

Analisis Pembiayaan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi Berdasarkan Jenis Penggunaan Akad pada Perbankan Syariah di Indonesia

Yozer Putra Jaya

Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Terbuka, Tangerang Selatan,
15437

yozer.putra@ecampus.ut.ac.id

Diterima: 18-12-2024

Direvisi: 24-12-2025

Disetujui: 25-01-2025

ABSTRAK

Sektor pengangkutan dan komunikasi merupakan salah satu sektor penting dalam perekonomian Indonesia yang mampu menyediakan sarana dan prasarana dalam menunjang aktivitas ekonomi, termasuk integrasi perekonomian antar wilayah. Pengembangan sektor ini membutuhkan dukungan perbankan, terutama perbankan syariah, dalam menyediakan akses permodalan melalui penyaluran pembiayaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi tingkat pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi berdasarkan jenis penggunaan akad pada perbankan syariah di Indonesia. Penelitian ini menggunakan pendekatan panel statis (*unbalanced panel data*) dengan data yang bersumber dari delapan Bank Umum Syariah (BUS) selama periode 2010 hingga tahun 2023. Kebaruan dari penelitian ini yaitu mengklasifikasikan pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi ke dalam tiga kategori yaitu pembiayaan pada skema akad *murabahah*, *mudharabah*, dan *musyarakah*. Hasil studi menunjukkan bahwa variabel *Non-Performing Financing* (NPF) secara signifikan berpengaruh negatif terhadap ketiga skema pembiayaan. Variabel total aset secara signifikan berpengaruh positif terhadap pembiayaan berdasarkan skema akad *musyarakah* dan *mudharabah*. Sedangkan variabel rasio likuiditas hanya berpengaruh signifikan positif terhadap skema pembiayaan *murabahah*. Faktor eksternal (makroekonomi) seperti *Gross Domestic Product* (GDP), secara signifikan berpengaruh positif terhadap pembiayaan berdasarkan skema *musyarakah* dan *mudharabah*. Berdasarkan hasil penelitian, BUS hendaknya mengoptimalkan sistem *monitoring* yang dimiliki untuk menekan tingkat NPF yang berpengaruh signifikan negatif terhadap ketiga skema pembiayaan. Selanjutnya BUS diharapkan untuk terus meningkatkan total aset yang dimiliki sehingga mampu memberikan pembiayaan pada akad yang berbasis penyertaan aset seperti akad *musyarakah* dan *mudharabah*. Selain itu BUS juga diwajibkan meningkatkan tingkat likuiditas perbankan untuk menjaga rasio kecukupan sehingga dapat meningkatkan pembiayaan pada akad *murabahah*.

Kata kunci: Sektor pengangkutan dan komunikasi; Pembiayaan perbankan syariah; *Murabahah*; *Mudharabah*; *Musyarakah*

ABSTRACT

The transportation and communication sector was one of the key sectors in Indonesia's economy, providing infrastructure and facilities to support economic activities, including economic integration between regions. The development of this sector required support from the banking industry, particularly Islamic banking, to provide capital access through financing distribution. This study aimed to analyze the factors that influenced the financing levels of the transportation and communication sector based on the types of Islamic contract schemes used by Islamic banks in Indonesia. The research employed a static panel approach (*unbalanced panel data*) using data sourced from eight Islamic Commercial Banks (Bank Umum Syariah/BUS) over the period from 2010 to 2023. The novelty of this research lies in the classification of transportation and communication sector financing into three categories: financing under *murabahah*, *mudharabah*, and *musyarakah* contract schemes. The findings

reveal that Non-Performing Financing (NPF) variable significantly negatively affects all financing schemes. Total assets variable significantly positively affects financing under musyaraka and mudharaba schemes, while liquidity ratio significantly and positively affects financing under murabahah scheme. External (macroeconomic) factors, such as Gross Domestic Product, also significantly positively affect financing under musyarakah and mudharabah schemes. Based on these findings, BUS should optimize their monitoring systems to reduce NPF levels, which negatively affect all three financing schemes. Furthermore, BUS is encouraged to continue increasing their total assets to enhance financing under asset-sharing contracts, such as musyarakah and mudharabah. In addition, BUS must improve their liquidity levels to maintain adequate ratios, thereby increasing financing under the murabaha scheme.

Keywords: *Transportation and communication sectors; Financing of Islamic banks, Murabaha, Mudharaba; Musyaraka*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan lebih dari 70% wilayah berupa laut dan memiliki sekitar 17.501 pulau. Banyaknya pulau yang dimiliki Indonesia, menjadikan negara ini menyandang status sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah penduduk berkisar 275 juta jiwa (Badan Pusat Statistik, 2024). Banyaknya pulau dan jumlah penduduk di Indonesia, menjadikan negara ini didaulat akan menjadi salah satu negara yang memiliki kemampuan ekonomi terbesar di masa depan. Guna mewujudkan cita-cita tersebut, dibutuhkan suatu program yang mampu mengintegrasikan seluruh kegiatan perekonomian dari satu daerah ke daerah lainnya. Integrasi perekonomian antar daerah perlu ditunjang dengan adanya sarana dan prasarana yang mampu mengalirkan arus barang dan modal. Sektor pengangkutan dan komunikasi merupakan salah satu sektor penting yang mampu menyediakan sarana dan prasarana yang dapat menunjang berbagai aktivitas dalam perekonomian di Indonesia (Jaya et al., 2015).

Peran sektor pengangkutan dan komunikasi cukup vital guna meningkatkan produktivitas, kesempatan kerja dan laju perekonomian di Indonesia. Menurut data Badan Pusat Statistik (2024), sektor pengangkutan dan komunikasi berkontribusi sebesar 10,12% terhadap struktur Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia pada tahun 2023. Kontribusi sektor pengangkutan dan komunikasi terhadap PDB Indonesia memang masih relatif kecil dibandingkan dengan kontribusi sektor lainnya. Sektor lain seperti sektor industri pengolahan mampu berkontribusi sebesar 18,67%, sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan mampu kontribusi sebesar 12,53%, sektor perdagangan besar dan eceran mampu berkontribusi sebesar 12,92% dan terakhir sektor konstruksi mampu berkontribusi sebesar 9,92% terhadap struktur PDB Indonesia.

