

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bank adalah suatu lembaga keuangan yang menjadi mediator antara pihak yang memiliki kelebihan dana dengan pihak yang membutuhkan dana. Bank berfungsi untuk menghimpun dana dalam bentuk kredit dan atau bentuk lainnya. Dalam menjalankan fungsi tersebut, bank dituntut agar bisa menerapkan prinsip kehati-hatian dalam mengelola modal yang dimiliki oleh bank.

Pengelolaan permodalan sangat penting dalam operasional bank, karena modal yang dimiliki oleh bank dapat digunakan untuk menutupi kerugian-kerugian yang timbul akibat dari kegiatan operasional bank. Aspek permodalan dapat diukur menggunakan rasio keuangan yang salah satunya adalah *Capital Adequacy Ratio* (CAR), rasio CAR ini membandingkan antara modal dengan Aktiva Tertimbang Menurut Risiko (ATMR). Kinerja CAR akan dikatakan baik apabila ada kecenderungan CAR akan meningkat dari periode ke periode. Namun, tidak demikian yang terjadi pada Bank Pembangunan Daerah yang ditunjukkan pada tabel 1.1 yang terbukti bahwa masih terdapat CAR yang mengalami penurunan jika dilihat secara rinci dari rata-rata tren CAR yang telah dihitung.

Tabel 1.1
PERKEMBANGAN CAR PADA BANK PEMBANGUNAN DAERAH
PERIODE TAHUN 2015 – 2020
(dalam persen)

No	Nama Bank	2015	2016	Tren	2017	Tren	2018	Tren	2019	Tren	2020*	Tren	Rata-rata CAI	Rata-rata Tren CAR
1.	BPD Bali	24,44	20,42	-4,02	18,90	-1,52	23,47	4,57	22,48	-0,99	19,84	-2,64	21,59	-0,92
2.	BPD Bengkulu	21,39	19,08	-2,31	19,36	0,28	19,26	-0,10	19,14	-0,12	20,04	0,90	19,71	-0,27
3.	BPD DKI	24,53	29,79	5,26	28,77	-1,02	24,23	-4,54	23,79	-0,44	28,17	4,38	26,55	0,73
4.	BPD Jambi	28,43	20,90	-7,53	21,00	0,10	24,44	3,44	22,78	-1,66	22,35	-0,43	23,32	-1,22
5.	BPD Jawa Tengah	14,87	20,25	5,38	20,41	0,16	18,31	-2,10	17,70	-0,61	17,32	-0,38	18,14	0,49
6.	BPD Jawa Timur	21,22	23,88	2,66	24,65	0,77	24,21	-0,44	21,77	-2,44	21,08	-0,69	22,80	-0,03
7.	BPD Jawa Barat	16,21	18,43	2,22	18,77	0,34	18,63	-0,14	17,71	-0,92	16,72	-0,99	17,75	0,10
8.	BPD Kalimantan Timur dan Utara	19,85	24,50	4,65	24,84	0,34	21,06	-3,78	21,94	0,88	20,93	-1,01	22,19	0,22
9.	BPD Kalimantan Tengah	31,19	26,79	-4,40	31,62	4,83	29,13	-2,49	25,89	-3,24	24,46	-1,43	28,18	-1,35
10.	BPD Kalimantan Barat	21,76	20,66	-1,10	21,59	0,93	24,31	2,72	24,27	-0,04	25,01	0,74	22,93	0,65
11.	BPD Kalimantan Selatan	21,91	22,72	0,81	19,81	-2,91	25,63	5,82	23,30	-2,33	20,34	-2,96	22,29	-0,31
12.	BPD Lampung	23,46	20,39	-3,07	20,57	0,18	19,80	-0,77	18,54	-1,26	22,74	4,20	20,92	-0,14
13.	BPD Maluku dan Maluku Utara	18,66	19,53	0,87	22,68	3,15	24,73	2,05	25,46	0,73	NA	NA	22,21	1,70
14.	BPD Nusa Tenggara Timur	23,49	23,57	0,08	22,66	-0,91	21,02	-1,64	21,59	0,57	20,42	-1,17	22,13	-0,61
15.	BPD Nusa Tenggara Barat	27,59	31,17	3,58	30,87	-0,30	35,42	4,55	35,47	0,05	32,65	-2,82	32,20	1,01
16.	BPD Papua	22,22	17,53	-4,69	17,99	0,46	22,21	4,22	21,43	-0,78	21,72	0,29	20,52	-0,10
17.	BPD Riau dan Kep. Riau	20,78	18,53	-2,25	22,43	3,90	20,35	-2,08	21,01	0,66	21,50	0,49	20,77	0,14
18.	BPD Sulawesi Tenggara	23,87	24,69	0,82	26,30	1,61	26,33	0,03	25,13	-1,20	27,92	2,79	25,71	0,81
19.	BPD Sulawesi Selatan dan Barat	27,63	21,37	-6,26	25,17	3,80	24,28	-0,89	22,98	-1,30	22,69	-0,29	24,02	-0,99
20.	BPD Sulawesi Tengah	27,85	28,15	0,30	27,80	-0,35	27,22	-0,58	27,21	-0,01	27,29	0,08	27,59	-0,11
21.	BPD Sulawesi Utara Gorontalo	13,79	17,11	3,32	16,61	-0,50	16,49	-0,12	15,04	-1,45	16,24	1,20	15,88	0,49
22.	BPD Sumatera Barat	18,26	19,95	1,69	19,97	0,02	20,50	0,53	19,96	-0,54	19,13	-0,83	19,63	0,17
23.	BPD Sumatera Selatan	18,64	17,79	-0,85	21,38	3,59	21,55	0,17	18,90	-2,65	20,28	1,38	19,76	0,33
24.	BPD Sumatera Utara	14,41	16,42	2,01	15,85	-0,57	17,85	2,00	18,49	0,64	18,54	0,05	16,93	0,83
25.	BPD Yogyakarta	20,22	21,61	1,39	19,97	-1,64	19,41	-0,56	24,74	5,33	25,43	0,69	21,90	1,04
26.	BPD Aceh	19,44	20,74	1,30	21,50	0,76	19,67	-1,83	18,90	-0,77	20,24	1,34	20,08	0,16
27.	BPD Banten	8,02	13,22	5,20	10,22	-3,00	10,04	-0,18	9,01	-1,03	8,02	-0,99	9,76	0,00
	Rata - Rata	21,26	21,45	0,19	21,91	0,46	22,21	0,29	21,65	-0,55	21,58	0,07	21,68	0,09

