

## **BAB 5**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor cukup masif terjadi pada kota-kota besar di Indonesia. Walaupun sering dikonotasikan negatif terhadap perekonomian, pajak dan retribusi yang dihasilkan kendaraan bermotor menjadi salah satu sumber utama pendapatan daerah (Provinsi). Tidak dapat dimungkiri, besarnya proporsi pendapatan yang didapat dari PKB dan BBNKB dapat memengaruhi besaran anggaran belanja pemerintah. Anggaran belanja tersebut kemudian dialokasikan pada pada berbagai sektor yang salah satunya adalah pembangunan infrastruktur. Sebagai faktor pendorong suatu perekonomian, berbagai penelitian sudah mengungkapkan bahwa terdapat hubungan positif antara infrastruktur dengan perekonomian. Hubungan positif tersebut diidentifikasi sebagai pengaruh tidak langsung PKB dan BBNKB terhadap perekonomian. Namun, pengaruh positif tersebut nyatanya tidak sekaligus menciptakan hubungan yang sempurna antara infrastruktur dengan perekonomian. Kurangnya perencanaan dan pengelolaan baik dalam membangun infrastruktur dapat memunculkan isu lain yaitu ketimpangan pembangunan antar daerah. Seringkali daerah yang dekat dengan pusat perekonomian memiliki kualitas infrastruktur yang lebih baik daripada daerah yang jauh dari pusat ekonomi. Ditetapkannya desentralisasi fiskal sejak tahun 1999, menjadikan sebuah daerah dapat mengelola sumber pendapatan dan alokasi anggarannya sendiri. Kebijakan ini bertujuan untuk mengurangi ketimpangan pembangunan antar daerah yang sebelumnya terjadi sebelum era reformasi. Untuk itu, sebagai salah satu bagian dari kebijakan desentralisasi fiskal alokasi PKB dan BBNKB terhadap pembangunan infrastruktur diprediksi dapat mengurangi ketimpangan pembangunan inter-regional.

Berdasarkan pembahasan terhadap analisis yang dilakukan berdasarkan rumusan masalah, diketahui bahwa rasio kontribusi PKB dan BBNKB terhadap realisasi anggaran belanja infrastruktur jalan tidak secara statistik signifikan memengaruhi perekonomian daerah. Walaupun begitu, anggaran realisasi infrastruktur secara statistik signifikan positif terhadap perekonomian suatu daerah. Hal tersebut mencerminkan bahwa rasio PKB dan BBNKB terhadap realisasi anggaran belanja infrastruktur jalan bukan tidak memiliki pengaruh sama sekali dengan perekonomian daerah. Secara fakta, anggaran belanja dibentuk berdasarkan sumber pendapatan pemerintah yang salah satunya adalah pajak. Menurut analisis penulis, kurang

sempurnanya perhitungan rasio dalam menggambarkan proporsi sumber pendapatan dari kendaraan terhadap anggaran belanja menjadi alasan mengapa pengaruh PKB dan BBNKB tidak secara statistik signifikan terhadap perekonomian daerah. Selain itu, sulitnya memprediksi kontribusi sumber pendapatan terhadap anggaran belanja pemerintah bisa menjadi alasan lain, yang juga dikuatkan oleh beberapa literatur pendukung. Sementara, untuk variabel independen lain seperti investasi riil, panjang jalan provinsi dan tenaga kerja secara statistik signifikan positif terhadap perekonomian daerah.

