ANALISIS KELAYAKAN INVESTASI DANA HAJI UNTUK PEMBANGUNAN PROYEK INFRASTRUKTUR JALAN TOL JAKARTA - CIKAMPEK II ELEVATED

Akhmad Rifai^{1✉}, Andi T. Tenriajeng²

^{1,2} Universitas Gunadarma, Program Teknik Sipil, Jl. Margonda Raya No. 100, 16424

✉ e-mail : akhmadrifai76@gmail.com

Abstract

Increasing the welfare of the Indonesian people, especially Muslims, encourages them to carry out religious activities that require financial readiness, namely the pilgrimage. The enthusiasm of Indonesian Muslims to register for Hajj is not comparable to the available quota, which results in a longer waiting time for Hajj departures. The registrants for prospective pilgrims have increased every year. There are 3,797,376 applicants who wish to carry out the haj pilgrimage until June 2018, while the annual quota provided for Indonesia is only 210,000 people. As a result, there has been an increase in the deposition of funds for the initial deposit of prospective pilgrims in the Ministry of Religion's accounts, until March 2018 it has collected as much as IDR 105,191,372,936,614. This study aims to assess whether the hajj funds are worth investing in toll road infrastructure projects. Starting from problem identification to calculating investment feasibility to cooperation agreements in managing Hajj funds with Islamic banks with the Musyarakah Mutanaqishah agreement scheme. to finance toll road infrastructure projects. The capital budgeting method is used to calculate investment feasibility, so it can be seen that the NPV value is IDR 54,805,724,000,000 then the IRR value is 62%, BCR is 3.61, and the payback period is 12 years. With this assessment, it is worth investing in the hajj funds for the users of the Jakarta - Cikampek II Elevated toll road infrastructure project.

Keywords : Toll Road, Hajj Fund, Musyarakah Mutanaqishah, Capital Budgeting

Abstrak

Peningkatan kesejahteraan masyarakat Indonesia khususnya umat muslim mendorong untuk melakukan kegiatan keagamaan yang memerlukan kesiapan finansial yaitu ibadah haji. Antusiasme umat muslim Indonesia untuk mendaftar haji tidak sebanding dengan kuota yang tersedia hingga mengakibatkan waktu tunggu keberangkatan haji menjadi semakin lama. Pendaftar calon jamaah haji mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pendaftar yang ingin melaksanakan ibadah haji sampai Juni 2018 sebanyak 3.797.376 sementara kuota tahunan yang disediakan untuk Indonesia hanya sebesar 210.000 orang. Akibatnya terjadi peningkatan pengendapan dana setoran awal calon jamaah haji di rekening Kementerian Agama, hingga Maret 2018 terkumpul sebanyak Rp 105.191.372.936.614. Penelitian ini bertujuan untuk menilai apakah dana haji layak di investasikan pada proyek infrastruktur jalan tol. Mulai dari identifikasi masalah hingga menghitung kelayakan investasi hingga perjanjian kerjasama Pengelolaan dana haji dengan bank syariah dengan skema perjanjian musyarakah mutanaqishah. untuk membiayai proyek infrastruktur jalan tol. Metode capital budgeting digunakan untuk menghitung kelayakan investasi, maka dapat dilihat nilai NPV Rp 54,805,724,000,000 lalu nilai IRR 62%, BCR sebesar 3.61, dan payback period nya 12 tahun. Dengan penilaian tersebut dana haji layak di investasikan untuk pemabnguna proyek infrastruktur jalan tol Jakarta – cikampek II Elevated.

Kata kunci : Jalan Tol, Dana Haji, Musyarakah Mutanaqishah, Capital Budgeting

Pendahuluan

Latar Belakang

Keterlibatan masyarakat pada kegiatan ekonomi, sosial, dan keagamaan secara lebih mendalam dapat terjadi apabila kesejahteraan meningkat. Kesejahteraan tersebut diperlukan untuk membiayai

berbagai macam kegiatan manusia, salah satunya dalam menjalankan aktivitas keagamaan. Ibadah haji menjadi salah satu kegiatan religi yang membutuhkan kecukupan keuangan masyarakat. (Rarasati, 2014) Sejalan dengan kesejahteraan masyarakat yang kian meningkat, maka jumlah pendaftar calon

jamaah haji juga akan mengalami kenaikan setiap tahunnya. Pendaftar yang ingin melaksanakan ibadah haji sampai Juni 2018 sebanyak 3.797.376 sementara kuota tahunan yang disediakan untuk jamaah haji Indonesia berkisar 210.000 orang. Hal ini menyebabkan waktu tunggu keberangkatan jamaah haji menjadi sangat lama, yang paling lama di Kabupaten Bantaeng harus menunggu sampai 37 tahun.

