

Analisis Pengaruh CAR, NPF, DAR, DPK terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi pada Perbankan Syariah di Indonesia

Analysis of the impact of CAR, NPF, DAR, DPK on construction sector financing in sharia banks in Indonesia

Rr Dwi Waskita Ningsih

Program Studi D4 Keuangan Syariah, Politeknik Negeri Bandung

E-mail: rr.dwi.ksy17@polban.ac.id

Radia Purbayati

Jurusan Akuntansi, Politeknik Negeri Bandung

E-mail: radia.purbayati@polban.ac.id

Leni Nur Pratiwi

Jurusan Akuntansi, Politeknik Negeri Bandung

E-mail: leni.pratiwi@polban.ac.id

Abstract: *This research aims to determine the effect of Islamic banking internal factors include Capital Adequacy Ratio (CAR), Non-Performing Financing (NPF), Debt to Asset Ratio (DAR) and Third Party Funds (DPK) on the amount of financing disbursed to the construction sector in Islamic banking in Indonesia. 2015-2019. The research method used in this research is descriptive research with a quantitative approach using multiple linear regression analysis techniques. The data used are secondary data obtained from the Annual Financial Statements of Islamic Banking that are published by Otoritas Jasa Keuangan (OJK). The results of this research indicate that simultaneously the variables CAR, NPF, DAR and DPK have a significant effect on the financing of the construction sector. While partially, only NPF and DPK variables have a positive and significant effect on Construction Sector Financing.*

Keywords: *construction sector financing, CAR, NPF, DAR, DPK*

1. Pendahuluan

Indonesia kini termasuk salah satu negara yang tengah giat dalam memajukan sektor perekonomian yang salah satunya ialah sektor konstruksi. Sektor konstruksi termasuk salah satu sector terkuat dalam menunjang pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadimuljono mengutarakan bahwa “ekonomi yang produktif tidak mungkin dicapai apabila tidak didukung ketersediaan infrastruktur yang memadai. Oleh sebab itu, infrastruktur merupakan kunci bagi pertumbuhan ekonomi, termasuk pemerataan pembangunan”.

Menurut Badan Pusat Statistika (BPS), sektor konstruksi telah berkontribusi dalam perekonomian Indonesia yang cukup besar terhadap PDB nasional yakni sebesar 1.783 triliun rupiah pada Triwulan IV tahun 2019. Sektor konstruksi telah menyumbang 11,26 persen terhadap total PDB seluruh sektor yang berjumlah 15.834 triliun rupiah. Berdasarkan data statistik perbankan syariah, tahun 2019 porsi pembiayaan mengalami peningkatan terbesar pada sektor lapangan usaha terjadi pada sektor konstruksi. Dapat dilihat pada Tabel I-1, terjadi kenaikan sebesar 6.519 miliar rupiah yang berasal dari 24.648 miliar rupiah pada tahun 2018 menjadi 31.167 miliar rupiah pada

tahun 2019.

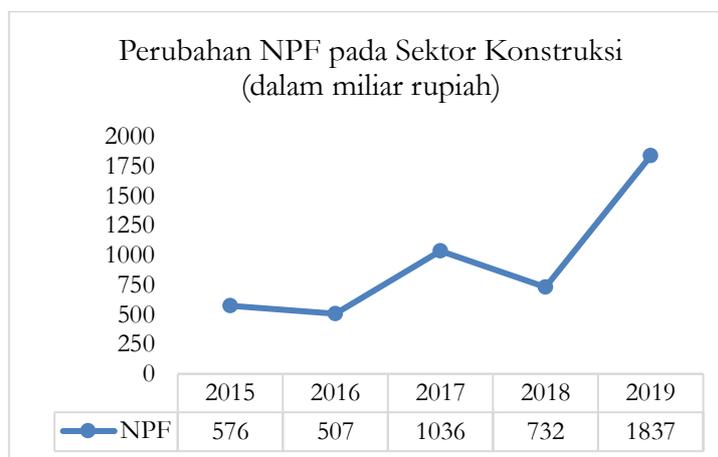
Tabel I- 1 Pembiayaan Sektor Lapangan Usaha BUS dan UUS Tahun 2015-2019
(dalam Miliar Rupiah)

Sektor Lapangan Usaha	2015	2016	2017	2018	2019
Pertanian, Perburuan dan Kehutanan	7.950	8.531	10.419	11.497	13.717
Pertambangan dan Pengegalian	6.145	6.604	6.864	5.410	5.086
Industri Pengolahan	17.982	19.745	21.463	24.363	26.488
Listrik, gas dan air	6.427	8.117	11.044	16.600	14.055
Konstruksi	11.193	14.435	22.198	24.648	31.167
Perdagangan Besar dan Eceran	25.993	30.319	32.839	33.166	36.752
Transportasi, pergudangan dan komunikasi	11.072	10.921	10.087	9.374	9.925

Sumber: Data Statistik Perbankan Syariah tahun 2015-2019, diolah kembali

Demi mendorong pencapaian yang optimal, hal tersebut secara tidak langsung menuntut keterlibatan sektor perbankan dalam memberikan akses permodalan melalui penyaluran pembiayaan. Industri perbankan syariah kini terus mengalami pertumbuhan. Dengan bertambahnya bank dan jaringan kantor bank syariah sesuai dengan data statistic OJK, hal tersebut diiringi dengan peningkatan besarnya Dana Pihak Ketiga (DPK) yang dihimpun bank syariah. Penghimpunan DPK tersebut tentunya dimanfaatkan dengan optimal oleh bank syariah untuk disalurkan kembali melalui pembiayaan yang dialokasikan pada sektor-sektor riil.

Ketersediaan DPK yang diperoleh tentunya membawa kesempatan untuk bank menyalurkan kembali dananya ke masyarakat atau nasabah yang memerlukan penyaluran pinjaman akan menjadi lebih besar dan kesempatan mendapat keuntungan semakin besar pula. Meninjau dari keputusan Bank Syariah atas pemberian pembiayaan, terdapat kemungkinan adanya pembiayaan bermasalah atau non-lancar. Menurut (Solihatun, 2014), pembiayaan yang semakin besar dibandingkan deposit masyarakat yang terdapat pada suatu bank, maka akan membawa konsekuensi semakin besarnya risiko atau bebah yang ditanggung oleh bank yang bersangkutan salah satunya ialah risiko pembiayaan non-lancar.