Investasi pada ketiga daerah penelitian secara statistik signifikan memengaruhi PDRB sebagai gambaran tingkat perekonomian suatu daerah. Hasil tersebut mengindikasikan ketersediaan modal untuk sebuah proses produksi memengaruhi besaran output yang dihasilkan. Walaupun antar ketiga daerah memiliki jumlah investasi riil serta sektor yang berbeda, hal tersebut tidak mengurangi pengaruh investasi terhadap perekonomian daerah. Lebih dari itu, investasi di tiap daerah akan mengikuti sektor unggulan yang ada pada daerah tersebut. Seperti DKI Jakarta misalnya, investasi untuk sektor jasa keuangan mendominasi proporsi investasi dibandingkan dengan sektor lainnya. Kondisi tersebut terjadi karena sektor jasa keuangan merupakan sektor unggulan di DKI Jakarta. Variabel panjang jalan juga secara statistik signifikan terhadap perekonomian daerah. Sebagai salah satu bagian dari infrastruktur transportasi, jalan mempunyai peran sebagai penghubung suatu daerah dengan daerah lainnya. Bertambahnya panjang jalan tentunya mengindikasikan adanya peningkatan aksesibilitas distribusi barang maupun manusianya itu sendiri. Peningkatan distribusi tersebut akan berpengaruh terhadap aktivitas perdagangan yang pada ujungnya dapat mendorong perekonomian suatu daerah. Sama halnya dengan investasi dan panjang jalan, pertumbuhan jumlah tenaga kerja mempunyai pengaruh yang positif terhadap perekonomian daerah. Besarnya jumlah tenaga kerja menunjukkan bahwa daerah tersebut mempunyai jumlah tenaga kerja yang produktif, sesuai dengan teori produksi pertambahan tenaga kerja (*labor*) dapat memicu naiknya output produksi.

Penelitian ini juga menunjukkan bahwa PKB dan BBNKB memiliki korelasi dengan ketimpangan suatu daerah. Walaupun secara statistik tidak signifikan terhadap perekonomian daerah, kontribusi yang besar terhadap pendapatan pemerintah menjadi indikasi awal bahwa PKB dan BBNKB memiliki korelasi dengan ketimpangan antar daerah. Tren peningkatan realisasi PKB dan BBNKB setiap tahunnya tentunya berpengaruh pada jumlah pendapatan pemerintah daerah (DKI Jakarta, D.I. Yogyakarta & Banten). Pendapatan yang besar tentunya akan memengaruhi besaran anggaran belanja yang dimiliki oleh setiap daerah, sehingga

pembangunan infrastruktur sebagai salah satu faktor yang mendorong perekonomian daerah juga akan meningkat. Melalui hasil perhitungan Indeks Williamson, terlihat bahwa hanya DKI Jakarta yang masuk pada kategori daerah dengan ketimpangan yang rendah. Dalam hal ini, yang dimaksud dengan kategori ketimpangan yang rendah adalah perbandingan PDRB perkapita satu daerah dengan rata-rata yang terbentuk dari ketiga daerah. Sementara kedua provinsi lainnya yakni D.I. Yogyakarta dan Banten berada pada kategori daerah dengan ketimpangan sedang. Kondisi tersebut diyakini oleh penulis akibat perbedaan PKB dan BBNKB yang cukup besar antara DKI Jakarta dengan D.I. Yogyakarta dan Banten. Perbedaan tersebut menjadi insentif bagi DKI Jakarta untuk membangun infrastruktur diberbagai sektor sehingga berpengaruh terhadap perekonomian ekonomi daerahnya (PDRB). Sedangkan, proporsi PKB dan BBNKB D.I. Yogyakarta dan Banten yang jauh lebih kecil membuat kedua daerah memiliki keterbatasan dalam membangun infrastruktur sehingga PDRB kedua daerah tersebut juga lebih kecil dibandingkan DKI Jakarta. Perbedaan nilai PDRB tersebut yang kemudian menyebabkan Indeks Williamson (ketimpangan) D.I. Yogyakarta dan Banten lebih tinggi dari DKI Jakarta.

Penulis menyadari bahwa dalam penelitian ini masih terdapat beberapa keterbatasan. Tidak digunakannya *time lag* untuk variabel panjang jalan dan realisasi anggaran belanja infrastruktur dapat membuat hasil estimasi menjadi bias. Hal tersebut terjadi karena pengaruh infrastruktur terhadap perekonomian tidak terjadi secara langsung dalam kurun waktu yang sama melainkan membutuhkan rentang waktu tertentu. Untuk itu penulis menyarankan beberapa langkah guna menyempurnakan penelitian selanjutnya, seperti:

1. Penggunaan *time lag* pada perhitungan regresi

Penggunaan *time lag* tersebut diyakini dapat memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai peran infrastruktur terhadap perekonomian daerah.

