

**PERBANDINGAN KINERJA EKONOMI DAERAH:
SISI LAIN PAJAK DAN RETRIBUSI
KENDARAAN BERMOTOR**



SKRIPSI

**Diajukan untuk
memenuhi sebagian syarat untuk memperoleh
gelar Sarjana Ekonomi**

**Oleh:
Nizar Fadhlurrohman
2014110020**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM SARJANA EKONOMI PEMBANGUNAN
Terakreditasi Berdasarkan Keputusan BAN-PT No. 1759/SK/BAN-PT/Akred/S/VII/2018
BANDUNG
2019**

**REGIONAL ECONOMIC PERFORMANCE
COMPARISON: THE OTHER HAND OF TAXES
AND LEVIES ON MOTOR VEHICLES**



UNDERGRADUATE THESIS

**Submitted to complete part of the requirements for
Bachelor Degree in Economics**

**By
Nizar Fadhlurrohman
2014110020**

**PARAHYANGAN CATHOLIC UNIVERSITY
FACULTY OF ECONOMICS
PROGRAM IN DEVELOPMENT ECONOMICS
Accredited by National Accreditation Agency No. 1759/SK/BAN-PT/Akred/S/VII/2018
BANDUNG
2019**

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM SARJANA EKONOMI PEMBANGUNAN



PERSETUJUAN SKRIPSI

Oleh:

Nizar Fadhlurrohman

2014110020

Bandung, Januari 2019

Ketua Program Sarjana Ekonomi Pembangunan,

Dr. Miryam L. Wijaya

Pembimbing,

Hilda Leilani Masnjaritta Pohan, Ph.D.

PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini,

Nama : Nizar Fadhlurrohman
Tempat, tanggal lahir : Subang, 13 Maret 1996
NPM : 2014110020
Program Studi : Sarjana Ekonomi Pembangunan
Jenis naskah : Skripsi

JUDUL

Perbandingan Kinerja Ekonomi Daerah: Sisi Lain Pajak dan Retribusi
Kendaraan Bermotor

Pembimbing : Hilda Leilani Masniaritta Pohan, Ph.D.

MENYATAKAN

Adalah benar-benar karya tulis saya sendiri:

1. Apapun yang tertuang sebagai bagian atau seluruh isi karya tulis saya tersebut di atas dan merupakan karya orang lain (termasuk tapi tidak terbatas pada buku, makalah, surat kabar, internet, materi perkuliahan, karya tulis mahasiswa lain), telah dengan selayaknya saya kutip, sadur atau tafsir dan jelas telah saya ungkap dan tandai
2. Bahwa tindakan melanggar hak cipta dan yang disebut plagiat (*plagiarism*) merupakan pelanggaran akademik yang sanksinya dapat merupakan peniadaan pengakuan atas karya ilmiah dan kehilangan hak keserjanaan.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanpa paksaan oleh pihak manapun.

Pasal 25 Ayat (2) UU.No.20 Tahun 2003:
Lulusan perguruan tinggi yang karya ilmiahnya digunakan untuk memperoleh gelar akademik, profesi, atau vokasi terbukti merupakan jiplakan, dicabut gelarnya.
Pasal 70: Lulusan yang karya ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan gelar akademik, profesi, atau vokasi sebagai mana dimaksud dalam Pasal 25 Ayat (2) terbukti merupakan jiplakan dipidana dengan pidana penjara paling lama dua tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 200 juta

Bandung,

Dinyatakan tanggal: 17 Januari 2019

Pembuat pernyataan:



(Nizar Fadhlurrohman)

ABSTRAK

Pertumbuhan kendaraan bermotor seringkali dikonotasikan negatif oleh masyarakat. Kemacetan serta polusi yang dihasilkan menjadi contoh dampak negatif yang sering diasosiasikan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Namun di sisi lain, pajak serta retribusi kendaraan bermotor (PKB & BBNKB) merupakan sumber utama pendapatan pemerintah daerah yang selanjutnya berkontribusi terhadap anggaran belanja infrastruktur jalan. Sebagai salah satu faktor pendorong perekonomian, infrastruktur juga merupakan solusi dari ketimpangan antar daerah yang terjadi di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pendapatan pemerintah yang diperoleh dari kendaraan bermotor terhadap perekonomian daerah. Selain itu, penulis memiliki tujuan lain yaitu melihat korelasi antara pajak dan retribusi kendaraan bermotor dengan ketimpangan daerah di tiga provinsi, yaitu: DKI Jakarta, D.I. Yogyakarta dan Banten tahun 2008-2017. Hasil estimasi *multiple* OLS menunjukkan bahwa rasio pajak dan retribusi kendaraan bermotor terhadap realisasi belanja infrastruktur jalan tidak signifikan secara statistik dalam memengaruhi perekonomian daerah. Sementara itu, hasil perhitungan Indeks Williamson mengindikasikan bahwa daerah dengan pengalokasian infrastruktur yang lebih tinggi akan maju lebih cepat daripada daerah lain yang pengalokasian infrastrukturnya relatif rendah.

