

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

5.1.1. Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Indonesia

5.1.1.1. Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Indonesia Berdasarkan Rasio ROA

Rasio ROA BUS Indonesia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 ditotalkan maka hasilnya adalah 3.44%, jika dirata-ratakan hasilnya sebesar 0.69% dimana rasio ROA terbesar terjadi tahun 2019 yaitu 1.20% sedangkan rasio ROA terkecil sebesar 0.27% pada tahun 2017. Rata-rata peningkatan dari segi nilai sebesar 0.15% dan persentase sebesar 45.32% dimana peningkatan tertinggi terjadi tahun 2018 sebesar 0.62% atau tumbuh 224.78% (YoY) sedangkan paling rendah yaitu sebesar -0.23% atau -45.87% (YoY) pada tahun 2017, tanda negatif tersebut menunjukkan penurunan dari tahun sebelumnya. Dilihat dari rata-rata rasio ROA selama 5 tahun masing-masing BUS maka terdapat 9 dari 14 BUS Indonesia yang bernilai positif karena mampu memperoleh laba bersih dimana BTPN Sy menempati posisi ke-1 sebagai BUS dengan rata-rata rasio ROA terbesar yaitu 6.66% sedangkan 5 BUS lainnya rasio ROA nya bernilai negatif karena di beberapa tahun mengalami kerugian yang cukup besar, dimana MayBank Sy menempati posisi ke-14 dengan rasio ROA yaitu -5.76%. Jika satu per satu BUS Indonesia dilihat dari setiap tahunnya maka rasio ROA tertinggi sebesar 10.80% dihasilkan oleh MayBank Sy pada

tahun 2019, begitupun rasio ROA paling rendah terjadi pada MayBank Sy sebesar -16.89% di tahun 2015.

5.1.1.2. Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Indonesia Berdasarkan Rasio CAR

Selama 5 tahun yaitu tahun 2015-2019 total rasio CAR BUS Indonesia sebesar 90.95%, jika dirata-ratakan hasilnya sebesar 18.19% dimana rasio CAR terbesar terjadi tahun 2018 yaitu 20.28% sedangkan rasio CAR terkecil sebesar 15.55% pada tahun 2015. Rata-rata peningkatan dari segi nilai sebesar 0.79% dan persentase pertumbuhan sebesar 4.61% dimana peningkatan tertinggi terjadi tahun 2018 sebesar 2.07% atau tumbuh 11.38% (YoY) sedangkan paling rendah yaitu sebesar -0.62% atau -3.82% (YoY) pada tahun 2015, tanda negatif tersebut menunjukkan penurunan dari tahun sebelumnya. Peningkatan pertumbuhan rasio CAR BUS Indonesia tertinggi disebabkan karena terjadi peningkatan modal sebesar 13.05% (YoY) lebih besar dari peningkatan ATMR yaitu sebesar 1.51% (YoY), sedangkan peningkatan paling rendah bahkan mengalami turunnya pertumbuhan terjadi karena peningkatan modal sebesar 12.11% (YoY) lebih kecil dari peningkatan ATMR yaitu 16.56% (YoY).

Dilihat dari rata-rata rasio CAR selama 5 tahun masing-masing BUS maka MayBank Sy menempati posisi ke-1 sebagai BUS dengan rata-rata rasio CAR terbesar yaitu 114.84% sedangkan Muamalat Idn menempati posisi ke-14 dengan rasio CAR terkecil yaitu 12.70%. Jika satu per satu BUS Indonesia dilihat dari setiap tahunnya maka rasio

CAR tertinggi sebesar 241.84% dihasilkan oleh MayBank Sy pada tahun 2019, sedangkan rasio CAR terkecil terjadi pada Bank Panin Db Sy sebesar 11.51% di tahun 2017. Berdasarkan angka rata-rata rasio CAR selama 5 tahun terkecil oleh Muamalat Idn sebesar 12.70% dan angka rasio CAR terkecil jika satu per satu BUS Indonesia dilihat dari setiap tahunnya oleh Bank Panin Db Sy sebesar 11.51% maka menunjukkan bahwa rasio CAR seluruh BUS Indonesia yang berjumlah 14 BUS sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 berada di atas ketentuan minimum rasio CAR yang ditetapkan oleh Otoritas Jasa Keuangan disingkat OJK dan deregulasi Bank Indonesia disingkat BI yaitu minimal 8% atau 11%, artinya seluruh BUS Indonesia selama 5 tahun memenuhi kecukupan modal minimum Bank.