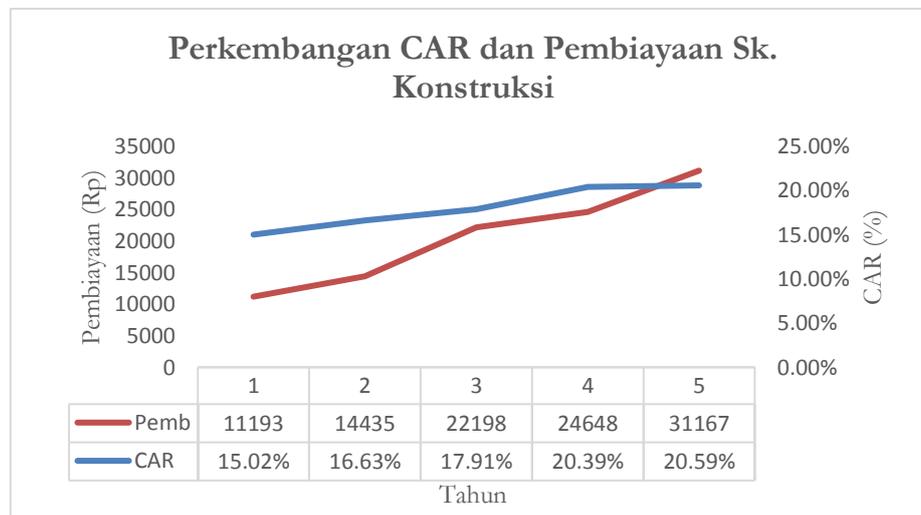
Gambar I- 1 NPF Sektor Konstruksi Tahun 2015 – 2019

Sumber: Data Statistik Perbankan Syariah tahun 2015-2019, diolah kembali

Gambar I-1 menunjukkan pada tahun 2019, rasio NPF sektor konstruksi mengalami lonjakan sebesar 5,89% atau 1.105 miliar rupiah yang berasal dari 732 miliar rupiah pada tahun 2018 dan meningkat menjadi 1.837 miliar rupiah. Lonjakan NPF tersebut merupakan lonjakan tertinggi dari tahun-tahun sebelumnya dan dibandingkan dengan sektor lainnya. Mengacu pada Peraturan Bank

Indonesia, besarnya NPF sektor konstruksi telah melampaui batas maksimum dari rasio NPF yang telah ditentukan, yaitu sebesar 5%.

Resiko kegagalan atau tak tertagihnya pembiayaan tentunya akan berdampak pada kemampuan bank syariah dalam memenuhi kebutuhan modalnya. Kecukupan modal bank dapat diukur melalui CAR. Mengacu pada Peraturan Bank Indonesia Nomor (9/13/PBI/2007), dapat disimpulkan bahwa CAR ialah rasio kinerja bank yang mengukur kecukupan modal suatu bank untuk menampung aktiva yang mengandung risiko, seperti kredit atau pembiayaan yang disalurkan kepada masyarakat.



Gambar I- 2 Fluktuasi *Capital Adequacy Ratio* BUS dan UUS Tahun 2015-2019

Sumber: Statistik Perbankan Syariah periode 2015-2019, diolah

Pada gambar I-2, dapat dilihat bahwa CAR pada BUS dan UUS pada tahun 2018 ke 2019 mengalami kenaikan yang cenderung lebih kecil dari tahun-tahun sebelumnya. Hal ini berarti bahwa adanya pengaruh dari pembiayaan non-lancar atau tidak tertagihkan dari pembiayaan-pembiayaan yang disalurkan yang tentunya akan berdampak pada permodalan bank syariah.

Modal bank syariah salah satunya berasal dari modal pinjaman atau disebut juga dengan utang, yang digunakan untuk kegiatan operasional bank syariah salah satunya ialah penyaluran dana dalam bentuk pembiayaan. Salah satu rasio yang dapat mengukur atau mengidentifikasi seberapa banyak aset bank yang berasal dari utang yaitu *Debt to Asset Ratio* (DAR).

DAR ialah rasio keuangan yang membandingkan jumlah utang dengan aset yang dimiliki. Semakin tinggi nilai DAR, artinya semakin besar penggunaan utang, yang hendak mengakibatkan laba bank syariah akan menurun untuk melunasi utangnya baik jangka pendek maupun jangka panjang. Hal tersebut pula tentu dapat mempengaruhi kegiatan bank syariah dalam memberikan pendanaan berupa pembiayaan kepada nasabahnya.

Penjabaran diatas merupakan representasi dari kegiatan perbankan syariah yang berhubungan dengan pendanaan dalam bentuk pembiayaan dan diduga keempat variabel tersebut memiliki pengaruh terhadap pembiayaan sektor konstruksi, oleh sebab itu penulis tertarik untuk menganalisis pengaruh melalui penelitian ini yang berjudul **“Analisis Pengaruh CAR, NPF, DAR, dan DPK Terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi pada Perbankan Syariah di Indonesia”**

2. Kajian Pustaka

2.1. Pembiayaan

Pembiayaan merupakan penyediaan sumber daya finansial atau dana, berdasarkan kesepakatan antara pihak bank syariah dan pihak lain yang mewajibkan pihak yang di danai untuk mengembalikan dana atau pinjamannya sesuai jangka waktu yang ditentukan saat akad dengan imbal bagi hasil diantara kedua pihak yang bersangkutan. Dalam Undang-Undang Perbankan Syariah, pembiayaan ialah penyediaan tagihan atau piutang dalam transaksi jual beli, investasi, sewa, pinjaman dan transaksi multi jasa berdasarkan akadnya masing-masing.