Sistem pendaftaran haji dengan setoran awal mulai diberlakukan oleh Kementerian Agama pada tahun 2004. Pemerintah kemudian memberlakukan setoran awal haji reguler senilai Rp25 juta di tahun 2010. Antusiasme warga muslim Indonesia dalam melakukan pendaftaran haji tidak sebanding dengan kuota haji yang tersedia per tahunnya hingga menyebabkan daftar tunggu (*waiting list*) untuk pemberangkatan haji semakin panjang. Kondisi tersebut mengakibatkan rekening Kementerian Agama penuh dengan endapan total uang yang disetorkan diawal oleh calon jamaah haji karena terus mengalami peningkatan.

Pada Tahun 2017 pemerintah melantik pengurus Badan Pengelola Keuangan Haji (BPKH), tugas utamanya ialah untuk mengatur anggaran haji. BPKH mempunyai hak untuk memilih investasi dana haji yang terkumpul ke berbagai sektor dana yang dikelola BPKH hingga Maret 2018 terkumpul sebanyak Rp 105.191.372.936.614. Aturan perluasan dalam menempatkan dana haji dilakukan mulai dari rekening giro ke deposito, membeli Surat Berharga Syariah Negara (SBSN)/ Sukuk, serta investasi saham di Bank Muamalat Indonesia dikarenakan anggaran yang tersedia cukup besar. Pengaturan anggaran haji yang disimpan di perbankan syariah paling banyak 50% dari keseluruhan anggaran yang ditempatkan dan diinvestasikan. Dan 50 % lain untuk investasi lainnya.

Penelitian sebelumnya yaitu M. Zainul Abidin pada tahun 2016 dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Investasi Dana Haji Dalam Pembiayaan Infrastruktur Dalam Pembiayaan Infrastruktur Dan Peningkatan Kualitas Penyelenggaraan Ibadah Haji” menyimpulkan bahwa anggaran haji bisa digunakan untuk investasi dalam rangka memberikan dukungan pada pendanaan/ pengadaan infrastruktur. Keuangan haji sifatnya serupa dana titipan sehingga karakteristiknya seperti wadiah yadh dhamanah. Hal tersebut membuat BPKH dapat menjalankan maksimalisasi pada nilai kebermanfaatan dana haji serta berfokus pada keamanan dana calon jamaah haji. Menurut UU No. 34 Tahun 2014, sifat dana haji ialah sebagai dana titipan (*wadiah yadh dhamamah*), oleh karena itu investasi yang digunakan dalam pendanaan infrastruktur hanya sebatas pada berbagai macam investasi yang memiliki kepastian dalam hal pengembalian penuh, misalnya sukuk negara. Kedua, menurut UU No. 34 Tahun 2014 investasi anggaran haji pada pendanaan infrastruktur ditujukan untuk memperoleh nilai manfaat yang optimal agar pelaksanaan ibadah haji yang berfokus pada unsur keamanan dana calon jamaah haji dapat meningkat. (Abidin, 2016).

Rudy Hermawan Karsaman dkk. Pada tahun 2015 dalam judul “Kajian Investasi Pembangunan Jalan Tol di Indonesia Berdasarkan Sistem Syariah: Studi Kasus Jalan Tol Cikampek Palimanan” menyimpulkan bahwa investasi dengan prinsip syariah bisa mendatangkan keuntungan maupun kerugian dibandingkan investasi konvensional, bergantung pada besarnya margin laba dan suku bunga yang telah ditetapkan. Berdasarkan analisa finansial menggunakan metode syariah yang telah dilakukan, implementasi margin laba akad murabahah wal istishna adalah 13,69% ketika pembangunan sedangkan margin bagi hasil akad musyarakah

mutanaqishah ialah 13,44% ketika pemberlakuan operasional tol. Pendanaan metode syariah bisa diaplikasikan pada pendanaan proyek jalan tol di Indonesia, akan tetapi dibutuhkan revisi pada regulasi yang mendukung dan menjaminnya. Hal ini dikarenakan mayoritas investasi syariah yang beredar hanya berlaku sebagai pendanaan jangka pendek/ menengah, dengan alokasi waktu paling lama adalah dua belas tahun. Kebijakan tersebut merupakan kebijakan temporer yang diberlakukan pemerintah agar tingkat resiko dapat dikendalikan dan mampu mengantisipasi terjadinya inflasi jangka panjang. (Karsaman, 2015).