5.1.1.3. Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Indonesia Berdasarkan Rasio FDR

Dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 total rasio FDR BUS Indonesia sebesar 409.64%, jika dirata-ratakan hasilnya sebesar 81.93%, angka rata-rata tersebut berada di batas aman rasio FDR ketentuan BI yaitu antara 80% hingga 100%. Hasil rasio FDR terbesar terjadi tahun 2015 yaitu 85.97% sedangkan rasio FDR terkecil sebesar 77.82% pada tahun 2017. Rasio FDR tahun 2017 berada di bawah batas aman rasio FDR yaitu 80% sedangkan tahun 2015, 2016, 2018 dan 2019 berada di batas aman. Rata-rata peningkatan selama 5 tahun dari segi nilai sebesar -1.11% dan persentase pertumbuhan sebesar -1.26% dimana peningkatan tertinggi terjadi tahun 2018 sebesar 3.12% atau

tumbuh 4.01% (YoY) sedangkan paling rendah yaitu sebesar -6.55% atau -7.76% (YoY) pada tahun 2017, tanda negatif tersebut menunjukkan penurunan dari tahun sebelumnya. Peningkatan pertumbuhan rasio FDR BUS Indonesia tertinggi karena terjadi peningkatan penyaluran pembiayaan sebesar 10.19% (YoY) lebih besar dari penghimpunan DPK yang mengalami peningkatan sebesar 5.94% (YoY), sedangkan peningkatan paling rendah bahkan mengalami penurunan terjadi karena peningkatan pembiayaan yang disalurkan sebesar 6.99% (YoY) lebih kecil dari peningkatan DPK yang dihimpun yaitu 15.99% (YoY).

Dilihat dari rata-rata rasio FDR selama 5 tahun masing-masing BUS maka MayBank Sy menempati posisi ke-1 sebagai BUS dengan rata-rata rasio FDR terbesar yaitu 177,049.97%, angka ini sangat jauh di atas standar batas aman rasio FDR ketentuan BI, sedangkan Bank Aceh Sy menempati posisi ke-14 dengan rasio FDR terkecil yaitu 74.54%, angka ini di bawah batas aman. Jika satu per satu BUS Indonesia dilihat dari setiap tahunnya maka rasio FDR tertinggi sebesar 480,200.00% dihasilkan oleh MayBank Sy di tahun 2019, sedangkan rasio FDR terkecil dihasilkan oleh BNI Sy sebesar 67.70% pada tahun 2019, baik rasio FDR terbesar maupun terkecil tidak berada di batas aman rasio FDR ketentuan BI.

Hasil rasio FDR sejak tahun 2015-2019 dirata-ratakan maka hal tersebut menunjukkan bahwa MayBank Sy rata-rata rasio FDR nya selama 5 tahun melewati batas aman 100% sedangkan BSM, BNI Sy dan Bank Aceh Sy rata-rata rasio FDR nya di bawah batas aman 80%.

Sementara itu, 10 dari 14 BUS Indonesia lainnya berada di batas aman rasio FDR ketentuan BI yaitu 80%-100%.

Berdasarkan hasil rasio FDR setiap BUS yang dirincikan setiap tahunnya menunjukkan hanya 3 dari 14 BUS Indonesia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 yaitu BCA Sy, BTPN Sy dan Bank Mega Sy yang menjalankan fungsinya dengan baik sebagai lembaga intermediasi antara pihak surplus dan defisit dana, artinya ke-tiga BUS tersebut sebagai pihak perantara mampu mengelola dengan baik dana yang dihimpun dari masyarakat kemudian menyalurkannya dalam bentuk pembiayaan kepada pihak atau masyarakat yang membutuhkan dana.

