

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Bank merupakan salah satu tulang punggung perekonomian di suatu Negara termasuk di Indonesia. Industri perbankan selalu berkembang dan mengalami kemajuan yang pesat baik dari sisi volume usaha maupun mobilisasi dana masyarakat.

Bank adalah suatu lembaga keuangan yang bergerak di bidang kepercayaan, sebagai media perantara keuangan (*Financial Intermediary*) antara debitur dan kreditur. Dalam menjalankan fungsi tersebut bank harus bisa menjaga rasio kecukupan modalnya. Oleh karena itu dibutuhkan pengelolaan yang baik oleh manajemen bank terhadap semua aspek permodalan.

Pengelolaan aspek permodalan sangatlah penting di dalam pengelolaan usaha bank, karena modal yang dimiliki bank dapat digunakan untuk mengembangkan usahanya. Kemampuan permodalan suatu bank dapat diukur dengan menggunakan rasio keuangan yang salah satunya adalah *Capital Adequacy Ratio* (CAR).

CAR adalah rasio kinerja bank yang mengukur kecukupan modal yang dimiliki bank untuk menunjang aktiva, misalnya kredit yang diberikan (Lukman Dendawijaya, 2009 : 121). Bank wajib menyediakan modal minimum sebesar 8% (delapan persen) dari asset tertimbang menurut risiko (ATMR). Semakin tinggi CAR sebuah bank berarti semakin baik kemampuan bank tersebut

dalam menanggung risiko dari setiap kegiatan menyalurkan dana (kredit) (PBI nomor 10/15/PBI/2008) Pasal 2 ayat 1. CAR dapat dijadikan alat ukur karena CAR bisa melambangkan tingkat kesehatan suatu bank dari sisi permodalan bank yang berfungsi antara lain sebagai penunjang kegiatan operasional.

Besarnya CAR yang dimiliki bank seharusnya selalu mengalami peningkatan dari waktu ke waktu, namun tidak demikian halnya yang terjadi pada Bank-Bank Umum Swasta Nasional Devisa seperti yang ditunjukkan pada tabel 1.1.

Berdasarkan tabel 1.1 terlihat bahwa selama periode triwulan I tahun 2010 sampai triwulan II tahun 2015 kemampuan permodalan Bank Umum Swasta Nasional Devisa cenderung mengalami penurunan, yang ditunjukkan dengan rata-rata trend negatif sebesar 2.61 persen. Penurunan rata-rata CAR ini disebabkan oleh terjadinya penurunan CAR pada empat belas Bank diantara tiga puluh lima Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa, yaitu **PT Bank Bumi Arta, Tbk** sebesar 1.82 persen, **PT Bank Capital Indonesia, Tbk** sebesar 2.49 persen, **PT Bank Keb Hana Indonesia** sebesar 2.58 persen, **PT Bank Permata, Tbk** sebesar 0.03 persen, **PT Bank Ekonomi Raharja, Tbk** sebesar 1.14 persen, **PT Bank Mayapada International, Tbk** sebesar 1.70 persen, **PT Bank Himpunan Saudara 1906, Tbk** sebesar 0.03 persen, **PT Pan Indonesia Bank, Tbk** sebesar 0.03 persen, **PT Bank Icbc Indonesia** sebesar 3.21 persen, **PT Bank Windu Kentjana International, Tbk** sebesar 0.33 persen, **PT Bank Nationalnubu** sebesar 90.79 persen, **PT Bank Uob Indonesia** sebesar 1.10 persen, **PT Bank Ganesha** sebesar 0.58 persen, **PT Bank Metro Express** sebesar 2.13 persen.