Kata kunci: PKB, BBNKB, infrastruktur jalan, ketimpangan daerah

ABSTRACT

The increase of motor vehicles is often negatively connotated by the community. Traffic and pollution produced are examples of the negative impacts frequently associated with the increase of the number of motor vehicles. On the other hand, taxes and levies on motor vehicles (PKB & BBNKB) are the main sources of local government revenues which further contribute to the road infrastructure budget. As one of the driving factors of the economy, infrastructure is also a solution to regional inequality in Indonesia. This study aims to determine the effect of government revenues obtained from motor vehicles on the regional economy. Furthermore, the author aims to see the correlation between taxes and retribution of motor vehicles and regional inequality in three provinces, namely: DKI Jakarta, D.I. Yogyakarta and Banten from 2008 – 2017. The multiple OLS estimation results show that the ratio of taxes and levies on motor vehicles to the realization of road infrastructure spending is not statistically significant in influencing the regional economy. Meanwhile, the result from Williamson Index calculation indicates that province(s) which allocate more in infrastructure provision will grow more rapidly compared to those that do not allocate as much.

Keywords: PKB, BBNKB, road infrastructure, regional inequality

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Perbandingan Kinerja Ekonomi Daerah : Sisi Lain Pajak dan Retribusi Kendaraan Bermotor” tepat pada waktunya. Skripsi ini diajukan untuk memenuhi sebagian syarat guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Sarjana Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi, Universitas Katolik Parahyangan.

Selama proses memasuki dunia perkuliahan hingga penulis menyelesaikan penelitian ini, penulis menghadapi berbagai rintangan. Namun, tantangan tersebut menjadikan motivasi bagi penulis agar dapat melaluinya hingga menjadi pribadi yang terus berkembang. Hal tersebut pun dicapai berkat bantuan, bimbingan, serta motivasi dari berbagai pihak yang mendukung penulis. Sehubungan dengan hal tersebut, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua tercinta, Soegiri Soetardi, MA. dan Ena N. Soegiri, kakak terkasih, Chika Aristiana, serta kedua adik tersayang, Genadi Zuhdi Rabbani dan Muhammad Indra Rachman. Terimakasih atas segala dukungan baik dalam bentuk doa, nasihat dan motivasi yang tiada henti.
2. Seluruh keluarga besar penulis yang tidak bisa disebutkan satu per satu. Terimakasih atas doa dan dukungannya.
3. Ibu Hilda Leilani Masniaritta Pohan, Ph. D., selaku dosen pembimbing penulis, terimakasih atas segala bimbingan, ilmu, diskusi dan tawa yang telah diberikan selama proses penyusunan skripsi.
4. Ibu Dr. Miryam L. Wijaya, selaku Ketua Program Sarjana Ekonomi Pembangunan. Terima kasih atas segala ilmu, nasihat, serta arti dari proses “belajar” yang telah diberikan.
5. Ibu Noknik Karliya H., Dra., MP., selaku dosen wali, terima kasih selalu mendengar keluhan serta memberikan saran setiap penulis melakukan perwalian.
6. Ibu Anna F. Poerbonegoro, Dra. MA., Ibu Siwi Nugraheni, Dra. M.Env., Alm. Bpk Petrus C. Suroso, Drs., MSP., Ibu Ivantia S. Mokoginta, Ph.D, Ibu Januarita Hendrani, Ph.D., Bpk Dr. Fransiscus Haryanto, S.E., M.M, Bpk Charvin Lim, S.E., M.Sc, Bpk Ishak Somantri, Drs., MSP., Bpk Ahmad Aswin

M, S.E., M.S.E., Bpk Dian Fordian, S.E., M.Si., dan Bpk Yohanes Eko. Terima kasih atas segala ilmu yang diberikan kepada penulis.