Kontribusi sektor pengangkutan dan komunikasi memang masih relatif kecil, namun pertumbuhan kontribusi sektor ini terus berlangsung dari tahun ke tahunnya. Tahun 2017 sektor pengangkutan dan komunikasi berkontribusi terhadap komposisi PDB Indonesia sebesar 9,19%, kemudian meningkat berturut-turut menjadi 9,15% pada tahun 2018, 10,08% pada tahun 2019, 8,98% pada tahun 2020, 8,65% pada tahun 2021, 9,17% pada tahun 2022, dan terakhir pada tahun 2023 kontribusi sebesar 10,12% terhadap PDB Indonesia. Kontribusi sektor pengangkutan dan komunikasi yang terus meningkat, sejalan dengan peningkatan laju pertumbuhannya. Sektor pengangkutan dan komunikasi dalam tujuh tahun secara berturut-turut, selalu menjadi sektor yang mengalami pertumbuhan tertinggi, dengan pertumbuhan rata-rata berkisar 14,70% setiap tahunnya. Laju pertumbuhan sektor pengangkutan dan komunikasi dapat mengungguli laju pertumbuhan sektor-sektor lain yang secara kontribusi lebih besar terhadap PDB (Badan Pusat Statistik, 2024).

Program pemerintah yang dilakukan pada tahun 2024 merupakan bagian dari program yang sebelumnya telah dicanangkan pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2020-2024. Berdasarkan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (2020), pada RPJMN 2020-2024, program pembangunan sektor pengangkutan dan komunikasi ditaksir memerlukan dana sekitar 6.445 triliun rupiah. Kebutuhan dana yang begitu besar diperkirakan sulit untuk dipenuhi, apabila hanya dibiayai oleh APBN secara mandiri. Salah satu pihak yang dinilai mampu untuk membantu pemerintah dalam membiayai program tersebut adalah industri perbankan. Industri perbankan diharapkan mampu

membantu pemerintah dalam hal menyediakan akses permodalan baik berupa kredit maupun pembiayaan. Akses permodalan yang disediakan perbankan akan mampu mendukung peningkatan peran serta sektor pengangkutan dan komunikasi, dalam menggerakkan perekonomian antar daerah (Pistoresi & Venturelli, 2015).

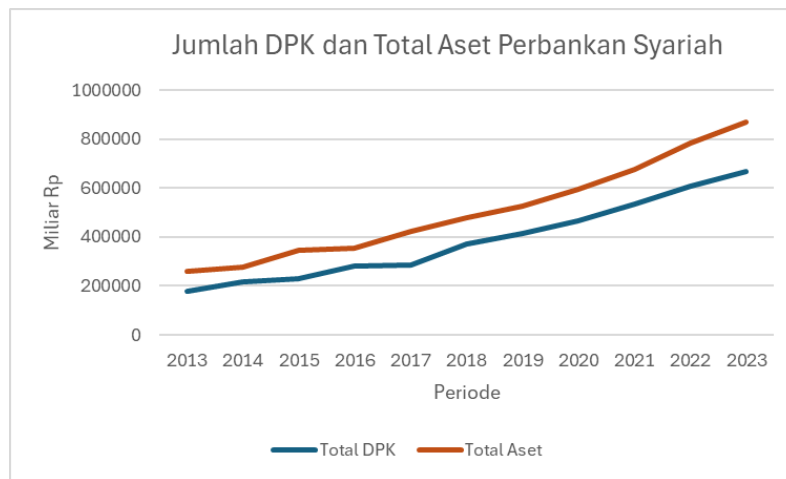
Menurut Wangsawidjaja (2013), perbankan merupakan lembaga usaha yang menjalankan fungsi intermediasi, di mana perbankan bertugas menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk simpanan, dan menyalurkannya kepada masyarakat dalam bentuk kredit atau bentuk lainnya, dalam rangka meningkatkan taraf hidup rakyat. Berdasarkan Undang-Undang No.28 tahun 2008, perbankan di Indonesia saat ini tidak hanya menggunakan sistem perbankan konvensional, tetapi juga menerapkan sistem perbankan syariah. Perbankan syariah merupakan sistem perbankan yang segala aspek kegiatannya berpedoman pada prinsip-prinsip agama Islam seperti Al-Quran dan Al-Hadist. Prinsip yang dimiliki oleh perbankan syariah mengakibatkan mereka dilarang untuk menawarkan tingkat pengembalian tetap pada deposito, dan tidak mengambil bunga pada setiap pinjaman yang mereka tawarkan.

Al-Jarhi (2017) berpendapat bahwa, penerapan sistem bagi hasil dan keberagaman skema pembiayaan, secara teoritis menjadikan perbankan syariah lebih unggul terhadap perbankan konvensional dalam hal menyerap guncangan eksternal. Adanya sistem bagi hasil, memungkinkan besaran biaya yang diwajibkan kepada kreditur akan berfluktuasi sesuai dengan keadaan perekonomian yang sedang terjadi. Hal serupa juga diungkapkan oleh Khatat (2016), bahwa sistem bagi hasil yang berbasis *risk-sharing*, memungkinkan perbankan syariah untuk memberikan pembiayaan jangka panjang terhadap proyek-proyek yang memiliki *risk-return* tinggi. Pendapat yang diutarakan oleh Khatat (2016) mengimplikasikan bahwa, perbankan syariah merupakan salah satu lembaga keuangan yang tepat dalam hal penyediaan dana bagi program pengembangan sektor pengangkutan dan komunikasi yang telah dicanangkan pemerintah.

Perbankan syariah memiliki keunggulan khas yang tidak ditemukan dalam perbankan konvensional. Pada sistem perbankan konvensional, bank tidak hanya berperan sebagai penghubung antara pemilik dana dan dunia usaha, tetapi juga menjadi pembatas di antara keduanya karena tidak adanya mekanisme berbagi risiko dan keuntungan. Sebaliknya, perbankan syariah berfungsi sebagai mitra investasi, perwakilan, atau pengelola amanah (kustodian) dari pemilik dana untuk investasi di sektor riil. Investasi ini dilakukan melalui skema bagi hasil (*mudharabah*) atau kemitraan (*musyarakah*). Selain itu, perbankan syariah juga mendukung aktivitas distribusi melalui pembiayaan berbasis jual beli (*murabahah*) dan sewa-menyewa (*ijarah*) (Ikatan Bankir Indonesia, 2018).

