 sampai dengan tahun 2013 cenderung mengalami penurunan yang ditunjukan dengan rata-rata trend sebesar -1,25persen. Kenyataan ini menunjukkan masih ada masalah pada CAR Bank Pembangunan Daerah di Indonesia, sehingga perlu dilakukan penelitian untuk mencari tahu faktor-faktor apa yang menjadi penyebab turunnya CAR Bank Pembangunan Daerah di Indonesia tersebut.

**Tabel 1.1**  
**POSISI CAPITAL ADEQUACY RATIO (CAR)**  
**BANK PEMBANGUNAN DAERAH**  
**TAHUN 2009 – 2013**  
**(dalam persen)**

NO	Nama Bank	2009	2010	Trend	2011	Trend	2012	Trend	2013*	Trend	Rata2 CAR	Rata2 Trend
1	BPD Sulawesi Tenggara	36,64	31,23	-5,41	25,67	-5,56	22,53	-3,14	0,21	-22,32	23,26	-9,11
2	BPD Yogyakarta	18,64	15,31	-3,33	13,07	-2,24	14,40	1,33	14,03	-0,37	15,09	-1,15
3	BPD Kalimantan Timur	22,15	20,31	-1,84	21,11	0,80	24,70	3,59	22,13	-2,57	22,08	0,00
4	BPD Dki Jakarta	13,67	13,56	-0,11	9,57	-3,99	12,30	2,73	14,07	1,77	12,63	0,10
5	BPD Aceh	22,94	18,44	-4,50	18,27	-0,17	17,82	-0,45	19,07	1,25	19,31	-0,97
6	BPD Kalimantan Tengah	19,37	22,25	2,88	18,92	-3,33	23,75	4,83	22,43	-1,32	21,34	0,77
7	BPD Jambi	29,98	21,75	-8,23	23,46	1,71	24,41	0,95	21,01	-3,40	24,12	-2,24
8	BPD Sulawesi Selatan Dan Sulawesi Barat	19,56	21,11	1,55	0,21	-20,90	0,22	0,01	0,24	0,02	8,27	-4,83
9	BPD Lampung	28,40	22,19	-6,21	20,54	-1,65	19,29	-1,25	16,80	-2,49	21,44	-2,90
10	BPD Riau Kepri	22,28	26,44	4,16	26,38	-0,06	24,52	-1,86	25,11	0,59	24,95	0,71
11	BPD Sumatera Barat	17,54	16,55	-0,99	15,46	-1,09	18,81	3,35	17,72	-1,09	17,22	0,04
12	BPD Jawa Barat Dan Banten, Tbk	21,19	26,30	5,11	22,45	-3,85	22,80	0,35	20,59	-2,21	22,67	-0,15
13	BPD Maluku	19,91	15,20	-4,71	14,07	-1,13	14,72	0,65	15,91	1,19	15,96	-1,00
14	BPD Bengkulu	18,68	24,81	6,13	22,84	-1,97	15,84	-7,00	16,21	0,37	19,68	-0,62
15	BPD Jawa Tengah	20,54	20,93	0,39	19,24	-1,69	17,97	-1,27	17,27	-0,70	19,19	-0,82
16	BPD Jawa Timur	21,32	19,47	-1,85	16,53	-2,94	26,56	10,03	22,82	-3,74	21,34	0,38
17	BPD Kalimantan Barat	17,86	17,53	-0,33	17,74	0,21	16,87	-0,87	17,41	0,54	17,48	-0,11
18	BPD Nusa Tenggara Barat	15,48	14,18	-1,30	12,89	-1,29	12,89	0,00	12,85	-0,04	13,66	-0,66
19	BPD Nusa Tenggara Timur	30,51	26,27	-4,24	20,89	-5,38	16,52	-4,37	15,22	-1,30	21,88	-3,82
20	BPD Sulawesi Tengah	22,97	26,99	4,02	22,84	-4,15	32,29	9,45	24,71	-7,58	25,96	0,44
21	BPD Sulawesi Utara	15,67	10,60	-5,07	12,71	2,11	14,71	2,00	12,64	-2,07	13,27	-0,76
22	BPD Bali	13,75	12,79	-0,96	11,73	-1,06	16,79	5,06	16,80	0,01	14,37	0,76
23	BPD Kalimantan Selatan	16,09	17,71	1,62	17,65	-0,06	18,22	0,57	15,87	-2,35	17,11	-0,06
24	BPD Papua	47,00	23,54	-23,46	23,54	0,00	19,95	-3,59	18,90	-1,05	26,59	-7,03
25	BPD Sumatera Selatan Dan Bangka Belitung	12,60	12,22	-0,38	12,09	-0,13	13,55	1,46	13,91	0,36	12,87	0,33
26	BPD Sumatera Utara	10,77	13,06	2,29	14,66	1,60	13,24	-1,42	12,08	-1,16	12,76	0,33
Jumlah		2564,51	2520,74	-44,77	2465,53	-56,21	2487,67	21,14	426,01	-49,66	2092,89	-32,38
Rata-rata		98,64	96,95	-1,72	94,83	-2,16	95,68	0,81	16,39	-1,91	80,50	-1,25