5.1.2. Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Malaysia

5.1.2.1. Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Malaysia Berdasarkan Rasio ROA

Hasil rasio ROA BUS Malaysia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 ditotalkan maka hasilnya adalah 3.76%, jika dirata-ratakan hasilnya sebesar 0.75% dimana rasio ROA terbesar terjadi tahun 2019 yaitu 0.81% sedangkan rasio ROA terkecil sebesar 0.69% pada tahun 2015. Rata-rata peningkatan dari segi nilai sebesar -0.02% dan persentase sebesar -1.69% dimana peningkatan tertinggi terjadi tahun 2017 sebesar 0.05% atau tumbuh 7.00% (YoY) sedangkan paling rendah yaitu sebesar -0.23% atau -25.08% (YoY) pada tahun 2015, tanda negatif tersebut menunjukkan penurunan dari tahun sebelumnya. Dilihat dari rata-rata rasio ROA selama 5 tahun masing-masing BUS maka terdapat 15 dari 16 BUS Malaysia yang bernilai positif karena

mampu memperoleh laba bersih dimana OCBC Al-Amin BBhd menempati posisi ke-1 sebagai BUS dengan rata-rata rasio ROA terbesar yaitu 0.98% sedangkan 1 BUS lainnya rasio ROA nya bernilai negatif karena di beberapa tahun mengalami kerugian yang cukup besar, dimana KFH Bhd menempati posisi ke-16 dengan rata-rata rasio ROA yaitu -0.19%. Jika satu per satu BUS Malaysia dilihat dari setiap tahunnya maka rasio ROA tertinggi sebesar 1.21% dihasilkan oleh OCBC Al-Amin BBhd pada tahun 2017, sedangkan rasio ROA paling rendah terjadi pada KFH Bhd sebesar -0.62% di tahun 2019.

5.1.2.2. Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Malaysia Berdasarkan Rasio CAR

Selama 5 tahun yaitu dari tahun 2015 hingga tahun 2019 total rasio CAR BUS Malaysia sebesar 85.88%, jika dirata-ratakan hasilnya sebesar 17.18% dimana rasio CAR terbesar terjadi tahun 2019 yaitu sebesar 17.97% sedangkan rasio CAR terkecil sebesar 15.97% terjadi pada tahun 2015. Rata-rata peningkatan dari segi nilai sebesar 0.49% dan persentase pertumbuhan sebesar 2.97% dimana peningkatan tertinggi terjadi tahun 2017 sebesar 1.01% atau tumbuh 6.12% (YoY) sedangkan paling rendah yaitu sebesar 0.12% atau 0.67% (YoY) pada tahun 2019. Peningkatan pertumbuhan rasio CAR BUS Malaysia tertinggi disebabkan karena terjadi peningkatan modal sebesar 12.67% (YoY) lebih besar dari peningkatan ATMR yaitu sebesar 6.17% (YoY), sedangkan peningkatan paling rendah terjadi karena peningkatan modal sebesar 9.02% (YoY) lebih besar dari peningkatan ATMR yaitu 8.29%

(YoY), artinya peningkatan baik pada modal maupun ATMR di tahun 2017 lebih besar dibandingkan peningkatan tahun 2019 (YoY).

Dilihat dari rata-rata rasio CAR selama 5 tahun masing-masing BUS maka KFH Bhd menempati posisi ke-1 sebagai BUS dengan rata-rata rasio CAR terbesar yaitu 27.67% sedangkan HongLeong IBBhd menempati posisi ke-16 dengan rasio CAR terkecil yaitu 14.73%. Jika satu per satu BUS Indonesia dilihat dari setiap tahunnya maka rasio CAR tertinggi sebesar 31.28% dihasilkan oleh KFH Bhd pada tahun 2019, sedangkan rasio CAR terkecil terjadi Public IBBhd sebesar 13.48% di tahun 2015. Berdasarkan angka rata-rata rasio CAR selama 5 tahun terkecil oleh HongLeong IBBhd sebesar 14.73% dan angka rasio CAR terkecil jika satu per satu BUS Indonesia dilihat dari setiap tahunnya oleh Public IBBhd sebesar 13.48% maka menunjukkan bahwa hasil rasio CAR seluruh BUS Malaysia yang berjumlah 16 BUS sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 melebihi ketentuan minimum rasio CAR yang ditetapkan oleh BNM, OJK dan BI yaitu minimal 8% atau 11%, artinya seluruh BUS Malaysia selama 5 tahun memenuhi kecukupan modal minimum Bank.

5.1.2.3. Kinerja Keuangan Bank Umum Syariah Malaysia Berdasarkan Rasio FDR

Dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 total rasio FDR BUS Malaysia sebesar 519.19%, jika dirata-ratakan hasilnya sebesar 103.84%, angka rata-rata tersebut melewati batas aman rasio FDR ketentuan BNM yaitu 100% dan BI yaitu antara 80% hingga 100%.

