

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor perbankan memberikan kontribusi penting dalam peningkatan taraf hidup masyarakat dan pertumbuhan ekonomi dalam suatu negara. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2008 tentang perbankan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan bank, menyangkut kelembagaan, kegiatan usaha, serta cara dan proses dalam melaksanakan kegiatan usahanya. Sedangkan bank adalah badan usaha yang menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk simpanan dan menyalurkannya kembali kepada masyarakat. Bank sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa memiliki kegiatan pokok dengan 3 fungsi utama antara lain menerima penyimpanan dana masyarakat dalam berbagai bentuk, menyalurkan dana tersebut dalam bentuk kredit kepada masyarakat serta melaksanakan berbagai jasa dalam kegiatan perdagangan dan pembayaran.

Bank sebagai lembaga keuangan yang memiliki fungsi intermediasi harus bisa menjaga rasio kecukupan modalnya. Sehingga, dibutuhkan pengelolaan yang baik oleh manajemen bank terhadap semua aspek permodalan. Pengelolaan aspek permodalan penting di dalam pengelolaan usaha bank, karena dengan modal yang dimiliki dapat digunakan untuk mengembangkan usaha bank tersebut. Kemampuan permodalan suatu bank dapat diukur dengan menggunakan rasio *Capital Adequacy Ratio* (CAR). CAR merupakan rasio kinerja yang

mengukur kecukupan modal yang dimiliki oleh bank yang bersangkutan. Dengan adanya hal tersebut maka *Capital Adequacy Ratio* (CAR) dapat dijadikan sebagai indikator terhadap kemampuan bank untuk menutupi penurunan aktivasnya sebagai akibat dari kerugian bank yang disebabkan oleh aktiva yang beresiko. Sehingga, semakin tinggi rasio CAR maka semakin baik posisi modal bank tersebut. Bank wajib menyediakan modal minimum sebesar 8% (delapan persen) dari aset tertimbang menurut risiko (ATMR).

Penelitian ini juga dilatarbelakangi oleh adanya fenomena pada sektor perbankan dimana kondisi *Capital Adequacy Ratio* hingga Januari 2018 mencapai 22,65%. Nilai tersebut menurun dibandingkan posisi Desember 2017 yang meningkat 23,18%. Untuk kondisi terbaru posisi *Capital Adequacy Ratio* secara industri perbankan berada pada angka 22,01% per Juni 2018. Rasio tersebut juga menurun dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya sebesar 22,74%. Bila dirinci, menurunnya CAR pada bulan Juni 2018 disebabkan oleh aktiva tertimbang menurut resiko (ATMR) mengalami peningkatan yang lebih besar dibandingkan dengan peningkatan modal. Pada Juni 2018 total ATMR perbankan mencapai Rp 5.345,48 triliun tumbuh sebesar 11,1%. Sementara total modal perbankan baru tumbuh 7,5% menjadi sebesar Rp 1.176,67 triliun pada tahun pertama tahun 2018 (Kontan Mobile News, 2018). Besarnya *Capital Adequacy Ratio* (CAR) yang dimiliki bank seharusnya selalu mengalami peningkatan dari waktu ke waktu. Namun tidak demikian dengan yang terjadi pada Bank Umum Swasta Nasional Non Devisa yang ditunjukkan pada tabel 1.1

Berdasarkan tabel 1.1 diketahui bahwa rata-rata tren CAR selama

periode triwulan I tahun 2013 sampai dengan triwulan II tahun 2018 cenderung

Tabel 1.1
POSISI CAR BUSN NON DEvisa
TAHUN 2013-2018
(dalam persen)