Tabel 1.1
POSISI CAPITAL ADEQUACY RATIO (CAR)
BANK UMUM SWASTA NASIONAL
DEVISA PERIODE 2010-2015
(dalam presentase)

No	Nama Bank	2010	2011	Tren	2012	Tren	2013	Tren	2014	Tren	2015*	Tren	Rata - Rata CAR	Rata-rata Tren
1	PT Bank Artha Graha Internasional, Tbk	13.65	12.65	(1.00)	16.45	3.80	15.82	(0.63)	15.76	(0.06)	13.84	(1.92)	14.70	0.04
2	PT Bank Antar Daerah	12.63	11.87	(0.76)	13.87	2.00	13.1	(0.77)	13.3	0.20	15.64	2.34	13.40	0.60
3	PT Bank Bukopin, Tbk	12.06	12.71	0.65	16.34	3.63	15.12	(1.22)	14.21	(0.91)	14.23	0.02	14.11	0.43
4	PT Bank Bumi Arta, Tbk	25.01	19.96	(5.05)	19.18	(0.78)	16.99	(2.19)	15.07	(1.92)	15.93	0.86	18.69	(1.82)
5	PT Bank Central Asia, Tbk	13.5	12.75	(0.75)	14.24	1.49	15.66	1.42	16.86	1.20	19.04	2.18	15.34	1.11
6	PT Bank Capital Indonesia, Tbk	29.29	21.58	(7.71)	18	(3.58)	20.13	2.13	16.43	(3.70)	16.85	0.42	20.38	(2.49)
7	PT Bank Cimb Niaga, Tbk	13.24	13.09	(0.15)	15.08	1.99	15.38	0.30	15.39	0.01	15.87	0.48	14.68	0.53
8	PT Bank Danamon Indonesia, Tbk	13.25	16.62	3.37	18.38	1.76	17.48	(0.90)	18.17	0.69	19.61	1.44	17.25	1.27
9	PT Bank Internasional Indonesia, Tbk	12.65	12.03	(0.62)	12.92	0.89	12.76	(0.16)	16.01	3.25	15.62	(0.39)	13.67	0.59
10	PT Bank Keb Hana Indonesia	29.63	43.77	14.14	28.93	(14.84)	18.97	(9.96)	18.47	(0.50)	16.74	(1.73)	26.08	(2.58)
11	PT Bank Mega, Tbk	15.03	11.86	(3.17)	16.83	4.97	15.74	(1.09)	15.23	(0.51)	16.43	1.20	15.19	0.28
12	PT Bank Permata, Tbk	14.13	14.07	(0.06)	15.86	1.79	14.28	(1.58)	13.58	(0.70)	14	0.42	14.32	(0.03)
13	PT Bank Ekonomi Raharja, Tbk	19.05	16.37	(2.68)	14.21	(2.16)	13.1	(1.11)	13.41	0.31	13.35	(0.06)	14.92	(1.14)
14	PT Bank Mayapada International, Tbk	20.4	14.68	(5.72)	10.93	(3.75)	14.07	3.14	10.44	(3.63)	11.91	1.47	13.74	(1.70)
15	PT Bank Ocbc Nisp, Tbk	16.04	13.75	(2.29)	16.49	2.74	19.28	2.79	18.74	(0.54)	18.67	(0.07)	17.16	0.53
16	PT Bank Sinarmas, Tbk	14.1	13.98	(0.12)	18.09	4.11	21.82	3.73	18.38	(3.44)	15.06	(3.32)	16.91	0.19
17	PT Bank Himpunan Saudara 1906, Tbk	19.69	13.38	(6.31)	10.35	(3.03)	13.07	2.72	21.71	8.64	19.52	(2.19)	16.29	(0.03)
18	PT Pan Indonesia Bank, Tbk	16.58	17.45	0.87	14.67	(2.78)	15.32	0.65	15.62	0.30	16.45	0.83	16.02	(0.03)
19	PT Bri Agroniaga, Tbk	14	16.39	2.39	14.8	(1.59)	21.6	6.80	19.06	(2.54)	17.11	(1.95)	17.16	0.62
20	PT Bank Qnb Kesawan, Tbk	9.92	46.49	36.57	27.76	(18.73)	18.73	(9.03)	15.1	(3.63)	12.57	(2.53)	21.76	0.53