Hasil rasio FDR terbesar terjadi tahun 2016 yaitu 108.16% sedangkan rasio FDR terkecil sebesar 102.34% pada tahun 2018. Rasio FDR tahun 2015 hingga 2019 semuanya melewati batas aman rasio FDR yaitu 100%, tetapi yang paling mendekati angka 100% terjadi pada tahun 2017 sebesar 102.34%. Rata-rata peningkatan rasio FDR BUS Malaysia selama 5 tahun dari segi nilai sebesar 1.35% dan persentase pertumbuhan sebesar 1.46% dimana peningkatan tertinggi terjadi tahun 2015 sebesar 7.17% atau tumbuh 7.48% (YoY) sedangkan paling rendah yaitu sebesar -5.13% atau -4.74% (YoY) pada tahun 2017, tanda negatif tersebut menunjukkan penurunan dari tahun sebelumnya. Peningkatan pertumbuhan rasio FDR BUS Malaysia tertinggi karena terjadi peningkatan penyaluran pembiayaan sebesar 14.28% (YoY) lebih besar dari pengumpulan DPK yang mengalami peningkatan sebesar 6.33% (YoY), sedangkan peningkatan paling rendah bahkan mengalami penurunan terjadi karena peningkatan penyaluran pembiayaan sebesar 4.60% (YoY) lebih kecil dari peningkatan DPK yang dihimpun yaitu 9.81% (YoY).

Dilihat dari rata-rata rasio FDR selama 5 tahun masing-masing BUS maka Standard CSBhd menempati posisi ke-1 sebagai BUS dengan rata-rata rasio FDR terbesar yaitu 190.69%, angka ini di atas standar batas aman rasio FDR ketentuan BNM & BI, sedangkan Muamlat Bhd menempati posisi ke-16 dengan rasio FDR terkecil yaitu 82.06%, angka ini berada di batas aman. Jika satu per satu BUS Malaysia dilihat dari setiap tahunnya maka rasio FDR tertinggi sebesar 276.15% dihasilkan oleh Standard CSBhd di tahun 2016, sedangkan

rasio FDR terkecil dihasilkan oleh Muamalat Bhd sebesar 72.74% di tahun 2017, baik rasio FDR terbesar maupun terkecil tidak berada di batas aman rasio FDR ketentuan BI.

Jika hasil rasio FDR sejak tahun 2015-2019 dirata-ratakan maka menunjukkan bahwa bahwa 7 dari 16 BUS Malaysia yaitu Standard CSBhd., KFH BHd, MayBank IBhd, HSBC Am MBhd, MBSB BBhd, RHB IBBhd dan Affin IBBhd rata-rata rasio FDR nya selama 5 tahun melewati batas aman 100% ketentuan BNM dan BI sedangkan tidak terdapat 1 pun BUS Malaysia dengan rata-rata rasio FDR nya di bawah batas aman 80%. Sementara itu 8 BUS lainnya berada di batas aman rasio FDR ketentuan BI yaitu antara 80% hingga 100%.

Berdasarkan hasil rasio FDR setiap Bank yang dirincikan setiap tahunnya maka hanya 6 dari 16 BUS Malaysia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 yaitu Al Rajhi BBhd, Alliance IBBhd, CIMB IBBhd, HongLeong IBBhd, OCBC Al-Amin BBhd dan Public IBBhd yang menjalankan fungsinya dengan baik sebagai lembaga intermediasi antara pihak surplus dan defisit dana, artinya ke-tiga BUS tersebut sebagai pihak perantara mampu mengelola dengan baik dana yang dihimpun dari masyarakat kemudian menyalurkannya dalam bentuk pembiayaan kepada pihak atau masyarakat yang membutuhkan dana.

5.1.3. Perbandingan Kinerja Bank Umum Syariah di Indonesia dan Malaysia

5.1.3.1. Perbandingan Kinerja Bank Umum Syariah di Indonesia dan Malaysia Berdasarkan Rasio ROA

Rasio ROA BUS Indonesia dan Malaysia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 dirata-ratakan maka hasilnya adalah 0.69% untuk BUS Indonesia dan 0.75% untuk BUS Malaysia, selisihnya sebesar 0.06%. Angka rata-rata tersebut juga menunjukkan rasio ROA BUS Malaysia lebih tinggi dari rasio ROA BUS Indonesia, jika dibandingkan maka setiap 1.00% rasio ROA yang dihasilkan BUS Indonesia setara dengan 1.09% rasio ROA BUS Malaysia. Tetapi jika dilihat rasio ROA yang dihasilkan masing-masing tahun maka rasio ROA tahun 2019 pada BUS Indonesia sebesar 1.20% lebih tinggi dari hasil rasio ROA di setiap tahun.