Penelitian ini melanjutkan penelitian yang sudah ada tersebut dengan mengkaji kelayakan investasi dana haji untuk membangun jalan tol Jakarta – Cikampek II Elevated.

Tinjauan Pustaka

a. Investasi

Investasi merupakan suatu komitmen terhadap dana ataupun sumber daya lain dengan maksud supaya mendapatkan timbal balik di masa depan. (Bodie, dkk. 2008)

Wacana ekonomi perusahaan, investasi dibagi menjadi dua, ialah sebagai berikut:

1. Capital Investment

Capital investment merupakan salah satu bentuk investasi atas barang-barang modal yang dapat berupa aktiva tetap, yang bisa dimanfaatkan dalam meningkatkan kemakmuran perusahaan. Capital investment bersifat nyata dan jangka panjang, misalnya investasi terhadap tanah, mesin, dan juga bangunan.

2. Financial Investment

Financial investment merupakan investasi yang dilakukan terhadap berbagai macam produk keuangan, misalnya surat-surat berharga, obligasi, saham, serta valuta asing. Investasi

tersebut bisa bersifat jangka pendek atau jangka panjang. (Bodie, dkk . 2008)

b. Capital Budgeting

Capital budgeting dapat dimanfaatkan untuk melakukan identifikasi dan analisis kelayakan suatu proyek maupun capital investment jangka panjang dengan harapan mendapatkan laba di masa depan (Pamela P,2002).

Analisis capital budgeting adalah sebuah alat bantu bagi perusahaan untuk menentukan keputusan dalam menilai kelayakan suatu proyek untuk dijalankan berdasarkan perspektif keuangan. (Pamela P,2002).

c. Musyarakah Mutanaqishah

Musyarakah Mutanaqishah (MMQ) merupakan suatu produk yang dikembangkan dari produk dengan basis akad Musyarakah. Musyarakah Mutanaqishah mampu diterapkan menjadi sebuah produk pendanaan perbankan syariah dengan prinsip syirkah 'inan, yang mana komposisi modal (hishshah) salah satu syarik (mitra) yakni bank mengalami penurunan dikarenakan adanya aktivitas membeli atau mengalihkan keuntungan secara perlahan (naqlul hishshah bil 'iwadh mutanaqishah) kepada nasabah lainnya. (Arifin, 2009).

Bank Umum Syariah (BUS) dan Unit Usaha Syariah (UUS) sudah mengaplikasikan produk Musyarakah Mutanaqishah (MMQ). Tujuannya adalah untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat akan kepemilikan suatu asset melalui kegiatan pendanaan dengan basis bagi hasil nasabah & Bank, dimana keseluruhan asset tersebut menjadi kepemilikan nasabah yang bersangkutan ketika perjanjian tersebut berakhir. (UU. No. 21, 2008).

Pengalihan kepemilikan suatu asset bisa dilaksanakan dengan mekanisme nasabah mendapatkan hishshah dari Bank secara berangsur atas dasar cara pembayaran tertentu dalam kurun waktu kontrak yang telah disetujui seluruh

pihak. Produk Musyarakah Mutanaqishah bisa dimanfaatkan untuk mendanai kepemilikan asset berupa rumah ataupun alat transportasi yang baru/lama. Pembuatan produk berbasis akad Musyarakah Mutanaqishah dilakukan dengan multiakad (hybrid) yang selain akad Musyarakah meliputi akad ijarah (leasing), ijarah mawsufah fi zimmah (advance/forward lease), bai al musawamah (penjualan) ataupun akad istisna (manufaktur). (Arifin, 2009)

Metode Penelitian

Metode penelitian yang secara sistematis dimanfaatkan dalam penelitian ini ialah sebagai berikut: Menentukan topik penelitian

Topik kajian yang digunakan yaitu analisis investasi proyek dengan metode *Capital Budgeting* yang berguna untuk melakukan penilaian kelayakan investasi. (Finnerty, 2007).

Penentuan landasan teori

Landasan teori ditentukan dengan menguraikan landasan teori yang memiliki keterkaitan dengan topik sebagai dasar dalam melaksanakan kajian.