7. Henk Mardily dan Radhityana M. Hilman, selaku teman seperjuangan penulis sejak semester awal hingga akhir penyusunan skripsi ini selesai. Vincentius Andrew N., selaku orang yang memberikan kepercayaan kepada penulis dalam berorganisasi. Thania Larassari J., selaku orang yang memberikan pandangan dan filosofi baru. Terima kasih atas segala canda, tawa, ejekan, diskusi, dan pendapat kalian yang sangat berharga sebagai bagian dari kehidupan perkuliahan yang tidak akan terlupakan oleh penulis. Semoga sukses untuk kalian semua!
8. Mohammad Kemal, Embi Bara Bret, Reynaldo, Shafiah, Utami, Fikran, Mika, Tri, Jemy, Dhoni, Bilaa, Indhira, Mariany, Charamina, Gisella, Arini, Tara, Nidia, Jessica, Checil, Benedik, Naufal, Anastasia, Catra, Haris, Rere, Satrio, Tannya, Yuniasih, Tine, Eka, Sarah, Firman, Devin dan teman-teman EP angkatan 2014 lain yang tidak bisa disebutkan satu per satu. Terima kasih atas kebersamaan, kebahagiaan dan pengalaman yang luar biasa dari kalian semua.
9. Keluarga besar Ekonomi Pembangunan : Lukman, Windura, Deba, Minceu, Gerry, Pandu, Gege, Adot, Mia, Arthur, Dana, Edwin, Radit, Agung, Jojo, Rizfa, Gere, Ijul, Ije, Rendra, Iyay, Rawa, Gema, Ferdy, Icul, Faza, Faisal, Hanan, Marbun, Nur, Dikgem, Dikcit, Fiat, Jodi, Kaka, Mariska, Trisfian, Ifara, Rania, Tsana, Shafly, Audi, Tama, Iman, Sarah, Raisot, Farel, Mathew, Andrian, Gelora, Efryda, Hanna, Laras, Sheby, Sisi, Nada, Rio, Joseph, Tsabit, Rama, Aseng, Yolla, Kea, Dea, Fachmi, Ganang, Andre, Olo, Noah, Torino, serta teman-teman lainnya yang tidak bisa disebutkan satu per satu. Terima kasih telah menjadi bagian dari perjalanan penulis di kampus UNPAR.
10. Angkeu, Dera, Wildan, Fikrandio, Divo, Rizky G, Ardian, Andika, Rizky F, Arya, Khaidir, Ginulur, Fauzan, Dida, dan Falih. Sahabat-sahabat terbaik semasa SMA hingga saat ini yang selalu memberikan dukungan kepada penulis. Terima kasih atas canda, tawa, sedih, senang, ejekan dan bahkan cacian yang kalian berikan. Terima kasih sudah menjadi bagian dari proses perkembangan penulis. Semoga sukses untuk kita semua!!!
11. Airin Khoirunnisa, Dwi Kurnia, Hesti Andayani, dan Mirna Fauziah, selaku sahabat penulis. Terima kasih telah memberikan waktu untuk mendengarkan

segala keluh kesah serta candaan receh penulis yang selalu membuat gelak tawa😊.

12. Terakhir, terima kasih kepada Christoper Johnson McCandless, Jon Krakauer, Sir Alex Ferguson, Soe Hok Gie, Ahmad Fuadi, Emha Ainun Nadjib, Dr. Musthafa Murad, Iwan Setyawan, Haruki Murakami, Joko Widodo, Ahok, Christopher Nolan, Alejandro G. Inarritu dan Joko Anwar atas kisah hidup dan karyanya yang inspiratif!

Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk perkembangan penelitian selanjutnya. Sadar bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna, penulis sangat terbuka terhadap kritik ataupun saran yang bersifat membangun guna berkontribusi terhadap bidang keilmuan.

Bandung, Desember 2018

Nizar Fadhlurrohman

DAFTAR ISI

ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Penelitian	1
1.2 Rumusan Masalah Penelitian	4
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	5
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Landasan Teoritis	8
2.2 Penelitian Terdahulu	11
2.3 Tinjauan Metode Penelitian	16
BAB 3 METODE DAN OBJEK PENELITIAN	19
3.1 Metode Penelitian	19
3.2 Deskripsi Objek Penelitian	23
3.2.1 Provinsi DKI Jakarta.....	23
3.2.2 Provinsi D.I. Yogyakarta	25
3.2.3 Provinsi Banten	27
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....	30
4.1 Hasil Penelitian	30
4.1.1 Hasil Regresi <i>Multiple</i> OLS.....	31
4.1.2 Hasil perhitungan Indeks Williamson	41
4.2 Pembahasan	43
BAB 5 PENUTUP.....	50
5.1 Kesimpulan.....	50
5.2 Implikasi Kebijakan	53
DAFTAR PUSTAKA	55
LAMPIRAN 1. HASIL REGRESI PERSAMAAN 1 PENELITIAN	A-1
LAMPIRAN 3. HASIL REGRESI <i>FIXED EFFECT MODEL</i>	A-3
LAMPIRAN 7. HASIL UJI MULTIKOLINEARITAS	A-7
LAMPIRAN 9. HASIL UJI HETEROSKEDASTISITAS	A-9
LAMPIRAN 11. HASIL UJI WLS.....	A-11
RIWAYAT PENULIS.....	B-1