NO	NAMA BANK	2013	2014	Tren	2015	Tren	2016	Tren	2017	Tren	2018*	Tren	Rata-Rata CAR	Rata-Rata Tren
1	PT BANK AMAR INDONESIA	181.38	94.42	-86.96	145.81	51.39	125.65	-20.16	84.86	-40.79	51.59	-33.27	113.95	-25.96
2	PT BANK ARTOS INDONESIA	21.54	16.99	-4.55	19.16	2.17	22.87	3.71	21.26	-1.61	20.72	-0.54	20.42	-0.16
3	PT BANK BCA SYARIAH	20.56	29.57	9.01	34.3	4.73	36.78	2.48	29.39	-7.39	25.00	-4.39	29.27	0.89
4	PT BANK BISNIS INTERNASIONAL	28.89	31.39	2.50	47.54	16.15	55.55	8.01	53.54	-2.01	50.53	-3.01	44.57	4.33
5	PT BANK DINAR INDONESIA	44.02	31.24	-12.78	30.50	-0.74	26.84	-3.66	25.83	-1.01	25.39	-0.44	30.64	-3.73
6	PT BANK FAMA INTERNASIONAL	24.59	24.26	-0.33	27.33	3.07	25.96	-1.37	27.75	1.79	27.40	-0.35	26.22	0.56
7	PT BANK SYARIAH BUKOPIN	11.10	15.85	4.75	16.31	0.46	17.00	0.69	19.20	2.20	19.65	0.45	16.52	1.71
8	PT BANK VICTORIA SYARIAH	18.40	15.27	-3.13	16.14	0.87	15.98	-0.16	19.29	3.31	22.94	3.65	18.00	0.91
9	PT BANK OKE INDONESIA	33.87	44.18	10.31	28.6	-15.58	77.76	49.16	98.28	20.52	88.62	-9.66	61.89	10.95
10	PT BANK HARDA INTERNASIONAL	15.78	15.73	-0.05	21.9	6.17	21.73	-0.17	19.6	-2.13	19.99	0.39	19.12	0.84
11	PT BANK INA PERDANA	16.71	24.94	8.23	19.66	-5.28	30.36	10.70	66.43	36.07	66.11	-0.32	37.37	9.88
12	PT BANK JABAR BANTEN SYARIAH	17.99	15.78	-2.21	22.53	6.75	18.25	-4.28	16.25	-2.00	17.54	1.29	18.06	-0.09
13	PT BANK JASA JAKARTA	22.84	23.37	0.53	28.15	4.78	32.32	4.17	31.86	-0.46	32.06	0.20	28.43	1.84
14	PT BANK KESEJAHTERAAN EKONOMI	12.28	13.74	1.46	16.13	2.39	22.23	6.10	14.8	-7.43	12.3	-2.50	15.25	0.00
15	PT BANK MANDIRI TASPEN	20.56	19.69	-0.87	43.34	23.65	31.32	-12.02	22.32	-9.00	17.82	-4.50	25.84	-0.55
16	PT BANK MAYORA	19.46	19.97	0.51	28.21	8.24	28.17	-0.04	24.96	-3.21	25.69	0.73	24.41	1.25
17	PT BANK MITRANIAGA	24.48	18.53	-5.95	15.2	-3.33	17.91	2.71	18.36	0.45	17.85	-0.51	18.72	-1.33
18	PT BANK NATIONALNOBU	87.49	48.97	-38.52	27.48	-21.49	26.18	-1.30	26.83	0.65	24.57	-2.26	40.25	-12.58
19	PT BANK ROYAL INDONESIA	33.30	28.56	-4.74	35.55	6.99	30.66	-4.89	47.48	16.82	53.92	6.44	38.25	4.12
20	PT BANK SAHABAT SAMPOERNA	27.19	23.54	-3.65	17.03	-6.51	18.28	1.25	19.93	1.65	18.47	-1.46	20.74	-1.74
21	PT BANK TABUNGAN PENSUNAN NASIONAL, Tbk	23.09	23.3	0.21	24.52	1.22	25.03	0.51	24.91	-0.12	23.62	-1.29	24.08	0.11
22	PT BANK YUDHA BHAKTI	15.95	15.22	-0.73	15.7	0.48	21.38	5.68	18.18	-3.20	19.98	1.80	17.74	0.81
23	PT PRIMA MASTER BANK	15.38	14.18	-1.20	18.75	4.57	17.47	-1.28	18.6	1.13	17.74	-0.86	17.02	0.47
	Rata-rata	32.04	26.46	-5.57	30.43	3.96	32.42	1.99	32.60	0.18	30.41	-2.19	30.73	-0.32

