

Determinant CAR pada Bank Pembiayaan Rakyat (BPR) Syariah di Indonesia

Rifadli D. Kadir

Manajemen Keuangan Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, IAIN Sultan Amai Gorontalo

e-mail:

rkadir@iaingorontalo.ac.id

ABSTRAK. Penelitian ini bertujuan menguji variabel-variabel yang berpengaruh terhadap *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada Bank Pembiayaan Rakyat (BPR) Syariah di Indonesia. Penelitian ini menggunakan model *Error Correction Model* (ECM) untuk menguji variabel ROA, NPF dan Inflasi terhadap CAR. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara jangka pendek Variabel ROA, NPF dan Inflasi tidak berpengaruh signifikan terhadap CAR. Hasil Estimasi jangka Panjang hanya Variabel Inflasi yang berpengaruh terhadap CAR.

Kata kunci: BPR Syariah, CAR, ROA, NPF, Inflasi

PENDAHULUAN

Permodalan menjadi masalah penting dikarenakan modal dapat memberikan perlindungan kepada setiap nasabah jika bank mengalami kerugian di luar (Siamat, 2005). *Capital Adequacy Ratio* (CAR) menjadi salah satu ukuran untuk melihat kemampuan bank dalam mengatasi risiko yang akan timbul (Kurniawan & Lestari, 2014).

Regulasi Basel menjadi regulasi utama yang bersifat global mengenai kecukupan modal bank dalam tiga dekade terakhir dan telah diadopsi oleh banyak yurisdiksi di dunia. Saat ini Basel III menjadi regulasi mutakhir yang telah mulai diimplementasikan sejak 2013 dan diharapkan sudah bisa diterapkan secara penuh oleh yurisdiksi yang mengadopsinya pada tahun 2019.

Persoalan pentingnya kecukupan modal yang bukan monopoli perbankan konvensional kemudian juga membuat *Islamic Financial Services Board* (IFSB), badan yang dibentuk guna melakukan harmonisasi regulasi dilembaga Keuangan Syariah di seluruh dunia juga mengeluarkan regulasi mengenai kecukupan modal bank syariah pada tahun 2005 yang kemudian direvisi pada tahun 2013 (IFSB-15). Aturan mengenai kecukupan modal IFSB pada dasarnya mengacu pada regulasi Basel dengan tambahan-tambahan peraturan khas yang mengatur Lembaga Keuangan Syariah yang tidak diatur dalam regulasi Basel.

Mengingat substansi regulasi Basel III yang kemudian diadopsi dalam peraturan IFSB-15 terkait dengan upaya penguatan permodalan dalam rangka meningkatkan ketahanan perbankan terhadap krisis, perbankan syariah berkepentingan untuk memastikan bahwa ke depan mereka mampu memiliki kerangka permodalan yang kuat dan stabil.

Selain masalah Basel III di atas, CAR harus menjadi perhatian Bank Syariah karena terkait dengan kinerja bank. CAR dapat berpengaruh terhadap profitabilitas (Chitra Yuliasihri Katili & Rifadli D. Kadir, 2021). CAR juga dapat berpengaruh terhadap kemampuan bank terhadap

mendapatkan pendapatan dari deposito (Olalekan & Adeyinka, 2013). Berdasarkan beberapa hal di atas dapat dilihat bahwa CAR menjadi faktor yang penting pada Bank Syariah. Oleh karena itu, penting untuk dilakukan penelitian terkait variabel yang mempengaruhi CAR.

Penelitian ini akan menggunakan variabel internal dan variabel eksternal yang mempengaruhi CAR. Variabel internal yang digunakan yaitu ROA dan NPF, sedangkan variabel eksternal yaitu Inflasi. ROA mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap CAR (Andhika & Suprayogi, 2017; Astreanto & Riyadi, 2017). Inflasi berpengaruh signifikan terhadap CAR (Sakinah, 2013). Beberapa penelitian menunjukkan perbedaan hasil penelitian. Oleh karena itu, penting untuk dilakukan penelitian kembali terkait faktor yang mempengaruhi CAR.