2.2. Modal Kerja Konstruksi Syariah

Pembiayaan modal kerja konstruksi syariah ditujukan guna menunjang perusahaan atau *developer* dalam pembangunan properti maupun pembangunan sarana dan prasaranya. Perbankan syariah mengalokasikan pembiayaan pada modal kerja konstruksi menggunakan berbagai akad diantaranya akad murabahah, akad musyarakah, dan akad istishna. Pembiayaan modal kerja konstruksi syariah memiliki keunggulan dibanding kredit modal kerja konstruksi konvensional. Keunggulan tersebut diantaranya dengan konsep syirkah yang terkandung dalam akad musyarakah mewajibkan keterlibatan bank secara aktif, dengan upaya melakukan *monitoring* guna keberhasilan proyek yang dilaksanakan developer sekalu mitranya. Disamping itu, fleksibilitas pengembalian pokok tanpa dibebankan dengan bunga, melainkan bagi hasil. Nisbah keuntungan antara telah disepakati dari awal. Berbeda dengan konvensional, penentuan suku bunga bersifat *adjustable rate* atau penentuan bergantung kebijakan bank dengan tetap memperhatikan perkembangan suku bunga pasar. Perubahan tingkat suku bunga yang ditetapkan secara sepihak tersebut cenderung akan merugikan nasabah.

2.3. *Capital Adequacy Ratio (CAR)*

Kasmir (2014) menyatakan CAR ialah rasio perbandingan antara besarnya modal terhadap Aktiva Tertimbang Menurut Resiko dan sesuai dengan ketentuan pemerintah. Mengacu pada peraturan yang telah disahkan Bank Indonesia mengenai kewajiban pencadangan modal minimum bank umum, bank wajib mencadangkan modal sesuai kolektabilitas atau tingkat profil risiko. Pencadangan modal minimum bank ditetapkan paling rendah sebesar 8%. Perhitungan CAR menggunakan rumus berikut:

$$CAR = \frac{\text{Modal}}{\text{Aktiva Tertimbang Menurut Risiko}} \times 100\%$$

2.4. *Non-Performing Financing (NPF)*

NPF ialah salah satu indikator penilaian kinerja atau tingkat kesehatan suatu bank syariah yang menjadi interpretasi penilaian pada aktiva produktif, terutama pembiayaan tak lancar atau bermasalah. Berdasarkan peraturan yang telah ditetapkan Bank Indonesia, batas maksimal NPL/NPF ialah sebesar 5%. Apabila rasio NPF melewati 5%, tentunya akan mempengaruhi tingkat kesehatan bank. Perhitungan NPF dapat menggunakan rumus berikut:

$$NPF = \frac{\text{Pembiayaan Bermasalah}}{\text{Total Pembiayaan}} \times 100\%$$

2.5. *Debt to Total Asset Ratio (DAR)*

Kasmir (2010) mengatakan bahwa DAR merupakan rasio utang yang dipergunakan untuk menghitung perbandingan total liabilitas dengan total aktiva yang dimiliki. Melalui DAR, dapat diketahui seberapa besar aktiva bank yang didanai oleh utang. Sebagaimana yang dijelaskan oleh (Harahap, 2010) bahwa rasio ini menggambarkan sejauh mana utang dapat ditutupi oleh asset, apabila lebih besar nilai rasionya maka dikatakan lebih *solvable*. DAR dapat dihitung menggunakan

rumus berikut:

$$DAR = \frac{Total\ Liabilitas}{Total\ Assets} \times 100\%$$

2.6. Dana Pihak Ketiga (DPK)

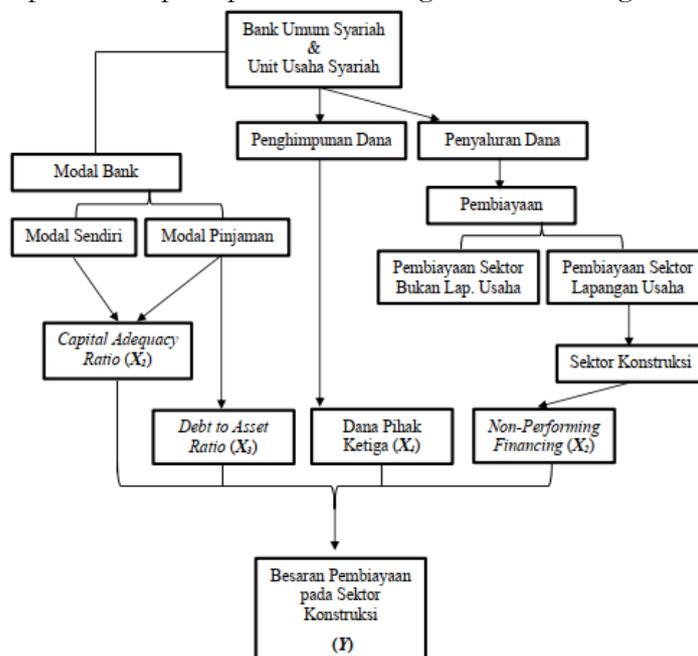
Sumber dana yang diperoleh bank berasal dari tiga sumber, yang mana dana pihak ketigalah yang merupakan sumber dengan kontribusi terbesar untuk kegiatan operasional bank. Seperti yang dikemukakan oleh (Dendawijaya, 2003) dalam bukunya, bahwa “dana yang dihimpun dari masyarakat dapat mencapai 80%-90% dari keseluruhan dana yang dikelola bank”. DPK tersebut dimanfaatkan secara maksimal untuk ditempatkan pada pos-pos yang menghasilkan pendapatan, salah satunya melalui penyaluran pembiayaan. Perhitungan DPK adalah sebagai berikut:

$$DPK = Giro + Tabungan + Deposito$$

2.7. Kerangka Pemikiran dan Hipotesis

BUS dan UUS ialah bank yang beroperasi di Indonesia yang menjalankan kegiatan usaha dan fungsinya berdasarkan prinsip hukum Islam. Fungsi intermediasi bank syariah dalam memberikan akses pendanaan berupa pembiayaan kepada sektor-sektor lapangan usaha maupun non-lapangan usaha salah satunya sektor konstruksi. Pemberian pembiayaan tersebut perlu diperhatikan karena dapat memunculkan permasalahan bagi bank syariah seperti terdapatnya risiko tak tertagihnya pembiayaan yang diberikan. Hal ini tentunya berpengaruh pada profitabilitas yang diperoleh bank syariah yang pada akhirnya akan mempengaruhi kinerja bank syariah itu sendiri. Maka diperlukannya analisis sebelum bank syariah menyalurkan pembiayaannya.

