

ANALISIS HUBUNGAN CAR DAN ROA PADA BANK PEMBIAYAAN RAKYAT SYARIAH (BPRS) TAHUN 2016-2022

Hardhini Kinanti Rahayu¹, Hendika Anggara Putra² Irma Porwaning Astuti³
Khoirul Mahmudah⁴

Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Ponorogo

e-mail: 1kinantirahayu209@gmail.com , 2Dykoac@gmail.com,

3irma08344@gmail.com , 4mahmudahmahmudah34@gmail.com

Abstract

The aim of this research is to examine the relationship between Return on Assets (ROA) and Capital Adequacy Ratio (CAR) in Sharia People's Financing Banks for the 2016-2022 period. The type of research that will be used in this research is quantitative research. The data sources used were obtained through searches from Bank Indonesia Sharia Banking Statistics and the Financial Services Authority. This research uses the vector error correction model method for seven years from 2016 to 2022. VECM results. Based on the variance decomposition of CAR, it can be concluded that in the first quarter, CAR fluctuations were caused by shocks from CAR itself, namely 100%. Then starting from the 2-28th quarter, it appears that ROA begins to influence CAR. In the 18th quarter ROA starts to influence CAR by 50.23% (ROA) and is still dominant, namely 49.77% (CAR) and in the 28th quarter the CAR percentage is 42.73% and the remainder is influenced by ROA at 57.27%. VECM Results Based on the variance decomposition of ROA, it can be concluded that in quarters 1 and 2, ROA fluctuations were caused by shocks from ROA itself, namely 100%. Then starting from quarters 1-28, ROA appeared to influence CAR. In the first to last quarter, CAR starts to influence ROA. And in the 28th quarter the CAR percentage was 41.32% and the remainder was influenced by ROA of 58.68%.

Keywords: CAR, ROA, BPRS, VECM

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk menguji hubungan Return on Asset(ROA) dan Capital Adequacy Ratio (CAR) pada Bank Pembiayaan Rakyat Syariah periode 2016-2022. Jenis penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Sumber data yang digunakan diperoleh melalui penelusuran dari Statistik Perbankan Syariah Bank Indonesia dan Otoritas Jasa Keuangan. Penelitian ini menggunakan metode vector error correction model selama tujuh tahun dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2022. Hasil VECM Berdasarkan dekomposisi varian dari CAR dapat disimpulkan bahwa pada quartal 1, fluktuasi CAR

disebabkan oleh goncangan dari CAR itu sendiri yaitu sebesar 100%. Kemudian mulai dari quartal ke 2-28 tampak ROA mulai mempengaruhi CAR. Pada quartal ke 18 ROA mulai mempengaruhi CAR sebesar 50,23%(ROA) dan masih dominan yaitu sebesar 49,77%(CAR) dan pada quartal ke 28 presentase CAR sebesar 42,73% dan sisanya dipengaruhi oleh ROA sebesar 57,27%. Hasil VECM Berdasarkan dekomposisi varian dari ROA dapat disimpulkan bahwa pada quartal 1 dan 2, fluktuasi ROA disebabkan oleh goncangan dari ROA itu sendiri yaitu sebesar 100%. Kemudian mulai dari quartal ke 1-28 tampak ROA mempengaruhi CAR. Pada quartal pertama sampai terakhir CAR mulai mempengaruhi ROA. Dan pada quartal ke 28 presentase CAR sebesar 41,32% dan sisanya dipengaruhi oleh ROA sebesar 58,68%.

Kata Kunci : CAR, ROA, BPRS, VECM

Accepted: 02 December 2023	Reviewed: 30 January 2024	Published: 31 January 2024
-------------------------------	------------------------------	-------------------------------