Pengumpulan data ; data sekunder, merupakan data yang telah dianalisis secara mendalam kemudian pengumpul data primer menyajikan data tersebut (Babatunde, 2017).

a. Mekanisme Project Financing

Gambar 1. Mekanisme *Project financing* (Yescombe, 2002)

Perjanjian Musyarakah Mutanaqishah

Pada perjanjian kerjasama dalam analisis ini, menggunakan perjanjian kerjasama *musyarakah mutanaqishah* yang menjadi produk bank syariah (OJK. 2016).

Gambar 2. Perjanjian *musyarakah mutanaqishah*

Keterangan :

↔ = Aktivitas Perjanjian
 -----> = *Cash Flow*

1. Perjanjian *Musarakah Mutanaqishah* antara bank syariah dan Badan Pengelola Keuangan Haji (BPKH)
2. Perjanjian kerjasama pembiayaan proyek infrastruktur jalan tol

3. BPKH menyerahkan dana haji kepada bank syariah secara bertahap sesuai dengan perjanjian
4. Bank syariah menginvestasikan dananya pada proyek infrastruktur jalan tol
5. Pihak pengelola jalan tol memberikan pendapatannya kepada bank syariah sesuai dengan perjanjian Kerjasama
6. Bank syariah memberikan pendapatannya sesuai dengan porsi yang sudah dibayarkan BPKH.

Pembiayaan investasi dengan metode syariah dengan menggunakan dana haji dengan kerjasama dengan bank syariah melalui produk perbankan syariah yaitu *musyarakah mutanaqishah*. (Karsaman, 2015).

Musyarakah Mutanaqishah merupakan kerjasama yang dilakukan untuk mendapatkan barang atau asset tertentu yang dapat menurunkan hak milik satu pihak namun meningkatkan hak milik pihak lainnya. Hak milik dapat berpindah dengan cara membayar hak milik orang lain sehingga secara otomatis hak milik tersebut beralih ke pihak lainnya. (OJK, 2016).

b. Data Teknis

Pelaksanaan proyek Jalan Tol Jakarta – Cikampek II Elevated dibangun oleh PT. Jasa Marga (PERSERO) Tbk, selaku badan usaha jalan tol (BUJT). Jalan tol tersebut dibangun agar dapat mengurangi padatnya lalu lintas di ruas jalan tol Jakarta – Cikampek eksisting. Pembangunan jalan tol dibangun layang guna agar lebih praktis menghindari masalah pembebasan tanah. Jalan tol yang panjangnya 36,40 km rencananya akan dibangun diatas jalan tol Jakarta - Cikampek, yaitu dari simpang susun cikunir hingga simpang susun karawang barat. (Pitoko, 2016).

Gambar 3. Ruas Rencana Jalan Tol Jakarta – Cikampek II Elevated (Pitoko, 2016)

Jalan tol Jakarta cikampek akan melewati sepuluh kawasan yaitu ;

1. Cikunir
2. Bekasi Barat
3. Bekasi Timur
4. Tambun
5. Cibitung
6. Cikarang Utama
7. Cikarang Barat
8. Cibatu
9. Cikarang Timur
10. Karawang Barat

Jalan tol Jakarta – cikampek II elevated sepanjang 36.4 km tersebut akan membuat sekitar 600 *pier* dan harus melewati 34 *overpass* eksisting dan direncanakan dengan 11 saluran udara tegangan ekstra tinggi , 128 penerangan jalan umum (pju) 83 rambu, 15 kabel serat optik, serta 10 pipa migas. (Pitoko, 2016).

Jalan tol layang ini akan dibagi menjadi 2 jalur, mulai dari 9 km hingga 20 km. Tol layang baru dipindah ke bahu kiri jalan (Jakarta - Cikampek) yakni berada pada kilometer 20-23. Sedangkan pada median kilometer 23-38 akan menjadi jalur kembali. Pemisahan jalur menuju bahu kiri (Jakarta - Cikampek) serta bahu kanan (Cikampek - Jakarta) akan terjadi ketika kendaraan mulai masuk km 38 sampai dengan gerbang tol terakhir yang berada di km 37 dan sebanyak 2.400 box grider akan dibangun. Jalan tol tersebut diperkirakan mempunyai 2 lajur dengan lebar 3,5 m dan 1 bahu luar lebarnya 2,5 m untuk tiap jalur, yaitu dari arah Jakarta ataupun Ckampek. (Pitoko, 2016).

c. Biaya Investasi Infrastruktur

Biaya investasi ini biasanya berhubungan dengan pembangunan atau pengembangan infrastruktur fisik. Berdasarkan data yang penulis peroleh dari PT. Jasa Marga (PERSERO), Tbk Berikut adalah biaya investasi Jalan Tol Jakarta – Cikampek II Elevated.