Penelitian ini dilakukan guna mengetahui pengaruh dari faktor internal perbankan syariah yang diduga mempengaruhi besar pembiayaan yang disalurkan, terutama kepada sektor konstruksi. Maka dari itu, kerangka pemikiran pada penelitian ini digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2- 1 Kerangka Pemikiran

Dari kerangka pemikiran di atas, terbentuk hipotesis seperti berikut:

H₁ : Rasio kecukupan modal (CAR) berpengaruh terhadap pembiayaan sektor konstruksi.

- H₂ : Rasio pembiayaan bermasalah (NPF) berpengaruh terhadap pembiayaan sektor konstruksi.
 H₃ : Rasio utang terhadap aktiva (DAR) berpengaruh terhadap pembiayaan sektor konstruksi.
 H₄ : DPK berpengaruh terhadap pembiayaan sektor konstruksi.

3. Metode Penelitian

3.1. Metode dan Objek Penelitian

Metode yang digunakan pada penelitian ini yakni metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Objek penelitian yang juga merupakan populasi penelitian adalah seluruh Perbankan Syariah di Indonesia yang terdaftar pada OJK sampai tahun 2020. Sampel penelitian terdiri dari laporan keuangan bulanan BUS dan UUS yang terdapat dalam Statistik Perbankan Syariah yang dipublikasikan oleh *website* resmi OJK dari periode 2015 – 2019.

3.2. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan ialah data sekunder berupa *time series*, dengan menggunakan data bulanan dengan jangka waktu tahun 2015-2019 selama periode penelitian. Data dalam penelitian ini diperoleh dari SPS yang dipublikasikan secara resmi oleh OJK melalui laman *website* www.ojk.go.id mulai Januari 2015 hingga Januari 2020.

3.3. Variable Operasional

Tabel 3- 1 Variabel Operasional Penelitian

Variabel	Satuan	Sumber	Periode	Skala
Pembiayaan Sektor Konstruksi	Rp	Otoritas Jasa Keuangan	Tahun 2015 – 2019	Rasio
<i>Capital Adequacy Ratio</i> (CAR)	%	Otoritas Jasa Keuangan	Tahun 2015 – 2019	Rasio
<i>Non-Performing Financing</i> (NPF)	%	Otoritas Jasa Keuangan	Tahun 2015 – 2019	Rasio
<i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR)	%	Otoritas Jasa Keuangan	Tahun 2015 – 2019	Rasio
Dana Pihak Ketiga (DPK)	%	Otoritas Jasa Keuangan	Tahun 2015 - 2019	Rasio

Sumber: Statistik Perbankan Syariah Otoritas Jasa Keuangan, diolah

3.4. Model Penelitian dan Teknik Analisis Data

3.4.1 Model Penelitian

Penelitian ini terdiri dari empat variabel dependen, yakni CAR, NPF, DAR, dan DPK. Model persamaan ini dilakukan guna mengetahui hubungan atau pengaruh dari keempat variabel independent terhadap variabel dependennya. Adapun model persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

Keterangan:

Y = Variabel dependen yaitu Pembiayaan Sektor Konstruksi

α = Konstanta

$\beta_1 \beta_2 \beta_3 \beta_4$ = Koefisien regresi

X₁, X₂, X₃, X₄ = Variabel independen (CAR, NPF, DAR, DPK)

3.4.2 Teknik Analisis Data

Pengujian ini menggunakan teknik analisis regresi linear berganda menggunakan Program SPSS 22.0. Persyaratan statistik yang harus dipenuhi pada regresi linear berganda yang berbasis *ordinary least square* (OLS) ialah uji asumsi klasik, yang terdiri dari uji normalitas, multikolinearitas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas. Jika syarat asumsi klasik telah terpenuhi, maka model regresi dinyatakan BLUE, yaitu *Best Linear Unbiased Estimation*.

3.4.3 Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis bertujuan guna mengetahui pengaruh dari masing-masing variable apakah memiliki pengaruh secara individual (parsial) dan secara bersamaan (simultan).

4. Hasil dan Pembahasan

4.1. Hasil Analisis Regresi Berganda

4.1.1 Model Persamaan Regresi Linear Berganda

Tabel 4- 1 Analisis Regresi Berganda

		Coefficients ^a				
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	23913.866	20597.301		1.161	.251
	CAR (X1)	-65.244	268.257	-.023	-.243	.809
	NPF (X2)	4.309	.923	.155	4.671	.000
	DAR (X3)	-402.085	213.399	-.063	-1.884	.065
	DPK (X4)	.094	.011	.914	8.602	.000

a. Dependent Variable: Pembiayaan Sektor Konstruksi (Y)

Berdasarkan tabel hasil Coefficient, terbentuklah model persamaan regresi seperti berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

$$Y = 23913,866 - 65,244 \text{ CAR} + 4,309 \text{ NPF} - 402,085 \text{ DAR} + 0,094 \text{ DPK} + e$$