Berdasarkan Statistik Perbankan Syariah (SPS) Otoritas Jasa Keuangan (OJK) (2024), total pembiayaan yang disalurkan perbankan syariah, meningkat dari 199.330 miliar rupiah pada tahun 2014 menjadi 568.436 miliar rupiah pada tahun 2023. Rata-rata pertumbuhan pembiayaan perbankan syariah dari tahun 2014 hingga 2023 per tahun adalah 11,69%. Peningkatan pembiayaan yang terjadi, sebagian besar didominasi oleh peningkatan pembiayaan pada skema jual beli (*murabahah*) dan prinsip bagi hasil serta kemitraan (*musyarakah* dan *mudharabah*). Menurut (Ikatan Bankir Indonesia (2018), skema pembiayaan *musyarakah* dan *mudharabah* sangat cocok diaplikasikan bagi investasi pada sektor riil. Keadaan tersebut semakin mendukung posisi perbankan syariah untuk menyalurkan dananya pada pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi yang merupakan bagian dari sektor riil. Pembiayaan terhadap sektor riil yang tergolong produktif dirasa perlu, dikarenakan pembiayaan ini akan memberi efek *multiplier* yang lebih besar terhadap peningkatan *output* dan pendapatan nasional. Perbankan syariah diharapkan dapat memberikan bantuan permodalan terhadap sektor pengangkutan dan komunikasi guna meningkatkan kinerja perekonomian Indonesia (Jaya et al., 2015).

Berdasarkan Statistik Perbankan Syariah (SPS) Otoritas Jasa Keuangan (2024), total aset perbankan syariah dari tahun ke tahunnya terus mengalami peningkatan. Jumlah aset yang dimiliki perbankan syariah, semakin mendukung perbankan syariah untuk dapat mendanai program-program yang akan dilaksanakan pemerintah. Peningkatan jumlah aset yang dimiliki perbankan syariah saat ini, tidak lepas dari besarnya Dana Pihak Ketiga (DPK) yang dapat dihimpun oleh perbankan syariah dari tahun ke tahunnya (Gambar 1). Jumlah DPK yang dimiliki oleh perbankan syariah relatif cukup besar untuk diberdayakan. Islam mengajarkan bahwa keberadaan harta yang melimpah tidak boleh terus-menerus hanya untuk disimpan, tetapi harus ada pemanfaatan yang harus dilakukan (Q.S Al-Hasyr; 7). Pemanfaatan yang dilakukan yaitu dapat melalui pembiayaan yang difokuskan untuk pengembangan sektor riil (Suryadi et al., 2014).

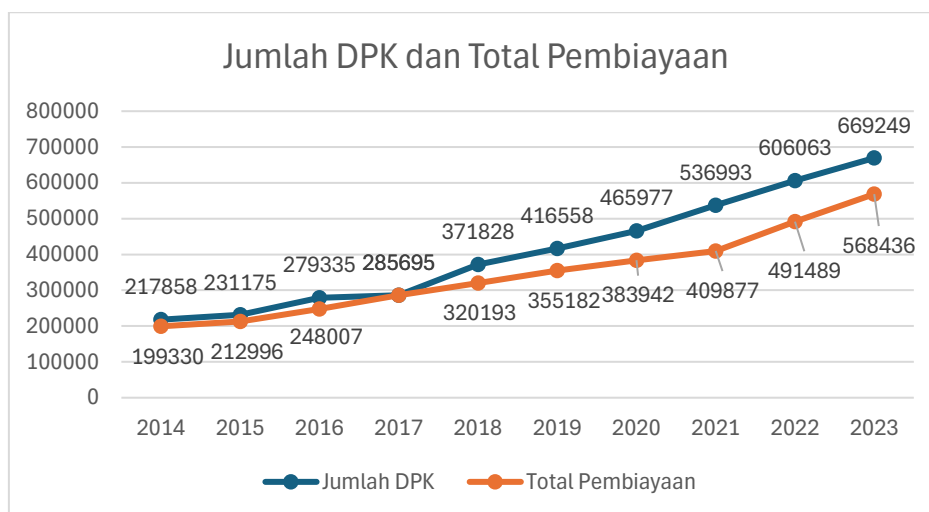


Sumber: Statistik Perbankan Syariah Otoritas Jasa Keuangan (OJK 2013 s.d. 2023).

Gambar 1. Perkembangan total aset dan DPK perbankan syariah di Indonesia

Sektor pengangkutan dan komunikasi merupakan salah satu sektor perekonomian yang keberadaannya cukup penting untuk mendukung kinerja perekonomian Indonesia. Keberadaan sektor pengangkutan dan komunikasi dinilai mampu untuk mengintegrasikan segala aktivitas perekonomian antar daerah di Indonesia. Integrasi perekonomian antar daerah di Indonesia diharapkan akan meningkatkan produktivitas dan kinerja perekonomian nasional. Keadaan ini menyebabkan pemerintah Indonesia giat dalam mengembangkan sektor pengangkutan dan komunikasi melalui program-program jangka panjang. Pengembangan yang dilakukan pemerintah terhadap sektor pengangkutan dan komunikasi perlu mendapat dukungan dari seluruh *stakeholders*, termasuk industri perbankan. Industri perbankan melalui fungsi intermediasinya, diharapkan dapat menyediakan akses permodalan bagi program pengembangan sektor pengangkutan dan komunikasi.

Perbankan syariah sebagai bagian dari industri perbankan, memiliki kewajiban membantu mengembangkan sektor riil, khususnya sektor pengangkutan dan komunikasi. Berdasarkan SPS-OJK (2024) perbankan syariah berhasil menjalankan fungsinya sebagai lembaga intermediasi keuangan. Keberhasilan itu terlihat dari peningkatan jumlah DPK yang dapat dihimpun beserta dengan total pembiayaan yang dapat disalurkan (Gambar 2).

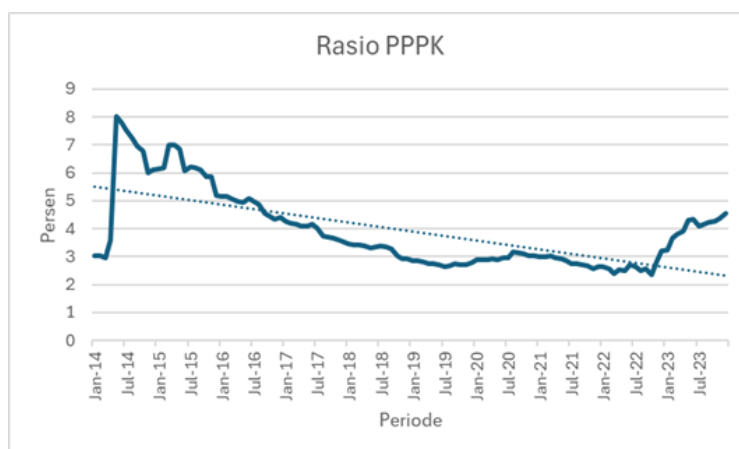


Sumber: Statistik Perbankan Syariah Otoritas Jasa Keuangan (OJK, 2014 s.d. 2024).

