

**PENGARUH LIKUIDITAS, KUALITAS AKTIVA, SENSITIVITAS,
EFISIENSI, DAN PROFITABILITAS TERHADAP CAR PADA
BANK UMUM SWASTA NASIONAL DEvisa
*GO PUBLIC***

ARTIKEL ILMIAH

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Penyelesaian
Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Manajemen



Oleh :

I NYOMAN DISTIRA PUTRA AMERTA
NIM : 2015210812

**SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI PERBANAS
S U R A B A Y A
2019**

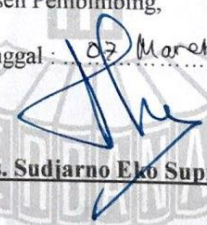
PENGESAHAN ARTIKEL ILMIAH

Nama : I Nyoman Distira Putra Amerta
Tempat, Tanggal lahir : Sidoarjo, 19 Desember 1996
NIM : 2015210812
Program Studi : Manajemen
Program Pendidikan : Sarjana
Konsentrasi : Perbankan
Judul : PENGARUH LIKUIDITAS, KUALITAS AKTIVA,
SENSITIVITAS, EFISIENSI, DAN
PROFITABILITAS TERHADAP CAR PADA
BANK UMUM SWASTA NASIONAL DEvisa
GO PUBLIC

Disetujui dan diterima baik oleh :

Dosen Pembimbing,

Tanggal : 02 Maret 2019


Drs. Sudjarno Eko Supriyono, M.M

Ketua Program Studi Manajemen

Tanggal : 02 Maret 2019


Burhanudin, S.E., M.Si., Ph.D

**EFFECTS OF LIQUIDITY RATIO, ASSET QUALITY, SENSITIVITY,
EFFICIENCY, AND PROFITABILITY OF CAPITAL ADEQUACY
RATIO (CAR) OF FOREIGN EXCHANGE NATIONAL
PRIVATE BANK GO PUBLIC**

I Nyoman Distira Putra Amerta
STIE Perbanas Surabaya
Email: 2015210812@students.perbanas.ac.id

ABSTRACT

The research aims to analyze wheater LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, and NIM simultaneously and partially have significant effect toward CAR at national private commercial bank foreign exchange go public. Sample of this reasearch is Bank Bukopin, Tbk, Bank Nasional Nobu, Tbk, and Bank Sinar Mas. Tbk. Data in this research uses secondary data collecting which is taken from financial report of national private commercial bank foreign exchange go public begin from first quarter of year 2013 until second quarter at year 2018. The technique of data analysis using multiple linier regression analysis, F test and t test. The result of the research showed that LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, and NIM simultaneously have significant effect toward CAR on national private commercial bank foreign exchange go public. IPR and NIM partially have positive significant toward CAR on national private commercial bank foreign exchange go public. NPL partially has negative significant effect toward CAR on national private commercial bank foreign exchange go public. APB and FBIR partially has positive insignificant toward CAR on national private commercial bank foreign exchange go public. LDR, IRR, PDN, BOPO, ROA partially have negative insignificant toward CAR on national private commercial bank foreign exchange go public.

Keywords: *Liquidity Ratio, Asset Quality Ratio, Sensitivity Ratio, Efficiency Ratio, and Profitability Ratio.*

Pendahuluan

Bank merupakan perusahaan jasa yang dalam hal kegiatannya tidak lepas dari kepercayaan antara nasabah dengan bank pemberi layanan/jasa, bank juga berperan sebagai perantara keuangan (*financial intermediary*). Definisi bank menurut Undang – Undang No. 7 Tahun 1992 tentang perbankan sebagaimana yang telah diubah dengan Undang – Undang No. 10 Tahun 1998, “Bank adalah badan

usaha yang menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk simpanan dan menyalurkannya kepada masyarakat dalam rangka meningkatkan taraf hidup rakyat banyak.”

Salah satu aspek penting di dalam perbankan ialah aspek permodalan yang digunakan oleh Bank Indonesia untuk mengatur industri perbankan di Indonesia. Kebijakan dalam pengaturan

perbankan telah di tetapkan guna meningkatkan kinerja perbankan yang ada di Indonesia. Sesuai dengan ketentuan, Bank Indonesia mewajibkan setiap bank yang ada di Indonesia baik bank besar maupun bank kecil untuk memenuhi kecukupan modal minimum sebesar 8% (PBI nomor: 15/12/PBI/2013) agar bank dapat meningkatkan kemampuannya dalam menghadapi risiko.

Kewajiban Penyediaan Modal Minimum (KPM) menjadi sangat penting bagi suatu bank, kewajiban penyediaan modal minimum juga tergantung dari bank tersebut berada dalam tingkatan yang mana. Untuk mengetahui berapa kewajiban modal minimum dapat menggunakan Aktiva Tertimbang Menurut Risiko (ATMR) meliputi modal inti dan juga modal pelengkap.

Tinggi rendahnya *Capital Adequacy Ratio* (CAR) suatu bank dapat dipengaruhi oleh pengelolaan manajemen bank terkait dengan aspek likuiditas, kualitas aktiva, efisiensi, sensitivitas, dan profitabilitas yang dipenuhi bank.

Aspek Likuiditas bank merupakan rasio untuk mengukur kemampuan bank dalam memenuhi kewajiban jangka pendek saat ditagih (Kasmir, 2012 :315).

Aspek kualitas aktiva menunjukkan kualitas asset sehubungan dengan risiko kredit yang dihadapi bank sebagai akibat pemberian kredit dan investasi dana bank pada portofolio yang berbeda. Setiap penanaman dana bank dalam aktiva produktif dinilai kualitasnya dengan menentukan tingkat kolektibilitasnya, apakah lancar, kurang lancar, diragukan, dan macet (Mudrajad Kuncoro 012:519).

Aspek Sensitivitas merupakan penilaian terhadap kemampuan bank untuk meng-cover akibat yang ditimbulkan oleh perubahan risiko pasar dan kecukupan manajemen risiko pasar (Veithzal Rivai 2013:485).

Aspek efisiensi bank merupakan aspek untuk mengukur efektivitas bank dalam mencapai tujuannya (Kasmir 2012:311) rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar efisiensi penggunaan biaya operasional.

Aspek profitabilitas merupakan aspek untuk menilai terhadap kondisi dan kemampuan rentabilitas bank untuk mendukung kegiatan operasionalnya dan permodalan (Veithzal Rivai 2013:480).

KERANGKA TEORITIS DAN HIPOTESIS

LDR (*Loan to Deposit Ratio*) terhadap CAR

Rasio ini untuk mengetahui kemampuan bank dalam membayar kembali penarikan dana yang dilakukan deposan dengan mengandalkan kredit yang diberikan sebagai sumber likuiditasnya. Semakin tinggi LDR memberikan indikasi rendahnya kemampuan likuiditas bank tersebut (Veithzal Rivai 2013:484).