A. Pendahuluan

Bank Perkreditan Rakyat Syariah (BPRS) adalah lembaga keuangan Bank yang dibawahi oleh dewan kebijakan moneter, yang melakukan kegiatan ekonominya berdasarkan prinsip Islam atau syariah, tanpa menghalalkan adanya riba atau suku bunga yang berorientasi pada masyarakat di tingkat desa ataupun kecamatan. Bank Perkreditan Rakyat Syariah (BPRS) didirikan berdasarkan UU No 7 tahun 1992 tentang perbankan dan Peraturan pemerintah (PP) no.72 tahun 1992 tentang bank berdasarkan prinsip bagi hasil. Serta berdasarkan pada butir 4 pasal 1 UU. No 10 tahun 1998, pengganti UU no 7 tahun 1992 tentang Perbankan disebutkan bahwa Bank Perkreditan Rakyat Syariah (BPRS) adalah bank yang melaksanakan kegiatan usaha berdasarkan prinsip syariah, yang dalam kegiatannya tidak memberikan jasa lalu lintas pembayaran. Bank Perkreditan Rakyat (BPR) yang melakukan kegiatan usaha berdasarkan prinsip Syariah selanjutnya diatur menurut surat keputusan Direktur Bank Indonesia No.32/36/KEP/DIR/1999. Tanggal 12 Mei 1999 tentang Bank Perkreditan Rakyat berdasarkan prinsip Syari'ah.

Capital Adequacy Ratio (CAR) adalah rasio kecukupan modal yang berfungsi menampung risiko kerugian yang kemungkinan dihadapi oleh bank. Semakin tinggi CAR maka semakin baik kemampuan bank tersebut untuk menanggung risiko dari setiap kredit/aktiva produktif yang berisiko. CAR juga rasio yang memperlihatkan seberapa besar jumlah seluruh aktiva bank yang mengandung risiko (kredit, penyertaan, surat berharga, tagihan pada bank lain) ikut dibiayai dari modal bank sendiri, disamping memperoleh dana-dana dari sumber-sumber diluar bank.

Sedangkan ROA adalah Rasio yang digunakan untuk mengetahui kemampuan bank menghasilkan keuntungan secara relatif dibandingkan dengan nilai total asetnya. Yuwono & Sudaryono (2010) menyatakan ROA pada periode tertentu merupakan indikator yang dapat mengukur efektifitas perusahaan dalam menghasilkan laba pada tahun berikutnya. Ini dikarenakan semakin besar ROA, maka semakin efisiensi pengelolaan aktiva sehingga akan meningkatkan laba pada tahun berikutnya. Menurut Bank Indonesia $ROA > 1,22\%$ dinilai sehat, $0,99-1,22\%$ (cukup sehat), dan $< 0,77\%$ (kurang sehat). Menurut Almilia & Winny (2005), ROA merupakan alat ukur untuk menilai kemampuan manajemen Bank dalam mendapatkan keuntungan yang dihasilkan oleh rata-rata total aset Bank tersebut.

Semakin tingginya permodalan suatu bank, maka akan diimbangi dengan semakin tingginya kinerja atau hasil dari bank tersebut. Sehingga, semakin tingginya Capital Adequacy Ratio (CAR) maka Return On Assets (ROA) juga semakin tinggi. Sebaliknya, semakin rendah Capital Adequacy Ratio (CAR) maka Return On Assets (ROA) semakin rendah dan dapat terlihat bahwa kinerja dari perbankan tersebut buruk. Sehingga hubungan antara Capital Adequacy Ratio (CAR) dan Return On Assets (ROA) berbanding lurus. ROA yang termasuk rasio profitabilitas secara parsial berpengaruh positif signifikan terhadap CAR. Hasil ini sejalan dengan penelitian yang menyebutkan bahwa ROA secara parsial berpengaruh positif signifikan terhadap CAR. Setiap kenaikan nilai ROA akan meningkatkan nilai CAR karena semakin tinggi kemampuan bank dalam menghasilkan laba maka semakin banyak dana yang diperlukan untuk menambah modal dan nilai CAR akan meningkat pula.

Hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Wiwin Riski Windarsari dan Zainuddin S, SE., M.Ak dengan judul penelitiannya “Analisis Kausalitas Stabilitas Perekonomian Terhadap Pengembangan Bank Syariah” yang Menggunakan metode analisis data Vector Error Correction Model (VECM), penelitian selanjutnya yaitu dari Ayif Fathurrahman & Hamiyah Al-Islami dengan judul “Pengaruh Pasar Modal Syariah Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Nasional” yang juga menggunakan Metode Vector Error Correction Model (VECM), dan penelitian terakhir yang menggunakan metode Vector Error Correction Model (VECM) adalah penelitian dari Dio Dwi Saputra dan Afifah Sukmawati dengan judul “Pendekatan Analisis Vector Error Correction Model (VECM) Dalam Hubungan Pertumbuhan Ekonomi Dan Sektor Pariwisata Studi Kasus di Provinsi Kepulauan Riau”.