21	PT Bank Icbc Indonesia	31.21	18.89	(12.32)	13.98	(4.91)	20.11	6.13	16.73	(3.38)	15.14	(1.59)	19.34	(3.21)
22	PT Bank Windu Kentjana International, Tbk	17.12	11.67	(5.45)	13.86	2.19	14.68	0.82	14.15	(0.53)	15.49	1.34	14.50	(0.33)
23	PT Bank Nationalnobu	489.58	87.34	(402.24)	56.69	(30.65)	87.49	30.80	48.97	(38.52)	35.64	(13.33)	134.29	(90.79)
24	PT Bank Nusantara Parahyangan, Tbk	12.94	13.45	0.51	12.17	(1.28)	15.75	3.58	16.6	0.85	17.31	0.71	14.70	0.87
25	PT Bank Mayora	23.58	17.81	(5.77)	22.28	4.47	19.46	(2.82)	19.97	0.51	25.23	5.26	21.39	0.33
26	PT Bank Sbi Indonesia	10.97	15.38	4.41	11.89	(3.49)	22.33	10.44	25.2	2.87	32.37	7.17	19.69	4.28
27	PT Bank Uob Indonesia	22.27	17.61	(4.66)	16.77	(0.84)	14.94	(1.83)	15.72	0.78	16.76	1.04	17.35	(1.10)
28	PT Bank Rabobank International Indonesia	11.68	16.82	5.14	14.62	(2.20)	14.77	0.15	15.06	0.29	15.48	0.42	14.74	0.76
29	PT Bank Mestika Dharma	27.47	26.46	(1.01)	28.51	2.05	26.99	(1.52)	26.66	(0.33)	27.88	1.22	27.33	0.08
30	PT Bank Index Selindo	12.82	11.54	(1.28)	11.57	0.03	12.87	1.30	22.21	9.34	20.79	(1.42)	15.30	1.59
31	PT Bank Ganesha	15.96	15.29	(0.67)	13.67	(1.62)	13.81	0.14	14.18	0.37	13.08	(1.10)	14.33	(0.58)
32	PT Bank Maspion Indonesia	12.89	15.84	2.95	13.46	(2.38)	21	7.54	19.43	(1.57)	18.04	(1.39)	16.78	1.03
33	PT Bank Mnc Internasional. Tbk	12.63	10.47	(2.16)	11.21	0.74	13.09	1.88	17.79	4.70	13.87	(3.92)	13.18	0.25
34	PT Bank Metro Express	49.21	48.87	(0.34)	48.75	(0.12)	39.8	(8.95)	37.11	(2.69)	38.58	1.47	43.72	(2.13)
35	PT Bank Mutiara. Tbk	11.16	9.41	(1.75)	10.09	0.68	14.03	3.94	13.58	(0.45)	14.53	0.95	12.13	0.67
	Rata - Rata Tren	31.30	19.78	(11.52)	18.08	(1.70)	19.42	1.33	18.41	(1.01)	18.25	(0.16)	20.87	(2.61)

Sumber : Laporan Keuangan Publikasi Bank (data diolah), 2015* per Juni.



Jika dilihat lebih rinci, maka diketahui bahwa selama periode triwulan I tahun 2010 sampai dengan triwulan II tahun 2015, ternyata dari semua Bank Umum Swasta Nasional Devisa pernah mengalami penurunan CAR yang dibuktikan dengan tren negatif dari satu tahun ke tahun berikutnya. Kenyataan ini menunjukkan masih terdapat masalah CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa, sehingga perlu dilakukan penelitian untuk mencari tahu faktor-faktor apa saja yang menyebabkan turunnya CAR pada Bank Umum Swasta Nasional Devisa. Hal inilah yang melatarbelakangi dilakukan penelitian ini.