Tabel 1. Rencana biaya investasi jalan tol Jakarta – Cikampek II elevated

Rincian kebutuhan	Nilai (Rp. Juta)
- Biaya Konstruksi	11,667,793.14
- Peralatan Tol	116,816.59
- Design	58,338.97
- Supervisi + Pengendali Mutu Independen	116,677.93
- Eskalasi	1,342,748.19
- Overhead	53,098.45
- PPN	1,330,237.48
- Upfront Fee	9,108.00
Biaya Proyek	14,694,818.75
Financial Fee	284,084.66
Bunga Masa Konstruksi	1,254,505.90
Total Biaya Investasi	16,233,409.31

Volume Lalu Lintas Harian Rencana Rata-Rata.

Berbeda dengan klasifikasi jalan umum, klasifikasi kendaraan pada jalan tol dikelola oleh badan pengatur jalan tol (BPJT), BPJT mengklasifikasikan golongan kendaraan. Berikut adalah tabel golongan kendaraan menurut BPJT (UU no.38, 2004).

Tabel 2. Golongan kendaraan oleh BPJT

Golongan	Jenis Kendaraan
I	Sedan, Jip, Pick Up/Truk Kecil, dan Bus
II	Truk 2 (dua) gandar
III	Truk 3 (tiga) gandar
IV	Truk 4 (empat) gandar
V	Truk 5 (lima) gandar
VI	Kendaraan bermotor roda 2 (dua)

Pada saat tol Jakarta menuju Cikampek beroperasi di tahun 2019 diperkirakan jumlah kendaraan yang lewat perhari pada golongan I sekitar 41,025 unit, golongan II 5,625 unit, Golongan III Sebanyak 1,925 unit, Golongan IV

sebanyak 810 dan Golongan V sebanyak 615. Sehingga total kendaraan yang lewat sebanyak 50,000 kendaraan perhari. Predikisi didapat dari PT Jasa Marga hingga rencana akhir masa konsesi 45 tahun sampai tahun 2062.

d. Data Tarif Tol

Pengusahaan jalan tol ditetapkan pemberlakuannya bersamaan dengan penetapan pengoperasian jalan tersebut. Pemeriksaan dan proses menyesuaikan tarif tol dilaksanakan satu kali dalam 2 tahun sesuai dengan efek laju inflasi yang terjadi. Menteri menetapkan adanya tariff tol awal dan penyesuaian tariff tol yang berlaku. Tarif Tol menurut peraturan pemerintah RI No. 15 Tahun 2005 yaitu Tarif baru = tarif lama (1+inflasi). (PP no.15, 2005 dan PP no.30, 2017).

Tabel 3. Data Tarif Tol Pada Tahun 2019

Tahun	2019
Golongan I (Rp/Km)	1250
Golongan II (Rp/Km)	1875
Golongan III(Rp/Km)	2500
Golongan IV(Rp/Km)	3125
Golongan V(Rp/Km)	3750

Selanjutnya tarif tol diprediksikan hingga akhir masa konsesi selama 45 tahun atau hingga sampai tahun 2062 berdasarkan peraturan pemerintah RI No. 15 Tahun 2005. (PP no.15, 2005 dan PP no.30, 2017)

e. Biaya Kebutuhan Operasi Dan Maintenance

Data biaya operasi dan *maintenance* pada analisis ini di dapat dari PT Jasa Marga (PERSERO), Tbk. hingga tahun 2062. PT Jasa Marga (PERSERO), Tbk memprediksi kebutuhan operasi dan pemeliharaan pada tol Jakarta – Cikampek berdasarkan kajiannya dan

pengalamannya dalam mengoperasikan jalan tol di Indonesia.