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Perkembangan Anggaran Infrastruktur Tahun 2009 – 2017	1
Gambar 2. Struktur Pembiayaan Infrastruktur Indonesia Tahun 2010 - 2013	2
Gambar 3. Kerangka Pemikiran	6
Gambar 4. Hubungan Investasi dengan Akumulasi Modal	10
Gambar 5. Ilustrasi Struktur Komponen Pendapatan Pemerintah	14
Gambar 6. Ilustrasi Mediating Effect Model	17
Gambar 7. Peta Wilayah Administrasi Provinsi DKI Jakarta	24
Gambar 8. Peta Wilayah Administrasi Provinsi D.I. Yogyakarta	25
Gambar 9. Peta Wilayah Administrasi Provinsi Banten	27
Gambar 10. Hasil Uji Autokorelasi Persamaan 1	40
Gambar 11. Hasil Uji Autokorelasi Persamaan 2	40
Gambar 12. Grafik Indeks Williamson di Ketiga Daerah	42
Gambar 13. Grafik Anggaran Belanja Infrastruktur Jalan	44
Gambar 14. Grafik Rata-Rata Jumlah Tenaga Kerja Per Tingkat PDRB	46
Gambar 15. Grafik Perbandingan Pendapatan PKB & BBNKB Ketiga Provinsi	47
Gambar 16. Grafik Rasio Belanja Infrastruktur Terhadap Jumlah Penduduk	48

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Spesifikasi Data.....	20
Tabel 2. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian untuk Provinsi DKI Jakarta	24
Tabel 3. Total PKB dan BBNKB, Realisasi Anggaran serta RPA DKI Jakarta	25
Tabel 4. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian untuk Provinsi D.I. Yogyakarta	26
Tabel 5. Total PKB dan BBNKB, Realisasi Anggaran serta RPA D.I. Yogyakarta ..	27
Tabel 6. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian untuk Provinsi D.I. Yogyakarta	28
Tabel 7. Total PKB dan BBNKB, Realisasi Anggaran serta RPA Banten.....	29
Tabel 8. Hasil Regresi Model 1	32
Tabel 9. Hasil Regresi Model 2	33
Tabel 10. Hasil Regresi FEM Persamaan 1.....	34
Tabel 11. Uji Redundant Fixed Effect Test Persamaan 1	34
Tabel 12. Hasil Regresi FEM Persamaan 2.....	34
Tabel 13. Uji Redundant Fixed Effect test Persamaan 2	34
Tabel 14. Hasil Uji Multikolinearitas Persamaan 1	35
Tabel 15. Hasil Uji Multikolinearitas Persamaan 2	36
Tabel 16. Hasil Uji Multikolinearitas Kedua Persamaan 2.....	37
Tabel 17. Hasil Uji Heteroskedastisitas Persamaan 1	37
Tabel 18. Hasil Uji Heteroskedastisitas Persamaan 2	38
Tabel 19. Hasil Regresi WLS Persamaan 1	38
Tabel 20. Hasil Regresi WLS Persamaan 2	39
Tabel 21. Hasil Indeks Williamson.....	42

BAB 1

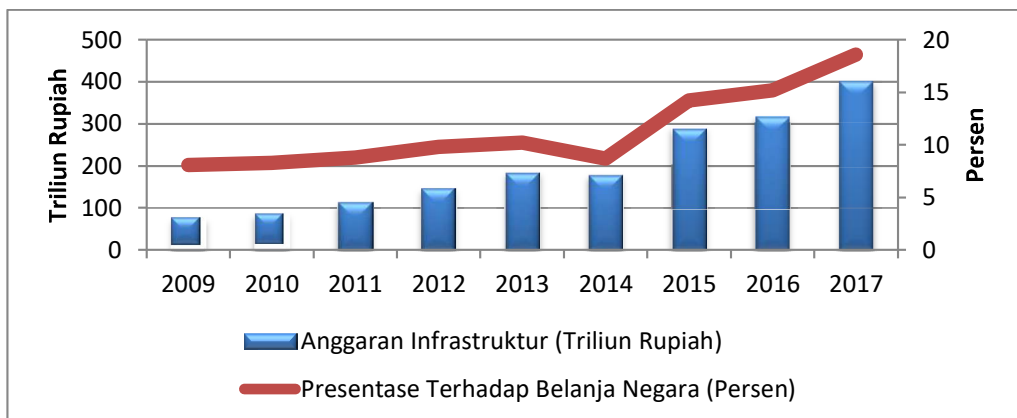
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Peran pemerintah sebagai mobilisator pembangunan sangat penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Di Indonesia, selama bertahun – tahun pembangunan hanya terfokus di pulau Jawa sebagai i pusat perekonomian. Menurut Sjafrizal (2008), ketimpangan pembangunan wilayah di Indonesia dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti kurang lancarnya mobilitas barang dan jasa serta terkonsentrasinya kegiatan ekonomi di satu wilayah. Kedua faktor tersebut dapat diatasi salah satunya dengan adanya pemerataan pembangunan infrastruktur yang dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah sehingga ketimpangan dapat dikurangi. Mengingat peran penting infrastruktur dalam mengatasi ketimpangan pembangunan, proses perencanaan yang matang merupakan faktor penting dalam penyediaan infrastruktur. Salah satu bagian perencanaan tentunya adalah faktor pembiayaan infrastruktur itu sendiri, yang mana skema pembiayaan tersebut masih didominasi oleh anggaran yang berasal dari anggaran pendapatan dan belanja nasional (APBN) dan anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD).