Secara teoritis faktor-faktor yang mempengaruhi CAR sebuah bank antara lain risiko usaha yang dihadapi oleh bank. Risiko usaha adalah potensi kerugian akibat terjadinya suatu peristiwa tertentu (PBI nomor 11/25/PBI/2009).

Risiko usaha yang dihadapi bank adalah risiko kredit, risiko pasar, risiko likuiditas, risiko operasional, risiko kepatuhan, risiko hukum, risiko reputasi, dan risiko strategis. Diantara delapan risiko tersebut, risiko yang dapat dihitung melalui laporan keuangan adalah risiko likuiditas, risiko kredit, risiko pasar dan risiko operasional (PBI nomor 11/25/PBI/2009).

Risiko Likuiditas adalah risiko yang antara lain disebabkan bank tidak mampu memenuhi kewajiban yang telah jatuh waktu (Veithzal Rivai et al, 2013 : 576). Risiko likuiditas adalah 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). Risiko likuiditas bank dapat diukur dengan menggunakan rasio keuangan yaitu dengan

Loan to Deposit Ratio (LDR) dan *Investing Policy Ratio (IPR)*.

LDR merupakan rasio yang mengukur tingkat kemampuan bank dalam memenuhi kewajiban kepada pihak ketiga dengan mengandalkan jumlah kredit yang disalurkan. LDR memiliki pengaruh negatif terhadap risiko likuiditas. Hal ini terjadi apabila LDR meningkat berarti telah terjadi peningkatan total kredit yang disalurkan dengan presentase peningkatan lebih besar daripada presentase peningkatan total DPK. Akibatnya terjadi kenaikan pendapatan yang lebih besar dibandingkan dengan kenaikan biaya, sehingga kemampuan bank untuk memenuhi kewajiban pada pihak ketiga dengan mengandalkan kredit yang disalurkan semakin meningkat, yang berarti risiko likuiditas bank menurun. Pada sisi lain LDR berpengaruh positif terhadap CAR. Hal ini dapat terjadi karena apabila LDR meningkat, berarti telah terjadi peningkatan total kredit yang disalurkan dengan presentase lebih besar daripada presentase peningkatan total DPK. Akibatnya terjadi peningkatan ATMR, sehingga laba bank meningkat, modal bank meningkat dan CAR bank meningkat. Dengan demikian pengaruh risiko likuiditas dengan CAR adalah negatif karena jika LDR meningkat maka risiko likuiditas menurun dan CAR mengalami peningkatan. Hal ini didukung oleh penelitian Andi Hartlan (2014) yang menyatakan bahwa LDR mempunyai pengaruh negatif terhadap risiko likuiditas dan LDR berpengaruh positif terhadap CAR serta pengaruh risiko likuiditas dengan CAR adalah negatif.

IPR merupakan kemampuan bank dalam memenuhi kewajibannya kepada para deposannya dengan mengandalkan surat-surat berharga yang dimilikinya (Kasmir, 2012 : 287). IPR mempunyai pengaruh negatif terhadap

risiko likuiditas. Hal ini terjadi karena apabila IPR meningkat, berarti terjadi kenaikan investasi surat berharga dengan presentase yang lebih besar dari presentase peningkatan DPK. Akibatnya terjadi kenaikan pendapatan yang lebih besar dari kenaikan biaya, sehingga kemampuan bank untuk memenuhi kewajiban pada pihak ketiga dengan mengandalkan surat berharga semakin tinggi, yang berarti risiko likuiditas bank menurun. Pada sisi lain IPR mempunyai pengaruh positif terhadap CAR. Hal ini terjadi karena apabila IPR meningkat, berarti terjadi kenaikan investasi surat berharga yang lebih besar dari presentase peningkatan dana pihak ketiga. Akibatnya terjadi kenaikan pendapatan yang lebih besar dari kenaikan biaya, sehingga laba bank meningkat, modal bank meningkat dan begitu pula CAR juga meningkat. Dengan demikian pengaruh risiko likuiditas terhadap CAR adalah negatif. Hal ini didukung oleh penelitian Andi Hartlan (2014) yang menyatakan bahwa IPR mempunyai pengaruh negatif terhadap risiko likuiditas dan IPR berpengaruh positif terhadap CAR serta pengaruh risiko likuiditas dengan CAR adalah negatif.