Sumber : Laporan Publikasi Bank www.ojk.go.id dan situs dari masing-masing bank (data diolah) *triwulan II tahun 2020.

Berdasarkan pada tabel 1.1 diatas dapat dibuktikan bahwa dari dua puluh tujuh bank pembangunan daerah di Indonesia masih terdapat sebelas bank yang mengalami tren negatif. Kesebelas bank tersebut diantaranya yaitu; BPD Bali -0,92 persen, BPD Bengkulu -0,27 persen, BPD Jambi -1,22 persen, BPD Jawa Timur -0,03 persen, BPD Kalimantan Tengah -1,35 persen, BPD Kalimantan Selatan -0,31 persen, BPD Lampung -0,14 persen, BPD Nusa Tenggara Timur -0,62 persen, BPD Papua -0,10 persen, BPD Sulawesi Selatan dan Barat -0,99 persen, dan BPD Sulawesi Tengah -0,11 persen. Kenyataan ini menunjukkan bahwa masih terdapat masalah terhadap pengelolaan modal yang kurang baik sehingga menyebabkan penurunan terhadap CAR pada bank pembangunan daerah di Indonesia, hal tersebut akan mengakibatkan ketidakmampuan bank untuk mengatasi terjadinya risiko kerugian pada bank yang bersangkutan. Dengan demikian, hal inilah yang menjadi latar belakang dilakukannya penelitian tentang *Capital Adequacy Ratio (CAR)* pada bank-bank pembangunan daerah di Indonesia.

Permodalan bank bisa dipengaruhi banyak faktor salah satunya adalah risiko kredit, risiko pasar, risiko likuiditas, risiko operasional, risiko kepatuhan, risiko hukum, risiko reputasi, dan risiko strategik menurut POJK No. 18/POJK.03/2016, namun risiko yang dapat diukur dengan menggunakan 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 aset likuid berkualitas tinggi yang dapat diagunkan, tanpa mengganggu aktivitas dan kondisi keuangan bank (Ikatan Bankir Indonesia, 2015:137). Risiko likuiditas dapat diukur dengan menggunakan rasio keuangan yaitu *Loan to Deposit Ratio* (LDR) dan *Investing Policy Ratio* (IPR).