Gambar 2. Perkembangan DPK dan total pembiayaan perbankan syariah

Peningkatan jumlah Dana Pihak Ketiga (DPK) yang berhasil dihimpun oleh perbankan syariah belum diiringi dengan kenaikan rasio pembiayaan untuk sektor pengangkutan dan komunikasi terhadap total pembiayaan perbankan syariah. Berdasarkan data SPS-OJK (2024), rasio pembiayaan sektor

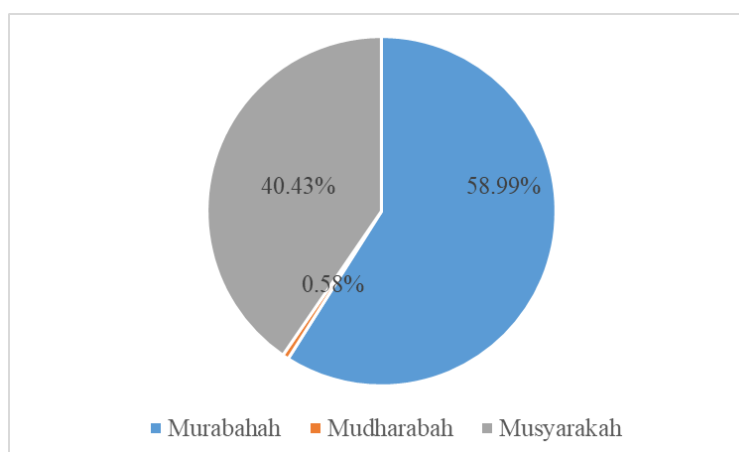
pengangkutan dan komunikasi terhadap total pembiayaan perbankan syariah menunjukkan fluktuasi dari Januari 2014 hingga Desember 2023, dengan kecenderungan menurun (Gambar 3). Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun total pembiayaan perbankan syariah meningkat setiap tahunnya, belum tentu akan diikuti dengan pertumbuhan pembiayaan pada sektor pengangkutan dan komunikasi.



Sumber: Statistik Perbankan Syariah Otoritas Jasa Keuangan (OJK, 2014 s.d. 2023).

Gambar 3. Perkembangan rasio pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi terhadap total pembiayaan pada perbankan syariah

Perbankan syariah dalam setiap penyaluran pembiayaannya, selalu didasari pada skema pembiayaan berdasarkan jenis akad. Pembiayaan pada sektor pengangkutan dan komunikasi apabila dilihat dari pembiayaan berdasarkan jenis akad, menunjukkan bahwa pembiayaan yang diberikan selama periode 2010 hingga 2023 didominasi oleh pembiayaan pada akad murabahah dengan rata-rata pembiayaan sebesar 58,99%. Sedangkan pembiayaan pada akad berbasis investasi seperti akad mudharabah dan musyarakah secara rata-rata mencapai 0,58% dan 40,43% (Gambar 4). Relatif rendahnya pembiayaan pada akad musyarakah dan mudharabah yang memiliki basis investasi, menjadi keadaan yang perlu diperhatikan bagi keberlangsungan pendanaan pada sektor pengangkutan dan komunikasi yang memiliki kebutuhan investasi dalam jangka panjang.



Sumber: Statistik Perbankan Syariah Otoritas Jasa Keuangan (OJK, 2010 s.d. 2023)

Gambar 4. Pangsa pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi berdasarkan jenis penggunaan akad pada Perbankan Syariah

Telah banyak studi yang meneliti perilaku perbankan dalam menyalurkan pembiayaan, di mana perilaku tersebut sering kali dipengaruhi oleh kondisi internal dan eksternal perbankan (Moussa & Chedia, 2016). Kondisi internal perbankan seperti jumlah aset, tingkat *Non-Performing Financing* (NPF), *Return on Assets*, dan sebagainya merupakan hal-hal yang sering digunakan menjadi bahan

pertimbangan perbankan dalam menyalurkan pembiayaan. Begitu juga dengan kondisi makroekonomi suatu negara, seperti tingkat inflasi dan *Gross Domestic Product* (GDP), yang menjadi salah satu aspek yang dipertimbangkan perbankan dalam menentukan besar-kecilnya pembiayaan yang diberikan. Salah satu penelitian yang menyoroti hal tersebut yaitu penelitian yang dilakukan oleh Al-Kilani & Kaddumi (2015). Pada penelitian tersebut ditemukan bahwa faktor internal perbankan (jumlah deposit, *Interest Rate*, dan *Net Profit after Tax*) dan faktor eksternal perbankan (*Reserve Requirements*, GDP, Inflasi, *Overnight Window Deposit Rate*, *Rediscount Rate*) berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku perbankan di Yordania dalam menyalurkan pembiayaannya.

Penelitian yang secara khusus menganalisis penyaluran pembiayaan perbankan syariah pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Indonesia telah dilakukan oleh Jaya et al., (2015). Penelitian tersebut menganalisis secara umum pembiayaan perbankan syariah terhadap sektor pengangkutan dan komunikasi, tanpa melihat secara khusus pengaruh faktor eksternal dan internal perbankan terhadap pembiayaan berdasarkan jenis akad yang diberikan oleh perbankan syariah. Pada penelitian tersebut didapatkan hasil bahwa pada jangka pendek variabel DPK berpengaruh negatif secara signifikan terhadap rasio pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi dan pada jangka panjang variabel NPF, tingkat inflasi, *Equivalen Rate*, Pasar Uang Antar Bank Syariah (PUAS), dan Suku Bunga Kredit secara signifikan berpengaruh negatif terhadap rasio pembiayaan sektor Pengangkutan dan Komunikasi sedangkan variabel *Industrial Production Index* (IPI) dan Bonus Suku Bunga Bank Indonesia Syariah (BSBIS) secara signifikan berpengaruh positif.