Risiko Kredit adalah risiko yang terjadi akibat kegagalan pihak lawan (*counterparty*) memenuhi kewajibannya. Risiko kredit dapat bersumber dari berbagai aktivitas fungsional bank seperti perkreditan (penyediaan dana), *treasury* dan investasi, dan pembiayaan perdagangan, yang tercatat dalam *banking book* maupun *trading book* (Veithzal Rivai et al, 2013 : 563). Risiko kredit dapat diukur dengan menggunakan rasio keuangan yaitu *Non Performing Loan* (NPL) dan *Aktiva Produktif Bermasalah* (APB).

NPL merupakan rasio yang menggambarkan proporsi besarnya kredit

bermasalah dari keseluruhan kredit yang disalurkan bank. NPL mempunyai pengaruh yang positif terhadap risiko kredit. Hal ini dapat terjadi apabila NPL meningkat, berarti telah terjadi peningkatan kredit bermasalah dengan presentase peningkatan lebih besar daripada presentase peningkatan total kredit yang disalurkan bank. Akibatnya potensi terjadinya kredit macet meningkat, sehingga menyebabkan risiko kredit meningkat. Pada sisi lain NPL berpengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini dapat terjadi apabila NPL meningkat maka telah terjadi peningkatan kredit bermasalah dengan presentase lebih besar dari presentase peningkatan total kredit yang disalurkan bank. Akibatnya terjadi peningkatan biaya yang dicadangkan lebih besar daripada peningkatan pendapatan, laba menurun, modal bank juga menurun dan menyebabkan CAR juga mengalami penurunan. Dengan demikian pengaruh antara risiko kredit terhadap CAR adalah negatif. Hal ini didukung oleh penelitian Dendy Julius Pratama (2013) dan Andi Hartlan (2014) yang menyatakan bahwa NPL mempunyai pengaruh positif terhadap risiko kredit dan NPL berpengaruh negatif terhadap CAR serta pengaruh risiko kredit dengan CAR adalah negatif.

APB merupakan rasio yang menunjukkan besarnya aktiva produktif yang bermasalah dari total aktiva produktif yang dinyatakan dalam bentuk presentase. Aktiva Produktif Bermasalah sendiri terdiri dari jumlah seluruh aktiva produktif pihak terkait maupun tidak terkait yang terdiri dari Kurang Lancar (KL), Diragukan (D), dan Macet (M) yang terdapat dalam Kualitas Aktiva Produktif. Sedangkan Aktiva Produktif terdiri dari jumlah seluruh aktiva produktif pihak terkait maupun tidak terkait yang terdiri dari Lancar (L), Dalam Pengawasan

Khusus (DPK), Kurang Lancar (KL), Diragukan (D), dan Macet (M) yang terdapat dalam Kualitas Aktiva Produktif. APB mempunyai pengaruh positif terhadap risiko kredit. Hal ini disebabkan apabila APB meningkat, berarti telah terjadi peningkatan aktiva produktif bermasalah dengan presentase lebih tinggi dari pada presentase kenaikan aktiva produktif, menyebabkan ketidakmampuan nasabah mengembalikan jumlah pinjaman yang diterima beserta bunganya sesuai dengan jangka waktu meningkat sehingga risiko kredit meningkat. Sedangkan APB mempunyai pengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini disebabkan karena aktiva produktif bermasalah meningkat lebih besar dari peningkatan total aktiva produktif. Maka kenaikan biaya pencadangan akan lebih besar dari kenaikan pendapatan dan akan menyebabkan turunnya laba yang diperoleh bank, sehingga bank akan mengalami penurunan modal dan CAR akan menurun. Dengan demikian pengaruh antara risiko kredit terhadap CAR adalah negatif. Hal ini didukung oleh penelitian Rizky Yudi Prasetyo (2012) dan Mohammad Agil Abdul Rahim (2014) yang menyatakan bahwa APB memiliki pengaruh positif terhadap risiko kredit dan APB berpengaruh negatif terhadap CAR serta pengaruh risiko kredit dengan CAR adalah negatif.