Berdasarkan penelitian-penelitian terdahulu serta adanya perbedaan hasil penelitian, menjadikan penelitian tentang Capital Adequacy Ratio (CAR) dan

Return On Assets (ROA) menarik untuk diteliti kembali. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan mengetahui pengaruh hubungan CAR dan ROA pada Bank Pembiayaan Rakyat Syariah (BPRS) pada tahun 2016-2022.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan analisis kuantitatif dengan menggunakan data sekunder dalam bentuk data time series atau data triwulan tujuh tahun dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2022. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari Return On Asset (ROA) dan Capital Adequacy Ratio (CAR). Data dalam penelitian ini diperoleh dari Statistik Perbankan Syariah Bank Indonesia dan Otoritas Jasa Keuangan (www.ojk.go.id). Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode dokumentasi. Dalam mengolah data sekunder yang telah dikumpulkan dari beberapa sumber, peneliti menggunakan metode VECM dengan beberapa uji diantaranya uji deskriptif, uji stasioneritas, uji lag optimum, uji stabilitas VAR, uji kointegrasi, uji model VECM, uji IRF, dan uji VD.

C. Hasil dan Pembahasan

Penelitian ini menggunakan beberapa pengujian antara lain sebagai berikut:

Uji Deskriptif

	CAR	ROA
Mean	20.30786	1.427500
Median	20.40000	1.405000
Maximum	26.28000	2.070000
Minimum	14.72000	0.590000
Std. Dev.	3.375365	0.466957

- A. Berdasarkan Tabel diatas diketahui bahwa nilai mean dari Capital Adequacy Ratio (CAR) sebesar 20,307% dengan median 20,40%, standar deviasi sebesar 3,37 serta nilai maksimum yang dicapai sebesar 26,28% dan nilai minimum sebesar 14,72%.
- B. Berdasarkan Tabel tersebut diketahui nilai mean dari Return On Assets (ROA) sebesar 1,42% dengan nilai rata-rata 1,40%, nilai maksimum 2,07% serta minimum sebesar 0,59% dan nilai standar deviasi sebesar 0,46.

Uji Stasioneritas

Variabel		t-statistic	Prob	Keputusan
CAR	<i>Level</i>	-0,725	0,823	TS
	<i>First diff</i>	-4,595	0,001	S
ROA	<i>Level</i>	-1,22	0,647	TS
	<i>First diff</i>	-8,354	0,000	S

Pengujian stasioneritas digunakan untuk memastikan variabel yang terlibat dalam penelitian stasioner dalam mean. Pengujian stasioneritas dilakukan menggunakan uji Augmented Dickey-Fuller (ADF) pada tingkat level dan first difference.

Tabel tersebut menunjukkan bahwa CAR pada tingkat level memiliki nilai prob=0,823>0,05 sehingga gagal tolak H0 dan disimpulkan CAR tidak stasioner pada tingkat level. Karena tidak stasioner pada tingkat level dilakukan first difference pada CAR dan hasil pengujian stasioneritas diperoleh nilai prob=0,001<0,05 sehingga tolak H0 dan disimpulkan CAR stasioner pada first difference.

Tabel diatas menunjukkan bahwa ROA pada tingkat level memiliki nilai prob=0,647>0,05 sehingga gagal tolak H0 dan disimpulkan ROA tidak stasioner pada tingkat level. Karena tidak stasioner pada tingkat level dilakukan first difference pada ROA dan hasil pengujian stasioneritas diperoleh nilai prob=0,000<0,05 sehingga tolak H0 dan disimpulkan ROA stasioner pada first difference.

Penentuan Lag Optimum

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	-51.60568	NA	0.448258	4.873243	4.972429	4.896608
1	-31.03699	35.52773	0.099725	3.366999	3.664556*	3.437095
2	-30.17013	1.339702	0.134288	3.651830	4.147758	3.768656
3	-27.81098	3.217018	0.160575	3.800998	4.495298	3.964554
4	-18.44353	11.07063*	0.104247	3.313048	4.205719	3.523334
5	-9.109664	9.333861	0.070624*	2.828151*	3.919194	3.085168*
6	-6.622289	2.035125	0.094658	2.965663	4.255076	3.269410

Berdasarkan hasil uji Lag Optimum Pada tabel diatas lag yang didapat adalah lag 5.