Sumber : Laporan Keuangan Publikasi Bank Indonesia, Diolah, CAR 2013\* : Triwulan II

Besar kecilnya CAR yang dimiliki oleh bank akan dipengaruhi oleh risiko usaha. Risiko usaha bank adalah tingkat ketidakpastian mengenai suatu hasil yang diperkirakan atau diharapkan akan diterima. Dimana semakin tinggi risiko yang dihadapi oleh bank, maka modal yang harus disediakan oleh bank pun semakin besar. Berdasarkan PBI nomor 11/25/PBI/2009 dinyatakan bahwa risiko usaha yang dihadapi bank adalah risiko kredit, risiko pasar, risiko likuiditas, risiko operasional, risiko kepatuhan, risiko hukum, risiko reputasi, dan risiko strategis. Namun risiko yang dapat dihitung dengan rasio keuangan adalah risiko likuiditas, risiko kredit, risiko pasar, dan risiko operasional.

Risiko likuiditas bank adalah risiko akibat ketidakmampuan bank untuk memenuhi kewajiban yang jatuh tempo dari sumber pendanaan arus kas dan/atau dari aset likuid berkualitas tinggi yang dapat diagunkan, tanpa mengganggu aktivitas dan kondisi keuangan bank (PBI nomor 11/25/PBI/2009). Rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur risiko likuiditas bank antara lain dengan menggunakan *Loan To Deposit Ratio* (LDR) dan *Investing Policy Ratio* (IPR).

LDR adalah perbandingan antara total kredit yang disalurkan dengan dana pihak ketiga yang berhasil dihimpun. Rasio ini mengukur tingkat kemampuan bank dalam memenuhi kewajiban kepada pihak ketiga dengan mengandalkan jumlah kredit yang disalurkan. Pengaruh LDR terhadap risiko likuiditas adalah berlawanan arah (negatif). Hal ini terjadikarena apabila LDR meningkat berarti telah terjadi peningkatan total kredit dengan prosentase peningkatan lebih besar daripada prosentase peningkatan total DPK. Akibatnya

terjadi peningkatan kemampuan bank untuk memenuhi kewajibannya kepada pihak ketiga atau dengan kata lain mengalami peningkatan likuiditas, sehingga potensi terjadinya ketidakmampuan bank memenuhi kewajibannya kepada pihak ketiga menjadi semakin kecil yang berarti terjadi penurunan risiko likuiditas. Pada sisi lain, pengaruh LDR terhadap CAR adalah negatif. Hal ini dapat terjadi karena LDR meningkat terjadi peningkatan total kredit dengan prosentase yang lebih besar dari pada prosentase peningkatan dan dana pihak ketiga. Akibatnya, terjadi peningkatan ATMR dan dengan asumsi tidak terjadi peningkatan modal, maka akan menyebabkan CAR menurun. Dengan demikian pengaruh risiko likuiditas terhadap CAR adalah positif.