Penelitian terkait penyaluran pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi berdasarkan penggunaan akad pada perbankan syariah hingga saat ini masih sedikit untuk ditemui. Hal ini menjadi sangat menarik untuk diteliti lebih lanjut sehingga dapat memahami kondisi seperti apa yang sedang terjadi. Selanjutnya penelitian ini akan difokuskan dengan mengklasifikasikan pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi berdasarkan jenis penggunaan akad pada perbankan syariah. Berdasarkan uraian yang telah disampaikan, maka secara khusus penelitian ini dilakukan untuk menganalisis faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap tingkat pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi berdasarkan jenis penggunaan akad pada perbankan syariah di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data sekunder tahunan dengan struktur berupa *unbalanced panel data*, di mana jumlah *time series* untuk setiap unit *cross section* berbeda. Pemilihan *unbalanced panel data* disebabkan oleh adanya individu atau unit *cross section* yang tidak memiliki data *time series* secara lengkap atau karena keterbatasan ketersediaan data. Data panel pada penelitian ini berupa data *cross section* yang terdiri dari delapan Bank Umum Syariah (BUS). Delapan BUS yang menjadi objek dalam penelitian ini meliputi PT Bank Syariah Mandiri (BSM), PT Bank Negara Indonesia Syariah (BNI Syariah), PT Bank Rakyat Indonesia Syariah (BRI Syariah) yang kemudian menjadi Bank Syariah Indonesia (BSI), PT Bank Muamalat Indonesia, PT Bank Central Asia Syariah (BCA Syariah), PT Panin Syariah, PT Bukopin Syariah, dan PT Bank Jabar Banten Syariah (BJB Syariah). Kemudian, data *time series* yang digunakan berupa data tahunan periode 2010-2023.

Tabel 1. Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian

No	Data	Simbol	Satuan	Sumber
1.	Pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi	PPK	Miliar Rp	Laporan Keuangan Perbankan
2.	<i>Non performing financing</i> (NPF)	NPF	Persen	Laporan Keuangan Perbankan
3.	<i>Return on Asset</i> (ROA)	ROA	Persen	Laporan Keuangan Perbankan
4.	<i>Equivalent Rate</i> Pembiayaan (ERP)	ERP	Persen	Laporan Keuangan Perbankan
5.	Total aset	ASET	Miliar Rp	Laporan Keuangan Perbankan
6.	Rasio Likuiditas	LIQ	Miliar Rp	Laporan Keuangan Perbankan
7.	Inflasi	INF	Persen	BPS
8.	<i>Gross Domestic Product</i> (GDP)	GDP	Triliun Rp	BPS

Sumber: Data dengan sumber (diolah).

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah: pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi, *Non-Performing Financing* (NPF), *Return on Asset* (ROA), *Equivalent Rate* Pembiayaan (ERP), Total aset, Rasio Likuiditas, Inflasi, *Gross Domestic Product* (GDP). Data diperoleh dari berbagai sumber meliputi data yang berasal dari laporan tahunan keuangan Bank Umum Syariah (BUS) dan Badan Pusat Statistik (BPS). Selengkapnya mengenai data-data yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 1. Penelitian ini juga menggunakan data pelengkap lainnya yang diperoleh dari literatur-literatur yang berkaitan, jurnal, buku, serta media internet.

Variabel dan Definisi Operasional

Variabel yang digunakan dalam model penelitian ini diklasifikasikan menjadi dua yaitu variabel yang berasal dari internal perbankan dan eksternal perbankan. Definisi operasional variabel yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi yaitu jumlah pembiayaan yang disalurkan oleh BUS di Indonesia kepada usaha sektor pengangkutan dan komunikasi (Jaya et al., 2015).
2. *Non-Performing Financing* (NPF) merupakan persentase tingkat pembiayaan bermasalah yang dimiliki oleh tiap-tiap akad pada perbankan syariah. Dikarenakan tidak tersedianya data NPF khusus sektor pengangkutan dan komunikasi, maka dalam penelitian ini digunakan NPF gabungan seluruh sektor perekonomian (Jaya et al., 2015).
3. *Return on Asset* (ROA) adalah persentase yang digunakan untuk menilai sejauh mana kemampuan manajemen bank dalam menghasilkan keuntungan (laba sebelum pajak) berdasarkan rata-rata total aset yang dimiliki oleh bank tersebut. (Jaya et al., 2015).
4. *Equivalent Rate* Pembiayaan (ERP) sektor pengangkutan dan komunikasi merupakan tingkat imbal hasil dari pembiayaan perbankan syariah pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Indonesia (Jaya et al., 2015).
5. Total aset menunjukkan skala usaha yang dimiliki oleh suatu perbankan. Total aset menunjukkan total keseluruhan aktiva yang dimiliki oleh suatu perbankan (Moussa & Chedia, 2016).
6. Rasio Likuiditas merupakan rasio antara jumlah aset likuid dengan total aset yang dimiliki oleh BUS yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan dalam jangka pendek (Moussa & Hedfi, 2024).
7. Inflasi merupakan merupakan suatu gambaran dari kenaikan harga yang bersifat umum dan terjadi secara terus-menerus dalam kurun waktu tertentu (Duican (Moisescu) & Pop, 2015).
8. *Gross Domestic Product* (GDP) merupakan pencerminan dari kinerja perekonomian suatu negara dalam memproduksi suatu barang dan jasa dalam kurun waktu tertentu (Duican (Moisescu) & Pop, 2015).

Analisis Kuantitatif

Metode analisis kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode panel data statis. Metode analisis deskriptif kualitatif digunakan untuk menginterpretasikan hasil analisis kuantitatif serta penerapannya pada perekonomian. Perangkat lunak yang digunakan dalam tahap pengolahan data yaitu menggunakan perangkat lunak Microsoft Excel 2021 dan *evIEWS* 12.

Unbalanced Panel Data

Data panel adalah jenis data yang menggabungkan dimensi ruang (*individu*) dan waktu. Pada data panel, pengamatan dilakukan terhadap data *cross section* yang sama secara berulang dalam periode waktu tertentu. Jika setiap unit *cross section* memiliki jumlah observasi *time series* yang sama, maka data tersebut disebut *balanced panel*. Sebaliknya, jika jumlah observasi berbeda antar unit *cross section*, maka data tersebut disebut *unbalanced panel*. Dalam mengestimasi model *unbalanced panel* dapat menggunakan metode yang sama dengan model *balanced panel*. Hal yang membedakan hanyalah model *unbalanced panel data* memiliki komposisi data yang mengandung *missing values* pada komponen *time series*-nya. Penggunaan data panel dimaksudkan untuk menangkap karakteristik antarindividu dan antarwaktu yang bisa saja berbeda (Gujarati, 2021).