Sumber :Laporan Publikasi Bank www.ojk.go.id (data diolah), 2018* triwulan II

mengalami penurunan yang dibuktikan dengan rata-rata tren CAR sebesar -0,32 persen. Dari 23 bank terdapat 8 bank yang memiliki rata-rata tren CAR negatif antara lain Bank Amar Indonesia sebesar -25,96 persen, Bank Artos Indonesia sebesar -0,16 persen, Bank Dinar Indonesia sebesar -3,73 persen, Bank Jabar Banten Syariah sebesar -0,09 persen, Bank Mandiri Taspen sebesar -0,55 persen, Bank Mitraniaga -1,33 persen, Bank Nationalnobu sebesar -12,58 persen dan Bank Sahabat Sampoerna sebesar -1,74 persen. Hal ini menunjukkan masih terdapat masalah *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada bank yang bersangkutan, sehingga perlu dilakukan penelitian untuk mencari faktor-faktor apa saja yang menyebabkan penurunan nilai *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada Bank Umum Swasta Nasional Non Devisa.

Keuntungan bank dapat diperoleh dengan perlu berhati-hati dalam mengelola asetnya, karena setiap keputusan yang diambil akan menimbulkan risiko yaitu risiko usaha. Aktivitas yang dilakukan perbankan tidak dapat dipisahkan dari adanya risiko. Risiko dapat diartikan sebagai kemungkinan terjadinya akibat buruk atau keinginan yang tidak diinginkan. Risiko dalam konteks perbankan sendiri adalah suatu kejadian potensial, baik yang dapat diperkirakan maupun yang tidak dapat diperkirakan. Risiko usaha adalah merupakan tingkat ketidakpastian mengenai pendapatan atau keuntungan yang diperkirakan akan diterima. Risiko usaha ini meliputi, risiko likuiditas, risiko pasar, risiko kredit, risiko hukum, risiko reputasi, risiko kepatuhan, risiko strategik, dan juga risiko operasional (POJK nomor 18/POJK.03/2016). Namun risiko yang dapat dihitung dengan rasio keuangan adalah risiko likuiditas, risiko

kredit, risiko pasar dan risiko operasional.

Risiko likuiditas adalah risiko akibat ketidakmampuan bank untuk memenuhi kewajiban yang jatuh tempo dari sumber pendanaan arus kas dan/atau dari asset likuid berkualitas tinggi yang dapat digunakan tanpa mengganggu aktivitas dan kondisi keuangan bank (POJK nomor 18 /POJK.03/2016). Untuk mengukur rasio likuiditas, rasio yang dapat digunakan adalah *Loan to Deposit Ratio* (LDR) dan *Investing Policy Ratio* (IPR).

Loan to Deposit Ratio (LDR) ini mengukur tingkat kemampuan bank dalam memenuhi kewajiban kepada dana pihak ketiga dengan mengandalkan jumlah kredit yang disalurkan. LDR memiliki pengaruh positif atau negatif terhadap CAR. LDR memiliki pengaruh positif terhadap CAR, apabila LDR meningkat berarti terjadi peningkatan total kredit dengan persentase yang lebih besar disebabkan persentase peningkatan dana pihak ketiga. Hal ini menyebabkan peningkatan pendapatan, laba dan modal bank naik dengan asumsi ATMR tetap maka CAR bank akan mengalami peningkatan. LDR memiliki pengaruh negatif terhadap CAR, apabila LDR meningkat akan terjadi peningkatan total kredit dengan persentase lebih besar dibandingkan persentase peningkatan dana pihak ketiga hal ini menyebabkan terjadi peningkatan ATMR dengan asumsi modal bank tetap yang mengakibatkan CAR akan menurun.

Investing Policy Ratio (IPR) memiliki pengaruh positif atau negatif terhadap CAR. IPR memiliki pengaruh positif terhadap CAR, apabila IPR mengalami peningkatan berarti telah terjadi peningkatan investasi pada surat-surat berharga dengan persentase yang lebih besar dari pada persentase peningkatan

dana pihak ketiga. Hal ini mengakibatkan peningkatan pendapatan yang diterima bank dari investasi surat berharga, laba dan modal bank akan meningkat dengan asumsi ATMR tetap mengakibatkan CAR akan meningkat. IPR memiliki pengaruh negatif terhadap CAR, apabila IPR meningkat berarti telah terjadi peningkatan investasi pada surat berharga dengan persentase lebih besar dibanding persentase peningkatan dana pihak ketiga. Peningkatan IPR ini akan menyebabkan ATMR meningkat dengan asumsi modal tetap maka menyebabkan CAR menurun. Dengan demikian pengaruh risiko likuiditas terhadap CAR adalah positif atau negatif.