IPR merupakan kemampuan bank dalam memenuhi kewajibannya kepada para deposannya dengan mengandalkan surat-surat berharga yang dimilikinya (Kasmir, 2010 : 287). IPR mempunyai pengaruh negatif terhadap risiko likuiditas. Hal ini terjadi apabila IPR meningkat, berarti terjadi peningkatan investasi surat berharga dengan prosentase yang lebih besar dari prosentase peningkatan dana pihak ketiga. Akibatnya, kemampuan bank untuk memenuhi kewajiban pada pihak ketiga dengan menghandalkan surat-surat berharga semakin tinggi, yang berarti risiko likuiditas bank menurun. Pada sisi lain IPR mempunyai pengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini terjadi apabila IPR meningkat, berarti terjadi peningkatan investasi surat berharga dengan prosentase yang lebih besar dari prosentase peningkatan dana pihak ketiga. Akibatnya, terjadi peningkatan ATMR dan dengan asumsi tidak terjadi peningkatan modal, maka akan menyebabkan CAR menurun. Dengan demikian risiko likuiditas berpengaruh

positif terhadap CAR

Risiko kredit didefinisikan sebagai risiko yang terkait dengan kemungkinan bahwa *counterparty* akan gagal memenuhi kewajibannya dengan kata lain adalah risiko dimana debitur tidak dapat membayar kembali hutangnya (PBI nomor 11/25/PBI/2009). Risiko kredit yang dihadapi bank dapat diukur dengan menggunakan rasio keuangan yang salah satu diantaranya adalah *Non Performing Loan* (NPL). NPL adalah perbandingan antara kredit bermasalah dengan total kredit. NPL merupakan rasio yang mengukur porsi kredit bermasalah yang dimiliki bank dari keseluruhan kredit yang disalurkan oleh bank. NPL mempunyai pengaruh yang positif terhadap risiko kredit. Hal ini dapat terjadi apabila NPL meningkat, berarti telah terjadi peningkatan kredit bermasalah dengan prosentase yang lebih besar dari pada prosentase peningkatan total kredit yang disalurkan bank. Akibatnya, potensi terjadinya kredit macet menjadi semakin meningkat, sehingga menyebabkan risiko kredit yang dihadapi oleh bank meningkat. Pada sisi lain, NPL berpengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini disebabkan apabila NPL meningkat, berarti terjadi peningkatan kredit bermasalah dengan prosentase yang lebih besar dari pada prosentase peningkatan total kredit. Akibatnya, terjadi peningkatan biaya yang harus dicadangkan lebih besar dari pada peningkatan pendapatan, sehingga terjadi penurunan laba, penurunan modal dan pada akhirnya CAR bank juga menurun. Dengan demikian risiko kredit berpengaruh negatif terhadap CAR.

Risiko pasar adalah risiko pada posisi neraca dan rekening administratif termasuk transaksi derivatif, akibat perubahan secara keseluruhan

dari kondisi pasar, termasuk risiko perubahan harga *option* (PBI nomor 11/25/PBI/2009). Untuk mengukur risiko pasar digunakan rasio keuangan yang salah satu diantaranya adalah dengan menggunakan *Interest Rate Risk* (IRR) dimana rasio ini digunakan untuk mengetahui risiko tingkat suku bunga.