LDR memiliki pengaruh positif atau negatif terhadap CAR. Ini dapat terjadi apabila LDR mengalami peningkatan, berarti terjadi kenaikan total kredit yang diberikan lebih besar yang akan membuat nilai Aktiva Tertimbang Menurut Risiko (ATMR) semakin besar. Akibatnya, pendapatan bank meningkat lebih besar dibandingkan dengan biaya, sehingga laba bank,

modal dan CAR menurun. LDR dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{LDR} = \frac{\text{Kredit}}{\text{Dana Pihak Ketiga}} \times 100\%$$

IPR (*Investing Policy Ratio*) terhadap CAR

IPR merupakan kemampuan bank dalam melunasi kewajibannya kepada para deposannya dengan cara melakukan likuiditas surat-surat berharga yang dimiliki. IPR digunakan untuk mengukur kemampuan bank dalam melunasi kewajibannya kepada para deposan dengan cara melikuidasi surat-surat berharga yang dimilikinya.

IPR memiliki pengaruh positif atau negatif terhadap CAR. Hal ini dapat terjadi apabila IPR mengalami peningkatan, berarti terjadi kenaikan surat-surat berharga yang lebih besar dibandingkan kenaikan dana pihak ketiga. Akibatnya, pendapatan bank meningkat lebih besar dibandingkan dengan biaya, sehingga laba bank, modal dan CAR menurun. Rasio ini dapat diukur menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{IPR} = \frac{\text{Surat – surat Berharga}}{\text{Dana Pihak Ketiga}} \times 100$$

APB (Aktiva Produktif Bermasalah) terhadap CAR

APB merupakan rasio yang mengukur seberapa besar aktiva produktif bermasalah dengan kualitas kurang lancar, diragukan, dan macet. APB berpengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini dapat terjadi apabila APB mengalami peningkatan, berarti terjadi kenaikan aktiva produktif bermasalah yang lebih besar dibandingkan kenaikan aktiva produktif. Akibatnya, pendapatan bank lebih kecil dibandingkan

dengan biaya, sehingga laba bank, modal dan CAR menurun. Adapun rumus yang digunakan untuk mencari rasio APB adalah :

$$\text{APB} = \frac{\text{APB}}{\text{Aktiva Produktif}} \times 100\%$$

NPL (*Non Performing Loan*) terhadap CAR

NPL berpengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini dapat terjadi apabila NPL mengalami peningkatan, berarti terjadi kenaikan kredit bermasalah yang lebih besar dibandingkan kenaikan total kredit. Akibatnya, pendapatan bunga bank lebih rendah dibandingkan dengan biaya pencadangan yang harus dikeluarkan, sehingga laba bank, modal dan CAR menurun. NPL menunjukkan kemampuan manajemen bank dalam mengelola kredit bermasalah dari keseluruhan total kredit yang diberikan oleh bank. Dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{NPL} = \frac{\text{Kredit Bermasalah}}{\text{Total Kredit}} \times 100\%$$

IRR (*Interest Rate Rasio*) terhadap CAR

IRR berpengaruh positif atau negatif terhadap CAR. Hal ini terjadi karena apabila IRR mengalami peningkatan, berarti terjadi kenaikan *Interest Rate Sensitivity Asset* (IRSA) lebih besar dari pada *Interest Rate Sensitivity Liabilities* (IRSL).

IRR merupakan risiko yang timbul karena adanya perubahan tingkat suku bunga (Mudrajat Kuncoro Suhardjono 2012:273-274). Dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{IRR} = \frac{\text{Interest Rate Sensitive Asset}}{\text{Interest Rate Sensitive Liability}} \times 100$$

PDN (*Posisi Devisa Netto*) terhadap CAR

PDN berpengaruh positif atau negatif terhadap CAR. Hal ini dapat

terjadi karena apabila PDN mengalami peningkatan, berarti terjadi kenaikan aktiva valas lebih besar dari pasiva valas dan nilai tukar cenderung naik, pendapatan valas meningkat lebih besar dibanding dengan biaya valas, sehingga laba, modal dan CAR akan meningkat. Sebaliknya, jika nilai tukar cenderung penurunan maka pendapatan valas, laba bank, modal bank dan CAR menurun.

PDN adalah perbandingan antara selisih aktiva valas dan pasiva valas ditambah dengan selisih berih off balance sheer dibagi modal. Rasio PDN dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$PDN = \frac{(\text{Aktiva valas} - \text{Pasiva valas}) + \text{selisih off balance sheet}}{\text{Modal}} \times 100$$

BOPO (Beban Operasional terhadap Pendapatan Operasional) terhadap CAR

BOPO adalah perbandingan antara biaya operasional dengan pendapatan operasional dalam mengukur tingkat efisiensi dan kemampuan bank dalam melakukan kegiatan operasinya (Veithzal Rivai 2013:482). BOPO berpengaruh negatif terhadap CAR. Ini dapat terjadi apabila BOPO mengalami peningkatan, berarti terjadi kenaikan biaya operasional yang lebih besar dibandingkan kenaikan pendapatan operasional. Akibatnya, laba bank, modal dan CAR menurun.

$$BOPO = \frac{\text{Total Biaya Operasional}}{\text{Total Pendapatan Operasional}} \times 100\%$$

FBIR (Fee Based Income Ratio) terhadap CAR

FBIR berpengaruh positif terhadap CAR. Ini dapat terjadi apabila FBIR mengalami peningkatan, berarti terjadi kenaikan pendapatan operasional lain lebih besar dari pada kenaikan total pendapatan operasional. Akibatnya,

laba bank, modal dan CAR meningkat.

FBIR merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan bank dalam memperoleh pendapatan dari jasa-jasa yang diberikan bank kepada nasabahnya selain dari bunga dan provisi pinjaman.

$$FBIR = \frac{\text{Pendapatan Operasional diluar Pendapatan Bunga}}{\text{Pendapatan Operasional}} \times 100\%$$

ROA (Return On Asset) terhadap CAR

ROA adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan bank dalam memperoleh keuntungan secara keseluruhan (Veithzal Rivai 2013:480). ROA memiliki pengaruh positif terhadap CAR. Ini dapat terjadi apabila ROA mengalami kenaikan, berarti terjadi kenaikan laba sebelum pajak yang lebih besar dibandingkan kenaikan total aktiva. Akibatnya, modal dan CAR meningkat

$$ROA = \frac{\text{Laba Sebelum Pajak}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

NIM (Net Interest Margin) terhadap CAR

NIM berpengaruh positif terhadap CAR. Hal ini dapat terjadi apabila NIM meningkat, berarti telah terjadi peningkatan pendapatan bunga bersih dengan persentase lebih besar dibandingkan dengan persentase peningkatan aktiva produktif. Akibatnya total pendapatan meningkat, laba meningkat, modal meningkat, dan CAR juga meningkat.