2. Membentuk perhitungan rasio pendapatan dan belanja pemerintah yang lebih konkrit.

Hal ini perlu dilakukan untuk memperjelas keterkaitan sumber anggaran tertentu terhadap anggaran belanja pemerintah, sehingga hubungan antara sumber pendapatan pemerintah dalam memengaruhi perekonomian dan ketimpangan sebuah daerah dapat disajikan secara rinci serta kredibel.

### 3. Teknik estimasi

Penulis menyarankan penggunaan teknik *Two Stage Least Square* (2SLS). Hal tersebut dilakukan guna memberikan penjelasan secara simultan hubungan dari PDRB yang sebelumnya sudah dipengaruhi oleh PKB dan BBNKB terhadap ketimpangan daerah. Dalam penelitian ini, penulis tidak dapat menggunakan teknik estimasi tersebut karena kurangnya rentang waktu data penelitian.

### 4. Menambah dan/atau mengubah daerah penelitian

Dalam penelitian ini objek penelitian hanya mencakup tiga daerah saja. Walaupun secara teknis ketiga objek tersebut mempunyai PDRB yang berbeda. Namun, ketiga objek penelitian tersebut masih berada di satu wilayah yaitu Pulau Jawa yang merupakan pusat perekonomian Indonesia. Perlunya memasukan provinsi di luar Pulau Jawa, terlebih lagi daerah yang berada di wilayah Indonesia Timur, dapat membantu memperjelas ketimpangan yang terjadi di Indonesia. Terlebih lagi, penelitian selanjutnya juga perlu memasukan daerah yang secara statistik justru mengalami penurunan pendapatan yang berasal dari pajak dan retribusi kendaraan bermotor. Hal tersebut diperlukan, guna memperlihatkan hubungan yang jelas antara variabel tersebut dengan perekonomian daerah. Selain itu perlu juga dipertimbangkan untuk menyisihkan DKI Jakarta sebagai objek penelitian yang mempunyai karakteristik yang berbeda dengan daerah lainnya atau biasa disebut dengan *outlier*.

## 5.2 Implikasi Kebijakan

Salah satu cara mengurangi ketimpangan antar daerah adalah pembangunan infrastruktur yang merata. Perbedaan kemampuan dalam menyediakan infrastruktur untuk setiap daerah membuat ketimpangan pembangunan semakin besar antara daerah dengan pendapatan besar dan daerah yang berpendapatan rendah. Penyediaan infrastruktur saat ini juga menjadi fokus utama pemerintahan Presiden Joko Widodo. Terdapat beberapa cara yang dilakukan oleh pemerintahan saat ini dalam hal pembiayaan infrastruktur. Cara pertama yang dilakukan adalah dengan mendanai pembangunan melalui APBN yang sekaligus menandakan penyediaan infrastruktur tersebut diambil alih pengerjaannya oleh pemerintah pusat. Proyek-proyek yang diambil alih oleh pemerintah pusat tersebut beberapa diantaranya masuk ke dalam Proyek Strategis Nasional (PSN). Selain dibiayai oleh APBN, sumber pendanaan infrastruktur di daerah tentunya berasal dari APBD. Namun, hampir serupa dengan hasil penelitian penulis, terdapat beberapa provinsi yang kurang sanggup membiayai infrastruktur di daerahnya. Hal tersebut kemudian

