

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Bank merupakan suatu hal yang sangat penting bagi masyarakat di kawasan maju. Bank di anggap sebagai suatu lembaga keuangan yang aman dalam melakukan berbagai macam aktivitas keuangan. Aktivitas keuangan yang sering dilakukan oleh masyarakat antara lain aktivitas penyimpanan dana investasi, pengiriman uang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cepat dan aman (Ismail, 2018:1).

Dalam menjalankan fungsi dan kegiatan usahanya, bank membutuhkan modal agar manajemennya berjalan dengan baik. Dana tersebut didapat dari modal utama maupun dari modal pemilik. Memiliki modal yang cukup memadai menjadi sesuatu hal yang penting bagi sebuah bank untuk dapat menjaga kepercayaan masyarakat kepada kondisi sebuah bank, memfasilitasi perkembangan di kemudian hari, dan mengantisipasi kerugian yang mungkin terjadi.

Selain itu, modal bank juga berfungsi untuk menjaga kepercayaan masyarakat terhadap kemampuan bank dalam menjalankan fungsinya sebagai lembaga intermediasi. Sebagai salah satu aspek paling mendasar dalam pelaksanaan prinsip kehati-hatian, bank harus memenuhi kecukupan permodalannya. Hal ini menjadi fokus utama dari seluruh otoritas pengawasan bank diseluruh dunia. Modal yang dimiliki oleh suatu bank pada dasarnya harus cukup untuk menutupi seluruh risiko usaha yang dihadapi bank (Pandia, 2012:7).

Ketentuan Peraturan Bank Indonesia No. 15/12/PBI/ 2013 pasal 2 ayat 3 menyatakan bahwa persediaan modal minimum bagi sebuah bank tak terkecuali bagi bank umum adalah 8 persen dari ATMRnya dan akan semakin meningkat apabila peringkat risikonya meningkat pula. Pengukuran pemenuhan permodalan bank dapat dihitung dengan alat ukur yang disebut CAR atau *Capital Adequacy Ratio*. Rasio CAR dapat dihitung berdasarkan total modal bank serta total ATMR sebagai pembobotnya.

Ketentuan Peraturan Bank Indonesia No. 15/12/PBI/ 2013 Kerangka Basel II memiliki empat elemen penting, yaitu yang pertama menjaga rasio kecukupan modal (CAR) untuk sektor perbankan. Kedua menyesuaikan keputusan kecukupan modal berkaitan dengan instrumen hutang jangka panjang sesuai dengan Basel II. Ketiga memperkenalkan modal penyangga konservasi, sehingga melarang distribusi keuntungan bagi bank dengan CAR. Terakhir yaitu menyesuaikan perhitungan peraturan kecukupan modal bank.

Tabel 1.1
Rata- Rata CAR Bank Umum Periode 2014-2018 (Dalam %)

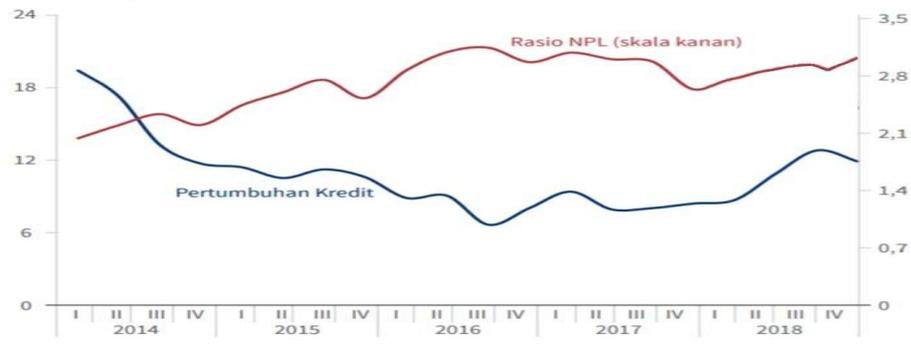
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
BUKU I	20,13	20,67	21,09	22,11	22,30	22,38	21,73	21,29
BUKU II	20,58	21,56	21,89	22,98	23,05	23,72	26,47	25,91
BUKU III	20,31	21,98	22,01	23,20	23,30	24,85	24,85	24,71

(Sumber : Data Laporan Statistik Perbankan Indonesia (Diolah Kembali)

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa rata- rata CAR Bank Umum dari tahun 2011 – 2018 mengalami kenaikan dan penurunan atau tidak stabil namun tetap dalam kondisi sehat karena berada diatas 8 %. Pergerakan CAR yang *fluktuatif* tersebut perlu dilakukan tindak lanjut oleh pihak manajemen agar mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi perubahan CAR tersebut.