Pengaruh IRR terhadap risiko pasar dapat positif atau negatif. Hal ini terjadi apabila IRR meningkat, berarti telah terjadi peningkatan *Interest Rate Sensitivity Asset* (IRSA) dengan prosentase yang lebih besar dari pada prosentase peningkatan *Interest Rate Sensitivity Liabilities* (IRSL). Apabila pada saat itu tingkat suku bunga cenderung meningkat, maka akan terjadi peningkatan pendapatan bunga yang lebih besar dari pada peningkatan biaya bunga, sehingga risiko suku bunga yang dihadapi bank menurun. Dengan demikian pengaruh IRR terhadap risiko pasar adalah negatif. Sebaliknya, apabila pada saat itu tingkat suku bunga cenderung mengalami penurunan, terjadi penurunan pendapatan bunga yang lebih besar dari pada penurunan biaya bunga, sehingga risiko suku bunga yang dihadapi bank meningkat. Dengan demikian pengaruh IRR terhadap risiko pasar adalah positif.

Pada sisi lain pengaruh IRR terhadap CAR dapat positif atau negatif. Hal ini dapat terjadi karena apabila IRR meningkat, berarti telah terjadi peningkatan IRSA lebih besar dari peningkatan IRSL. Apabila pada saat itu tingkat suku bunga cenderung meningkat, maka terjadi peningkatan pendapatan bunga lebih besar dari peningkatan biaya bunga, sehingga laba bank meningkat, modal bank meningkat, dan CAR bank juga ikut meningkat. Dengan demikian pengaruh IRR terhadap CAR adalah positif. Sebaliknya apabila tingkat suku

bunga pada saat itu cenderung mengalami penurunan, maka terjadi penurunan pendapatan bunga lebih besar dari pada penurunan biaya bunga, sehingga laba bank menurun, modal bank menurun, dan CAR bank juga ikut menurun. Dengan demikian pengaruh IRR terhadap CAR adalah negatif. Berdasarkan penjelasan di atas, maka pengaruh risiko pasar terhadap CAR dapat positif atau negatif.

Risiko operasional adalah risiko akibat ketidakcukupan dan/atau tidak berfungsinya proses internal, kesalahan manusia, kegagalan sistem, dan/atau adanya kejadian-kejadian eksternal yang mempengaruhi operasional bank (PBI nomor 11/25/PBI/2009). Risiko operasional yang dihadapi bank dapat diukur dengan menggunakan rasio keuangan antara lain Biaya Operasional terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) dan *Fee Based Income Ratio* (FBIR).

BOPO adalah perbandingan antara beban operasional dengan pendapatan operasional. Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi bank dalam hal menekan biaya operasional untuk memperoleh pendapatan operasional. Pengaruh BOPO terhadap risiko operasional adalah searah (positif). Hal ini dapat terjadi karena apabila BOPO meningkat, maka terjadi peningkatan biaya operasional dengan prosentase yang lebih besar dari pada prosentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya, tingkat efisiensi bank dalam hal menekan biaya operasi untuk memperoleh pendapatan operasional menurun, sehingga risiko operasional yang dihadapi bank meningkat. Pada sisi lain, pengaruh BOPO terhadap CAR adalah berlawanan arah (negatif). Hal ini terjadi apabila BOPO meningkat berarti terjadi peningkatan biaya operasional lebih besar dari pada peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya laba bank menurun,

modal menurun, dan CAR pun ikut menurun. Dengan demikian pengaruh risiko operasional terhadap CAR adalah negatif.

FBIR adalah perbandingan antara pendapatan operasional di luar bunga dengan pendapatan operasional. Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi dalam hal kemampuan bank menghasilkan pendapatan operasional selain bunga dalam kegiatan operasinya. Pengaruh FBIR terhadap risiko operasional adalah berlawanan arah (negatif). Hal ini terjadi karena apabila FBIR meningkat, berarti telah terjadi peningkatan pendapatan operasional selain bunga dengan prosentase yang lebih besar dari pada prosentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya tingkat efisiensi dalam hal kemampuan bank menghasilkan pendapatan operasional selain bunga dalam kegiatan operasinya meningkat, sehingga mengakibatkan risiko operasional yang dihadapi bank menurun. Pada sisi lain, pengaruh FBIR terhadap CAR adalah searah (positif), karena apabila FBIR meningkat, berarti telah terjadi peningkatan pendapatan operasional selain bunga dengan prosentase yang lebih besar dari pada prosentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya laba bank meningkat, modal meningkat, dan CAR pun ikut meningkat. Dengan demikian pengaruh risiko operasional terhadap CAR adalah negatif.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah LDR, IPR, NPL,IRR, BOPO dan FBIR secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangun-



an Daerah?