Risiko Pasar merupakan risiko yang timbul karena adanya pergerakan variabel pasar dari portofolio yang dimiliki oleh bank, yang dapat merugikan bank (*adverse movement*). Variabel pasar adalah suku bunga dan nilai tukar, termaksud derivasi dari kedua jenis risiko pasar tersebut, yaitu perubahan harga *options* (Veithzal Rivai et al, 2013 : 569). 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). Risiko pasar dapat diukur dengan menggunakan rasio keuangan antara lain dengan menggunakan *Interest Rate Risk* (IRR) dan Posisi Devisa Netto (PDN).

IRR adalah rasio yang memperlihatkan resiko yang mengukur kemungkinan bunga (*interest*) yang diterima oleh bank lebih kecil dibandingkan dengan bunga yang dibayarkan oleh bank. Pengaruh IRR terhadap risiko pasar dapat positif atau negatif. Hal ini dapat terjadi apabila IRR meningkat, berarti terjadi peningkatan *Interest Rate Sensitivity Asset* (IRSA) dengan presentase lebih besar daripada presentase peningkatan *Interest Rate Sensitivity Liabilities* (IRSL). Jika pada saat itu tingkat suku bunga cenderung mengalami kenaikan, maka akan terjadi kenaikan pendapatan bunga lebih besar dibanding kenaikan biaya bunga yang berarti risiko suku bunga pada risiko pasar yang dihadapi bank menurun. Sebaliknya, jika pada saat itu tingkat suku bunga mengalami penurunan, maka akan terjadi penurunan pendapatan bunga lebih besar dibanding penurunan biaya bunga yang berarti risiko suku bunga yang dihadapi bank meningkat. Pada sisi lain pengaruh IRR terhadap CAR dapat positif atau negatif. Hal ini dapat terjadi apabila IRR meningkat, maka terjadi peningkatan IRSA dengan presentase lebih besar daripada peningkatan IRSL. Jika pada saat itu, tingkat suku bunga cenderung meningkat maka akan terjadi kenaikan pendapatan bunga lebih besar daripada kenaikan biaya bunga sehingga laba bank meningkat, modal bank meningkat, dan CAR juga meningkat. Jadi, pengaruh IRR terhadap CAR adalah positif. Sebaliknya, apabila tingkat suku bunga mengalami penurunan maka akan

terjadi penurunan pendapatan bunga lebih besar daripada penurunan biaya bunga sehingga laba bank menurun, modal bank menurun dan CAR juga menurun. Jadi pengaruh IRR terhadap CAR adalah negatif. Dengan demikian pengaruh risiko pasar terhadap CAR dapat positif atau negatif. Hal ini didukung oleh penelitian Dendy Julius Pratama (2013) yang menyatakan bahwa IRR memiliki pengaruh positif atau negatif terhadap risiko pasar dan IRR berpengaruh positif atau negatif terhadap CAR serta pengaruh risiko pasar dengan CAR adalah positif atau negatif.