Adapun interpretasi dari model persamaan regresi di atas dapat dinyatakan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta (α) pada persamaan regresi tersebut adalah sebesar 23913,688. Nilai ini memiliki arti bahwa jika nilai variabel independent (CAR, NPF, DAR, dan DPK) dianggap nol, maka variabel besar pembiayaan sektor konstruksi secara konstan sebesar 23913,688.
2. Koefisien regresi CAR adalah sebesar -65,244. Koefisien regresi CAR bertanda negatif yang berarti apabila CAR mengalami kenaikan sebesar 1 satuan, maka besar Pembiayaan yang disalurkan kepada Sektor Konstruksi akan menurun sebesar 65,244 dengan asumsi variabel lainnya tetap. Dapat disimpulkan bahwa CAR berbanding terbalik dengan pembiayaan sektor konstruksi.
3. Koefisien regresi NPF adalah sebesar 4,309 dan bertanda positif. Artinya apabila nilai variabel NPF mengalami peningkatan sebesar 1 satuan, maka besar Pembiayaan Sektor Konstruksi juga akan mengalami peningkatan sebesar 4,309 dengan asumsi variabel lain tetap. Dapat disimpulkan bahwa NPF berbanding lurus dengan pembiayaan sektor konstruksi.
4. Koefisien regresi DAR sebesar -402,085. Koefisien regresi bertanda negatif, artinya apabila nilai variabel DAR mengalami peningkatan sebesar 1 satuan, maka besar Pembiayaan Sektor Konstruksi akan penurunan sebesar 402,085 dengan asumsi variabel lain tetap. Dapat disimpulkan bahwa DAR berbanding terbalik dengan pembiayaan sektor konstruksi.
5. Koefisien regresi DPK adalah sebesar 0,094. Koefisien regresi bernilai positif, artinya apabila nilai DPK mengalami peningkatan sebesar 1 satuan, maka Pembiayaan Sektor Konstruksi juga akan mengalami kenaikan sebesar 0,094 dengan asumsi variabel lainnya tetap. Sehingga disimpulkan bahwa DPK berbanding lurus dengan pembiayaan sektor konstruksi.

4.1.2 Hasil Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Tabel 4- 2 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		60
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1327.733077
Most Extreme Differences	Absolute	.092
	Positive	.077
	Negative	-.092
Test Statistic		.092
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.
- d. This is a lower bound of the true significance.

Pengujian menggunakan uji K-S di atas, didapati nilai signifikansi sebesar 0,200. Artinya lebih besar dari nilai signifikansi atau $0,200 > 0,05$. Sehingga menghasilkan kesimpulan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

2) Uji Multikolinearitas

Tabel 4- 3 Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	23913.866	20597.301		1.161	.251		
	CAR (X1)	-65.244	268.257	-.023	-.243	.809	.796	1.257
	NPF (X2)	4.309	.923	.155	4.671	.000	.797	1.254
	DAR (X3)	-402.085	213.399	-.063	-1.884	.065	.966	1.035
	DPK (X4)	.094	.011	.914	8.602	.000	.669	1.495

a. Dependent Variable: Pembiayaan Sektor Konstruksi (Y)

Berdasarkan output di atas, keempat variabel independent yaitu CAR, NPF, DAR, dan DPK menghasilkan nilai *tolerance* diatas 0,10 serta nilai VIF dibawah 10,0. Maka dapat disimpulkan bahwa keempat variabel independen tersebut terbebas dari multikolinearitas.

3) Uji Autokorelasi

Tabel 4- 4 Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.984 ^a	.969	.966	1222.663	.472

a. Predictors: (Constant), DPK (X4), DAR (X3), NPF (X2), CAR (X1)

b. Dependent Variable: Pembiayaan Sektor Konstruksi (Y)

Berdasarkan output *Model Summary* di atas nilai Durbin Watson yang dihasilkan sebesar 0,472. Hal tersebut berarti nilai DW terletak diantara -2 dan +2, sehingga dapat disimpulkan pada model penelitian tidak terjadi autokorelasi.

4) Uji Heteroskedastisitas

Tabel 4- 5 Hasil Uji Heteroskedastisitas
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-9818.036	17076.217		-.575	.568
	CAR (X1)	152.516	222.399	.341	.686	.496
	NPF (X2)	1.141	.765	.256	1.491	.142
	DAR (X3)	91.294	176.919	.089	.516	.608
	DPK (X4)	-.002	.009	-.129	-.234	.816

a. Dependent Variable: Abs_Res

Pengujian ini menggunakan Uji-Glejser dan didapati nilai Sig. variabel CAR sebesar 0,496, NPF sebesar 0,142, DAR sebesar 0,608 dan DPK sebesar 0,816. Keempat variabel ini memiliki nilai signifikansi lebih besar dari 0,05. Dari hasil tersebut, menghasilkan kesimpulan bahwa tidak terdapat masalah heteroskedastisitas pada model regresi.

Dengan demikian, dari hasil estimasi persamaan regresi linear berganda telah berhasil memenuhi persyaratan statistic melalui uji asumsi klasik sehingga model regresi bersifat BLUE (*Best Linear Unbiased Estimator*).

4.1.3 Hasil Uji Hipotesis

4.1.3.1 Uji F (Simultan)

Tabel 4- 6 Uji F
ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2530988044	4	632747011.0	423.269	.000 ^b
	Residual	82219744.45	55	1494904.445		
	Total	2613207789	59			

a. Dependent Variable: Pembiayaan Sektor Konstruksi (Y)

b. Predictors: (Constant), DPK (X4), DAR (X3), NPF (X2), CAR (X1)

Berdasarkan tabel di atas, dihasilkan nilai Sig. sebesar 0,000 dan nilai F-hitung sebesar 423,269. Diketahui nilai F-tabel adalah sebesar 2,53. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa nilai F-hitung $423,269 > F_{tabel} 2,53$ dan nilai Sig. $0,000 < 0,05$. Artinya, terdapat pengaruh yang signifikan secara bersamaan (simultan) antara variabel independent yakni CAR, NPF, DAR dan DPK terhadap variabel dependennya yaitu besaran pembiayaan sektor konstruksi.

4.1.3.2 Uji t (Parsial)

Tabel 4- 7 Uji t
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	23913.866	20597.301		1.161	.251
	CAR (X1)	-65.244	268.257	-.023	-.243	.809
	NPF (X2)	4.309	.923	.155	4.671	.000
	DAR (X3)	-402.085	213.399	-.063	-1.884	.065
	DPK (X4)	.094	.011	.914	8.602	.000

a. Dependent Variable: Pembiayaan Sektor Konstruksi (Y)

Diketahui hasil perhitungan t tabel sebagai berikut = $t(5\%/2; 60-4-1) = t(0,025; 55)$. Dari perhitungan tersebut didapat nilai t tabel sebesar 2,00404.