sejalan oleh laporan yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan yang menyatakan hingga tahun 2013 saja hanya 20 persen pembangunan infrastruktur di Indonesia dibiayai oleh APBD. Defisit pembiayaan infrastruktur tersebut kemudian ditutupi oleh BUMN atau BUMD serta swasta. Selain itu, pemerintah juga menutup defisit pembiayaan melalui utang luar maupun dalam negeri. Lebih lanjut, sejak tahun 2016 pemerintah pusat mulai memotong anggaran kementerian atau lembaga yang dinilai tidak produktif seperti perjalanan dinas, rapat, konsinyering dan kegiatan sejenis. Selain itu, pendapatan pemerintah yang diterima melalui kendaraan bermotor sebaiknya digunakan untuk membangun sarana transportasi publik seperti kereta *Commuter Line* dan *Light Rail Transit* (LRT). Dalam kaitannya dengan penelitian ini, penulis meyakini bahwa pengalokasian terhadap transportasi publik tersebut dapat mengurangi pemakaian kendaraan pribadi oleh masyarakat yang berujung pada turunnya tingkat kemacetan. PKB dan BBNKB sebagai sumber terbesar yang berasal dari pajak seharusnya dapat disalurkan pada kegiatan-kegiatan yang lebih produktif seperti pembangunan infrastruktur, pelayanan dan asuransi kesehatan serta program pendidikan yang secara teoritis dapat mendorong perekonomian daerah.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adereti, S. A., Sanni, M. R., & Adesina, J. A. (2011). Value added tax and economic growth of Nigeria. *European Journal of Humanities and Social Sciences*, 10(1), 455-471.
- Bappeda. (2017). *Laporan Keterangan Pertanggungjawaban Gubernur Provinsi Banten*. Serang: Bappeda Provinsi Banten.
- Bappeda. (2017). *Laporan Keterangan Pertanggungjawaban Gubernur Provinsi D.I. Yogyakarta*. Yogyakarta: Bappeda Provinsi D.I. Yogyakarta.
- Bappeda. (2017). *Laporan Keterangan Pertanggungjawaban Gubernur Provinsi DKI Jakarta*. Jakarta: Bappeda Provinsi DKI Jakarta.
- BPS. (2018). *Banten dalam angka tahun 2008-2017*. Serang: BPS Provinsi Banten.
- BPS. (2018). *DKI Jakarta dalam angka tahun 2008-2017*. DKI Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- BPS. (2018). *Yogyakarta dalam angka tahun 2008-2017*. Yogyakarta: BPS Provinsi D.I. Yogyakarta.
- Cheng, B. S., & Lai, T. W. (1997). Government expenditures and economic growth in South Korea: a VAR approach. *Journal of Economic Development*, 1(1), 11-24.
- Esfahani, H. S., & Ramirez, M. T. (2003). Institutions, infrastructure, and economic growth. *Development Economics*, 70(5), 433-477.
- Fan, X., Zheng, D., & Shi, M. (2016). How does land development promote China's urban economic growth? the mediating effect of public infrastructure. *Sustainability*, 8(3), 279-290.
- Ghozali, I. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gunawan, G., & Kusminingrum, N. (2008). Polusi udara akibat aktivitas kendaraan bermotor di jalan perkotaan Pulau Jawa dan Bali. *Puslitbang Jalan*, 2(2), 21-34.
- Hansen, H., & Rand, J. (2006). On the casual links between FDI and growth in developing countries. *The World Economy*, 29(2), 21-41.
- Harun, L., & Maski, G. (2012). Analisis pengaruh pengeluaran pemerintah daerah dan pertumbuhan ekonomi terhadap ketimpangan pembangunan wilayah (Studi pada Kabupaten dan Kota di Jawa Timur) . *Jurnal FEB Universitas Brawijaya*, 3(1), 43-58.
- Hong, G., Kai, Z., & Hanwei, Z. (2011). Research on sustainable development of resource-based small industrial and mining cities - a case study of

Yangquanqu town, Xiaoyi, Shanxi Province, China. *International Conference on Green Buildings and Sustainable Cities*, 21(9), 633-640.