Lembaga Penjamin Simpanan (LPS) pada tanggal 8 Mei 2018 mencatat sejumlah masalah pada perbankan Indonesia. Permasalah di sektor perbankan ini bisa dilihat dari beberapa faktor seperti efisiensi, profitabilitas, permodalan dan kredit bermasalah. Untuk efisiensi Lembaga Penjamin Simpanan mencatat 25 bank yang mempunyai rasio BOPO diatas 95 %, hal ini mencerminkan efisiensi yang rendah.

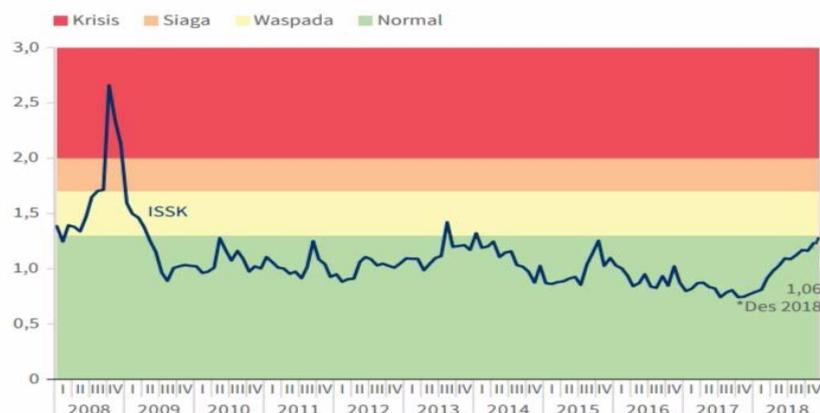
Gambar 1.1
Grafik Pertumbuhan Kredit dan NPL Perbankan



Sumber: Laporan Keuangan Bank Indonesia tahun 2018

Tabel 1.1 CAR pada tahun 2018 mengalami penurunan, dapat dilihat dari laporan keuangan Bank Indonesia pertumbuhan kredit dan pertumbuhan kredit macet mengalami peningkatan. Menurut Anjani (2018) pertumbuhan kredit macet dapat menyebabkan berkurangnya nilai CAR karena bank harus menggunakan modalnya untuk menutupi risiko yang disebabkan oleh kredit macet tersebut. Dapat di lihat juga pada grafik 1.1 dalam laporan keuangan Bank Indonesia jumlah pertumbuhan kredit antara tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami peningkatan dan nilai Rasio NPL pun mengalami peningkatan. Hal ini menunjukkan bahwa meningkatnya jumlah kredit bermasalah.

Gambar 1.2
Grafik Ketahanan Likuiditas Perbankan



Sumber: Laporan Keuangan Bank Indonesia tahun 2018

Berdasarkan data Lembaga Penjamin Simpanan (LPS) simpanan atau dana pihak ketiga (DPK) per September 2018 hanya tumbuh 6,88 % sedangkan pertumbuhan kredit naik sebesar 12,12 % dari tahun sebelumnya. Berdasarkan grafik 1.1 yang merupakan laporan dari bank Indonesia pertumbuhan kredit dari tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami kenaikan dan pertumbuhan kredit macetpun meningkat sedangkan DPK tumbuh lebih lambat dari pertumbuhan kredit hal ini dapat mengakibatkan likuiditas bank dalam posisi yang tidak aman. Di lihat dari grafik 1.2 likuiditas bank dari tahun 2017 menuju 2018 walaupun masih dalam kondisi aman tetapi hampir memasuki area waspada.

Bank Indonesia selama tahun 2018 telah menaikkan suku bunga pasar sebanyak 5 kali, dari 4.25 % sampai mencapai 5.75 %. Bahkan Bank Indonesia masih akan menaikkan menjadi 6 % sampai akhir tahun 2018. Dengan kenaikan bunga acuan BI ini diperkirakan akan berpengaruh ke suku bunga deposito dan kredit perbankan. Hal ini mengakibatkan bank harus mencari banyak dana pihak ketiga atau deposito jangka panjang untuk mengamankan likuiditas bank dan akan mempengaruhi CAR, bisa dilihat ditahun 2018 suku bunga naik tetapi nilai CAR menurun.

Dalam menghadapi persaingan antar bank dalam menghimpun dana dari masyarakat dan menyalurkannya kembali, banyak bank yang menyimpang dari aturan-aturan yang berlaku dalam bisnis perbankan seperti tidak menghiraukan prinsip kehati-hatian bank. Seperti menawarkan produk-produk tanpa memperhitungkan risikonya terlebih dahulu.