Sumber pembiayaan infrastruktur di Indonesia terbagi menjadi tiga, yaitu APBN/APBD, BUMN dan Swasta (Kemenkeu, 2017). Semenjak tahun 2009 anggaran belanja terhadap infrastruktur terus mengalami peningkatan, hal tersebut dapat dilihat pada gambar 1.

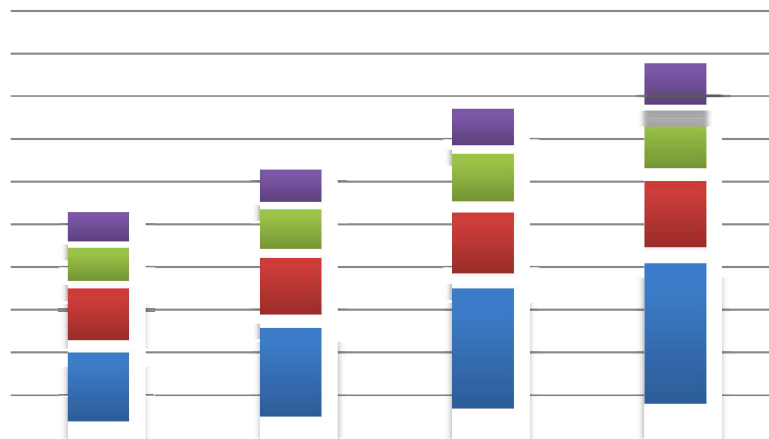
Gambar 1. Perkembangan Anggaran Infrastruktur Tahun 2009 – 2017



Sumber: Kemenerian Keuangan, (2017).

Terlihat bahwa peningkatan cukup tinggi terjadi pada tahun 2015, dimana anggaran tumbuh sekitar 4,5 persen dari tahun sebelumnya. Walaupun terdapat kenaikan anggaran belanja pemerintah yang cukup signifikan, hal tersebut belum mampu memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Maka dari itu, dibutuhkan peran BUMN dan swasta dalam memenuhi pembangunan infrastruktur nasional. Dapat terlihat dari gambar 2, bahwa APBN masih mendominasi pembiayaan infrastruktur di Indonesia.

Gambar 2. Struktur Pembiayaan Infrastruktur Indonesia Tahun 2010 - 2013



Sumber: Kementerian Keuangan, (2014).

Peran APBD dalam pengadaan infrastruktur menjadi lebih besar bagiannya bagi pembangunan di daerah. APBD sebagai bagian dalam pembiayaan infrastruktur memiliki beberapa komponen yang salah satunya adalah pendapatan asli daerah (PAD). Kondisi tersebut tentunya dapat menjadi masalah bagi daerah yang memiliki pendapatan rendah. Hal tersebut terjadi karena daerah yang lebih kecil secara administrasi memiliki retribusi pendapatan yang rendah pula (Mahadevia, 2007). Dibandingkan dengan daerah yang sudah terbilang berkembang, daerah yang masih tertinggal cukup sulit untuk mengandalkan peran swasta dalam membangun infrastruktur. Terlebih lagi pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah pusat seringkali hanya dilakukan di daerah yang dianggap *vital* bagi perekonomian nasional. Kondisi tersebut membuat anggaran yang berasal dari APBD menjadi sumber utama pembangunan infrastruktur suatu daerah.

Melalui paket Undang – Undang tahun 1999, pemerintah daerah memiliki hak penuh dalam mengelola APBD. Salah satu hak pendapatan yang diterima oleh pemerintah daerah saat ini adalah pajak kendaraan bermotor (PKB), dimana pajak tersebut

merupakan komponen dari pendapatan asli daerah (PAD) yang turut berkontribusi pada perekonomian. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Mabe & Kuusana (2016), bahwa sumber pendapatan yang berasal dari pajak dapat berkontribusi pada pembangunan wilayahnya itu sendiri. Hasil penelitian tersebut juga mengatakan bahwa kontribusi pajak akan besar terhadap pembangunan infrastruktur ketika penerimaan pemerintah lebih besar dari total pengeluarannya untuk infrastruktur. Artinya terdapat peran PKB yang saat ini menjadi pendapatan terbesar bagi beberapa provinsi di Indonesia dalam memfasilitasi pembangunan infrastruktur, sehingga hal tersebut akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah.