PDN adalah rasio yang mengukur tingkat sensitivitas bank terhadap pergerakan nilai tukar di pasar. Pengaruh PDN terhadap risiko pasar dapat negatif atau positif. Hal dapat terjadi apabila PDN meningkat berarti telah terjadi peningkatan aktiva valas lebih besar daripada peningkatan pasiva valas. Jika pada saat itu nilai tukar cenderung mengalami peningkatan maka terjadi peningkatan pendapatan valas lebih besar daripada peningkatan biaya valas, yang berarti risiko valas yang dihadapi bank turun. Apabila nilai tukar mengalami penurunan maka akan terjadi penurunan pendapatan valas lebih besar daripada penurunan biaya valas yang berarti risiko nilai tukar yang dihadapi bank adalah meningkat. Pada sisi lain pengaruh PDN terhadap CAR dapat positif atau negatif. Hal ini dapat terjadi apabila PDN meningkat maka terjadi peningkatan aktiva valas dengan persentase lebih besar daripada persentase peningkatan pasiva valas. Apabila pada saat itu nilai tukar cenderung meningkat maka akan terjadi peningkatan pendapatan valas lebih besar daripada peningkatan biaya valas sehingga laba bank meningkat, modal bank meningkat dan CAR juga meningkat. Jadi pengaruh PDN terhadap CAR adalah positif. Sebaliknya apabila nilai tukar mengalami

penurunan maka terjadi penurunan pendapatan valas lebih besar daripada penurunan biaya valas sehingga laba menurun, modal bank menurun dan CAR juga menurun. Jadi pengaruh PDN terhadap CAR adalah negatif. Dengan demikian pengaruh risiko nilai tukar terhadap CAR dapat positif dan dapat juga negatif. Hal ini didukung oleh penelitian Dendy Julius Pratama (2013) yang menyatakan bahwa PDN memiliki pengaruh positif atau negatif terhadap risiko pasar dan PDN berpengaruh positif atau negatif terhadap CAR serta pengaruh risiko pasar dengan CAR adalah positif atau negatif.

Risiko Operasional adalah risiko yang antara lain disebabkan ketidakcukupan dan atau tidak berfungsinya proses internal, kesalahan manusia, kegagalan sistem, atau adanya problem eksternal yang mempengaruhi operasional bank (Veithzal Rivai et al, 2013 : 579). Merujuk pada kesepakatan Basel II secara spesifik mendefinisikan rasio operasional adalah risiko akibat ketidakcukupan dan atau tidak berfungsinya proses internal, kesalahan manusia, kegagalan sistem, dan/atau adanya kejadian eksternal yang mempengaruhi operasional bank (PBI nomor 14/18/PBI/2012). Rasio yang digunakan untuk mengukur risiko operasional adalah Biaya Operasional Pendapatan Operasional (BOPO) dan *Fee Based Income Ratio* (FBIR).

BOPO adalah rasio yang mengukur tingkat efisiensi bank dalam menekan biaya operasional untuk mendapatkan pendapatan operasional. BOPO mempunyai pengaruh yang positif terhadap risiko operasional. Hal ini dapat terjadi karena apabila BOPO meningkat berarti peningkatan biaya operasional lebih besar dari pada peningkatan pendapatan operasional. Bank beroperasi

dengan tidak efisien sehingga dapat dikatakan risiko operasional meningkat. Pada sisi lain, BOPO dapat berpengaruh negatif terhadap CAR. Begitu juga sebaliknya apabila BOPO menurun berarti peningkatan biaya operasional lebih kecil dari pada peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya, laba bank akan mengalami kenaikan dan modal bank juga akan mengalami kenaikan serta risiko yang ditimbulkan akan turun sehingga CAR bank akan mengalami kenaikan. Dengan demikian risiko operasional berpengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini didukung oleh penelitian Dendy Julius Pratama (2013) dan Andi Hartlan (2014) yang menyatakan bahwa BOPO memiliki pengaruh positif terhadap risiko operasional dan BOPO berpengaruh negatif terhadap CAR serta pengaruh risiko operasional dengan CAR adalah negatif.