Dalam penelitian ini digunakan *unbalanced panel* dari tahun 2010 hingga 2023. Tujuan pemakaian *unbalanced panel* yaitu guna meningkatkan jumlah observasi. Apabila menggunakan data panel, maka jumlah observasi penelitian akan lebih banyak, dibandingkan jika hanya sebatas menggunakan data *time series* atau *cross section*.

Perumusan Model Penelitian

Model penelitian yang digunakan pada penelitian ini diadaptasi dari model penelitian yang digunakan oleh Moussa & Chedia (2016) dalam penelitian yang berjudul “*Determinants of Bank Lending*”:

Case in Tunisia". Penelitian ini menggunakan variabel dependen pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi (Y), di mana variabel tersebut dispesifikasikan kembali menjadi tiga klasifikasi berdasarkan jenis akad pembiayaan yaitu: (1) Pembiayaan berdasarkan akad Murabahah, (2) Pembiayaan berdasarkan akad Mudharabah, dan (3) Pembiayaan berdasarkan akad Musyarakah. Dalam mengestimasi faktor-faktor yang mempengaruhi pembiayaan yang disalurkan Bank Umum Syariah pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Indonesia, penelitian ini menggunakan sebuah model regresi. Model penelitian yang digunakan yaitu sebagai berikut:

$$\text{Ln_PPK}_{it}^h = a_0 + b_1\text{NPF}_{it}^h + b_2\text{ROA}_{it} + b_3\text{ERP}_{it}^h + b_4\text{Ln_Aset}_{it} + b_5\text{Ln_LIQ}_{it} + b_6\text{INF}_{it} + b_7\text{Ln_GDP}_{it} + \varepsilon_{it}$$

Di mana:

- Ln_PPK : Pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi yang disalurkan BUS di Indonesia (Miliar Rp)
 NPF : *Non Performing Financing* (Persen)
 ROA : *Return on Asset* (Persen)
 ERP : *Equivalent Rate* Pembiayaan (Persen)
 Ln_Aset : Total aset (Miliar Rp)
 Ln_LIQ : Rasio Total Likuiditas terhadap Total aset (Miliar Rp)
 INF : Tingkat Inflasi (persen)
 Ln_GDP : *Gross Domestic Product* (Triliun Rp)
 a ; b ; ε_{it} : Intersep ; koefisien regresi ; *error*
 h : Tipe pembiayaan berdasarkan jenis akad (akad murabahah, mudharabah, dan musyarakah)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil estimasi terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi, berdasarkan jenis penggunaan akad pada perbankan syariah di Indonesia, periode 2010 hingga 2023 secara lengkap disajikan dalam tabel 2. Berdasarkan tabel 2, akad mudharabah dan akad musyarakah menjadi akad yang paling banyak dipengaruhi oleh variabel independen yang tergolong signifikan, yaitu sebanyak tiga variabel. Variabel-variabel yang mempengaruhi model akad musyarakah terdiri dari variabel NPF, Ln_Aset, dan Ln_GDP. Sedangkan model kedua akad murabahah, dipengaruhi oleh dua variabel independen yang tergolong signifikan. Pada akad murabahah, variabel yang berpengaruh signifikan di antaranya variabel NPF dan Ln_Liq.

Hasil estimasi menunjukkan, variabel NPF berpengaruh signifikan terhadap ketiga model pembiayaan. Variabel NPF berpengaruh signifikan dengan taraf nyata 5% pada model pembiayaan akad murabahah dan mudharabah. Sedangkan pada model pembiayaan akad musyarakah, variabel NPF berpengaruh signifikan pada taraf nyata 1%. Terdapat satu variabel yang hanya berpengaruh signifikan pada akad mudharabah. Variabel tersebut yaitu variabel Ln_Liq. Variabel Ln_Liq memiliki pengaruh signifikan dengan taraf nyata 10% hanya pada model pembiayaan akad mudharabah.

Hasil estimasi juga menunjukkan, terdapat variabel-variabel independen yang hanya berpengaruh signifikan terhadap model pembiayaan tertentu. Seperti variabel Ln_Aset yang memiliki pengaruh signifikan hanya terhadap dua model pembiayaan, di antaranya model pembiayaan akad mudharabah dan musyarakah. Pada model pembiayaan akad mudharabah, variabel Ln_Aset berpengaruh signifikan pada taraf nyata 5%, sedangkan pada model pembiayaan akad musyarakah, variabel ini berpengaruh signifikan pada taraf nyata 1%. Keadaan yang sama ditunjukkan oleh variabel Ln_GDP. Variabel tersebut berpengaruh signifikan pada model pembiayaan mudharabah dan musyarakah pada taraf nyata 1%.

Berdasarkan Tabel 2, variabel NPF memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap ketiga model pembiayaan. Pada model pembiayaan akad murabahah, variabel NPF memiliki koefisien sebesar -0,117832%. Hal ini mengartikan bahwa saat tingkat NPF naik sebesar 1% maka jumlah pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi pada skema pembiayaan akad murabahah, akan menurun sebesar 0,117832%. Selanjutnya model pembiayaan akad mudharabah dan musyarakah memiliki nilai koefisien bernilai negatif yaitu -0,141064% dan -0,183708%. Hal tersebut mengindikasikan apabila terjadi peningkatan NPF sebesar 1% maka pembiayaan pada skema akad mudharabah akan menurun sebesar

0,141064%. Begitu juga dengan pembiayaan akad musyarakah yang akan menurun sebesar 0,183708%. Hasil penelitian ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan Jaya et al. (2015), NPF merupakan rasio yang menunjukkan nilai kewajiban yang belum dituntaskan oleh nasabah. Peningkatan NPF memiliki implikasi bagi bank yaitu hilangnya kesempatan untuk memperoleh pendapatan dari pembiayaan lain yang memiliki *rating* lebih baik. Peningkatan NPF berpengaruh buruk terhadap perolehan laba dan tingkat rentabilitas (Hery, 2021).