Sebagai bagian dari PAD, PKB Indonesia saat ini punya kontribusi yang tidak bisa diabaikan terhadap pembangunan infrastruktur termasuk diantaranya sektor transportasi yang sangat penting dalam menjawab kebutuhan angkutan logistik nasional. Sektor transportasi yang baik seharusnya dapat mendukung kegiatan ekonomi suatu negara, terutama pada sektor perdagangan karena menyangkut distribusi barang dan jasa. Menurut Meersman & Nazemzadeh (2015) pertumbuhan sarana transportasi seperti penambahan panjang jalan dan rel kereta api dapat meningkatkan aktivitas ekspor maupun impor suatu negara. Selain itu, kualitas sistem transportasi yang terintegrasi akan memudahkan distribusi barang dari pelabuhan ke seluruh daerah. Karena itulah pembangunan jalan antar provinsi, jalan tol, pelabuhan, bandara hingga kereta api masuk ke dalam proyek strategis nasional.

Akan tetapi, bertambahnya jumlah kendaraan bermotor disisi lain seringkali dikonotasikan sebagai hal yang negatif, mengingat kendaraan bermotor menghasilkan polusi udara serta menjadi salah satu penyebab terjadinya kemacetan. Somuyiwa dan Adewoye (2010) dalam penelitiannya menyatakan bahwa laju pertumbuhan kendaraan bermotor sangat dipengaruhi oleh jumlah penduduk. Kondisi tersebut tentunya dapat mengakibatkan dampak negatif terhadap perekonomian yang salah satunya berupa kemacetan. Menurut data yang dilansir Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2014, sekitar 71,08 persen penduduk Indonesia memiliki kendaraan bermotor. Artinya dari 248 juta jiwa sekitar 171,2 juta diantaranya menggunakan kendaraan pribadi untuk menunjang mobilitasnya. Kondisi tersebut terus bertambah seiring dengan laju pertumbuhannya yang mencapai 6 juta kendaraan per tahun (BPS, 2015). Selain peningkatan jumlah kendaraan yang signifikan, ketersediaan infrastruktur dan transportasi publik menjadi faktor lain penyebab terjadinya kemacetan di Indonesia. Pertumbuhan infrastruktur berupa panjang dan lebar jalan tidak mampu mengimbangi jumlah

kendaraan bermotor yang terus meningkat. Sementara itu, rendahnya kualitas transportasi publik menyebabkan masyarakat cenderung memilih menggunakan kendaraan pribadi sebagai penunjang mobilitasnya. Laporan yang dirilis *World Economic Forum* (2014), menyatakan bahwa salah satu kendala pertumbuhan ekonomi di Indonesia adalah buruknya kualitas infrastruktur. Pada tahun 2016 saja Indonesia hanya menempati urutan ke – 60 dalam hal kualitas infrastruktur di dunia, dengan indeks keseluruhan mencapai 4.2 (World Bank, 2016). Sebagai salah satu bentuk eksternalitas di bidang transportasi, kemacetan dapat menyebabkan turunnya produktivitas masyarakat baik dari segi waktu maupun kesehatan hingga degradasi lingkungan (Louis et al, 2006).

Konotasi negatif kendaraan bermotor juga terkait dengan posisinya sebagai salah satu sumber penghasil polusi di dunia, dimana sekitar 70 persen pencemaran udara di daerah perkotaan disebabkan oleh kendaraan bermotor (Gunawan & Kusminigrum, 2008). Terlebih lagi kemacetan di daerah perkotaan membuat intensitas polusi yang dihasilkan semakin tinggi. Hal tersebut tentunya dapat berpengaruh terhadap kesehatan masyarakat, yang pada akhirnya menyebabkan turunnya produktivitas masyarakat (Sjafruddin, n.d.). Di sisi lain, kemacetan juga menimbulkan *social cost* berupa lamanya waktu tempuh perjalanan masyarakat sehingga dapat berdampak pada turunnya produktivitas dalam bekerja. Selain itu, meningkatnya konsumsi bahan bakar minyak (BBM), kecelakaan, dan tingkat *stress* merupakan resiko lain dari adanya kemacetan. Kondisi inilah yang pada akhirnya membuat peningkatan jumlah kendaraan bermotor sering dikonotasikan negatif.