Risiko Kredit adalah risiko akibat kegagalan debitur dan/atau pihak lain dalam memenuhi kewajiban kepada bank (POJK No 18 /POJK.03/2016). Untuk mengukur risiko kredit dapat dilakukan dengan menggunakan rasio keuangan yaitu *Non Performing Loan* (NPL) dan Aktiva Produktif Bermasalah (APB).

Non Performing Loan (NPL) berpengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini dapat terjadi apabila NPL mengalami kenaikan berarti terjadi peningkatan kredit bermasalah dengan persentase yang lebih tinggi dari peningkatan total kredit yang dimiliki bank. Akibatnya pendapatan bank menurun, laba menurun, modal bank juga menurun dan menyebabkan CAR juga mengalami penurunan. Sedangkan pengaruh risiko kredit terhadap CAR adalah negatif karena jika NPL meningkat maka risiko kredit meningkat dan CAR mengalami penurunan.

Aktiva Produktif Bermasalah (APB) berpengaruh negatif terhadap CAR. Hal ini dapat terjadi karena apabila APB mengalami peningkatan, berarti

telah terjadi peningkatan aktiva produktif bermasalah dengan persentase yang lebih besar dibandingkan dengan presentase kenaikan aktiva produktif. Akibatnya, terjadi kenaikan biaya pencadangan yang lebih besar dibandingkan peningkatan pendapatan. Sehingga laba bank menurun, modal bank menurun dan hal ini dapat menyebabkan CAR juga mengalami penurunan, dengan demikian pengaruh risiko kredit yang diukur dengan APB adalah 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* (POJK No 18 /POJK.03/2016). Untuk mengukur risiko pasar dapat dilakukan dengan menggunakan rasio keuangan yaitu *Interest Rate Risk* (IRR) dan Posisi Devisa Netto (PDN). Populasi dan sampel bank dari penelitian ini merupakan BUSN Non Devisa sehingga rasio PDN tidak digunakan.

Pengaruh risiko pasar terhadap CAR bisa positif atau negatif. Ini terjadi apabila IRR meningkat berarti terjadi peningkatan *Interest Rate Sensitivity Asset* (IRSA) dengan persentase yang lebih besar daripada presentase peningkatan *Interest Rate Sensitivity Liabilities* (IRSL). Jika suku bunga naik maka kenaikan pendapatan bunga lebih besar dibandingkan kenaikan biaya bunga, akibatnya laba bank akan meningkat dan risiko pasar yang dihadapi akan menurun. Jadi pengaruh CAR terhadap risiko pasar adalah negatif dan begitu sebaliknya.

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 (POJK

No 18 /POJK.03/2016). Risiko operasional dapat diukur dengan menggunakan Beban Operasional Terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) dan *Fee Base Income* (FBIR).

Pengaruh BOPO terhadap CAR adalah negatif karena apabila BOPO mengalami kenaikan berarti terjadi peningkatan biaya operasional dengan presentase yang lebih besar daripada persentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya, laba bank menurun, modal bank menurun dan CAR juga akan mengalami penurunan.

Pengaruh *Fee Base Income* (FBIR) terhadap CAR adalah positif karena dengan meningkatnya FBIR berarti peningkatan pendapatan operasional selain bunga dengan persentase yang lebih besar dari pada persentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya laba bank meningkat, modal bank meningkat dan CAR juga meningkat. Dengan demikian pengaruh risiko operasional terhadap CAR adalah negatif.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan pada sub bab sebelumnya, rumusan masalah ini diantaranya sebagai berikut :

1. Apakah LDR, IPR, NPL, APB, IRR, BOPO dan FBIR secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada BUSN Non Devisa?
2. Apakah *Loan to Deposit Ratio* (LDR) secara parsial memiliki pengaruh positif atau negatif signifikan terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa?