Rata-rata pertumbuhan dari segi nilai sebesar 0.15% dan persentase sebesar 3.54% untuk BUS Indonesia sedangkan pertumbuhan BUS Malaysia dari segi nilai sebesar -0.02% dan persentase sebesar -3.52%. Pemaparan tersebut menunjukkan pertumbuhan rasio ROA BUS Indonesia selama 5 tahun lebih baik dibandingkan dengan pertumbuhan BUS Malaysia.

Dilihat dari rata-rata rasio ROA selama 5 tahun masing-masing BUS kedua Negara maka terdapat 9 dari 14 BUS Indonesia sedangkan terdapat 15 dari 16 BUS Malaysia dengan rasio ROA yang bernilai positif karena mampu memperoleh laba bersih, artinya jumlah BUS

dengan hasil rasio ROA bernilai positif paling banyak dimiliki oleh Malaysia.

Jika rata-rata rasio ROA selama 5 tahun kedua Negara yang berjumlah 14 BUS Indonesia dan 16 BUS Malaysia hasilnya 30 BUS diurutkan dari hasil rasio ROA tertinggi maka yang menempati posisi ke-1 adalah BTPN Sy milik BUS Indonesia dengan rata-rata rasio ROA sebesar 6.66% sedangkan OCBC Al-Amin BBhd milik BUS Malaysia menempati posisi ke-5 dengan rata-rata rasio ROA yaitu 0.98%.

5.1.3.2. Perbandingan Kinerja Bank Umum Syariah di Indonesia dan Malaysia Berdasarkan Rasio CAR

Rasio CAR BUS Indonesia dan Malaysia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 dirata-ratakan maka hasilnya adalah 18.19% untuk BUS Indonesia dan 17.18% untuk BUS Malaysia, selisihnya sebesar 1.01%. Angka rata-rata tersebut juga menunjukkan rasio CAR BUS Indonesia lebih tinggi dari rasio CAR BUS Malaysia, jika dibandingkan maka setiap 1.00% rasio CAR yang dihasilkan BUS Indonesia setara dengan 0.94% rasio CAR BUS Malaysia. Rasio CAR di kedua Negara tersebut melebihi ketentuan minimum rasio CAR yang ditetapkan oleh OJK, BI dan BNM yaitu minimal 8% atau 11% artinya selama 5 tahun BUS Indonesia dan Malaysia memenuhi kecukupan modal minimum Bank.

Rata-rata pertumbuhan dari segi nilai sebesar 0.79% dan persentase sebesar 4.10% untuk BUS Indonesia sedangkan pertumbuhan BUS Malaysia dari segi nilai sebesar 0.49% dan

persentase sebesar 2.86%. Pemaparan tersebut menunjukkan pertumbuhan rasio CAR BUS Indonesia selama 5 tahun lebih baik dibandingkan dengan pertumbuhan rasio CAR BUS Malaysia.

Dilihat dari rata-rata rasio CAR selama 5 tahun masing-masing BUS kedua Negara maka seluruh BUS baik Negara Indonesia maupun Negara Malaysia rasio CAR nya melebihi ketentuan minimum rasio CAR yang ditetapkan oleh OJK, BI dan BNM.

5.1.3.3. Perbandingan Kinerja Bank Umum Syariah di Indonesia dan Malaysia Berdasarkan Rasio FDR

Rasio FDR BUS Indonesia dan Malaysia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 dirata-ratakan maka hasilnya adalah 81.93% untuk BUS Indonesia dan 103.84% untuk BUS Malaysia, selisihnya sebesar 21.91%. Angka rata-rata tersebut juga menunjukkan rasio FDR BUS Malaysia lebih tinggi dari rasio FDR BUS Indonesia, jika dibandingkan maka setiap 1.00% rasio FDR yang dihasilkan BUS Indonesia setara dengan 1.27% rasio FDR BUS Malaysia. Rata-rata rasio FDR pada BUS Indonesia berada di batas aman rasio FDR ketentuan BNM yaitu BI yaitu antara 80% hingga 100%, sedangkan rasio FDR BUS Malaysia melewati batas aman rasio FDR ketentuan BNM yaitu 100% dan BI yaitu 80%- 100%.