NIM merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan kemampuan *earning assets* dalam menghasilkan pendapatan bunga bersih. Untuk mengukur NIM dapat digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{NIM} = \frac{\text{Pendapatan Bersih}}{\text{Aktiva Produktif}} \times 100\%$$

Hipotesis Penelitian :

H1. LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM secara Bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H2. LDR secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H3. IPR secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H4. APB secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H5. NPL secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H6. IRR secara parsial mempunyai pengaruh yang

signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

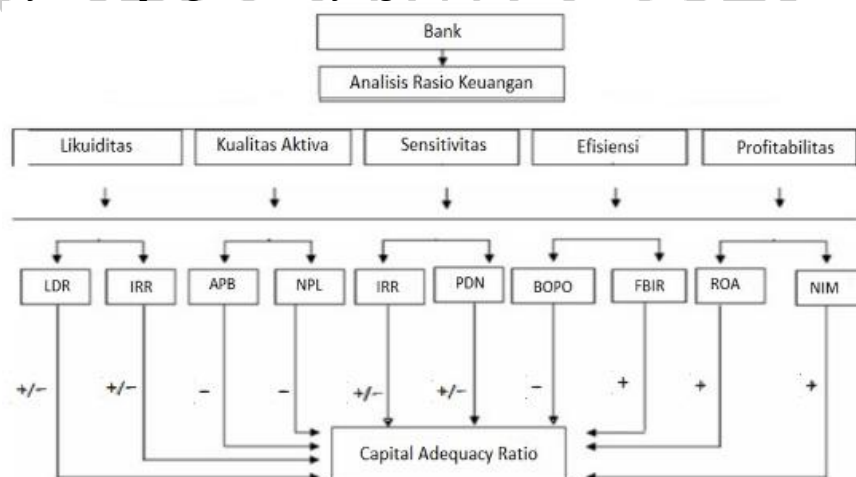
H7. PDN secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H8. BOPO secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H9. FBIR secara parsial mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H10. ROA secara parsial mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.

H11. NIM secara parsial mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public.



Kerangka Pemikiran

METODE PENELITIAN

Didalam rancangan penelitian ini akan dijelaskan tentang jenis penelitian yang akan digunakan peneliti dalam proses dan penyelesaian penelitian. Rancangan penelitian ini dapat ditinjau berdasarkan dua aspek sebagai berikut (Mudrajat Kuncoro, 2012:148):

a. Jenis penelitian berdasarkan metode

Berdasarkan metodenya, penelitian ini merupakan penelitian kausalitas, karena pada penelitian ini menjelaskan hubungan antara variabel (variabel bebas dan variabel terikat) yang digunakan dalam penelitian ini, selain itu penelitian ini mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih.

b. Jenis penelitian berdasarkan sumber data

Berdasarkan sumber data, dalam penelitian ini menggunakan jenis data sekunder, serta metode pengumpulan data dengan cara dokumentasi karena data diperoleh langsung dari Lembaga pengumpul data (Otoritas Jasa Keuangan) dan dipublikasikan kepada masyarakat dan juga rujukan jurnal dan skripsi.

Variabel Penelitian

rasio-rasio yang digunakan dalam penelitian ini:

LDR sebagai (X1)

IPR sebagai (X2)

APB sebagai (X3)

NPL sebagai (X4)

IRR sebagai (X5)

PDN sebagai (X6)

BOPO sebagai (X7)

FBIR sebagai (X8)

ROA sebagai (X9)

NIM sebagai (X10)

Variabel terikat atau dependent variable dalam penelitian ini adalah

Capital Adequacy Ratio (CAR) yang menggunakan simbol (Y).

Metode Pengambilan Sampel

Berdasarkan kriteria penentuan sampel, maka populasi Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Publik yang terpilih dapat dilihat pada tabel. Dari tabel terdapat tiga sampel Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Publik yang terpilih dan memenuhi kriteria penentu sampel diatas, antara lain:

1. Bank Bukopin, Tbk (Rp. 7.770.906.000.000)
2. Bank Nasional Nobu, Tbk (Rp. 1,388,607,000,000)
3. Bank Sinar Mas, Tbk (Rp. 4.758.596.000.000)

SAMPEL BANK UMUM SWASTA NASIONAL DEvisa GO PUBLIC PERIODE JUNI 2018 (dalam jutaan rupiah)

No	Nama Bank	Total modal	Trend
1	Bank Bukopin, Tbk	7.770.906	-1.04
2	Bank Nasional Nobu, Tbk	1,388,607	- 11.68
3	Bank Sinar Mas, Tbk	4.758.596	-1.80

Sumber: Laporan Keuangan Perbankan OJK Tahun 2018

Teknik Analisis Data

Berdasarkan data yang dikumpulkan, maka teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis statistik. Menurut Juliansyah Noor (2011:111), desain penelitian deskriptif ini bertujuan untuk mendeskripsikan sifat atau karakteristik dari suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi saat ini. Dalam penelitian ini analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan hasil penelitian

yang terkait dengan variabel penelitian.

Menurut Syofian Siregar (2013:126) analisis statistic digunakan untuk membuktikan hipotesis dari penelitian yang bersifat deskriptif. Teknik analisis dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda yang digunakan untuk membuktikan hipotesis penelitian dari pengaruh variabel

Model	Unstandardized Coefficients	
	B	Std. Error
(Contant)	89,015	76,920
LDR (X ₁)	-0,341	0,477
IPR (X ₂)	1,315	0,405
APB (X ₃)	44,577	18,346
NPL (X ₄)	-32,668	12,318
IRR (X ₅)	-0,333	0,398
PDN (X ₆)	-1,072	1,598
BOPO (X ₇)	-0,392	0,783
FBIR (X ₈)	0,746	0,586
ROA (X ₉)	-14,948	8,223
NIM (X ₁₀)	2,314	1,374
R = 0,821	F hitung = 11,332	
R Square = 0,673	Signifikan= 0,000	

LDR, IPR, NPL, APB, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM terhadap CAR.

1. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda dilakukan untuk menentukan arah dan seberapa besar pengaruh variabel bebas terhadap variabel tergantung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \beta_7 X_7 + \beta_8 X_8 + \beta_9 X_9 + \beta_{10} X_{10} + e_i$$

Keterangan:

Y = Capital Adequacy Ratio (CAR)

α = Konstanta

$\beta_1 - \beta_{10}$ = Koefisien

X1 = (LDR)

X2 = (IPR)

X3 = (APB)

X4 = (NPL)

X5 = (IRR)

X6 = (PDN)

X7 = (BOPO)

X8 = (FBIR)

X9 = (ROA)

X10 = (NIM)

2. Uji Serempak (Uji F)

Analisis uji F digunakan untuk melihat signifikan tidaknya pengaruh variabel-variabel bebas (LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM) secara Bersama-sama terhadap variabel tergantung (CAR).