3. Apakah *Investing Policy Ratio* (IPR) secara parsial memiliki pengaruh positif atau negatif signifikan terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa?
4. Apakah *Non Performing Loan* (NPL) secara parsial memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa?
5. Apakah Aktiva Produktif Bermasalah (APB) secara parsial memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa?
6. Apakah *Interest Rate Risk* (IRR) secara parsial memiliki pengaruh positif atau negatif signifikan terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa?
7. Apakah Beban Operasional Terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) secara parsial memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa?
8. Apakah *Fee Base Income* (FBIR) secara parsial memiliki pengaruh positif signifikan terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa?
9. Manakah diantara variabel LDR, IPR, NPL, APB, IRR, BOPO dan FBIR yang memiliki pengaruh dominan terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disusun, tujuan penelitian antara lain :

1. Mengetahui signifikansi pengaruh dari LDR, IPR, NPL, APB, IRR, BOPO dan FBIR secara bersama-sama terhadap CAR pada BUSN Non Devisa.
2. Mengetahui signifikansi pengaruh positif atau negatif *Loan to Deposit Ratio* (LDR) secara parsial terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa.
3. Mengetahui signifikansi pengaruh positif atau negatif *Investing Policy Ratio* (IPR) secara parsial terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa.
4. Mengetahui signifikansi pengaruh negatif *Non Performing Loan* (NPL) secara parsial terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa.
5. Mengetahui signifikansi pengaruh negatif Aktiva Produktif Bermasalah (APB) secara parsial terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa.
6. Mengetahui signifikansi pengaruh positif atau negatif *Interest Rate Risk* (IRR) secara parsial terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa.
7. Mengetahui signifikansi pengaruh negatif Beban Operasional Terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) secara parsial terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa.
8. Mengetahui signifikansi pengaruh positif *Fee Base Income* (FBIR) secara parsial terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BUSN Non Devisa.

9. Mengetahui diantara variabel LDR, IPR, NPL, APB, IRR, BOPO dan FBIR yang memiliki pengaruh dominan terhadap CAR pada BUSN Non Devisa,

1.4 **Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi para pembaca diantaranya sebagai berikut :

1. Manfaat praktis

a. Bagi Peneliti

Hasil dari penelitian ini akan menambah wawasan dan pengetahuan dalam bidang perbankan terutama cara mengukur risiko usaha pada suatu bank serta penerapan teori yang telah diperoleh selama menempuh studi.

b. Bagi Akademisi

Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai tambahan untuk koleksi perpustakaan dan sebagai bahan perbandingan bagi semua mahasiswa serta dapat dijadikan sebagai informasi lebih lanjut bagi calon peneliti berikutnya.

c. Bagi Regulator

Bagi Perbankan yang selaku regulator dapat dijadikan masukan untuk mengukur tingkat risiko usaha bank serta digunakan untuk mengevaluasi kerugian yang diperoleh pada BUSN Non Devisa sehingga pada periode berikutnya sehingga tidak terjadi kesalahan yang sama.

2. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan dan pengetahuan tambahan mengenai pengaruh risiko usaha terhadap *Capital Adequacy Ratio*

(CAR) pada Bank Umum Swasta Nasional (BUSN) Non Devisa.

1.5 Sistematika Penulisan Skripsi

Skripsi ini terdiri dari tiga bab, dimana antara bab satu dengan bab yang lainnya saling berkaitan. Sistematika penulisan skripsi ini melalui beberapa tahapan yang akan dijabarkan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan serta manfaat dari penelitian dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini diuraikan mengenai penelitian terdahulu yang selain menjadi rujukan, juga menjadi perbandingan dengan penelitian ini. Pada bab ini berisi pula landasan teori, kerangka pemikiran serta hipotesis penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi 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.

BAB IV GAMBARAN SUBYEK PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Pada bab ini berisi mengenai subyek penelitian yang menerangkan populasi dari penelitian serta aspek-aspek dari sampel yang

dianalisis, analisis data yang menjelaskan hasil dari penelitian. Isi yang terakhir memuat pembahasan hasil analisis data yang dilakukan.

BAB V PENUTUP

Bab ini menguraikan kesimpulan penelitian tentang jawaban dari rumusan masalah dan pembuktian hipotesis, keterbatasan penelitian dan saran untuk penelitian selanjutnya