FBIR adalah rasio yang mengukur efisiensi dalam hal kemampuan bank untuk mendapatkan pendapatan operasional diluar pendapatan bunga. FBIR mempunyai pengaruh yang negatif terhadap risiko operasional. Hal ini dapat terjadi karena apabila FBIR meningkat, berarti telah terjadi peningkatan pendapatan operasional selain bunga dengan persentase peningkatan lebih besar dari pada persentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya efisiensi dalam hal menghasilkan pendapatan operasional selain bunga meningkat sehingga risiko operasional menurun. Pada sisi lain, pengaruh FBIR terhadap CAR adalah positif. Hal ini dapat terjadi karena FBIR meningkat berarti telah terjadi peningkatan pendapatan operasional selain bunga dengan persentase peningkatan lebih besar daripada persentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya laba bank meningkat, modal bank meningkat dan CAR juga meningkat. Dengan

demikian pengaruh risiko operasional terhadap CAR adalah negatif. Hal ini didukung oleh penelitian Andi Hartlan (2014) yang menyatakan bahwa FBIR memiliki pengaruh negatif terhadap risiko operasional dan FBIR berpengaruh positif terhadap CAR serta pengaruh risiko operasional dengan CAR adalah negatif.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka permasalahan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

1. Apakah LDR, IPR, NPL, APB, IRR, PDN, BOPO, dan FBIR secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?
2. Apakah LDR secara parsial memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?
3. Apakah IPR secara parsial memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?
4. Apakah NPL secara parsial memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?
5. Apakah APB secara parsial memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?
6. Apakah IRR secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?
7. Apakah PDN secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?

8. Apakah BOPO secara parsial memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?
9. Apakah FBIR secara parsial memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?
10. Diantara variabel-variabel LDR, IPR, NPL, APB, IRR, PDN, BOPO, dan FBIR. Variabel manakah yang memiliki pengaruh dominan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah dan perumusan masalah maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh dari LDR, IPR, NPL, APB, IRR, PDN, BOPO, dan FBIR secara bersama-sama terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.
2. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh positif LDR secara parsial terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.
3. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh positif IPR secara parsial terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.
4. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh negatif NPL secara parsial terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.
5. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh negatif APB secara parsial terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.
6. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh IRR secara parsial terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.

7. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh PDN secara parsial terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.
8. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh negatif BOPO secara parsial terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.
9. Mengetahui tingkat signifikansi pengaruh positif FBIR secara parsial terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.
10. Mengetahui tingkat signifikansi diantara variabel LDR, IPR, NPL, APB, IRR, PDN, BOPO dan FBIR yang memiliki pengaruh dominan terhadap CAR pada Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang terlibat atau berkaitan dengan penelitian ini, antara lain adalah :

1. Bagi Industri Perbankan

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai tolak ukur dan bahan pertimbangan kepada pihak manajemen untuk pengambilan keputusan guna meningkatkan tingkat profitabilitas bank - bank yang beroperasi di Indonesia khususnya Bank-bank Umum Swasta Nasional Devisa.

2. Bagi Peneliti

Penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan dan wawasan dibidang perbankan mengenai hasil penelitian dan dijadikan studi banding antara teori yang ada dengan keadaan lingkungan yang *riil*.

3. Bagi STIE Perbanas Suarabaya

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pembandingan pada penelitian selanjutnya bagi mahasiswa yang menulis judul serupa ataupun yang sejenis dan dapat menambah perbendaharaan koleksi keputakaan pada ruang penelitian bidang manajemen perbankan.

1.5 Sistematika Penulisan Skripsi

Penyusunan skripsi ini, dibagi dalam lima bab secara berurutan. Masing-masing bab terdiri dari sub-sub bab yang disusun secara sistematis, yaitu sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang secara garis besar mengenai latar belakang masalah penelitian, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan tentang penelitian terdahulu yang akan dijadikan rujukan dalam penelitian, landasan teori, kerangka pemikiran serta hipotesis penelitian yang akan digunakan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai 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 yang digunakan.

BAB IV : GAMBARAN SUBYEK PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Dalam bab ini diuraikan mengenai gambaran subyek penelitian, dan

analisis data serta pembahasan.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini diuraikan mengenai kesimpulan, keterbatasan penelitian dan saran.