3. Uji Parsial (Uji t)

Analisa uji t ini dilakukan untuk menguji atau melihat tingkat signifikan atau tidaknya pengaruh variabel bebas (X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8, X9, X10) secara tidaknya pengaruh variabel bebas parsial terhadap variabel tergantung (Y).

HASIL PERHITUNGAN ANALISIS REGRESI LINIER BERGANDA

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda yang ditunjukkan pada tabel diatas, maka diperoleh persamaan seperti dibawah ini :

$$Y = 89,015 - 0,341 (\text{LDR}) + 1,315 (\text{IPR}) + 44,577 (\text{APB}) - 32,668 (\text{NPL}) - 0,333 (\text{IRR}) - 1,072 (\text{PDN}) - 0,392 (\text{BOPO}) + 0,746 (\text{FBIR}) - 14,948 (\text{ROA}) + 2,314 (\text{NIM}) + e_i$$

Dari hasil persamaan regresi linier berganda tersebut, maka dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. $\alpha = 89,015$

Menunjukkan jika seluruhan variabel bebas dalam penelitian ini bernilai sama dengan nol, maka besarnya nilai variabel terikat

(CAR) akan meningkat sebesar 89,015

b. $\beta_1 = -0,341$

Menunjukkan jika variabel LDR mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan penurunan pada variabel CAR sebesar 0,341 persen. Sebaliknya jika variabel LDR mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi peningkatan pada variabel CAR sebesar 0,341 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

c. $\beta_2 = 1,315$

Menunjukkan jika variabel IPR mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan peningkatan pada variabel CAR sebesar 1,315 persen. Sebaliknya jika variabel IPR mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi penurunan pada variabel CAR sebesar 1,315 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

d. $\beta_3 = 44,577$

Menunjukkan jika variabel APB mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan peningkatan pada variabel CAR sebesar 44,577 persen. Sebaliknya jika variabel APB mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi penurunan pada variabel CAR sebesar 44,577 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

e. $\beta_4 = -32,668$

Menunjukkan jika variabel NPL mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan penurunan pada variabel CAR sebesar 32,668 persen. Sebaliknya jika variabel NPL mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi

peningkatan pada variabel CAR 32,668 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

f. $\beta_5 = -0,333$

Menunjukkan jika variabel IRR mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan penurunan pada variabel CAR sebesar 0,333 persen. Sebaliknya jika variabel IRR mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi peningkatan pada variabel CAR sebesar 0,333 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

g. $B_6 = -1,072$

Menunjukkan jika PDN mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan penurunan pada variabel CAR sebesar 1,072 persen. Sebaliknya jika variabel PDN mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi peningkatan pada variabel CAR sebesar 1,072 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

h. $B_7 = -0,392$

Menunjukkan jika variabel BOPO mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka mengakibatkan penurunan pada variabel CAR sebesar 0,392 persen. Sebaliknya jika variabel BOPO mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi peningkatan pada variabel CAR sebesar -0,392 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

i. $B_8 = 0,746$

Menunjukkan jika variabel FBIR mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan peningkatan pada variabel CAR sebesar 0,746 persen. Sebaliknya jika variabel FBIR mengalami penurunan sebesar satu persen,

maka akan terjadi penurunan pada variabel CAR sebesar 0,746 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

j. $B9 = -14,948$

Menunjukkan jika variabel ROA mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan penurunan pada variabel CAR sebesar 14,948 persen. Sebaliknya jika variabel ROA mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi peningkatan pada variabel CAR sebesar 14,948 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

k. $B10 = 2,314$

Menunjukkan jika variabel NIM mengalami peningkatan sebesar satu persen, maka akan mengakibatkan peningkatan pada variabel CAR sebesar 2,314 persen. Sebaliknya jika variabel NIM mengalami penurunan sebesar satu persen, maka akan terjadi penurunan pada variabel CAR sebesar 2,314 persen dengan asumsi variabel bebas lainnya konstan.

Uji Simultan (Uji F)

1. $H_0 : \beta_1 = \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = \beta_5 = \beta_6 = \beta_7 = \beta_8 = \beta_9 = \beta_{10} = 0$

Berarti semua variabel bebas yang terdiri dari (X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8, X9, X10) secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel tergantung (Y)

$H_1 : \beta_1 \neq \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq \beta_5 \neq \beta_6 \neq \beta_7 \neq \beta_8 \neq \beta_9 \neq \beta_{10} \neq 0$
Berarti semua variabel bebas yang terdiri dari (X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8, X9, X10) secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel tergantung (Y)

2. $\alpha = 0,05$ dengan (df) pembilang = k = 10 dan (df) penyebut = 66 - 10 - 1 = 55 F tabel (10 ; 55) = 2,01

3. Kriteria pengujian hipotesis

a. Jika $F_{hitung} \leq F_{tabel}$ H_0 diterima dan H_1 ditolak

b. Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ H_0 ditolak dan H_1 diterima

4. F_{hitung} sebesar 11,331

5. $F_{hitung} = 11,331 > F_{tabel} = 2,01$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, berarti semua variabel bebas yang terdiri dari (LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM) secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel tergantung (CAR).

Uji t (Uji Parsial)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas yang meliputi FBIR, ROA, dan NIM secara parsial mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel terikat (CAR), serta APB, NPL, BOPO secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap variabel terikat (CAR), dan variabel LDR, IPR, IRR, PDN secara parsial mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat (CAR). Berikut langkah-langkah pengujian hipotesis:

1. Uji hipotesis:

a. Uji hipotesis satu sisi kanan digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas yang meliputi FBIR, ROA, dan NIM secara parsial mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel terikat (CAR):

$H_0 : \beta_1 \leq 0$

Artinya bahwa variabel FBIR, ROA, dan NIM secara parsial mempunyai pengaruh positif yang tidak signifikan terhadap variabel terikat (CAR).

$H_1 : \beta_1 > 0$

Artinya bahwa variabel FBIR, ROA, dan NIM secara parsial mempunyai

pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel terikat (CAR).

b. Uji hipotesis satu sisi kiri digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas yang meliputi APB, NPL, BOPO secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap variabel terikat (CAR):

$$H_0 : \beta_1 \geq 0$$

Artinya bahwa variabel APB, NPL, BOPO secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang tidak signifikan terhadap variabel terikat (CAR).

$$H_0 : \beta_1 < 0$$

Artinya bahwa variabel APB, NPL, BOPO secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap variabel terikat (CAR).

c. Uji hipotesis dua sisi digunakan untuk mengetahui variabel LDR, IPR, IRR, PDN secara parsial mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat (CAR):

$$H_0 : \beta_1 = 0$$

Artinya bahwa variabel LDR, IPR, IRR, PDN secara parsial

mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel terikat (CAR).

$$H_0 : \beta_1 \neq 0$$

Artinya bahwa variabel LDR, IPR, IRR, PDN secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat (CAR).