Tinggi rendahnya CAR yang dimiliki bank dapat dipengaruhi oleh risiko usaha yang dihadapi oleh bank. Menurut PBI nomor 15/12/PBI/2013, dinyatakan bahwa risiko usaha yang dihadapi oleh bank adalah risiko kredit, risiko pasar, risiko likuiditas, risiko operasional, risiko kepatuhan, risiko hukum, risiko reputasi, dan risiko strategis. Namun risiko yang dapat dihitung dengan rasio keuangan adalah risiko likuiditas, risiko kredit, risiko pasar, dan risiko operasional.

Menurut Mulyawan (2015:64) Risiko Kredit didefinisikan sebagai risiko kerugian karena kelalaian dari peminjam atau dalam kejadian adanya penurunan kualitas kredit dari peminjam. NPL dapat dijelaskan sebagai sebuah kesulitan bagi seorang debitur untuk melakukan pelunasan atas kredit yang dilakukan (Pandia, 2012:42). NPL yang semakin besar menandakan bahwa semakin banyaknya kredit bermasalah sehingga berdampak pada semakin tingginya risiko yang dihadapi oleh bank, begitu juga sebaliknya (Winda.2016). NPL yang tinggi akan mengakibatkan turunnya tingkat bunga dan diikuti oleh penurunan CAR. Hasil penelitian sebelumnya yang meneliti mengenai pengaruh NPL terhadap rasio kecukupan modal yang diukur dengan CAR dilakukan oleh Anjani (2014) yang menemukan bahwa tidak adanya pengaruh signifikan antara NPL terhadap CAR. Hasil temuan lainnya oleh Winda dkk., (2016) serta Nuviyanti (2014) menemukan bahwa terdapat pengaruh positif yang signifikan antara NPL terhadap CAR.

Pandia (2012:156) menjelaskan risiko likuiditas adalah risiko yang terjadi jika perusahaan mengalami kesulitan membayar kewajiban jangka pendek. Rasio likuiditas di dalam dunia perbankan umumnya menggunakan alat ukur yang disebut LDR atau *Loan to Deposit Ratio* (Sudirman, 2013:185). Rasio LDR ini mengukur tingkat kemampuan bank dalam memenuhi kewajiban kepada dana pihak ketiga dengan mengandalkan jumlah kredit yang disalurkan. LDR berpengaruh negatif terhadap CAR. Suatu bank yang memiliki alat-alat likuid yang sangat terbatas dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya, akan ada kemungkinan penyediaan likuiditas tersebut akan diambil dari permodalannya. Dengan kata lain, peningkatan nilai LDR yang disebabkan oleh pertumbuhan jumlah kredit yang diberikan lebih tinggi daripada pertumbuhan jumlah dana yang dihimpun akan menyebabkan menurunnya nilai CAR suatu bank.

Beberapa penelitian telah dilakukan sebelumnya yang dilakukan oleh Anjani (2014) mengemukakan bahwa terdapat pengaruh yang negatif dan signifikan antara LDR dengan rasio CAR, sedangkan Abdalla (2014) menghasilkan bahwa CAR memiliki hubungan positif signifikan dengan risiko likuiditas.

Menurut Pandia (2012: 157) Risiko Pasar adalah risiko pada posisi neraca dan rekening administratif termasuk transaksi deveratif akibat perubahan secara keseluruhan dari kondisi pasar, termasuk risiko perubahan harga option. Risiko pasar yang dihadapi oleh bank dapat diukur dengan menggunakan *Interest Rate Risk* (IRR) dan Posisi Devisa Netto (PDN).

Pengaruh risiko pasar terhadap CAR bisa negatif atau positif. Ini terjadi apabila IRR meningkat maka terjadi peningkatan *Interest Rate Sensitivity Asset* (IRSA) dengan persentase lebih besar daripada persentase peningkatan *Interest Rate Sensitivity Liabilities* (IRSL). Jika suku bunga naik maka kenaikan pendapatan bunga lebih besar dibandingkan kenaikan biaya bunga, maka laba bank akan meningkat, modal bank akan meningkat dan CAR juga akan ikut meningkat, maka risiko pasar yang dihadapi oleh bank akan menurun. Jadi hubungan CAR dengan risiko pasar negatif begitu juga sebaliknya (IBI, 2016:24)

Penelitian sebelumnya dilakukan oleh Gustaf (2016) menunjukkan bahwa IRR mempunyai pengaruh positif signifikan terhadap CAR sedangkan, penelitian Khaled Abdalla (2014) menunjukkan bahwa IRR memiliki pengaruh negative signifikan terhadap CAR.