Uji Stabilitas VAR

Root	Modulus
0.994908	0.994908
0.574272 - 0.810250i	0.993123
0.574272 + 0.810250i	0.993123
-0.968188	0.968188
-0.633240 - 0.694468i	0.939829
-0.633240 + 0.694468i	0.939829
0.089848 - 0.913324i	0.917733
0.089848 + 0.913324i	0.917733
0.620077 - 0.421967i	0.750035
0.620077 + 0.421967i	0.750035

Untuk mengetahui stabil atau tidaknya estimasi model VAR yaitu dengan mengetahui nilai modulus dari seluruh roots of characteristic polynomial, jika modulus dari seluruh roots of characteristic polynomial kurang dari 1 maka sistem persamaan VAR dapat dikategorikan stabil. Jika terdapat modulus yang lebih dari 1 maka VAR tidak stabil dan penentuan lag optimum harus diulangi.

Berdasarkan hasil uji stabilitas VAR pada Tabel tersebut, diketahui bahwa nilai modulus pada masing-masing model dari seluruh roots of characteristic polynomial berada pada kisaran 0.75 – 0.99 sehingga menunjukkan nilai modulus kurang dari 1 maka VAR stabil dan dapat dilakukan uji selanjutnya.

Uji Kointegrasi

Unrestricted Cointegration Rank Test (Trace)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.460690	14.43107	12.32090	0.0218
At most 1	0.037761	0.846829	4.129906	0.4126

Hipotesis 1 :

H_0 : Tidak Terdapat Kointegrasi Pada Model

H_1 : Terdapat Kointegrasi Pada Model

Karena, nilai Prob (Trace Statistic) sebesar $0,021 < 0,05$ maka tolak H_0 dan disimpulkan Terdapat Kointegrasi Pada Model.

Unrestricted Cointegration Rank Test (Maximum Eigenvalue)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Max-Eigen Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.460690	13.58424	11.22480	0.0189
At most 1	0.037761	0.846829	4.129906	0.4126

Hipotesis 2 :

H_0 : Terdapat Satu Kointegrasi Pada Model

H_1 : Terdapat Lebih Dari Satu Kointegrasi Pada Model

Karena, nilai Prob (Trace Statistic) sebesar $0,412 > 0,05$ maka gagal tolak H_0 dan disimpulkan Terdapat Satu Kointegrasi Pada Model.

Berdasarkan Hipotesis 1 dan Hipotesis 2 disimpulkan terdapat 1 kointegrasi pada model.

Estimasi Model

Model Jangka Pendek

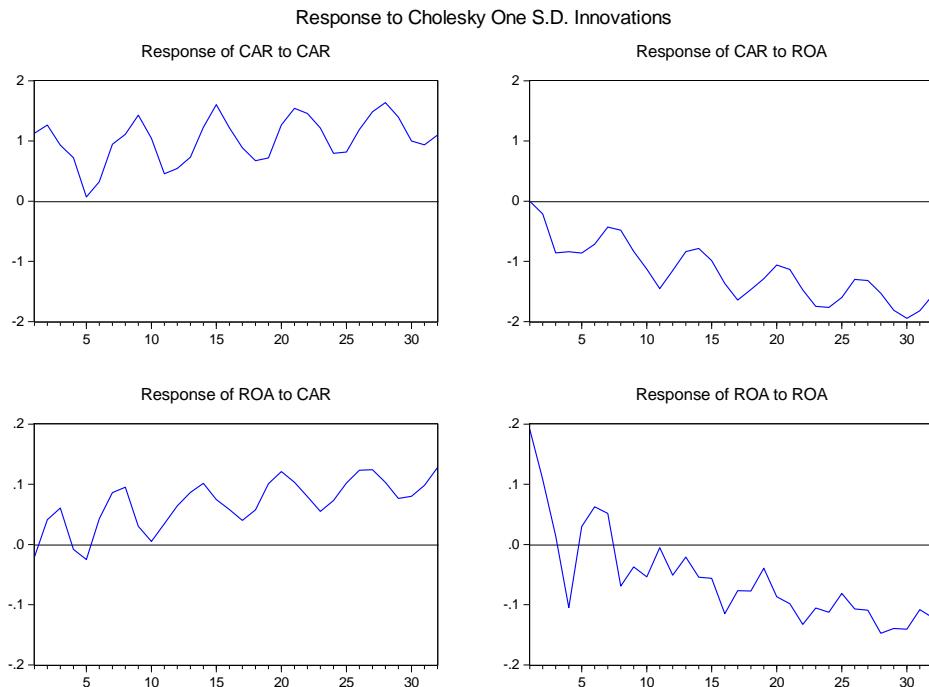
$$\text{CoinEq1} = \text{CAR}_{t-1} - 10,801 * \text{ROA}_{t-1}$$