2. $\alpha = 0,05$ dengan derajat bebas (df) = 55, maka diperoleh t tabel = 1,67303

$\alpha = 0,025$ dengan derajat bebas (df) = 55, maka diperoleh t tabel = 2,00324

3. Kriteria pengujian untuk hipotesis tersebut adalah sebagai berikut :

a. Uji satu sisi kanan :

H_0 diterima jika, $t_{hitung} \leq t_{tabel}$

H_0 ditolak jika, $t_{hitung} > t_{tabel}$

b. Uji satu sisi kiri :

H_0 diterima jika, $t_{hitung} \geq t_{tabel}$

H_0 ditolak jika, $t_{hitung} < t_{tabel}$

c. Uji dua sisi

H_0 diterima jika, $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$

H_0 ditolak jika, $t_{hitung} < -t_{tabel}$ atau $t_{hitung} > t_{tabel}$

HASIL ANALISIS UJI T & KOEFISIEN DETERMINAN PARSIAL

Variabel	t_{hitung}	t_{tabel}	H_0	H_1	R	r^2
LDR (X1)	-0,715	$\pm 2,00324$	Diterima	Ditolak	-0,096	0,0092
IPR (X2)	3,249	$\pm 2,00324$	Ditolak	Diterima	0,401	0,1608
APB (X3)	2,430	-1,67303	Diterima	Ditolak	0,311	0,0967
NPL (X4)	-2,652	-1,67303	Ditolak	Diterima	-0,337	0,1136
IRR (X5)	-0,836	$\pm 2,00324$	Diterima	Ditolak	-0,112	0,0125
PDN (X6)	-0,671	$\pm 2,00324$	Diterima	Ditolak	-0,090	0,0081
BOPO (X7)	-0,500	-1,67303	Diterima	Ditolak	-0,067	0,0045
FBIR (X8)	1,273	1,67303	Diterima	Ditolak	0,169	0,0286
ROA (X9)	-1,818	1,67303	Diterima	Ditolak	-0,238	0,0566
NIM (X10)	1,684	1,67303	Ditolak	Diterima	0,221	0,0488

1. Pengaruh LDR terhadap CAR variabel LDR mempunyai t_{hitung} sebesar -0,715 dan t_{tabel} (0,025:55) sebesar $\pm 2,00324$ sehingga $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak.

Hal ini berarti variabel LDR secara parsial mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,0092 yang berarti secara

parsial variabel LDR memberikan kontribusi sebesar 0,92 persen terhadap CAR.

2. Pengaruh IPR terhadap CAR
variabel IPR mempunyai thitung sebesar 3,249 dan ttabel (0,025:55) sebesar $\pm 2,00324$ sehingga $-thitung < -ttabel$ atau $thitung > ttabel$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hal ini berarti variabel IPR secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,1608 yang berarti secara parsial variabel IPR memberikan kontribusi sebesar 16,08 persen terhadap CAR.

3. Pengaruh APB terhadap CAR
variabel APB mempunyai thitung sebesar 2,430 dan ttabel (0,05:55) sebesar -1,67303 sehingga $thitung \geq ttabel$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Hal ini berarti variabel APB secara parsial mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,0967 yang berarti secara parsial variabel APB memberikan kontribusi sebesar 9,67 persen terhadap CAR.

4. Pengaruh NPL terhadap CAR
variabel NPL mempunyai thitung sebesar -2,652 dan ttabel (0,05:55) sebesar -1,67303 sehingga $thitung < ttabel$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hal ini berarti variabel NPL secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,1136 yang berarti secara parsial variabel NPL memberikan

kontribusi sebesar 11,36 persen terhadap CAR.

5. Pengaruh IRR terhadap CAR
variabel IRR mempunyai thitung sebesar -0,836 dan ttabel (0,025:55) sebesar $\pm 2,00324$ sehingga $-ttabel \leq thitung \leq ttabel$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Hal ini berarti variabel IRR secara parsial mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,0125 yang berarti secara parsial variabel IRR memberikan kontribusi sebesar 1,25 persen terhadap CAR.

6. Pengaruh PDN terhadap CAR
variabel PDN mempunyai thitung sebesar -0,671 dan ttabel (0,025:55) sebesar $\pm 2,00324$ sehingga $-ttabel \leq thitung \leq ttabel$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Hal ini berarti variabel PDN secara parsial mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,0081 yang berarti secara parsial variabel PDN memberikan kontribusi sebesar 0,81 persen terhadap CAR.

7. Pengaruh BOPO terhadap CAR
variabel BOPO mempunyai thitung sebesar -0,500 dan ttabel (0,05:55) sebesar -1,67303 sehingga $thitung \geq ttabel$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Hal ini berarti variabel BOPO secara parsial mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,0045 yang berarti secara parsial variabel BOPO memberikan kontribusi sebesar 0,45 persen terhadap CAR.

8. Pengaruh FBIR terhadap CAR

variabel FBIR mempunyai thitung sebesar 1,273 dan ttabel (0,05:55) sebesar 1,67303 sehingga thitung $\leq$ ttabel, maka H0 diterima dan H1 ditolak. Hal ini berarti variabel FBIR secara parsial mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,0286 yang berarti secara parsial variabel FBIR memberikan kontribusi sebesar 2,86 persen terhadap CAR.

9. Pengaruh ROA terhadap CAR

variabel ROA mempunyai thitung sebesar -1,818 dan ttabel (0,05:55) sebesar 1,67303 sehingga thitung $\leq$ ttabel, maka H0 diterima dan H1 ditolak. Hal ini berarti variabel ROA secara parsial

mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,0566 yang berarti secara parsial variabel ROA memberikan kontribusi sebesar 5,66 persen terhadap CAR.

10. Pengaruh NIM terhadap CAR

variabel NIM mempunyai thitung sebesar 1,684 dan ttabel (0,05:55) sebesar 1,67303 sehingga thitung $>$ ttabel, maka H0 ditolak dan H1 diterima. Hal ini berarti variabel NIM secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat CAR. besarnya koefisien determinasi parsial (r^2) adalah sebesar 0,0488 yang berarti secara parsial variabel NIM memberikan kontribusi sebesar 4,88 persen terhadap CAR.