Rata-rata pertumbuhan dari segi nilai sebesar -1.11% dan persentase sebesar -1.42% untuk BUS Indonesia sedangkan pertumbuhan BUS Malaysia dari segi nilai sebesar 1.35% dan persentase sebesar 1.26%. Pemaparan tersebut menunjukkan

pertumbuhan rasio FDR BUS Malaysia selama 5 tahun lebih baik dibandingkan dengan pertumbuhan rasio FDR BUS Indonesia.

Rata-rata rasio FDR selama 5 tahun kedua Negara yang berjumlah 14 BUS Indonesia dan 16 BUS Malaysia hasilnya 30 BUS terdapat 1/14 BUS Indonesia sedangkan 7/16 BUS Malaysia dengan rata-rata 5 tahun rasio FDR di atas batas aman 100%, 10/14 BUS Indonesia sedangkan 9/16 BUS Malaysia berada di batas aman rasio FDR yaitu antar 80%-100%, serta 3/14 BUS Indonesia sedangkan 0/16 BUS Malaysia dengan rata-rata 5 tahun rasio FDR di bawah 80% batas aman rasio FDR ketentuan BI dan BNM. Hal ini menunjukkan rata-rata 5 tahun rasio FDR di atas batas aman 100% paling banyak dimiliki BUS Malaysia, yang berada di batas aman 80%-100% paling banyak dimiliki BUS Indonesia serta di bawah 80% batas aman juga paling banyak dimiliki BUS Indonesia.

Hasil rasio FDR setiap BUS yang dirincikan setiap tahunnya Hanya 3 dari 14 BUS Indonesia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 yaitu BCA Sy, BTPN Sy dan Bank Mega Sy, sedangkan 6 dari 16 BUS Malaysia sejak tahun 2015 hingga tahun 2019 yaitu Al Rajhi BBhd, Alliance IBBhd, CIMB IBBhd, HongLeong IBBhd, OCBC Al-Amin BBhd dan Public IBBhd yang menjalankan fungsinya dengan baik sebagai lembaga intermediasi antara pihak surplus dan defisit dana, artinya BUS tersebut sebagai pihak perantara mampu mengelola dengan baik dana yang dihimpun dari masyarakat kemudian menyalurkannya dalam bentuk pembiayaan kepada pihak atau masyarakat yang membutuhkan dana.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, maka saran yang diajukan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

- 5.2.1. Bagi pihak manajemen seluruh Bank Umum Syariah baik Negara Indonesia maupun Malaysia, setelah mengetahui nilai/persentase dari indikator-indikator penilaian kinerja perusahaan, maka sebaiknya manajemen perusahaan melakukan evaluasi dan meningkatkan kinerja perusahaan, terutama pada rasio yang persentasenya belum memenuhi standar yang ditetapkan oleh Bank Indonesia dan Otoritas Jasa Keuangan untuk Negara Indonesia sedangkan Bank Negara Malaysia untuk Negara Malaysia.
- 5.2.2. Perhatian yang lebih tinggi sebaiknya diberikan pada Faktor Rentabilitas (Rasio ROA) karena beberapa BUS baik di Indonesia maupun Malaysia sempat mengalami kerugian di beberapa tahun yang berdampak pada hasil rasio ROA bernilai negatif, selain itu Likuiditas (Rasio FDR) juga perlu di perhatikan karena pemberian pembiayaan yang tinggi sangat berisiko bagi BUS tersebut, jika pendanaan yang dihimpun juga tidak disalurkan yang ditandai dengan rendahnya hasil rasio FDR maka fungsi sebagai lembaga intermediasi pun tidak terlaksana dengan baik. Hal ini terkait dengan pengawasan mulai dari tahap awal pemberian pembiayaan hingga pemberian keputusan pemberian pembiayaan dengan terus menerapkan prinsip kehati-hatian.

5.2.3. Bagi Peneliti selanjutnya sebaiknya dapat menambahkan indikator-indikator kinerja keuangan dalam penelitiannya.