- Ibadin, P. O., & Oladipupo, A. O. (2015). Indirect taxes and economic growth in Nigeria. *Ekonomiska Misao I Praksa*, 2(24), 345-364.
- Louis, G., Neudorff, P. E., Jeffrey, E., Randall, P. E., Robert, R. P., & Robert, G. (2006). *Freeway management and operations handbook final report*. Whashington, D.C: U.S. Federal Highway Administration.
- Mabe, J. B., & Kuusaana, E. D. (2016). Property taxation and its revenue utilisation for urban infrastructure and services in Ghana. *Property Management*, 34(4), 297-315.
- Mahadevia, D. (2007). Urban infrastructure financing and delivery in China. *Economic & Political Weekly*, 2(11), 964-972.
- Mankiw, G. N. (2000). *Teori Ekonomi Makro*. Jakarta: Erlangga.
- Ma'ruf, A., & Wihastuti, L. (2008). Pertumbuhan ekonomi Indonesia: determinan dan prospeknya. *Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan*, 9(1), 44-55.
- Maryaningsih, N., Hermansyah, O., & Savitri, M. (2014). Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. *Buletin Moneter dan Perbankan*, 17(1), 62-98.
- Meersman, H., & Nazemzadeh, M. (2017). The contribution of transport infrastructure to economic activity: the case of Belgium. *Case Studies on Transport Policy*, 5(5), 316-324.
- Mishkin, F. S. (2014). *Economics of Money, Banking and Financial Markets*. London: Pearson Education.
- Mukhlis, Robiani, B., Marwa, T., & Chodijah, R. (2017). Agglomeration of manufacturing industrial, economic growth and interregional inequality in South Sumatera, Indonesia. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 7(4), 214-224.
- Nurmainah, S. (2013). Analisis pengaruh belanja modal pemerintah daerah, tenaga kerja terserap dan indeks pembangunan manusia terhadap pertumbuhan ekonomi dan kemiskinan: Studi Kasus 35 Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Bisnis dan Ekonomi*, 20(2), 131-141.
- Resiko, D. J. (2017). *Ketahanan Fiskal: Strategi Pemerintah Dalam Mengelola Utang Negara Dalam Rangka Pembangunan Infrastruktur*. DKI Jakarta: Kementerian Keuangan.
- Rompis, N. E., Ilat, V., & Wangkar, A. (2015). Analisis kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah Provinsi Sulawesi Utara (studi kasus pada Samsat Airmadidi). *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 15(3), 51-62.
- Schwab, K. (2014). *The Global Competitiveness Report 2014-2015*. Geneva: World Economic Forum.

- Sjafrizal. (2008). *Ekonomi regional: teori dan aplikasi*. Padang: Baduose Media.
- Sjafruddin, A., Sugiyanto, G., & Siswosubroto, B. I. (2007). Model Pemilihan Moda antara Mobil Pribadi dan Bus Kota Akibat Penerapan Biaya Kemacetan. *Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil* (hal. 28-42). Bandung: Universitas Kristen Maranatha.
- Somuyiwa, A. O., & Adewoye, J. O. (2010). Managing logistic information system: theoretical underpinning. *Asian Journal of Business Management*, 2(2), 41-47.
- Sun, S., & Wang, Z. (2016). Transportation infrastructure and rural development in China. *China Agricultural Economic Review*, 8(3), 516-525.
- Tambekou, J. S., & Bhatti, J. (2010). Road traffic crashes on the Yaoundae-Douala road section, Cameroon. *Accident Analysis Prevention*, 42(2), 422-426.
- Tambunan, T. T. (2011). *Industrialization in developing countries: the case of Indonesia*. Jakarta: Indonesian-Ghalia.
- Todaro, M. P. (2006). *Economic Development in The Third World*. Jakarta: Erlangga.
- Wahyuni, P., Sukarna, M., & Yuliarini, N. (2014). Pengaruh pengeluaran pemerintah dan investasi terhadap pertumbuhan ekonomi dan kesenjangan pendapatan kabupaten/kota di Provinsi Bali. *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 3(8), 458-477.