KESESUAIAN PENELITIAN DENGAN TEORI

Variabel	Kesimpulan	Teori	Koefisien	Kesesuaian Teori
LDR	Diterima	Positif/Negatif	Negatif	Sesuai
IPR	Ditolak	Positif/Negatif	Positif	Sesuai
APB	Diterima	Negatif	Positif	Tidak Sesuai
NPL	Ditolak	Negatif	Negatif	Sesuai
IRR	Diterima	Positif/Negatif	Negatif	Sesuai
PDN	Diterima	Positif/Negatif	Negatif	Sesuai
BOPO	Diterima	Negatif	Negatif	Sesuai
FBIR	Diterima	Positif	Positif	Sesuai
ROA	Diterima	Positif	Negatif	Tidak Sesuai
NIM	Ditolak	Positif	Positif	Sesuai

1. Pengaruh LDR terhadap CAR
Berdasarkan teori pengaruh LDR terhadap CAR adalah bisa positif dan negatif, berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa LDR memiliki koefisien regresi negatif sebesar -0,715 sehingga penelitian ini sesuai dengan teori. Kesesuaian hasil penelitian ini menunjukkan LDR mengalami

penurunan yang berarti peningkatan total kredit lebih rendah dibandingkan dengan peningkatan dana pihak ketiga yang menyebabkan pendapatan bunga lebih rendah dari pada biaya bunga, sehingga laba menurun dan CAR menurun. Selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. CAR

sampel penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar -0,48 persen.

Apabila hasil penelitian ini dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya ternyata hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian yang dilakukan oleh Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), dan Ilham Abdi Laksono (2016), karena hasil penelitian tersebut menyatakan bahwa variabel LDR secara parsial memiliki pengaruh negatif terhadap CAR. Berbeda dengan hasil penelitian Ni Made Winda dan Gede Marta (2015), dan Nur Muhammad Iqbal (2016) yang memiliki hasil LDR secara parsial berpengaruh positif terhadap CAR.

2. Pengaruh IPR terhadap CAR

Berdasarkan teori pengaruh IPR terhadap CAR adalah bisa positif dan negatif, berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa IPR memiliki koefisien regresi positif sebesar 3,249 sehingga penelitian ini sesuai dengan teori.

Kesesuaian teori dengan hasil penelitian ini disebabkan karena secara teoritis apabila IPR menurun, berarti terjadi peningkatan total surat-surat berharga dengan persentase lebih rendah daripada peningkatan dana pihak ketiga. Akibatnya, terjadi peningkatan pendapatan bank yang lebih rendah dibandingkan dengan peningkatan biaya bunga. Sehingga, laba bank menurun, modal bank menurun, dan CAR juga menurun. Selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, CAR bank sampel penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar -0,48 persen.

Apabila hasil penelitian ini dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya ternyata hasil penelitian ini didukung oleh penelitian Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), dan Ilham Abdi Laksono (2016), namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Nur Muhammad Iqbal (2016) yang menjelaskan bahwa variabel IPR secara parsial berpengaruh negatif terhadap CAR. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Ni Made Winda dan Gede Marta (2015) tidak menggunakan variabel IPR.

3. Pengaruh APB terhadap CAR

Berdasarkan teori pengaruh APB terhadap CAR adalah negatif, berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa APB memiliki koefisien regresi positif sebesar 2,43 sehingga penelitian ini tidak sesuai dengan teori.

Ketidaksesuaian hasil penelitian ini dengan teori dikarenakan secara teoritis apabila APB mengalami penurunan berarti telah terjadi peningkatan aktiva produktif bermasalah lebih kecil dibandingkan persentase peningkatan aktiva produktif yang diberikan. Akibatnya terjadi peningkatan biaya yang harus dicadangkan lebih kecil dibandingkan peningkatan pendapatan, sehingga laba meningkat, modal bank meningkat, dan CAR juga ikut meningkat. Selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, CAR sampel penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar -0,48 persen.

Hasil penelitian ini bila dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya, ternyata hasil penelitian ini tidak ada yang

mendukung penelitian mana pun baik penelitian oleh Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), Ilham Abdi Laksono (2016), dan Nur Muhammad Iqbal (2016). Sedangkan Ni Made Winda dan Gede Merta (2015) tidak menggunakan variabel APB.

4. Pengaruh NPL terhadap CAR

Menurut teori pengaruh NPL terhadap CAR adalah negatif, berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa NPL memiliki koefisien regresi negatif sebesar -2,652 sehingga penelitian ini sesuai dengan teori.

Kesesuaian hasil penelitian dengan teori dikarenakan secara teoritis apabila NPL mengalami peningkatan, berarti telah terjadi peningkatan kredit bermasalah dengan persentase lebih besar dibandingkan persentase total kredit yang disalurkan bank. Akibatnya terjadi penurunan pendapatan bunga diperoleh dengan persentase lebih besar dari pada biaya pencadangan yang harus dikeluarkan, sehingga laba bank menurun, dan CAR menurun. Selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, CAR bank sampel penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar -0,48 persen.

Hasil penelitian ini bila dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya, ternyata hasil penelitian ini tidak mendukung penelitian oleh Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), Ilham Abdi Laksono (2016), dan Ni Made Winda dan Gede Merta (2015) menyatakan bahwa NPL berpengaruh positif terhadap CAR. Namun sesuai dengan penelitian Nur Muhammad Iqbal (2016) yang

menyatakan bahwa NPL berpengaruh negatif terhadap CAR.

5. Pengaruh IRR terhadap CAR

Menurut teori pengaruh IRR terhadap CAR adalah dapat positif atau negatif. Berdasarkan hasil analisis regresi menunjukkan bahwa IRR mempunyai koefisien regresi negatif sebesar 0,836. Dengan demikian penelitian ini sesuai dengan teori.

Kesesuaian hasil penelitian dengan teori dikarenakan secara teoritis apabila IRR mengalami penurunan yang berarti telah terjadi peningkatan interest rate sensitivity asset (IRSA) dengan persentase lebih rendah dibandingkan persentase peningkatan interest rate sensitivity liabilities (IRSL). Pada saat tingkat suku bunga cenderung meningkat, akibatnya peningkatan pendapatan bunga lebih rendah dibanding peningkatan biaya bunga, sehingga laba bank menurun, modal bank menurun, dan CAR bank juga menurun. Selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, CAR sampel penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar -0,48 persen.

Apabila dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya, ternyata hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), Nur Muhammad Iqbal (2016) menyatakan bahwa IRR berpengaruh negatif terhadap CAR. Berbeda dengan penelitian Ilham Abdi Laksono (2016) yang menyatakan bahwa IRR berpengaruh positif terhadap CAR. Sedangkan penelitian Ni Made Winda dan Gede Merta (2015) tidak menggunakan variabel IRR.

6. Pengaruh PDN terhadap CAR

Menurut teori pengaruh PDN terhadap CAR adalah positif atau negatif. Berdasarkan hasil analisis regresi menunjukkan bahwa PDN memiliki koefisien regresi negatif sebesar 0,671 sehingga penelitian ini sesuai dengan teori.

Kesesuaian hasil penelitian dengan teori dikarenakan secara teoritis apabila PDN menurun artinya telah terjadi peningkatan aktiva valas dengan persentase lebih rendah dibandingkan dengan persentase peningkatan pasiva valas, akibatnya peningkatan pendapatan valas lebih rendah dibanding peningkatan biaya valas, sehingga laba bank menurun, modal bank menurun dan CAR juga menurun. Dibuktikan dengan rata-rata tren CAR selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, mengalami penurunan rata-rata tren negatif sebesar 0,48 persen.