Berikut penjelasan dari masing-masing hipotesis dan hasil pengujian parsial model regresi

linear berganda diatas:

Pada tabel 4.7, menghasilkan nilai signifikansi variabel CAR yaitu sebesar 0,809, yang artinya lebih besar dari taraf signifikansi 0,05 dan nilai t hitung -0,243 atau lebih kecil dari t tabel (2,00404). Sehingga menghasilkan kesimpulan bahwa tidak terdapat pengaruh secara parsial antara variabel CAR terhadap besar Pembiayaan Sektor Konstruksi. Maka dapat disimpulkan H₁ ditolak.

Pada tabel 4.7 menghasilkan nilai Sig. variabel NPF sebesar 0,000, atau 0,000 < 0,05 dan nilai t hitung 4,671 > 2,00404. Sehingga menghasilkan kesimpulan bahwa NPF pengaruh secara parsial terhadap besar Pembiayaan Sektor Konstruksi. Maka dapat disimpulkan H₂ diterima.

Pada tabel 4.7 menghasilkan nilai Sig. variabel DAR sebesar 0,065, atau 0,065 > 0,05 dan nilai t hitung -1,884 < 2,00404. Sehingga menghasilkan kesimpulan bahwa tidak terdapat pengaruh secara parsial antara variabel DAR terhadap besar Pembiayaan Sektor Konstruksi. Maka dapat disimpulkan H₃ ditolak.

Pada tabel 4.7 menghasilkan nilai Sig. variabel NPF yaitu sebesar 0,000, atau 0,000 < 0,05 dan nilai t hitung 8,602 > 2,00404. Sehingga menghasilkan kesimpulan bahwa DPK berpengaruh secara parsial terhadap besar Pembiayaan Sektor Konstruksi. Maka dapat disimpulkan H₄ diterima.

4.1.3.3 Uji Koefisien Determinan

Tabel 4- 8 Uji Koefisien Determinan

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.984 ^a	.969	.966	1222.663	.472

a. Predictors: (Constant), DPK (X4), DAR (X3), NPF (X2), CAR (X1)

b. Dependent Variable: Pembiayaan Sektor Konstruksi (Y)

Berdasarkan output di atas, diketahui nilai *Adj. R Square* yakni sebesar 0,966. Hasil tersebut menyatakan bahwa variabel independen yaitu CAR, NPF, DAR, DPK dapat menerangkan variabel dependennya atau Pembiayaan Sektor Konstruksi yaitu sebesar 96,6%. Sisanya sebesar 3,4% dijelaskan oleh variabel lain diluar penelitian ini.

4.2 Pembahasan Hasil Penelitian

4.2.1 Pengaruh CAR terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi

Mengacu pada hasil uji regresi, CAR menghasilkan nilai koefisien regresi sebesar -65,244 dengan nilai Sig. 0,809 > 0,05. Dari pengujian hipotesis secara parsial, CAR berpengaruh terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi.

Nilai koefisien regresi menunjukkan tanda negatif, begitupun dengan data yang ada menunjukkan arah pengaruh yang negatif. Hal tersebut berarti bahwa hubungan antara CAR dan besaran Pembiayaan Sektor Konstruksi yang disalurkan berbanding terbalik, artinya ketika CAR naik, maka jumlah pembiayaan yang disalurkan oleh perbankan syariah akan menurun. Peningkatan atau penurunan CAR hanya akan memberikan sedikit pengaruh terhadap kenaikan atau penurunan pembiayaan sektor konstruksi. Hal tersebut dikarenakan penempatan dana pada porsi pencadangan modal yang lebih besar akan membuat berkurangnya dana berupa aset beresiko yang disalurkan perbankan syariah, salah satunya dalam penyaluran pembiayaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh (Matheus *et al.*, 2016) bahwa dalam merespon adanya kenaikan persyaratan cadangan modal maka bank akan mengubah komposisi asetnya dengan memegang lebih sedikit aset dengan bobot risiko (ATMR).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Nastiti & Kasri, 2019) bahwasannya ketika CAR turun karena stimulus, bank memiliki lebih banyak dana untuk disalurkan dan dengan demikian ada peningkatan yang sesuai dalam jumlah total pembiayaan yang disalurkan. Sama halnya pada penelitian (Topowijono and Yaningwati, 2016) bahwa semakin sedikit jumlah CAR maka jumlah kredit yang disalurkan akan semakin tinggi. Namun, bertolak belakang dengan penelitian yang

dilakukan oleh (Sari, 2013) dan (Bakti, 2017), yang mana variabel CAR berpengaruh signifikan dengan arah positif terhadap penyaluran kredit, ketika CAR meningkat maka akan sejalan dengan pembiayaan yang akan meningkat pula.

4.2.2 Pengaruh NPF terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi

NPF menghasilkan nilai koefisien regresi sebesar 4,309 dengan nilai Sig. 0,000 > 0,05. Sesuai dengan pengujian hipotesis bahwa NPF berpengaruh signifikan terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi. Nilai koefisien bertanda positif berarti bahwa terdapat hubungan yang searah antara NPF dan besaran pembiayaan yang disalurkan kepada sektor konstruksi.

Hasil pengaruh positif tersebut dikarenakan NPF merupakan suatu keadaan dimana pembiayaan yang disalurkan oleh perbankan syariah memuat banyak risiko didalamnya, dapat berasal dari faktor internal perbankan, faktor kesengajaan maupun faktor lain diluar kendali pihak kreditur. Ketika keadaan rasio NPF meningkat atau pembiayaan berisiko naik, maka dari setiap risiko tersebut tentunya terdapat peluang bagi pihak bank untuk meningkatkan pembiayaan untuk memperoleh keuntungan melalui meningkatnya pembiayaan yang disalurkan.