$$\text{CAR}_{t-1} = 10,801 * \text{ROA}_{t-1} + \text{CoinEq1}_t$$

Model Jangka Panjang

- $D(\text{CAR}) = A(1,1)*(B(1,1)*\text{CAR}(-1) + B(1,2)*\text{ROA}(-1)) + C(1,1)*D(\text{CAR}(-1)) + C(1,2)*D(\text{CAR}(-2)) + C(1,3)*D(\text{CAR}(-3)) + C(1,4)*D(\text{CAR}(-4)) + C(1,5)*D(\text{CAR}(-5)) + C(1,6)*D(\text{ROA}(-1)) + C(1,7)*D(\text{ROA}(-2)) + C(1,8)*D(\text{ROA}(-3)) + C(1,9)*D(\text{ROA}(-4)) + C(1,10)*D(\text{ROA}(-5))$
- $D(\text{ROA}) = A(2,1)*(B(1,1)*\text{CAR}(-1) + B(1,2)*\text{ROA}(-1)) + C(2,1)*D(\text{CAR}(-1)) + C(2,2)*D(\text{CAR}(-2)) + C(2,3)*D(\text{CAR}(-3)) + C(2,4)*D(\text{CAR}(-4)) + C(2,5)*D(\text{CAR}(-5)) + C(2,6)*D(\text{ROA}(-1)) + C(2,7)*D(\text{ROA}(-2)) + C(2,8)*D(\text{ROA}(-3)) + C(2,9)*D(\text{ROA}(-4)) + C(2,10)*D(\text{ROA}(-5))$

Uji IRF



1. Response of CAR to CAR

Guncangan CAR sebesar satu standar deviasi pada quartal pertama akan menyebabkan peningkatan pada CAR sebesar 1,12 (112%). Hingga quartal ke 5, guncangan CAR masih direspon positif oleh CAR. Dilihat dari grafik diatas maka guncangan CAR kepada CAR tidak mencapai kestabilannya.

2. Response of CAR to ROA

Guncangan CAR sebesar satu standar deviasi pada quartal pertama akan menyebabkan peningkatan pada ROA sebesar 0,000 (0%). Hingga quartal ke 5, guncangan CAR direspon negatif oleh ROA. Dilihat dari grafik diatas maka guncangan CAR kepada ROA tidak mencapai kestabilannya.

3. Response of ROA to ROA

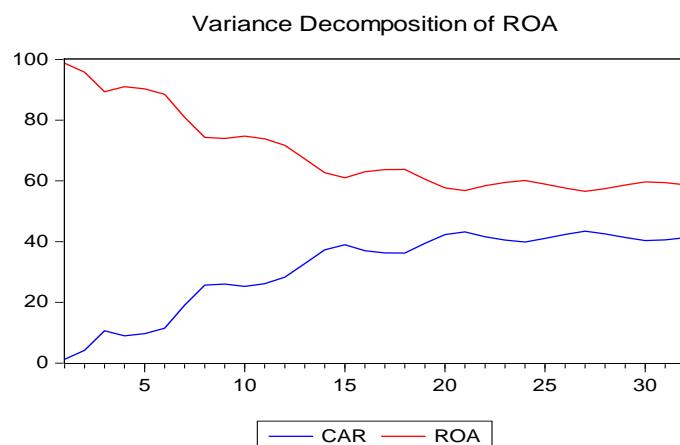
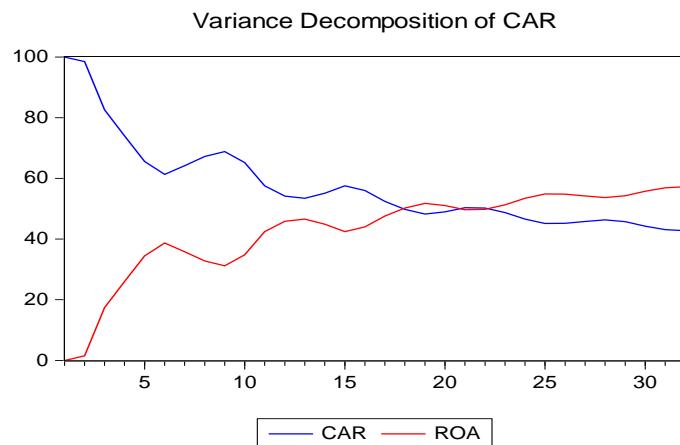
Guncangan ROA sebesar satu standar deviasi pada quartal pertama akan menyebabkan peningkatan pada ROA sebesar 0,19 (19%). Hingga quartal ke 3, guncangan ROA masih direspon positif oleh ROA. Dilihat dari grafik diatas maka guncangan ROA kepada ROA tidak mencapai kestabilannya.