METODOLOGI

Penelitian akan mengkaji kembali variabel-variabel yang mempengaruhi *Capital Adequacy Ratio* (CAR) pada BPR Syariah di Indonesia. Variabel internal BPR Syariah yang digunakan yaitu NPF dan ROA, sedangkan variabel eksternal yang digunakan yaitu Inflasi. Data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data *time series* periode Januari 2016 – Desember 2020. Data diperoleh dari Statistik Perbankan Syariah (SPS) OJK dan Statistik Ekonomi dan Keuangan Indonesia (SEKI) Bank Indonesia.

Analisis data pada penelitian ini menggunakan model koreksi kesalahan atau *Error-Correction Model* (ECM) yang merupakan salah permodelan dalam *multivariate time series*. ECM adalah model dinamis yang telah diterapkan secara luas dalam permodelan ekonometrika. Model ini bertujuan untuk mengatasi permasalahan keseimbangan atau disequilibrium dalam jangka pendek dan jangka panjang, serta mengatasi masalah data time series yang tidak stasioner dan regresi lancung (Ghazali & Ratmono, 2017). Model ECM dapat digunakan apabila seluruh variabel stasioner pada tingkat *first different* dan berkointegrasi yang merupakan persyaratan utama untuk melihat adanya keseimbangan dalam jangka panjang. Pada penelitian ini juga akan menggunakan uji kointegrasi. Adapun bentuk persamaan jangka panjang adalah sebagai berikut:

$$\Delta Y_{1t} = \alpha_0 + \alpha_1 X_{1t} + \alpha_2 X_{2t} + \alpha_3 X_{3t} + e_{1t} \dots \dots \dots (1)$$

Dimana:

Y_t = CAR

X_{1t} = ROA

X_{2t} = NPF

X_{3t} = Inflasi

α = Koefisien variabel

e_t = Residual

Selanjutnya, apabila persamaan tersebut dirumuskan dalam bentuk *Error Correction Model* (ECM) maka persamaanya menjadi :

$$\Delta Y_{1t} = \alpha_0 + \alpha_1 \Delta X_{1t} + \alpha_2 \Delta X_{2t} + \alpha_3 \Delta X_{3t} + ec_{t-1} \dots \dots \dots (2)$$

Dimana:

$$\Delta Y_{1t} = Y_{1t} - Y_{1t-1}$$

$$\Delta X_{1t} = X_{1t} - X_{1t-1}$$

$$\Delta X_{2t} = X_{2t} - X_{2t-1}$$

$$\Delta X_{3t} = X_{3t} - X_{3t-1}$$

$$ec_{t-1} = \text{error-correction term.}$$

TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Statistika Deskriptif

Pada Tabel 1. dapat dilihat bahwa nilai tertinggi CAR yaitu 33.26 dan terendah 17.99. Nilai Inflasi tertinggi 4.45 dan terendah 1.32. Nilai NPF terendah yaitu 7.05 dan tertinggi 11.80. Nilai terendah ROA yaitu 1.73 dan tertinggi 2.73. Jumlah observasi pada penelitian ini ada 60 observasi.

Tabel 1. Statistik Deskriptif

	CAR	INFLASI	NPF	ROA
Mean	22.23033	3.120500	9.675333	2.371000
Median	20.73000	3.220000	9.475000	2.360000
Maximum	33.26000	4.450000	11.80000	2.730000
Minimum	17.99000	1.320000	7.050000	1.730000
Std. Dev.	3.735225	0.740470	1.222142	0.185223
Observations	60	60	60	60

Sumber: Hasil Olah Data Eviews 10

Uji Unit Root Test

Uji Stasioneritas merupakan uji yang sangat penting untuk menganalisis perilaku pada seri data. Stasioneritas pada data time series merupakan karakteristik statistik pada data yang cenderung mendekati nilai rata-rata dan berfluktuasi di sekitar rata-ratanya dari waktu ke waktu Berdasarkan hasil uji *unit root test* variabel stasioner pada *difference level*. Adapun hasil estimasinya sebagai berikut:

Tabel 2. Uji Stasioneritas Data

Variabel	Prob. Values Level	Prob. Values 1 st Difference
CAR	0.6341	0.0000
ROA	0.6491	0.0000
NPF	0.6230	0.0000
Inflasi	0.0016	0.0000

Sumber: Hasil Olah Data Eviews 10

Hasil uji stasioneritas pada Tabel di atas dapat dilihat bahwa data telah stasioner pada *First Difference* dimana nilai Probabilitas semua variabel berada dibawah 0.05. Dengan demikian dapat dilanjutkan dengan pengujian model.