Hasil penelitian ini berlawanan dengan teori bahwa tingkat NPF yang tinggi akan menurunkan proporsi pembiayaan atau kredit yang disalurkan. Menurut Permatasari (2008), tingginya nilai NPF dapat diartikan sebagai *early warning* atau peringatan dini akan sistem *screening* nasabah yang dilakukan perbankan syariah. Hal tersebut dikarenakan NPF merupakan indikasi terkait adanya permasalahan dalam bank tersebut salah satunya bank gagal dalam mengelola pembiayaannya, yang mana jika tidak ada upaya preventif maka akan berdampak buruk salah satunya pada permodalan bank tersebut.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Apriyanthi, 2019) mengenai NPF yang menunjukkan pengaruh positif dan signifikan terhadap pembiayaan sektor konstruksi. Sama halnya dengan penelitian oleh (Amniyya, 2020), bahwasannya timbulnya NPF akan mengakibatkan bank mengalami penurunan dalam memperoleh laba, sebab itu bank akan berupaya untuk menaikkan pembiayaannya ketika beriringan dengan kenaikan DPK yang dihimpun, karena peluang mendapatkan pendapatan akan meningkat pula. Artinya saat DPK tinggi, NPF yang tinggipun tetap akan meningkatkan pembiayaan, sehingga pengaruh negatif NPF terhadap pembiayaan akan melemah.¹⁹

4.2.3 Pengaruh DAR terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi

Variabel DAR menghasilkan nilai koefisien regresi sebesar -402,085 dan nilai Sig. 0,065 > 0,05. Sesuai dengan uji hipotesis bahwa DAR tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pembiayaan sektor konstruksi. Nilai koefisien bertanda negative, berarti hubungan antara variabel DAR dan besar pembiayaan yang disalurkan kepada sektor konstruksi berbanding terbalik.

Disisi lain, jika tingkat error atau alpha (α) dinaikkan menjadi 10%, maka nilai sig. 0,065 < 0,10, yang artinya hasil tersebut menunjukkan DAR yang berpengaruh dan signifikan, namun tetap dengan arah negatif. DAR merupakan implikasi total liabilitas atau utang yang digunakan untuk membiayai asset perusahaan atau bank. Liabilitas dapat diartikan sebagai utang yang wajib dilunasi kepada pihak lain dimasa mendatang. Jumlah utang yang tinggi nyatanya diikuti dengan beban yang tinggi pula. Bank harus membayar angsuran disertai dengan beban bunga setiap jangka waktu yang ditentukan. Hal tersebut mengakibatkan nilai DAR yang tinggi akan membuat porsi pembiayaan berkurang. Nilai DAR yang terus meningkat jika dibiarkan akan membuat net profit margin atau laba bersih bank akan menurun dikarenakan digunakan untuk membayar utang. Namun, jumlah utang yang banyak juga memiliki peluang bagi bank untuk melakukan ekspansi produknya sehingga dapat meningkatkan laba bersih bank.

Menurut (Kasmir, 2014), DAR digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva perusahaan yang dibiayai oleh utang. Dengan kata lain, menunjukkan komposisi utang terhadap

aktiva. Dengan mengetahui rasio solvabilitas bank merupakan hal penting untuk mengetahui kemampuan dalam melunasi utangnya melalui aset yang dimiliki. DAR yang semakin besar, menunjukkan komposisi utang yang lebih besar dibanding aktiva, sehingga akan berakibat semakin besar beban bank terhadap pihak luar. Namun, pada sektor perbankan, karena memiliki model usaha berupa simpan pinjam, maka dana dari nasabah atau DPK dihitung sebagai utang, akibatnya jika DAR bank tersebut tinggi, kondisi tersebut sangat wajar sekali bahkan dapat dikatakan baik karena menunjukkan tingkat kepercayaan nasabah tinggi terhadap perbankan.

Berdasarkan data empiris yang diolah dan dari hasil penelitian yang ditelaah dilakukan mengindikasikan naik atau turunnya variabel DAR tidak berpengaruh terhadap penyaluran pembiayaan khususnya pada Sektor Konstruksi. Disamping itu, belum ada penelitian terdahulu yang meneliti pengaruh DAR terhadap penyaluran kredit atau pembiayaan, khususnya pada Sektor Konstruksi.

4.2.4 Pengaruh DPK terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi

DPK menghasilkan nilai koefisien regresi 0,094 dengan nilai Sig. $0,000 < 0,05$. Sesuai dengan pengujian hipotesis, variabel DPK memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pembiayaan sektor konstruksi. Nilai koefisien bertanda positif berarti terdapat hubungan yang searah antara DPK dan pembiayaan sektor konstruksi.

DPK yang semakin meningkat, akan membawa peluang atau kesempatan yang semakin besar bagi perbankan syariah untuk memperoleh keuntungan dari penyaluran pembiayaan yang diberikan kepada sektor-sektor lapangan usaha maupun non-lapangan usaha. Dari ketiga sumber dana yang diperoleh bank, dana pihak ketiga yang memiliki kontribusi terbesar dalam kegiatan operasional bank untuk memberikan akses permodalan bagi nasabah yang membutuhkan. Maka semakin tinggi DPK, tentunya akan meningkatkan sumber daya finansial bank beriringan dengan meningkatnya pembiayaan yang disalurkan oleh perbankan syariah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori, bahwa ketika DPK meningkat maka akan sejalan dengan peningkatan jumlah pembiayaan yang disalurkan. Hal tersebut disebabkan DPK memberikan kontribusi terbesar sebagai sumber dana utama dalam kegiatan operasional bank, dimana dana tersebut dimanfaatkan dalam rangka memberikan kontribusi dalam menghasilkan pendapatan atau laba, salah satunya melalui kredit atau pembiayaan. Menurut (Beik et al., 2017), ketika DPK mengalami peningkatan, otomatis akan meningkatkan pendanaan perbankan sehingga bank dapat meningkatkan penanaman bank dalam menyalurkan pembiayaan. Penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian (Muhayaatsyah, 2020) dan (Hasi and Sonjaya, 2013).

5. Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hasil analisis regresi mengenai pengaruh dari beberapa faktor internal perbankan syariah diantaranya CAR, NPF, DAR, dan DPK terhadap besar pembiayaan yang disalurkan pada sektor konstruksi di Indonesia, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- a. Pada pengujian hipotesis secara simultan, hasil menunjukkan terdapat pengaruh antara variabel CAR, NPF, CAR dan DPK terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi selama periode penelitian 2015 – 2019.
- b. Secara parsial, NPF dan DPK berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi, berarti apabila adanya kenaikan pada variabel NPF dan DPK maka akan diikuti oleh peningkatan pembiayaan sektor konstruksi, dan sebaliknya. Sedangkan variabel CAR dan DAR tidak berpengaruh terhadap Pembiayaan Sektor Konstruksi, artinya jika terjadi kenaikan atau penurunan pada variabel CAR dan DAR, tidak akan membawa pengaruh terhadap besarnya pembiayaan sektor konstruksi.