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Pertumbuhan jumlah kendaraan selama ini diidentikkan dengan hal negatif seperti kemacetan dan polusi yang dihasilkan. Kemacetan yang terjadi di perkotaan berdampak pada bertambahnya waktu perjalanan masyarakat. Selain itu, polusi kendaraan bermotor menyebabkan kualitas udara memburuk dan berpotensi memengaruhi kesehatan. Kedua dampak negatif tersebut pada akhirnya akan menurunkan produktivitas masyarakat. Padahal di sisi lain, pajak yang dibebankan kepada pemilik kendaraan berkontribusi terhadap pendapatan pemerintah. Sesuai dengan kebijakan desentralisasi fiskal yang sudah ditetapkan sejak tahun 1999, pemerintah daerah memiliki hak dalam mengelola anggaran belanja daerahnya. Meningkatnya laju pertumbuhan kendaraan di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir tentunya sejalan dengan besaran PKB dan BBNKB yang diterima oleh pemerintah. Kondisi tersebut membuat anggaran belanja pemerintah daerah bertambah sehingga memungkinkan untuk dialokasikan dalam membangun

infrastruktur. Sejauh ini, berbagai penelitian sudah mengungkapkan bahwa infrastruktur dapat meningkatkan kinerja perekonomian. Salah satu isu dalam pembangunan ekonomi nasional saat ini adalah timpangnya pembangunan infrastruktur antar wilayah di Indonesia. Daerah yang dekat pusat perekonomian seringkali memiliki kualitas infrastruktur yang lebih baik seperti pulau Jawa dibandingkan dengan wilayah di timur Indonesia. Pembangunan tersebut tentunya dapat mengurangi ketimpangan antar daerah yang telah terjadi bertahun – tahun di Indonesia. Kondisi tersebut dapat terjadi akibat pemerintah daerah memiliki keluasaan dalam membuat prioritas pembangunan bagi daerahnya. Untuk itu, penelitian ini diharapkan dapat menjawab pertanyaan penelitian berikut:

1. Apakah pajak dan retribusi kendaraan bermotor memengaruhi kinerja perekonomian daerah?
2. Jika ya, apakah alokasi pajak dan retribusi kendaraan bermotor untuk pembangunan infrastruktur dapat menurunkan ketimpangan daerah?

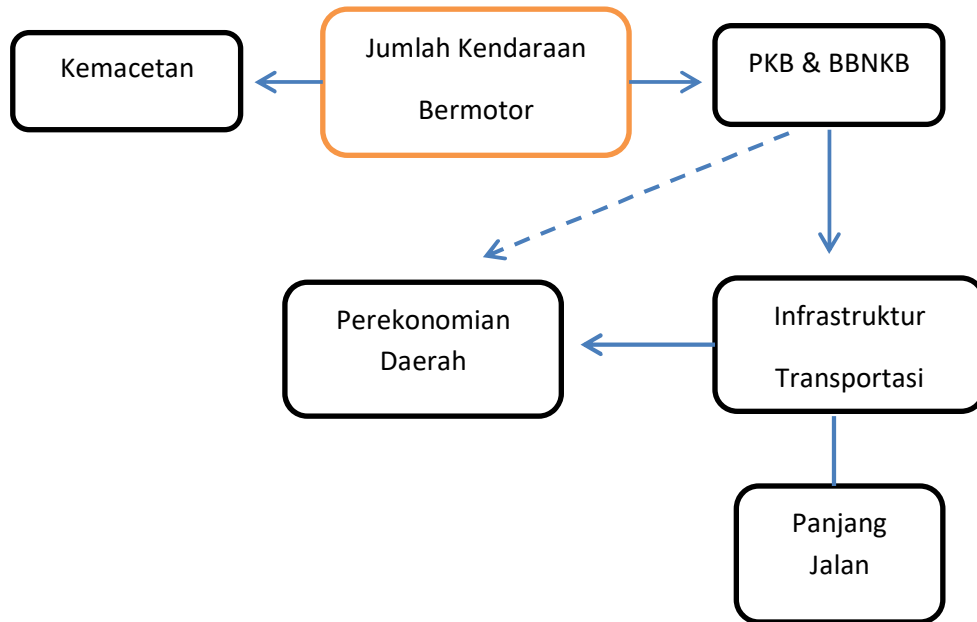
Sejauh ini, berbagai penelitian sudah mengungkapkan bahwa infrastruktur dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Namun salah satu isu dalam pembangunan ekonomi nasional saat ini adalah timpangnya pembangunan infrastruktur antar wilayah di Indonesia. Daerah yang dekat pusat perekonomian seringkali memiliki kualitas infrastruktur yang lebih baik seperti pulau Jawa dibandingkan dengan wilayah di timur Indonesia. Maka dari itu, desentralisasi fiskal yang digambarkan dengan PKB dan BBNKB diharapkan mampu mengurangi ketimpangan pembangunan wilayah di Indonesia. Kondisi tersebut memberikan pemerintah daerah keluasaan dalam membuat prioritas pembangunan bagi daerahnya.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang dipaparkan penulis, penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana PKB dan BBNKB dapat meningkatkan kinerja ekonomi daerah. Disamping itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan sudut pandang baru mengenai PKB dan BBNKB dalam mengurangi ketimpangan pembangunan di Indonesia melalui infrastruktur sebagai variabel mediator. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi baru mengenai hubungan antara pajak dan retribusi kendaraan bermotor dengan perekonomian daerah melalui satu variabel mediator yaitu infrastruktur.