Apabila hasil penelitian ini dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya ternyata hasil penelitian ini tidak mendukung penelitian oleh Hadi Susilo Dwi Cahyo (2015) dan Anggraeni, dan Ilham Abdi Laksono (2016) yang menyatakan bahwa PDN secara parsial berpengaruh positif terhadap CAR, sedangkan penelitian Ni Made Winda dan Gede Merta (2015), dan Nur Muhammad Iqbal (2016) tidak menggunakan variabel PDN.

7. Pengaruh BOPO terhadap CAR Menurut teori pengaruh BOPO terhadap CAR adalah negatif. Berdasarkan hasil analisis regresi menunjukkan bahwa BOPO memiliki koefisien regresi negatif sebesar 0,5 sehingga penelitian ini sesuai dengan teori.

Kesesuaian hasil penelitian ini dengan teori dikarenakan secara teoritis apabila BOPO mengalami peningkatan berarti terjadi peningkatan biaya operasional yang lebih besar dibandingkan dengan kenaikan pendapatan operasional, akibatnya, laba bank, modal, dan CAR akan menurun. Namun selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, CAR bank sampel penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar 0,48 persen.

Apabila hasil penelitian ini dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya ternyata hasil penelitian ini mendukung penelitian oleh Ni Made Winda dan Gede Merta (2015), dan Nur Muhammad Iqbal (2016) menyatakan bahwa BOPO secara parsial memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR, berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), dan Ilham Abdi Laksono (2016) yang menyatakan BOPO berpengaruh positif terhadap CAR.

8. Pengaruh FBIR terhadap CAR

Menurut teori pengaruh FBIR terhadap CAR adalah positif. Berdasarkan hasil analisis regresi menunjukkan bahwa BOPO memiliki koefisien regresi positif sebesar 1,273 sehingga penelitian ini sesuai dengan teori.

Kesesuaian hasil penelitian ini dengan teori dikarenakan secara teoritis apabila APB mengalami penurunan yang berarti telah terjadi peningkatan pendapatan operasional selain bunga dengan persentase lebih kecil dibanding persentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya laba bank

menurun, modal bank menurun dan seharusnya CAR juga menurun. Namun selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, CAR bank sampel penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar 0,48 persen.

Hasil penelitian ini bila dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya, ternyata hasil ini sesuai dengan penelitian oleh Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), dan Nur Muhammad Iqbal (2016) menyatakan bahwa BOPO secara parsial memiliki pengaruh positif terhadap CAR, namun berbeda dengan penelitian Ilham Abdi Laksono (2016) yang menyatakan bahwa BOPO secara parsial memiliki pengaruh negatif terhadap CAR, sedangkan penelitian Ni Made Winda dan Gede Merta (2015) tidak menggunakan variabel BOPO.

9. Pengaruh ROA terhadap CAR

Menurut teori pengaruh ROA terhadap CAR adalah positif. Berdasarkan hasil analisis regresi menunjukkan bahwa ROA memiliki koefisien regresi negatif sebesar 1,818 sehingga penelitian ini tidak sesuai dengan teori. Ketidaksesuaian hasil penelitian ini dengan teori dikarenakan secara teoritis apabila ROA mengalami peningkatan yang berarti telah terjadi peningkatan laba sebelum pajak dengan persentase lebih besar dari pada persentase peningkatan total aset. Sehingga laba bank meningkat, modal bank meningkat, dan CAR juga meningkat. Selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, CAR bank sampel

penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar 0,48 persen..

Hasil penelitian ini bila dibandingkan dengan hasil penelitian terdahulu, ternyata hasil ini tidak mendukung penelitian Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), Ni Made Winda dan Gede Merta (2015), dan Ilham Abdi Laksono (2016) menyatakan bahwa ROA memiliki pengaruh positif terhadap CAR. Namun mendukung penelitian Nur Muhammad Iqbal (2016) menyatakan bahwa ROA memiliki pengaruh negatif terhadap CAR.

10. Pengaruh NIM terhadap CAR

Menurut teori pengaruh NIM terhadap CAR adalah positif. Berdasarkan hasil analisis regresi yang dilakukan menunjukkan bahwa NIM mempunyai koefisien regresi positif sebesar 1,684. Dengan demikian penelitian ini sesuai dengan teori.

Kesesuaian hasil penelitian ini dengan teori dikarenakan secara teoritis apabila NIM mengalami penurunan yang berarti telah terjadi peningkatan pendapatan bunga bersih dengan persentase lebih kecil dibandingkan dengan peningkatan aktiva produktif. Sehingga laba bank menurun, modal bank menurun, dan seharusnya CAR juga menurun. Namun selama periode penelitian triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018, CAR bank sampel penelitian mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren negatif sebesar 0,48 persen.

Hasil penelitian ini bila dibandingkan dengan hasil penelitian terdahulu, ternyata hasil ini sesuai dengan yang dilakukan oleh Nur Muhammad Iqbal (2016)

menyatakan bahwa NIM memiliki pengaruh positif terhadap CAR. Sedangkan penelitian Hadi Susilo Dwi Cahyo dan Anggraeni (2015), Ni Made Winda dan Gede Merta (2015), dan Ilham Abdi Laksono (2016) tidak menggunakan variabel NIM.

Anggraeni (2015), Ilham Abdi Laksono (2016), Nur Muhammad Iqbal (2016) ternyata hasil penelitian ini mendukung dengan hasil penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa adanya pengaruh signifikan antara seluruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel tergantung.

4.3.2 Hasil Uji F (Uji Simultan)

Berdasarkan hasil Uji F yang dilakukan, maka diperoleh bahwa variabel bebas LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Ditinjau dari besarnya koefisien determinasi atau R Square sebesar 0,673 persen maka besarnya nilainya tersebut menunjukkan bahwa variabel bebas LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel CAR sebesar 67,3 persen, sedangkan sisanya sebesar 32,7 persen dipengaruhi oleh variabel lain diluar variabel penelitian.

Dengan demikian hipotesis yang menyatakan bahwa LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018 dapat diterima.

Hasil penelitian ini jika dibandingkan dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Hadi Susilo Dwi Cahyo dan

KESIMPULAN, KETERBATASAN PENELITIAN, SARAN

Berdasarkan analisis data dan pengujian hipotesis yang telah dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Rasio LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public. Besarnya pengaruh variabel LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM secara bersama-sama terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public sebesar 67,3 persen, sedangkan sisanya 32,7 persen dipengaruhi oleh variabel lain. Dengan demikian hipotesis pertama yang menyatakan LDR, IPR, APB, NPL, IRR, PDN, BOPO, FBIR, ROA, dan NIM secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public diterima.

2. Variabel LDR secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang tidak signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis kedua

yang menyatakan bahwa LDR secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public ditolak.