Tabel 2. Hasil estimasi faktor-faktor yang mempengaruhi pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi

Variabel	Pembiayaan Berdasarkan Jenis Akad		
	Akad Murabahah	Akad Mudharabah	Akad Musyarakah
NPF	-0,117832** (0,0369)	-0,141064** (0,0254)	-0,183708*** (0,0025)
ERP	-0,106547 (0,4649)	-0,042736 (0,7720)	0,154250 (0,1529)
ROA	0,024352 (0,7541)	0,085263 (0,3685)	0,058545 (0,04880)
Ln_Aset	0,193575 (0,4089)	0,258641** (0,0347)	0,943375*** (0,0008)
Ln_Liq	0,475459* (0,0506)	0,226915 (0,3724)	0,277830 (0,2022)
Ln_GDP	45,18149 (0,1592)	118,3551*** (0,0005)	73,72580*** (0,0038)
INF	0,113693 (0,1102)	0,067221 (0,3588)	-0,015754 (0,7649)
R ²	0,243672	0,569732	0,844980
Pendekatan	REM	FEM	FEM

Sumber: Output Eviews 12.

Keterangan: Tanda *, **, dan *** menandakan signifikan pada 10%, 5%, dan 1%

Sektor pengangkutan dan komunikasi adalah sektor perekonomian yang memiliki karakteristik memerlukan pembiayaan jangka panjang. Menurut Jaya et al. (2015), hubungan negatif yang terjadi antara pembiayaan sektor PPK dan NPF yaitu disebabkan oleh semakin tingginya durasi pembiayaan bermasalah pada sektor PPK maka akan menyebabkan dana yang dimiliki oleh perbankan syariah menjadi tidak likuid sehingga terhambatnya perputaran dana dari satu nasabah ke nasabah lainnya menyebabkan berkurangnya *potensial income* yang mungkin didapatkan oleh perbankan syariah. Oleh karena itu, peningkatan NPF akan menyebabkan penurunan minat perbankan syariah dalam menyalurkan pembiayaan pada sektor PPK dan mengalihkan pembiayaan pada sektor lain dengan tingkat NPF yang lebih rendah.

Variabel Ln_Aset memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi berdasarkan skema pembiayaan akad mudharabah dan musyarakah. Masing-masing akad memiliki koefisien sebesar 0,258641% dan 0,943375%. Hal tersebut mengandung pengertian bahwa setiap terjadi peningkatan jumlah aset sebesar 1%, maka akan diikuti dengan peningkatan pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi pada skema akad murabahah sebesar 0,258641% dan juga peningkatan pembiayaan pada skema akad musyarakah dengan besaran 0,943375%. Menurut Moussa & Chedia (2016), total aset menunjukkan seberapa besar aktiva yang dimiliki oleh suatu perbankan. Besarnya aktiva yang dimiliki perbankan, dapat menentukan pula ukuran skala usaha yang dijalankannya. Semakin besar skala ekonomi yang dimiliki oleh perbankan, maka akan menurunkan tingkat biaya produksi (biaya pembiayaan) dan juga akan meningkatkan akses informasi yang diperoleh perbankan. Besarnya aset yang dimiliki oleh perbankan, akan menjadikan perbankan tersebut lebih mudah untuk memberikan pembiayaan kepada pihak peminjam.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Rabab'ah (2015). Menurut Rabab'ah (2015), semakin besar jumlah total aset yang dimiliki oleh perbankan, mengindikasikan bank tersebut memiliki dana dan aksesibilitas untuk mendanai nasabah yang memiliki saldo pembiayaan yang lebih tinggi. Di samping itu, total aset yang besar menandakan suatu perbankan memiliki sumber daya manusia yang memadai dalam membangun sistem yang lebih *advance* untuk mengelola dan menilai risiko pembiayaan. Hal ini yang menjadikan perbankan yang memiliki total aset lebih besar akan dapat memberikan pembiayaan yang lebih tinggi.

Variabel Ln_Liq memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi berdasarkan skema pembiayaan akad murabahah dengan koefisien sebesar 0,475459%. Artinya setiap terjadi peningkatan Likuiditas perbankan sebanyak 1%, maka akan diikuti oleh peningkatan pembiayaan pada skema mudharabah sebesar 0,475459%. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Moussa & Chedia, 2016). Likuiditas merupakan sejumlah dana yang tersedia pada suatu perbankan dalam kurun waktu tertentu. Likuiditas atau aset likuid yang dimiliki oleh perbankan, terbentuk dari penjumlahan dana yang ada pada kas perbankan, saldo perbankan pada Bank Sentral, dan surat-surat berharga yang dimiliki perbankan (Moussa & Hedfi, 2024). Menurut Samouel & Aram (2016), suatu perbankan yang memiliki lebih banyak dana likuid, maka akan lebih mudah untuk menyalurkan suatu pembiayaan.

Skema pembiayaan pada akad murabahah, merupakan akad jual beli yang mewajibkan bank syariah untuk membeli barang yang ingin dicicil oleh debitur terlebih dahulu sebelum berlangsungnya akad ini. Karakteristik pembiayaan pada sektor pengangkutan dan komunikasi yang membutuhkan pembiayaan jangka panjang, sangat dipengaruhi oleh tingkat likuiditas yang dimiliki oleh bank syariah. Kewajiban membeli barang yang ingin dicicil oleh nasabah, mengandung konsekuensi bahwa perbankan harus menyediakan dana lebih untuk membiayai barang terlebih dahulu. Pada pembiayaan skema murabahah, memungkinkan dana perbankan akan terkuras untuk memberi suatu barang yang ingin dicicil secara tunai di awal akad. Oleh karena itu perbankan dituntut untuk menyediakan dana likuid lebih banyak untuk menghindari risiko likuiditas. Menurut (Chagwiza, 2014), apabila perbankan memiliki persediaan dana likuid yang lebih tinggi, maka menunjukkan kemampuan bank yang lebih baik dalam menyerap guncangan likuiditas salah satunya *stochastic withdrawals* dari nasabah dan pihak ketiga (DPK).