Loan To Deposit Ratio (LDR) merupakan rasio yang berfungsi mengukur jumlah kredit yang diberikan dibandingkan dengan jumlah dana masyarakat dan modal sendiri yang digunakan. (Rivai, 2013:484). *Loan to Deposit Ratio* (LDR) berpengaruh negatif terhadap risiko likuiditas, karena apabila LDR meningkat berarti terjadi peningkatan pada total kredit yang disalurkan dengan persentase lebih besar dari peningkatan total dana pihak ketiga, akibatnya terjadi kenaikan pendapatan serta kemampuan bank untuk memenuhi kewajiban pada dana pihak ketiga menjadi meningkat, yang akan mengakibatkan terjadinya penurunan pada risiko likuiditas.

Loan to Deposit Ratio (LDR) berpengaruh positif dan negatif terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR). Rasio LDR berpengaruh positif terhadap CAR, karena apabila LDR meningkat berarti terjadi peningkatan total kredit dengan persentase lebih besar dari total dana pihak ketiga, maka ada kenaikan terhadap pendapatan bank lebih besar dari kenaikan biaya, akan mengakibatkan laba meningkat dan modal meningkat dengan asumsi ATMR tetap maka CAR akan meningkat. Sebaliknya, LDR berpengaruh negatif terhadap CAR, karena apabila LDR meningkat berarti terjadi peningkatan total kredit yang lebih besar persentasenya dari total dana pihak ketiga, akibatnya ada kenaikan pada ATMR dengan asumsi modal bank tetap maka CAR akan menurun. Dengan demikian,

pengaruh risiko likuiditas yang diukur dengan menggunakan LDR berpengaruh positif.

Investing Policy Ratio (IPR) merupakan suatu bank dalam memenuhi kewajiban kepada deposan melalui cara melikuidasi surat berharga yang dimiliki oleh bank. Menurut Kasmir (2013:316). *Investing Policy Ratio* (IPR) berpengaruh negatif terhadap risiko likuiditas. Rasio IPR berpengaruh negatif terhadap risiko likuiditas, karena apabila IPR meningkat berarti terjadi kenaikan investasi surat berharga dengan persentase lebih besar dari dana pihak ketiga, akibatnya bank dalam memenuhi kewajibannya menggunakan cara melikuidasi surat berharga yang mengakibatkan risiko likuiditas menurun.

Investing Policy Ratio (IPR) berpengaruh positif dan negatif terhadap CAR. IPR berpengaruh positif terhadap CAR, karena apabila IPR meningkat berarti terjadi peningkatan pada investasi surat berharga dengan persentase lebih besar dibanding dana pihak ketiga, akibatnya ATMR meningkat dengan asumsi tidak terjadi peningkatan pada modal maka bisa menyebabkan CAR mengalami kenaikan. IPR berpengaruh negatif terhadap CAR, karena apabila IPR meningkat berarti terjadi peningkatan total dana pihak ketiga dengan persentase lebih besar dibanding investasi surat berharga, akibatnya ATMR meningkat namun modal menurun, maka CAR akan menurun. Dengan demikian, pengaruh risiko likuiditas yang diukur menggunakan IPR adalah berpengaruh positif.

Risiko Kredit adalah risiko akibat kegagalan debitur dan/atau pihak lain dalam memenuhi kewajiban melunasi kredit pada bank (Ikatan Bankir Indonesia, 2015 : 67). Risiko kredit pada bank dapat diukur dengan menggunakan rasio

keuangan yaitu *Non Performing Loan* (NPL) dan Aset Produktif Bermasalah (APB).

Non Performing Loan (NPL) merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan manajemen bank dalam mengelola kredit bermasalah dari keseluruhan kredit yang diberikan oleh Bank. *Non Performing Loan* (NPL) berpengaruh positif terhadap risiko kredit. Rasio NPL berpengaruh positif terhadap risiko kredit, apabila NPL meningkat berarti terjadi peningkatan kredit bermasalah lebih besar dibanding total kredit yang disalurkan bank. Akibatnya potensi terjadi kredit bermasalah semakin meningkat, yang berarti risiko kredit yang dihadapi bank semakin meningkat.