Tabel 4. Biaya Operasi Dan *Maintenance* (Rp Juta)

Tahun	Biaya Oprasi dan Maintenance
2019	71,029
2020	102,088
2021	121,237
2022	134,492
2023	160,115
2024	177,182
2025	205,522
2026	222,691
2027	258,951
2028	279,889
2029	324,657
2030	368,530
2031	408,130
2032	420,125
2033	464,117
2034	478,942
2035	530,405
2036	545,994
2037	603,166
2038	622,433
2039	689,315
2040	709,574
2041	783,875
2042	808,914
2043	895,833
2044	922,162
2045	1,018,723
2046	1,051,264
2047	1,164,225
2048	1,198,441
2049	1,323,933
2050	1,366,223
2051	1,513,027
2052	1,557,495
2053	1,720,583
2054	1,775,544
2055	1,966,330
2056	2,024,120
2057	2,236,070
2058	2,307,497
2059	2,555,442
2060	2,630,546
2061	2,905,997
2062	755,868

f. *Penggunaan Dana Haji*

Mengacu pada UU No. 34 Tahun 2014, dana haji merupakan anggaran biaya yang disetorkan untuk

menyelenggarakan ibadah haji, biaya efisiensi menyelenggarakan haji, biaya abadi umat, dan nilai manfaat yang dikelola negara untuk tujuan menyelenggarakan ibadah haji serta menjalankan suatu program kemaslahatan umat Islam. Dana haji menjadi kewenangan BPKH sebagaimana diamanatkan dalam undang-undang. (UU no.34, 2014) Pendaftar yang ingin melaksanakan ibadah haji sampai Juni 2018 sebanyak 3.797.376 jamaah dan dana yang dikelola BPKH hingga Maret 2018 terkumpul sebanyak Rp 105.191.372.936.614. dalam paparan desiminasi badan pengelola keuangan haji pada tahun 2017 menjelaskan bahwa 80% dana haji ditempatkan untuk Investasi serta 20% lainnya dialokasikan pada produk-produk keuangan likuid.

Gambar 4. Presentase penempatan dana haji oleh BPKH (BPKH, 2017)

Dalam gambar tersebut menjelaskan bahwa 80% dana haji dapat diinvestasikan, namun dalam investasi pada proyek infrastruktur jalan tol Jakarta – Cikampek II Elevated ini hanya dapat menginvestasikan 70 % dari nilai jalan tol dan sisanya dari BUMN penyelenggara jalan tol. (BPKH, 2017).

g. *Pendapatan Tol Jakarta - Cikampek II Elevated*

Berdasarkan data yang penulis peroleh dari PT Jasa Marga (PERSERO) Tbk, yaitu data prediksi lalu lintas dan data prediksi tarif tol. Nilai dari pendapatan tol berasal dari Tarif tol dikalikan dengan volume lalu lintas kendaraan per hari diakalikan dengan jarak nya.

Tabel 5. Pendapatan dari tol Jakarta – Cikampek II elevated (Rp Juta)

Tahun	Total
2019	710,292
2020	1,020,883
2021	1,212,365
2022	1,344,924
2023	1,601,146
2024	1,771,819
2025	2,055,218
2026	2,226,911
2027	2,589,507
2028	2,798,893
2029	3,246,570
2030	3,685,303
2031	4,081,296
2032	4,201,245
2033	4,641,167
2034	4,789,419
2035	5,304,052
2036	5,459,938
2037	6,031,661
2038	6,224,329
2039	6,893,146
2040	7,095,735
2041	7,838,746
2042	8,089,138
2043	8,958,333
2044	9,221,618
2045	10,187,235
2046	10,512,644
2047	11,642,249
2048	11,984,414
2049	13,239,330
2050	13,662,232
2051	15,130,267
2052	15,574,945
2053	17,205,834
2054	17,755,437
2055	19,663,296
2056	20,241,199
2057	22,360,702
2058	23,074,966
2059	25,554,419
2060	26,305,462
2061	29,059,968
2062	7,558,676

Hasil dan Pembahasan

Analisis kelayakan investasi pada ruas tol Jakarta – Cikampek elevated ini akan menginvestasikan dana 70 % dari nilai investasi, sisanya dibayarkan oleh PT Jasa Marga (PERSERO) Tbk selaku badan usaha jalan to (BUJT) yaitu

sebesar 30 %. Biaya investasi pada tol ini adalah sebesar Rp. 16,233,409.31 (Rp. Juta) sehingga bank syariah bisa sekitar Rp. 11,363,386.52 (Rp. Juta) dan BUJT 30% sisanya menjadi Rp. 4,870,022.79 (Rp. Juta).