Risiko Operasional merujuk pada kesepakatan Basel II secara spesifik mendefinisikan rasio operasional adalah risiko akibat ketidakcukupan dan tidak berfungsinya proses internal, kesalahan manusia, kegagalan sistem, dan adanya kejadian eksternal yang mempengaruhi operasional bank sesuai dengan PBI No. 14/18/PBI/2013. Rasio yang digunakan untuk mengukur risiko ini adalah Biaya Operasional Pendapatan Operasional (BOPO) dan *Fee Based Income Ratio* (FBIR).

Pengaruh BOPO terhadap CAR karena dengan meningkatnya BOPO berarti ada peningkatan biaya operasional dengan persentase lebih besar daripada persentase peningkatan pendapatan operasional. Akibatnya, laba bank menurun, modal bank menurun dan CAR juga akan mengalami penurunan. Penelitian sebelumnya dilakukan oleh Gustaf (2016) menunjukkan bahwa BOPO memiliki pengaruh negatif terhadap CAR. Sedangkan Fatimah (2014) menunjukkan bahwa BOPO memiliki pengaruh positif terhadap CAR.

Uraian diatas menunjukkan hasil-hasil penelitian sebelumnya yang tidak konsisten. Dengan adanya fenomena NPL yang tinggi disebabkan oleh pertumbuhan kredit macet yang meningkat sehingga menyebabkan CAR menurun. Pertumbuhan LDR yang tinggi disebabkan oleh Dana Pihak Ketiga (DPK) tumbuh lebih lambat dibandingkan pertumbuhan kredit menyebabkan likuiditas bank hampir memasuki area waspada sehingga menyebabkan CAR menurun (Winda,2016). Efisiensi bank dalam mengelola biaya beban operasionalpun dinilai tidak efisien karena rata-rata nilai BOPO mencapai 95% yang seharusnya menurut Surat Edaran Bank Indonesia No,15/7/DPNP 2013 nilai BOPO maximal 85%. Suku bunga pasar dari Bank Indonesia yang terus naik membuat bank harus mencari deposito jangka panjang untuk meningkatkan nilai IRR sehingga nilai CAR akan bertambah. Dengan demikian peneliti menganggap penting untuk menguji pengaruh risiko bank terhadap CAR.

Penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya karena peneliti menggunakan semua risiko bank yang dapat dihitung menggunakan rasio keuangan yaitu risiko kredit dengan alat ukur NPL, risiko likuiditas dengan alat ukur LDR, risiko pasar dengan alat ukur IRR dan risiko operasional dengan menggunakan alat ukur BOPO. Penelitian ini juga menggunakan data yang terbaru dalam pengambilan sampel yaitu data tahun 2011 sampai tahun 2018.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas yang menjadi perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah *Non Performing Loan* (NPL) berpengaruh terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) ?
2. Apakah *Loan to Deposit Ratio* (LDR) berpengaruh terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) ?
3. Apakah *Interest Rate Risk* (IRR) berpengaruh terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) ?
4. Apakah Biaya Operasional Pendapatan Operasioanl BOPO berpengaruh terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah masalah di atas maka penulis merumuskan tujuan dan manfaat penelitian yaitu:

1. Untuk menguji pengaruh *Non Performing Loan* (NPL) terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR).
2. Untuk menguji pengaruh *Loan to Deposit Ratio* (LDR) terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR).
3. Untuk menguji pengaruh *Interest Rate Risk* (IRR) terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR).
4. Untuk menguji pengaruh Biaya Operasional Pendapatan Operasioanal BOPO terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR).

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Ilmu Pengetahuan

Penelitian ini dapat memberikan informasi, memperluas wawasan, dan referensi tambahan tentang risiko-risiko yang mempengaruhi *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada perusahaan perbankan di Indonesia.

1.4.1 Bagi Regulator

Penelitian ini bermanfaat bagi perbankan di Indonesia untuk mengetahui risiko-risiko bank yang mempengaruhi CAR sehingga dapat melakukan strategi-strategi apa yang harus dilakukan untuk menaikkan nilai CAR.

1.4.3 Bagi Investor

Penelitian ini memberikan manfaat kepada investor karena dapat membantu investor mengetahui risiko-risiko bank yang mempengaruhi *Capital Adequacy Ratio* (CAR) sehingga dapat melakukan evaluasi yang lebih baik dan dapat membuat keputusan investasi yang lebih tepat.