Variabel Ln_GDP memiliki pengaruh positif signifikan terhadap pembiayaan sektor pengangkutan dan komunikasi berdasarkan skema pembiayaan akad musyarakah dan mudharabah dengan koefisien berturut-turut sebesar 73,72580% dan 118,3551%. Hal ini menunjukkan bahwa pada saat GDP nasional naik sebesar 1% maka akan diikuti dengan kenaikan pembiayaan akad musyarakah sebesar 73,72580% dan peningkatan akad mudharabah sebesar 118,3551%. Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan Duican (Moisescu) & Pop, (2015), yang mana terdapat hubungan positif antara GDP dan penyaluran pembiayaan suatu perbankan. Menurut Imran & Nishat (2013), pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu faktor penting yang mempengaruhi penyaluran pendanaan oleh perbankan. Hal ini dikarenakan tingkat pertumbuhan yang tinggi mencerminkan kecepatan suatu perekonomian di dalam suatu negara. Kecepatan perekonomian yang tinggi diringi oleh aktivitas perekonomian di dalam negeri yang tergolong masif, keadaan itu mendorong kenaikan pada permintaan dan penyediaan suatu pendanaan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil uji penelitian, terdapat beberapa variabel yang berpengaruh secara signifikan. Pada sisi internal perbankan terdapat variabel NPF yang berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ketiga jenis pembiayaan, yaitu pembiayaan sektor PPK berdasarkan akad murabahah, musyarakah, dan mudharabah. Selain itu terdapat faktor internal perbankan lainnya yaitu variabel total aset, yang memiliki pengaruh positif dan signifikan pada pembiayaan sektor PPK berdasarkan akad musyarakah, dan mudharabah. Faktor terakhir dari sisi kinerja perbankan yaitu variabel rasio likuiditas, memiliki pengaruh positif dan signifikan pada pembiayaan sektor PPK berdasarkan akad murabahah. Pada faktor eksternal perbankan, terdapat variabel GDP yang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pembiayaan sektor PPK berdasarkan akad musyarakah, dan mudharabah.

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan, terdapat beberapa saran yang dapat peneliti berikan kepada perbankan syariah. Perbankan syariah hendaknya mengoptimalkan sistem *monitoring* yang dimiliki untuk menekan tingkat *Non-Performing Financing* (NPF) yang berpengaruh signifikan

terhadap ketiga skema pembiayaan. Selain itu, perbankan syariah sebaiknya meningkatkan keterlibatan *linkage program* dalam memberikan pembiayaan pada akad mudharabah sehingga tingkat risiko dapat dikendalikan. Selanjutnya, perbankan syariah wajib memperhatikan tingkat likuiditas perbankan dan terus meningkatkan jumlah aset yang dimiliki. Penulis menyadari masih terdapat keterbatasan pada penelitian yang peneliti telah lakukan. Disarankan bagi penelitian selanjutnya dapat dilakukan dengan mengikutsertakan Bank Umum Syariah (BUS) yang baru berdiri serta menambah variabel independen serta periode penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- A. Wangsawidjaja Z. (2013). *Pembiayaan Bank Syariah* (Wangsawidjaja Z, Ed.). Penerbit Kompas Gramedia.
- Al-Jarhi, M. A. (2017). An economic theory of Islamic finance. *ISRA International Journal of Islamic Finance*, 9(2), 117–132. <https://doi.org/10.1108/IJIF-07-2017-0007>
- Al-Kilani, Q. A., & Kaddumi, T. A. (2015). Cyclicity of Lending Behavior by Banking Sector for the Period (2000-2013): Evidence from Jordan. *International Journal of Economics and Finance*, 7(4). <https://doi.org/10.5539/ijef.v7n4p57>
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. (2020). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024*.
- Badan Pusat Statistik. (2024, October). *Berita Resmi Statistik*. [Http://www.bps.go.id](http://www.bps.go.id).
- Chagwiza, W. (2014). Zimbabwean commercial banks liquidity and its determinants. *International Journal of Empirical Finance*, 2(2), 52–64.
- Duican (Moiescu), E. R., & Pop, A. (2015). The Implications of Credit Activity on Economic Growth in Romania. *Procedia Economics and Finance*, 30, 195–201. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(15\)01286-1](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(15)01286-1)
- Gujarati, D. N. (2021). *Essentials of econometrics*. Sage Publications.
- Hery. (2021). *Manajemen Perbankan* (Diddy S, Ed.). PT Grasindo.
- Ikatan Bankir Indonesia. (2018). *Mengelola Bisnis Pembiayaan Bank Syariah*. Kompas Gramedia.
- Imran, K., & Nishat, M. (2013). Determinants of bank credit in Pakistan: A supply side approach. *Economic Modelling*, 35, 384–390. <https://doi.org/10.1016/J.ECONMOD.2013.07.022>
- Jaya, Y. P., Rindayati, W., & Ali, K. M. (2015a). Analisis Faktor-Faktor Penentu Pembiayaan Perbankan Syariah pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Indonesia. *Al-Muzara'ah*, 3(1), 62–75. <https://doi.org/10.29244/jam.3.1.62-75>
- Jaya, Y. P., Rindayati, W., & Ali, K. M. (2015b). Analisis Faktor-Faktor Penentu Pembiayaan Perbankan Syariah pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Indonesia. *Al-Muzara'ah*, 3(1), 62–75. <https://doi.org/10.29244/jam.3.1.62-75>
- Khatat, M. E. H. (2016). *Monetary Policy in the presence of Islamic banking*.
- Moussa, M. A. Ben, & Chedia, H. (2016). Determinants of bank lending: Case of Tunisia. *International Journal of Finance and Accounting*, 5(1), 27–36.
- Moussa, M. A. Ben, & Hedfi, C. (2024). The impact of liquidity on bank lending: Case of Tunisia. *International Journal of Business and Social Science Research*, 13–18. <https://doi.org/10.47742/ijbssr.v5n7p2>
- Otoritas Jasa Keuangan. (2024). *Statistik Perbankan Syariah*. Statistik Perbankan Syariah 2010-2024.
- Pistoresi, B., & Venturelli, V. (2015). Credit, venture capital and regional economic growth. *Journal of Economics and Finance*, 39(4), 742–761. <https://doi.org/10.1007/s12197-013-9277-8>
- Rabab'ah, M. (2015). Factors Affecting the Bank Credit: An Empirical Study on the Jordanian Commercial Banks. *International Journal of Economics and Finance*, 7(5). <https://doi.org/10.5539/ijef.v7n5p166>
- Samouel, B., & Aram, B. (2016). The determinants of industrialization: Empirical evidence for Africa. *European Scientific Journal*, 12(10), 219–239.
- Suryadi, G., Priyarsono, D. S., & Arsyianti, L. D. (2014). Analisis Pembiayaan Sektor Perdagangan Hotel dan Restoran pada Perbankan Syariah di Indonesia. *Al-Muzara'ah*, 2(2), 150–178. <https://doi.org/10.29244/jam.2.2.150-178>