Setelah menghitung presentasi investasi, penulis memasukan investasi di tahun pertama sebesar 30 %, lalu 50 % dan 20 % di tahun ketiga atau di tahun terakhir. Selanjutnya penulis, menghitung pendapatan di tahun pertama didapat dari;

1. Pendapatan Investasi yaitu sebesar Rp. 4,870,023 (Rp. Juta).
2. Pendapatan TOL masih Rp.0.
3. Pendapatan Tol lain-lain (iklan, Rest Area dan lain-lain) masih Rp.0.

Sementara pengeluaran di tahun pertama didapat dari ;

1. Biaya Rutin Operasional (SDM, Pengumpulan Tol, Pelayanan Lalu Lintas, Pemeliharaan, Overhead, PBB) masih Rp. 0.
2. Biaya Investasi yaitu sebesar Rp. 4,870,023 (Rp. Juta).

Sehingga saldo di tahun pertama masih Rp. 0 karena tahun pertama tersebut masih dalam tahap konstruksi, berbeda dengan tahun 2019 dan seterusnya yang sudah mulai ada pendapatan dan dikurangi dengan biaya operasi dan *maintenance*.

Selanjutnya penulis menghitung presentase bagi hasil antara BUJT dengan Bank Syariah+BPKH yaitu pada tahun 2019 perolehan pendapatan yang sudah dikurangi dengan biaya operasi dan *maintenance* adalah Rp. 642,815 (Rp.Juta) lalu bank syariah + BPKH mendapat 70% nya yaitu Rp. 449,970 (Rp. Juta) dan sisanya yaitu 30% nya untuk BUJT yaitu Rp. 192,844 (Rp. Juta).

Perhitungan selanjutnya Penulis menghitung pembagian keuntungan berdasarkan porsi kepemilikan antara

Bank Syariah dan BPKH yang dalam hal ini mengelola dana haji, berikut adalah Pembagian Pendapatan berdasarkan Porsi Kepemilikan pada tahun 2019 antara Bank Syariah dan BPKH adalah 70 : 30, pendapatan Rp. 449,970 (Rp. Juta) tersebut dibagi sesuai porsi kepemilikan yaitu untuk BPKH yaitu 30% karena porsi kepemilikannya masih 30% nya, yaitu sebesar Rp. 134,991 (Rp. Juta). Namun ditahun berikutnya pasti akan meningkat.

Penulis menghitung pengeluaran yang dikeluarkan oleh BPKH dan Bank Syariah untuk membiayai pembangunan jalan tol Jakarta – Cikampek II Elevated pada tahun 2019 berikut adalah perhitungannya,

Pengeluaran investasi 70 % Nilai investasi pada tahun 2019.

Nilai Investasi tahun 2019 = 3,246,682(Rp. Juta)

Porsi yang dibayarkan BS + BPKH

= 70 % x 3,246,682 (Rp. Juta)

= 2,272,677 (Rp. Juta)

BPKH = 30% x 2,272,677 (Rp. Juta)

= 681,803 (Rp. Juta)

Bank Syariah = 70% x 2,272,677 (Rp. Juta)

= 1,590,874 (Rp. Juta)

Saldo Akhir BPKH = -546,812 (Rp. Juta)

Saldo Akhir BS = - 1,275,895 (Rp. Juta)

Sehingga akan diperoleh porsi kepemilikan antara BPKH dan Bank Syariah dengan perjanjian *musyarakah mutanaqishah*.

Gambar 5. Grafik Porsi Kepemilikan BPKH dan Bank Syariah

Penghitungan unsur-unsur biaya dan manfaat yang dicantumkan merupakan yang memiliki efek seara langsung terhadap kepentingan investor. Seluruh aspek biaya akan dihitung. Indicator yang digunakan pada analisis finansial secara umum yaitu *Net Present Value* (NPV), *Benefit Cost Ratio* (BCR), *Internal Rate of Return* (IRR), dan *Payback Period*. (Dewi, 2013).

Tabel 5. Nilai NPV Pembiayaan Metode Syariah

No.	Uraian	Nilai (Rp. Juta)
1	<i>PV Cash in</i>	75,834,511
2	<i>PV Cash Out</i>	21,028,787
3	<i>Net Present Value</i>	54,805,724

Benefit cost ratio (BCR) didapat 3.61

Internal rate of return (IRR) sebesar 62 %

Dan Payback Period selama 12 tahun.