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang didapat, terdapat implikasi yang diharapkan dapat

bermanfaat oleh pihak-pihak terkait, diantaranya yaitu:

- a. Dengan semakin berkembangnya suatu usaha atau bisnis, maka akan diikuti dengan peningkatan risiko yang akan ditanggungnya. Risiko tersebut tentunya tidak dapat dihindari namun sangat memungkinkan untuk diminimalisir, salah satunya menjaga agar NPF tidak terus meningkat. Hal tersebut tentunya harus menjadi fokus perbankan syariah bagaimana agar risiko tersebut dapat dikelola sehingga tidak merugikan bagi salah satu pihak. Konsep syirkah pada akad musyarakah yang digunakan pada pembiayaan modal kerja konstruksi dapat menjadi titik kunci perbankan syariah untuk intens dalam *monitoring* pelaksanaan penyelesaian usaha atau proyek berjalan sesuai dengan *cash flow* yang telah disusun serta jangka waktu penyelesaian.
- b. Perbankan syariah dapat lebih memperhatikan lagi proporsi penyaluran dana dalam bentuk pembiayaan yang diberikan pada sektor-sektor lapangan usaha maupun non-lapangan usaha dengan lebih memperhatikan karakter nasabah dengan lebih menimbang prinsip kehati-hatian bank melalui prinsip 5C (*Character, Capital, Capacity, Collateral, Condition*) dan 7P (*Personality, Purpose, Party, Payment, Profitability, Prospect, Protection*). Tujuannya agar dapat meminimalisir terjadinya *default* nasabah atau kegagalan nasabah dalam memenuhi kewajibannya sehingga dapat memperbesar rasio pembiayaan bermasalah yang tentunya akan berdampak ada bank terutama permodalan dan likuiditas bank, dan agar dana yang dihimpun dari masyarakat (DPK) dapat tersalurkan secara efisien sebagai bentuk pemerataan kesempatan bagi nasabah yang membutuhkan, tidak terpusat pada peminjam atau kelompok peminjam tertentu.
- c. Penelitian berikutnya diharap dapat memperluas penelitian dengan menambah variabel lain yang diduga dapat mempengaruhi Pembiayaan Sektor Konstruksi, baik dari faktor internal maupun faktor eksternal perbankan syariah.

Daftar Pustaka

- Amniyya, Z. (2020) 'Pengaruh FDR, CAR, NPF dan Inflasi Terhadap Pembiayaan Murabahah Dengan DPK Sebagai Variabel Moderasi Pada Perbankan Syariah Periode 2015-2019'.
- Apriyanthi, R., Purbayati, R., & Setiawan, S. (2020). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pembiayaan Sektor Konstruksi pada Perbankan Syariah di Indonesia. *ProBank*, 5(1), 25-35.
- Bakti, N. S. (2017) 'Analisis DPK, CAR, ROA, Dan NPF Terhadap Pembiayaan Pada Perbankan Syariah', *Jurnal Bisnis dan Manajemen*, pp. 15–28.
- Bank Indonesia. (n.d.). *Peraturan Bank Indonesia Nomor 14/15/PBI/2012*. Retrieved Januari 10, 2021, from Otoritas Jasa Keuangan: www.ojk.go.id
- Bank Indonesia. (n.d.). *Peraturan Bank Indonesia Nomor 15/12/PBI/2013*. Otoritas Jasa Keuangan: www.ojk.go.id
- Bank Indonesia. (n.d.). *Peraturan Bank Indonesia Nomor 9/13/PBI/2007*. Retrieved Januari 10, 2021, from Otoritas Jasa Keuangan: www.ojk.go.id
- Dendawijaya, L. (2003) *Manajemen Perbankan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Harahap, S. S. (2010) *Analisis Kritis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hasi, F. R. and Sonjaya, Y. (2013) 'Pengaruh Dana Pihak Ketiga, Loan to Deposit Ratio dan Return On Asset Terhadap Pembiayaan Pada Perbankan Syariah', (2003), pp. 43–54.
- Kasmir (2010) *Pengantar Manajemen Keuangan*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

- Kusumawati, N. N., Nuryartono, N. and Beik, I. S. (2017) 'Analisis Pembiayaan dan Kredit Sektor Konstruksi di Indonesia: Studi Perbankan Syariah dan Konvensional', *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*, 6(1), pp. 21–40.
- Matheus, E. *et al.* (2016) 'Pengaruh Kebijakan Makroprudensial Terhadap Siklus Kredit : Sebuah Studi Atas Penggunaan Instrumen CAR Dan GWM Perbankan Indonesia 2006-2013', 20(3), pp. 77–96.
- Muhayaatsyah, A. (2020) 'Influence of 2008 Economic Crisis and Fundamental Factor of Funding Islamic Bank in Indonesia', 4, pp. 125–144.
- Nastiti, N. D. (2019) 'The role of banking regulation in the development of Islamic banking financing in Indonesia', 12(5), pp. 643–662. doi: 10.1108/IMEFM-10-2018-0365.
- Permatasari, R. (2008) 'Model Alternatif Screening Pembiayaan Mudharabah dan Musyarakah Bank Syariah Indonesia', pp. 1–12.
- Sari, G. N. (2013) 'Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penyaluran Kredit Bank Umum Di Indonesia (Periode 2008.1 - 2012.2)', *Jurnal EMBA*, 1(3), pp. 931–941.
- Solihatun (2014) 'Analisis Non Performing Financing (NPF) Bank Umum Syariah Di Indonesia Tahun 2007 - 2012', *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 12, pp. 57–68.
- Topowijono, M. K. U. and Yaningwati, F. (2016) 'Pengaruh Dana Pihak Ketiga, Rasio Kecukupan Modal dan Tingkat Bunga Kredit Terhadap Jumlah Kredit yang Disalurkan Bank (Studi Pada Bank Pemerintah Periode 2011-2013)', 31(1), pp. 50–57.