1.4 Kerangka Pemikiran

Gambar 3. Kerangka Pemikiran



Isu pertumbuhan kendaraan seringkali diartikan negatif oleh banyak kalangan akibat dampak yang dihasilkannya. Kemacetan merupakan salah satu contoh dari dampak negatif yang disebabkan oleh peningkatan jumlah kendaraan. Namun kenyataannya, hal tersebut juga mampu menghasilkan dampak positif yaitu meningkatnya pendapatan pemerintah melalui PKB dan BBNKB. Peningkatan jumlah pajak dan retribusi tentunya akan menambah besaran APBD, yang artinya pemerintah daerah mampu mengalokasikan anggaran tersebut bagi pembangunan daerahnya. Penelitian yang dilakukan oleh Rompis, Ilat & Wangkar (2015) mengungkapkan bahwa sejak reformasi politik di tahun 1998, Indonesia terus berupaya menggaungkan sistem otonomi daerah. Sistem tersebut ditujukan agar pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah dapat sesuai dengan kebutuhan daerahnya itu sendiri. Pernyataan tersebut kemudian sejalan oleh Mahadevia (2007) dimana struktur administrasi yang kuat dan rinci hingga ke tingkat hirarki yang lebih kecil akan berpengaruh terhadap besaran pajak yang didapat serta meningkatkan kualitas prasarana suatu kota. Dengan besarnya pendapatan, maka pengeluaran yang dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur akan meningkat. Kondisi ini pada akhirnya akan memengaruhi kualitas layanan yang diberikan pemerintah kota kepada masyarakatnya. Kualitas infrastruktur yang semakin baik jelas akan memberikan pengaruh pada aktivitas ekonomi di suatu daerah. Pembangunan daerah sendiri diyakini merupakan integral dari upaya pembangunan nasional yang pada hekekatnya merupakan bagian untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Rompis, Ilat & Wangkar, 2015).

Saat ini instrumen pajak belum banyak dianggap sebagai variabel yang mampu mendorong kinerja perekonomian suatu daerah. Padahal pajak memiliki salah satu fungsi yaitu *budgetair* yang artinya sebagai sumber penerimaan negara. Dalam aspek pembangunan, pajak memiliki fungsi sebagai sumber pendanaan. Sumber pembiayaan infrastruktur di Indonesia terbagi menjadi tiga, yaitu APBN/APBD, BUMN dan swasta (Kemenkeu, 2017). Semenjak tahun 2005 anggaran belanja terhadap infrastruktur terus meningkat dan APBD menjadi sumber utama dibandingkan dengan BUMN dan swasta. Pembangunan modal fisik (*physical capital*) merupakan faktor yang berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi. Pembangunan modal fisik berupa infrastruktur memiliki kontribusi yang besar dalam meningkatkan produktivitas dan dalam jangka panjang diharapkan dapat meningkatkan kinerja ekonomi (Maryaningsih et al, 2014).

Pembangunan infrastruktur transportasi yang digambarkan oleh kualitas jalan serta panjang jalan akan meningkatkan mobilitas penduduk maupun barang. Kedua hal tersebut merupakan faktor utama dalam meningkatkan aktivitas masyarakat, dimana pada akhirnya akan berujung pada pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Fedderke & Bogetic dalam Fan, Zheng & Shi (2016) bahwa pembangunan infrastruktur publik dapat memengaruhi kinerja sektor swasta dalam hal *input-outputnya*. Produktivitas yang dihasilkan oleh sektor swasta sebagai penggerak utama perekonomian tentunya akan meningkatkan kinerja ekonomi perkotaan. Hal tersebut kemudian sesuai oleh penelitian dari Meersman & Nazemzadeh (2015), dimana faktor perluasan jalan serta panjang rel kereta akan memengaruhi sektor perdagangan di Belgia. Perluasan infrastruktur untuk perdagangan dan pertumbuhan ekonomi dapat menghasilkan lapangan pekerjaan di sektor hilir. Hal tersebut tidak terlepas dari peran infrastruktur sebagai variabel mediator antara PKB dan BBNKB dengan kinerja ekonomi daerah. Pembangunan infrastruktur transportasi yang dianggarkan dari APBD akan meningkatkan perekonomian daerah. Maka dari itu, sumber pendapatan dari kendaraan bermotor dapat mempromosikan perekonomian daerah melalui pembangunan infrastruktur transportasi.