Uji Kointegrasi

Setelah melalui uji stasioner, dan dinyatakan bahwa data yang ada telah stasioner, selanjutnya dilakukan adalah uji kointegrasi yang merupakan salah satu uji yang harus dilakukan pada model dinamis. Uji kointegrasi bertujuan untuk mengetahui kemungkinan adanya hubungan jangka panjang diantara variabel-variabel yang diamati. Adapun hasil uji kointegrasi variabel dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Uji Kointegrasi

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-3.157443	0.0277
Test critical values: 1% level	-3.546099	
5% level	-2.911730	
10% level	-2.593551	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Sumber: *Hasil Olah Data Eviews 10*

Pada tabel di atas dapat dilihat bahwa nilai probabilitas berada dibawah tingkat signifikansi yaitu 0.05. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat kointegrasi antara variabel. Dengan demikian dapat dilanjutkan untuk uji model ECM.

Estimasi Jangka Pendek

Hasil estimasi jangka Pendek variabel ROA, NPF dan Inflasi dapat dilihat pada Tabel 4. Hasil estimasi jangka pendek menunjukkan bahwa nilai Prob. Inflasi sebesar 0.88, NPF sebesar 0.06 dan ROA sebesar 0.18.

Tabel 4. Hasil Estimasi Jangka Pendek

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.106184	0.204938	0.518124	0.6065
D(Inflasi)	-0.107762	0.729033	-0.147815	0.8830
D(NPF)	0.733282	0.389764	1.881349	0.0653
D(ROA)	1.475569	1.087158	1.357272	0.1803
RES(-1)	-0.251629	0.075310	-3.341251	0.0015
R-squared	0.230109	Mean dependent var		0.086780
Adjusted R-squared	0.173080	S.D. dependent var		1.707557
S.E. of regression	1.552769	Akaike info criterion		3.798894
Sum squared resid	130.1989	Schwarz criterion		3.974957
Log likelihood	-107.0674	Hannan-Quinn criter.		3.867622
F-statistic	4.034958	Durbin-Watson stat		1.626756
Prob(F-statistic)	0.006190			

Sumber: *Hasil Olah Data Eviews 10*

Pada Tabel 4. dapat dilihat bahwa Variabel Inflasi, NPF dan ROA tidak berpengaruh signifikan terhadap CAR secara jangka pendek. Berdasarkan hasil regresi jangka pendek di atas maka dapat dibuat persamaan jangka pendek sebagai berikut:

$$ROA_t = -0.106 + 1.475ROA + 0.7333NPF - 0.107Inflasi + e$$

Estimasi Jangka Panjang

Hasil Estimasi pada Tabel 5. dapat dilihat bahwa nilai Prob. Inflasi sebesar 0.000, NPF sebesar 0.197 dan ROA sebesar 0.365.

Tabel 5. Hasil Estimasi Jangka Panjang

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	31.61020	5.969843	5.294980	0.0000
Inflasi	-3.059810	0.533292	-5.737587	0.0000
NPF	-0.427104	0.327597	-1.303748	0.1977
ROA	1.813851	1.988096	0.912356	0.3655
R-squared	0.471986	Mean dependent var		22.23033
Adjusted R-squared	0.443700	S.D. dependent var		3.735225
S.E. of regression	2.785938	Akaike info criterion		4.951387
Sum squared resid	434.6411	Schwarz criterion		5.091010
Log likelihood	-144.5416	Hannan-Quinn criter.		5.006001
F-statistic	16.68595	Durbin-Watson stat		0.518620
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: Hasil Olah Data Eviews 10

Pada Tabel 5. dapat dilihat bahwa hanya variabel Inflasi yang berpengaruh signifikan secara jangka Panjang terhadap CAR. Variabel ROA dan NPF tidak berpengaruh signifikan secara jangka Panjang terhadap CAR. Variabel Inflasi dengan t-statistic sebesar -5.73 dan Prob sebesar 0.000. Dengan demikian nilai Inflasi berpengaruh negatif terhadap CAR secara jangka Panjang. Berdasarkan hasil estimasi jangka Panjang diatas dapat dibuat persamaan sebagai berikut:

$$ROA_t = 31.61 + 1.813ROA - 0.427NPF - 3059Inflasi + e$$

Pembahasan

Hasil estimasi jangka pendek menunjukkan tidak ada variabel yang berpengaruh terhadap CAR. Adapun estimasi jangka panjang menunjukkan bahwa hanya variabel Inflasi yang berpengaruh terhadap CAR. Hasil ini menunjukkan bahwa secara jangka Panjang Inflasi berpengaruh terhadap kecukupan modal (CAR) dalam menghadapi risiko yang dapat saja terjadi. Penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya (Kurniawan & Lestari, 2014; Hengkeng et al., 2018; Sakinah, 2013) yang menyebutkan bahwa ROA berpengaruh signifikan terhadap CAR.