KESIMPULAN

Investasi menggunakan dana haji dapat dilakukan pada proyek infrastruktur jalan tol Jakarta - Cikampek II Elevated dengan sistem kerja sama musyarakah mutanaqishah dapat menguntungkan umat. Pendapatan yang dihasilkan bisa digunakan untuk kepentingan jamaah khususnya umat islam.(UU no. 34, 2014) Hasil metode *capital budgeting* memperlihatkan nilai kelayakan investasi proyek jalan tol Jakarta - Cikampek II Elevated ketika berada pada tahap perencanaan layak dijalankan dikarenakan menghasilkan *output* yang baik terhadap BPKH yakni : besarnya NPV Rp 54,805,724,000,000- hal tersebut menunjukan bahwa investasi layak. *Internal rate of return* sebesar 62 %, nilainya dianggap layak karena lebih 10%. Nilai *benefit cost ratio* sebesar 3,61 > 1 memperlihatkan bahwasanya proyek investasi layak dan nilai *payback period* selama 12 tahun. (Rahmalia, 2016) Dapat disimpulkan secara

finansial pembangunan jalan tol Jakarta - Cikampek II Elevated layak dilakukan. Penulis menyarankan agar penelitian ini dapat diteruskan sehingga menjadi wawasan dalam mempertimbangkan instrument keuangan lokal lainnya untuk membiayai pembangunan infrastruktur tidak melulu dengan hutang luang negeri.

Ucapan Terima kasih

Terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam proses penelitian sehingga dapat selesai dengan baik.

Daftar Pustaka

- [1] Abidin M. Zainul, 2016, Analisis Investasi Dana Haji dalam Pembiayaan Infrastruktur dan Peningkatan Kualitas Penyelenggaraan Ibadah Haji, *Jurnal Multikultural & Multireligius* Vol.15 no. 2, 152-164
- [2] Arifin Zainul, 2009 *Dasar-Dasar Manajemen Bank Syariah*, Azkia Publisher, Tangerang
- [3] Babatunde Solomon Olusola, Srinath Perera, 2017 Analysis of traffic revenue risk factors in BOT road projects in developing countries Nigeria, *Transport Polic* 56(2017) ,41-49
- [4] Bodie dkk 2008 *Investments*, McGraw Hill Education, Newyork
- [5] Badan Pengelola Keuangan Haji, 2017 *Pengelolaan Dana Haji dan Rencna Strategis*; BPKH, 2017
- [6] Dewi A.A.Astri, 2013, Analisis Kelayakan Finansial Pembangunan Jalan Tol Benoa-Bandara-Nusa Dua, *Jurnal Spektran Universitas Udayana* Vol.1 No.2, Juli 2013
- [7] Finnerty, John D, 2007, *Project Finnacing Asset Based Financial Engineering (2nd Ed.)*, Jhon Wiley & Sons, New Jersey
- [8] Pitoko Ridwan Aji, 2016. Ini Rute Jalan Tol Layang Jakarta-Cikampek <https://properti.kompas.com/read/2016/12/02/110000621/ini-rute-jalan-tol-layang-jakarta-cikampek>. Di akses 5 Juni 2018.
- [9] Karsaman, Rudy Hermawan, 2015 Kajian Investasi Pembangunan Jalan Tol di Indonesia Berdasarkan Sistem Syariah: Studi Kasus Jalan Tol Cikampek Palimanan. *Jurnal perencanaan Wilayah dan kota ITB*. Bandung. Vol. 26, no.2. 86-99
- [10] Otoritas jasa keuangan ; (2016) *Buku standar Produk Perbankan Syariah Musyarakah dan Musyarakah Mutanaqishah*. Jakarta
- [11] Peraturan Pemerintah No 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol
- [12] Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun (2017) tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol
- [13] Peterson Pamela P dkk, 2002, *Capital Budgeting Theory and Practice*, Jhon wiley & sons, New Jersey
- [14] Rahmalia Ardina, dkk. (2016). *Analisa Kelayakan Pembangunan Jalan Tol Pemalang Batang*. Semarang; *Jurnal Karya Teknik Sipil Universitas Diponegoro*
- [15] Rarasati Ayomi Dita, dkk.(2014) *The Opportunity for implementing Islamic Project Financing to the Indonesian Infrastructure Development*. Depok ; ResearchGate.
- [16] Undang-undang Nomor 21 Tahun 2008 tentang Perbankan Syariah
- [17] Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

- [18] Undang-undang Nomor 34 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Keuangan Haji
- [19] Yescombe, E., 2002, Principles of Project Finance, Academic Press,