4. Response of ROA to CAR

Guncangan ROA sebesar satu standar deviasi pada quartal pertama akan menyebabkan peningkatan pada CAR sebesar -0,02 (2%). Pada quartal pertama guncangan direspon negatif, sedangkan pada quartal 2 dan 3 ROA direspon positif.

Dilihat dari grafik diatas maka guncangan ROA kepada CAR tidak mencapai kestabilannya.

Uji VD



1. Dekomposisi Varian dari CAR

Berdasarkan dekomposisi varian dapat disimpulkan bahwa pada quartal 1, fluktuasi CAR disebabkan oleh guncangan dari CAR itu sendiri yaitu sebesar 100%. Kemudian mulai dari quartal ke 2-28 tampak ROA mulai mempengaruhi CAR. Pada quartal ke 18 ROA mulai mempengaruhi CAR sebesar 50,23%(ROA) dan masih dominan yaitu sebesar 49,77%(CAR) dan pada quartal ke 28 presentase CAR sebesar 42,73% dan sisanya dipengaruhi oleh ROA sebesar 57,27%.

2. Dekomposisi Varian dari ROA

Berdasarkan dekomposisi varian dapat disimpulkan bahwa pada quartal 1 dan 2, fluktuasi ROA disebabkan oleh guncangan dari ROA itu sendiri yaitu sebesar 100%. Kemudian mulai dari quartal ke 1-28 tampak ROA mempengaruhi CAR. Pada quartal

pertama sampai terakhir CAR mulai mempengaruhi ROA. Dan pada quartal ke 28 presentase CAR sebesar 41,32% dan sisanya dipengaruhi oleh ROA sebesar 58,68%.

D. Simpulan

Semakin tingginya permodalan suatu bank, maka akan diimbangi dengan semakin tingginya kinerja atau hasil dari bank tersebut. Sehingga, semakin tingginya Capital Adequacy Ratio (CAR) maka Return On Assets (ROA) juga semakin tinggi. Sebaliknya, semakin rendah Capital Adequacy Ratio (CAR) maka Return On Assets (ROA) semakin rendah dan dapat terlihat bahwa kinerja dari perbankan tersebut buruk. Hasil ini sejalan dengan penelitian yang menyebutkan bahwa ROA secara parsial berpengaruh positif signifikan terhadap CAR. Setiap kenaikan nilai ROA akan meningkatkan nilai CAR karena semakin tinggi kemampuan bank dalam menghasilkan laba maka semakin banyak dana yang diperuntukkan untuk menambah modal dan nilai CAR akan meningkat pula.

Daftar Rujukan

Bateni, Leila., Vakilifard, Hamidreza., dan Asghari, Farshid. The Influential Factors on Capital Adequacy Ratio in Iranian Banks. *International Journal of Economics and Finance*, 2014, 6(11).

Imamah, Khusnul, and Achmad Munif. "Pengaruh Capital Adequacy Ratio (Car) Terhadap Return On Assets (Roa) Perbankan Syariah (Studi Kasus: Bank Umum Syariah Devisa Di Indonesia Periode 2012-2016)." *WADIAH* 2, no. 2 (2018).

Ismail, Perbankan Syariah, Kencana Pernamedia Group, Jakarta, 2011, cet 1

Kasmir, Dasar Dasar Perbankan (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2014).

Pravasanti, Yuwita Ariessa. "Pengaruh NPF Dan FDR Terhadap CAR Dan Dampaknya Terhadap ROA Pada Perbankan Syariah Di Indonesia." *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam* 4, no. 03 (2018).

Umam, Khaerul. *Manajemen Perbankan Syariah*. Bandung: Pustaka Setia, 2013.