Non Performing Loan (NPL) berpengaruh negatif terhadap CAR. NPL berpengaruh negatif terhadap CAR, karena apabila NPL meningkat berarti terjadi kenaikan pada kredit bermasalah dengan persentase lebih besar dari total kredit, yang mengakibatkan terjadi peningkatan beban yang dicadangkan lebih besar dibanding peningkatan pendapatan, laba dan modal bank menurun maka akan mengakibatkan CAR mengalami penurunan.

Aktiva Produktif Bermasalah (APB) adalah rasio untuk mengukur aset produktif bermasalah dengan kualitas kurang lancar, diragukan, macet dibandingkan dengan total aset produktif (SEOJK No 43/POJK.03/2016). Aktiva Produktif Bermasalah (APB) berpengaruh positif terhadap risiko kredit. APB berpengaruh positif terhadap risiko kredit, karena apabila APB meningkat berarti terjadi peningkatan aset produktif bermasalah dengan persentase lebih besar dari total aset produktif, sehingga kemampuan bank dalam mengelola aset produktif

bermasalah mengalami penurunan, yang mengakibatkan risiko kredit semakin meningkat.

Aset Produktif Bermasalah (APB) berpengaruh negatif terhadap CAR. APB berpengaruh negatif terhadap CAR, karena apabila APB meningkat berarti terjadi peningkatan aset produktif bermasalah dengan persentase lebih besar dari aset produktif, akibatnya pencadangan beban lebih besar dibanding pendapatan bunga, sehingga laba dan modal menurun yang mengakibatkan CAR mengalami penurunan. Dengan demikian pengaruh risiko kredit yang diukur menggunakan NPL dan APB berpengaruh negatif terhadap CAR.

Risiko Pasar adalah risiko perubahan harga pada posisi neraca dan rekening administratif termasuk transaksi derivatif, akibat perubahan secara keseluruhan dari kondisi pasar, termasuk risiko perubahan harga option (Ikatan Bankir Indonesia, 2015 : 107). Risiko pasar dapat diukur dengan menggunakan rasio keuangan yaitu *Interest Rate Risk Rate (IRR)* dan Posisi Devisa Netto (PDN). Namun, dalam penelitian ini PDN tidak digunakan.

Interest Rate Risk (IRR) merupakan potensial kerugian yang dapat timbul diakibatkan terjadinya pergerakan suku bunga dipasar yang berlawanan dengan posisi atau transaksi bank yang mengandung risiko suku bunga. IRR memiliki pengaruh positif atau negatif terhadap risiko pasar (Veithzal Rivai dkk, 2013:570).

Interest Rate Risk Rate (IRR) berpengaruh positif dan negative terhadap risiko pasar.

IRR berpengaruh positif terhadap risiko pasar, apabila IRR meningkat berarti terjadi peningkatan terhadap *Interest Rate Sensitivity Asset (IRSA)* dengan persentase lebih besar dari *Interest Rate Sensitivity Liabilities (IRSL)*. Jika tingkat suku bunga mengalami peningkatan, maka terjadi kenaikan pada pendapatan bunga lebih besar dibanding peningkatan biaya bunga, sehingga mengakibatkan risiko pasar yang dihadapi bank akan menurun. IRR berpengaruh negatif terhadap risiko pasar, apabila tingkat suku bunga mengalami penurunan, maka terjadi penurunan pada pendapatan bunga lebih besar dibandingkan penurunan biaya bunga yang berarti risiko bunga atau pasar yang dihadapi oleh bank akan meningkat.

Interest Rate Risk (IRR) berpengaruh positif dan negatif terhadap CAR. IRR berpengaruh positif terhadap CAR, apabila IRR meningkat maka terjadi peningkatan IRSA lebih besar dibanding IRSL. Jika tingkat suku bunga mengalami peningkatan maka terjadi peningkatan pendapatan bunga lebih besar dari peningkatan bunga sehingga akan mengakibatkan laba bank meningkat, modal bank meningkat dan CAR meningkat.