Inflasi merupakan kenaikan harga-harga secara umum (Samuelson & Nordhaus, 2004). Akibat adanya Inflasi yang secara terus menerus dapat menyebabkan ketidakmampuan nasabah bank dalam mengembalikan pembiayaan di BPR Syariah (R.D.Kadir, 2019). Ketidakmampuan mengembalikan pembiayaan akhirnya melahirkan NPF pada BPR Syariah. Pada akhirnya akan mengurangi profitabilitas dan modal pada BPR Syariah di Indonesia. Dengan demikian secara jangka Panjang perubahan atau volatilitas variabel Inflasi harus menjadi perhatian BPR Syariah karena akan berpengaruh terhadap modal (CAR).

SIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa secara jangka pendek Variabel ROA, NPF, dan Inflasi tidak berpengaruh terhadap CAR. Secara jangka Panjang hanya Variabel Inflasi yang berpengaruh terhadap CAR. Variabel ROA dan NPF tidak berpengaruh

secara jangka Panjang terhadap CAR. Penelitian ini memiliki keterbatasan bahwa variabel yang dilakukan masih terbatas. Selain itu penggunaan data pada penelitian ini hanya terbatas pada BPR Syariah saja, untuk penelitian selanjutnya dapat dilengkapi dengan semua Bank Syariah di Indonesia.

REFERENSI

- Andhika, Y. D., & Suprayogi, N. (2017). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Capital Adequacy Ratio (CAR) Bank Umum Syariah di Indonesia. *Jurnal Ekonomi Syariah Teori Dan Terapan*, 4(4), 312–323. http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS-RJ/RBG/RBG-v57_n1.pdf%0Ahttps://periodicos.ufpe.br/revistas/rbgfe/article/view/234295
- Astreanto, R., & Riyadi, S. (2017). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Capital Adequacy Ratio pada Bank Listing di BEI Periode 2010-2014. *Jurnal Riset Perbankan Manajemen Dan Akuntansi*, 1(2), 90–102.
- Chitra Yuliasihri Katili, & Rifadli D. Kadir. (2021). Profitability of Islamic Microfinance in Indonesia: Does the Type of Financing Matter? *Mutanaqishah : Journal of Islamic Banking*, 1(1), 31–38. <https://doi.org/10.54045/mutanaqishah.v1i1.306>
- Ghazali, I., & Ratmono, D. (2017). *Analisis Multivariat dan Ekonometrika*. Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hengkeng, J. A., Walewangko, E. N., & Niode, A. O. (2018). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Capital Adequacy Ratio Bank Sulut-Go Tahun 2002.I - 2017.Iv. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 18(4), 84–95.
- Kurniawan, A. T., & Lestari, S. (2014). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Capital Adequacy Ratio (Car). *Jp Journal & Proceeding*, 4(1), 908–918. <http://jp.feb.unsoed.ac.id/index.php/sca-1/article/view/727>
- Olalekan, A., & Adeyinka, S. (2013). Capital Adequacy And Bank Profitability's: An Empirical Evidence from Nigeria. *American International Journal of Contemporary Research*, 3(10).
- R.D.Kadir. (2019). Estimasi Janga Pendek dan Jangka Panjang Risiko Pembiayaan BPRS di Indonesia. *Jurnal Nisbah*, 05(02), 100–105. <https://ojs.unida.ac.id/JN/article/view/2166/pdf>
- Sakinah, F. (2013). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Capital Adequacy Ratio (CAR) pada Bank Syariah di Indonesia Periode Maret 2009 - Desember 2011. In *Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan*.
- Samuelson, P., & Nordhaus, W. (2004). *Ilmu Makroekonomi* (17th ed.). PT. Media Global Edukasi.
- Siamat, D. (2005). *Manajemen Lembaga Keuangan*. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.