3. Variabel IPR secara parsial mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis ketiga yang menyatakan bahwa IPR secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public diterima.

4. Variabel APB secara parsial mempunyai pengaruh positif yang tidak signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis keempat yang menyatakan bahwa APB secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public ditolak.

5. Variabel NPL secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis kelima yang menyatakan bahwa NPL secara parsial mempunyai pengaruh yang negatif signifikan CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public diterima.

6. Variabel IRR secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang tidak signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional

Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis keenam yang menyatakan bahwa IRR secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan CAR pada BUSN Devisa Go Public ditolak.

7. Variabel PDN secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang tidak signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis ketujuh yang menyatakan bahwa PDN secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public ditolak.

8. Variabel BOPO secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang tidak signifikan terhadap CAR pada BUSN Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis kedelapan yang menyatakan bahwa BOPO secara parsial mempunyai pengaruh yang negatif signifikan CAR pada BUSN Devisa Go Public ditolak.

9. Variabel FBIR secara parsial mempunyai pengaruh positif yang tidak signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis kesembilan yang menyatakan bahwa BOPO secara parsial mempunyai pengaruh yang positif signifikan CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public ditolak.

10. Variabel ROA secara parsial mempunyai pengaruh negatif yang

tidak signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis kesepuluh yang menyatakan bahwa ROA secara parsial mempunyai pengaruh yang positif signifikan CAR pada BUSN Devisa Go Public ditolak.

11. Variabel NIM secara parsial mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public pada periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018. Dengan demikian hipotesis kesebelas yang menyatakan bahwa NIM secara parsial mempunyai pengaruh yang positif signifikan CAR pada BUSN Devisa Go Public diterima.

Keterbatasan Penelitian

Sebagaimana telah diuraikan bahwa hasil penelitian ini terbatas pada jumlah sampel, yaitu hanya terbatas pada 3 Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public saja. Di samping itu rasio-rasio keuangan bank yang digunakan sebagai dasar untuk memprediksi Capital Adequacy Ratio (CAR), Loan to Deposit Ratio (LDR), Investing Policy Ratio (IPR), Aktiva Produktif Bermasalah (APB), Interest Rate Risk (IRR), Posisi Devisa Netto (PDN), Beban Operasional Pendapatan Operasional (BOPO), Fee Based Income Ratio (FBIR), Return On Assets (ROA), Net Interest Margin (NIM) dimana variabel yang paling dominan terhadap CAR yaitu IPR sebesar 16,08 persen.

Saran

Penulis menyadari bahwa hasil penelitian yang telah dilakukan

diatas masih banyak terdapat kekurangan dan keterbatasan yang belum sempurna. Untuk itu penulis menyampaikan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi berbagai pihak yang memiliki kepentingan dengan hasil penelitian:

1. Bagi Bank yang diteliti

a. Kepada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public yang menjadi sampel penelitian kepada Bank Bukopin, Tbk, Bank Nasional Nobu, Tbk, Bank Sinar Mas, Tbk yang mengalami penurunan rata-rata total tren CAR sebesar -0,48 persen, agar dapat meningkatkan modal dengan persentase yang lebih besar dari ATMR.

b. Kepada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public yang menjadi sampel penelitian terutama kepada Bank Bukopin, Tbk yang memiliki IPR terendah 12,75 persen dan mengalami rata-rata tren IPR menurun -0,35 persen, agar meningkatkan peningkatan surat-surat berharga dengan persentase lebih besar dibandingkan peningkatan dana pihak ketiga.

c. Kepada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public yang menjadi sampel penelitian terutama Bank Bukopin, Tbk yang memiliki NPL tertinggi sebesar 3,69 persen, untuk meningkatkan kredit yang disalurkan dengan tetap memperhatikan prinsip kehati-hatian agar tidak terjadi kredit bermasalah.

d. Kepada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public yang menjadi sampel penelitian terutama Bank Bukopin, Tbk yang memiliki NIM terendah sebesar 2,99 persen, agar meningkatkan pendapatan bunga dan mengurangi beban bunga dan memperhatikan prinsip kehati-hatian.

2. Bagi peneliti selanjutnya disarankan untuk menambahkan periode penelitian agar mendapatkan hasil yang lebih signifikan, menambahkan sampel bank penelitian, dan menambahkan variabel bebas yang belum ada pada penelitian ini

DAFTAR RUJUKAN

- Hadi susilo, dan Anggraeni, 2015
 “Pengaruh Likuiditas, Kualitas Aktiva, Sensitivitas Pasar, Efisiensi, dan Profitabilitas terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa Go Public”. *Journal of Business and Banking*.
- Ilham Adbi Laksono. 2016.
 “Pengaruh Likuiditas, Kualitas Aktiva, Sensitivitas Pasar, Efisiensi, dan Profitabilitas terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa”. Skripsi Sarjana tak diterbitkan, STIE Perbanas Surabaya
- Juliansyah Noor. 2011. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Kasmir. 2012. *Manajemen Perbankan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Mudrajad Kuncoro. 2012. *Manajemen Perbankan Teori dan Aplikasi*. Edisi Kedua. Yogyakarta: BPFE.
- Ni Made Winda, dan Gede Merta. 2015. “Pengaruh Kualitas Aset, Likuiditas, Rentabilitas, dan Efisiensi Operasional terhadap Rasio Kecukupan Modal”. *E-Jurnal Manajemen Unud*.
- Nur Muhammad Iqbal. 2016.
 “Pengaruh Likuiditas, Kualitas Aktiva, Sensitivitas Pasar, Efisiensi, dan Profitabilitas terhadap CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Non Devisa”. Skripsi Sarjana tak diterbitkan, STIE Perbanas Surabaya
- Peraturan Bank Indonesia No.15/12/PBI/2013 12 Desember 2013 tentang Kewajiban Penyediaan Modal Minimum Bank Umum.
- Peraturan Bank Indonesia No.9/13/PBI/2007 Kewajiban Penyediaan Modal Minimum Bank Umum Dengan Memperhitungkan Risiko Pasar.
- Syofian Siregar. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif : Dilengkapi Perbandingan Perhitungan Manual dan SPSS Edisi Pertama*. Jakarta: Prenadamedia.
- Surat Edaran Bank Indonesia No.13/30/DPNP/16 Desember 2011 tentang Laporan Keuangan Publikasi Triwulanan dan Bulanan Bank Umum serta Laporan Tertentu yang Disampaikan kepada Bank Indonesia.
- Veithzal Rivai. 2013. *Commercial Bank Management: Manajemen Perbankan Dari Teori Ke Praktik*. Edisi 1. Jakarta: Rajawali Pers.

Website Bank Indonesia. “Laporan
Keuangan Publikasi Bank”.
www.bi.go.id

Website Otoritas Jasa
Keuangan. “Laporan Keuangan
Perbankan”. www.ojk.go.id