IRR berpengaruh negatif terhadap CAR, apabila IRR meningkat berarti tingkat suku bunga mengalami penurunan, maka terjadi pula penurunan pada pendapatan bunga yang persentasenya lebih besar dari penurunan biaya bunga, sehingga laba bank akan menurun, modal bank menurun, dan CAR juga akan mengalami penurunan. Dengan demikian, pengaruh risiko pasar yang diukur menggunakan IRR berpengaruh positif dan negatif terhadap CAR.

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 bank dapat diukur menggunakan rasio keuangan yaitu Beban Operasional terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) dan *Fee Based Income Rate* (FBIR).

Beban Operasional terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) merupakan perbandingan antara biaya operasional dengan pendapatan operasional dalam mengukur tingkat efisiensi dan kemampuan sebuah bank dalam melakukan kegiatan operasionalnya. (Veithzal Rifai dkk, 2013:482). Beban Operasional terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) berpengaruh positif terhadap risiko operasional. BOPO berpengaruh positif terhadap risiko operasional, karena apabila BOPO mengalami peningkatan, berarti terjadi peningkatan pada biaya operasional dengan persentase lebih besar dari peningkatan pendapatan operasional. BOPO berpengaruh negatif terhadap CAR, apabila BOPO mengalami peningkatan, berarti terjadi peningkatan biaya operasional dengan persentase lebih besar dari peningkatan pendapatan operasional, yang mengakibatkan laba akan menurun, modal bank menurun, dan CAR akan menurun.

Fee Based Income Ratio (FBIR) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur pendapatan operasional diluar bunga (Rivai, 2013:482). *Fee Based Income Ratio* (FBIR) berpengaruh negatif terhadap risiko operasional. FBIR berpengaruh negatif terhadap risiko operasional, karena apabila FBIR meningkat

berarti terjadi peningkatan pendapatan selain bunga dengan persentase lebih besar dari peningkatan bunga, akibatnya pendapatan hasil investasi akan lebih besar dari peningkatan beban bunga yang dikeluarkan, sehingga kemampuan bank dalam mengelola pendapatan selain bunga semakin meningkat, berarti risiko operasional semakin menurun.

Fee Based Income Ratio (FBIR) terhadap CAR. FBIR berpengaruh positif terhadap CAR, apabila FBIR meningkat berarti terjadi peningkatan pendapatan selain bunga dengan persentase lebih besar dari peningkatan bunga, sehingga pendapatan dari hasil investasi akan lebih besar dibandingkan dengan peningkatan beban bunga yang dikeluarkan, maka laba bank meningkat, modal bank bertambah serta CAR mengalami peningkatan. Dengan demikian pengaruh risiko operasional terhadap CAR adalah negatif.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, rumusan masalah yang terkait pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah LDR, IPR, NPL, APB, IRR, BOPO, dan FBIR secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?
2. Apakah LDR secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?
3. Apakah IPR secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah?

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

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang ada, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

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

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

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Bank Pembangunan Daerah

Hasil penelitian dapat dijadikan bahan informasi atau masukan bagi manajemen bank dalam mengelola permodalan serta melaksanakan manajemen risiko agar diperoleh kinerja yang baik.

2. Bagi Penulis

Hasil penelitian yang dilakukan ini dapat menambah pengetahuan serta wawasan bagi peneliti dalam dunia perbankan, dan juga memahami mengenai pengaruh risiko usaha terhadap CAR pada Bank Pembangunan Daerah.

3. Bagi STIE Perbanas Surabaya

Hasil penelitian yang dilakukan ini dapat dijadikan sebagai koleksi bacaan atau referensi serta menjadi bahan perbandingan bagi mahasiswa lain yang akan melakukan penelitian di waktu yang akan datang.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan skripsi ini tentunya terdiri dari porses penyusunan, penguraian, dan bahan pembahasan, berikut adalah sistematika penulisan dari masing-masing bab :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini diuraikan tentang penelitian terdahulu, landasan teori, dan kerangka pemikiran serta hipotesis penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

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

BAB IV : GAMBARAN SUBYEK PENELITIAN

Dalam bab ini diuraikan tentang gambaran subyek penelitian dan analisis data serta pembahasan hasil penelitian.

BAB V : PENUTUP

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