2. Apakah LDR secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?
3. Apakah IPR secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?
4. Apakah NPL secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?
5. Apakah IRR secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?
6. Apakah BOPO secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?
7. Apakah FBIR secara parsial mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?
8. Variabel apakah diantara LDR, IPR, NPL, IRR, BOPO dan FBIR yang mempunyai pengaruh dominan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui signifikansi pengaruh dari rasio LDR, IPR, NPL, IRR, BOPO dan FBIR secara bersama-sama terhadap CAR Bank Pembangunan Daerah.
2. Mengetahui signifikansi pengaruh negatif LDR secara parsial terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah.

3. Mengetahui signifikansi pengaruh negatif IPR secara parsial terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah.
4. Mengetahui signifikansi pengaruh negatif NPL secara parsial terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah.
5. Mengetahui signifikansi pengaruh IRR secara parsial terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah.
6. Mengetahui signifikansi pengaruh negatif BOPO secara parsial terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah.
7. Mengetahui signifikansi pengaruh positif FBIR secara parsial terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah.
8. Mengetahui variabel diantara LDR, IPR, NPL, IRR, BOPO dan FBIR yang mempunyai pengaruh dominan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan dari adanya penelitian ini adalah:

##### **1. Bagi Bank**

Dapat dijadikan bahan informasi atau masukan bagi manajemen bank dalam mengelola permodalan dan juga melaksanakan manajemen risiko agar diperoleh kinerja yang terbaik.

##### **2. Bagi Penulis**

Dapat menambah pengetahuan dan wawasan penulis mengenai dunia perbankan, khususnya mengenai sejauhmana risiko usaha bank berpengaruh terhadap permodalan (CAR) pada Bank Pembangunan Daerah.

### **3. Bagi STIE Perbanas Surabaya**

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai koleksi bacaan atau referensi di perpustakaan STIE Perbanas Surabaya dan sebagai bahan perbandingan bagi mahasiswa lain yang akan melakukan penelitian di waktu yang akan datang.

#### **1.5 Sistematika Penulisan**

Penulisan skripsi ini disusun secara sistematis dengan maksud agar dapat diperoleh gambaran yang cukup jelas tentang obyek pengamatan. Uraian sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut :

##### **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini dijelaskan mengenai latar belakang, perumusan masalah, tujuan masalah, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

##### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini dijelaskan mengenai penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai rujukan, landasan teori yang berhubungan dengan permasalahan yang sedang diteliti, kerangka pemikiran dan tentang hipotesis penelitian.

##### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini diuraikan tentang rancangan penelitian, batasan penelitian, identifikasi variabel, definisi operasional dan pengukuran variabel, populasi, sampel dan teknik pengambilan sampel, data dan metode pengumpulan data, serta teknik analisis data.

##### **BAB IV : GAMBARAN SUBYEK PENELITIAN DAN ANALISIS DATA**

Dalam bab ini dijelaskan tentang subyek penelitian yang akan dianalisis

Selain itu, bab ini juga membahas analisis deskriptif untuk menjelaskan tentang variabel yang diteliti, dan penjelasan tentang hasil pengujian hipotesis serta pembahasan dari pengujian hipotesis tersebut.

#### **BAB V : PENUTUP**

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan, keterbatasan penelitian serta saran yang diharapkan berguna untuk industri perbankan dari penelitian berikutnya.