

**KONTRIBUSI SEKTOR PAJAK KENDARAAN BERMOTOR
TERHADAP INFRASTRUKTUR JALAN DI
PROVINSI SULAWESI TENGGARA**

Muhammad Usman Silo¹⁾, La Ode Geo²⁾, LM Harafah²⁾

¹⁾ Program Studi Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Pascasarjana UHO, 2016

²⁾ Dosen Fakultas Pertanian dan Pascasarjana UHO

ABSTRACT

This study aims to analyze; 1) the performance of increased availability of infrastructure and an increase in motor vehicle tax revenues every year in Southeast Sulawesi Province; and 2) the role of increasing motor vehicle tax receipts on infrastructure improvements in Southeast Sulawesi Province. This research was carried out at the Revenue Service office, the Southeast Sulawesi Provincial Public Works Office, and the SAMSAT offices throughout the districts / cities in Southeast Sulawesi Province. Data analysis performed was descriptive qualitative method and simple regression.

The results of the study show that; 1) the contribution of the motor vehicle tax sector every year to 12 districts / cities in Southeast Sulawesi Province is quite varied, and Kendari City is the biggest contributor to PKB income and the lowest contribution is North Buton Regency; 2) During the period 2018-2015 the construction of road infrastructure (the length of the road built) was around 601.12 Km (10.24%), where the South Konawe Regency had the longest road length of 88.32 Km, while the construction of the shortest road was in Kabupaten Bombana namely 18.68 Km; and 3) the contribution (amount of revenue) of the PKB does not have a significant effect on the development of road infrastructure in Southeast Sulawesi Province so that the length of the road to be built in the future is around 5,270.75 Km, with a growth rate of 10.24%.

Keywords: *Contributions, Motor Vehicle Taxes and Road Infrastructure*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis; 1) kinerja peningkatan ketersediaan infrastruktur dan peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor setiap tahunnya di Provinsi Sulawesi Tenggara; serta 2) peran peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor terhadap peningkatan infrastruktur di Provinsi Sulawesi Tenggara. Penelitian ini dilaksanakan di kantor Dinas Pendapatan, Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Tenggara, serta kantor SAMSAT seluruh kabupaten/kota di Provinsi Sulawesi Tenggara. Analisis data yang dilakukan adalah metode deskriptif kualitatif dan regresi sederhana.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa; 1) kontribusi sektor pajak kendaraan bermotor setiap tahunnya pada 12 kabupaten/kota di Provinsi Sulawesi Tenggara cukup bervariasi, dan Kota Kendari adalah penyumbang terbesar terhadap pendapatan PKB dan kontribusi terendah adalah Kabupaten Buton Utara; 2) Selama periode tahun 2018-2015 pembangunan infrastruktur jalan (panjang jalan terbangun) sekitar 601,12 Km (10,24%), dimana Kabupaten Konawe Selatan memiliki panjang jalan terpanjang yakni 88,32 Km, sedangkan pembangunan jalan terpendek adalah pada Kabupaten Bombana yakni 18,68 Km; serta 3) Kontribusi (jumlah penerimaan) PKB tidak berpengaruh signifikan terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara sehingga panjang jalan yang harus terbangun kedepan sekitar 5.270,75 Km, dengan tingkat pertumbuhan sebesar 10,24%, maka diproyeksikan waktu yang dibutuhkan sekitar 56 tahun.

Kata Kunci : *Kontribusi, Pajak Kendaraan Bermotor dan Infrastruktur Jalan*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Hakikat dari pembangunan nasional adalah membangun manusia Indonesia seutuhnya dan pembangunan masyarakat Indonesia seluruhnya sebagaimana yang dimanahkan dalam pancasila, dan UUD 1945 yang tertuang dalam tujuan dan pedoman pembangunan nasional. Perwujudan pembanguana tersebut dibutuhkan adanya suatu kerjasama atau hubungan timbal balik seluruh komponen bangsa untuk dapat merealisasikan tujuan tersebut yang salah satunya adalah masalah pembiayaan pembangunan. Salah satu usaha untuk mewujudkan kemandirian suatu bangsa dalam pembiayaan pembangunan yaitu menggali sumber-sumber penerimaan daerah dari dalam negeri salah satunya adalah pajak kendaraan bermotor (Margono,2006).

Di Provinsi Sulawesi Tenggara pajak daerah menyumbang jumlah yang cukup besar bagi pendapatan asli daerah yang salah satunya dari sumber pajak kendaraan bermotor. Dalam hal ini kontribusi sektor pajak kendaraan bermotor di Provinsi Sulawesi Tenggara dari tahun 2009 sampai tahun 2014 sebesar Rp 1.233.903.262.927. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Pendapatan Sektor Pajak Kendaraan Bermotor Di Sultra Tahun 2009-2014

No	Tahun	Pendapatan Sektor Pajak Kendaraan Bermotor
1	2009	123.396.244.820
2	2010	146.658.825.633
3	2011	187.483.980.306
4	2012	230.907.983.027
5	2013	288.330.315.470
6	2014	257.125.913.671

Sumber : Provinsi Sulawesi Tenggara Dalam Angka 2015

Berdasarkan Tabel 1 diketahui bahwa penerimaan PAD dari sektor pajak kendaraan bermotor Provinsi Sulawesi Tenggara selama periode tahun 2009 hingga 2014 terus mengalami peningkatan, yaitu dari Rp. 123.396.244.820 pada tahun 2009 meningkat menjadi Rp. 257.125.913.671 pada Desember 2014. Namun dari pendapatan PAD tersebut mengalami penurunan 2014 sebesar Rp 31.204.401.799 bila di dibandingkan pada tahun 2013.

Panjang Jalan keseluruhan di Provinsi Sulawesi Tenggara yang dibangun oleh pemerintah

dari tahun 2009 samapi 2014 adalah 10.622,59 km, terdiri dari 1497,81 km Jalan Negara atau 14,10 persen dari total panjang jalan keseluruhan, 906,09 km Jalan Provinsi atau 8,53 persen dan 8.218,69 km merupakan Jalan Kabupaten atau sebesar 77,37 persen. Sedangkan jumlah jalan yang telah diaspal oleh pemerintah di Provinsi Sulawesi Tenggara secara keseluruhan adalah 4.750,72 km atau sebesar 44,72 persen terdiri dari 1.463,3 jalan Negara, 579,73 km jalan Provinsi, dan 2707,69 km jalan Kabupaten. Sedangkan panjang jalan yang belum teraspal 5871,87 km atau 55,28 pesen terdiri dari 34,51 km jalan Negara, 326,36 km jalan Provinsi dan 5.511 km jalan Kabupaten. Infrastruktur jalan di provinsi sulawesi secara keseluruhan baik jalan Negara, Provinsi dan Kabupaten masih dalam kondisi keadaan tidak mantap (BPS Sultra 2015).

Berdasarkan fakta diatas penulis tertarik untuk melakukan penelitian “Bagaimana Kontribusi Sektor Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Peningkatan Infrastruktur Jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara”.

Rumusan Masalah

Berdasarkan ulasan latar belakang tersebut, maka pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana kinerja peningkatan ketersediaan infrastruktur jalan dan peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor setiap tahunnya di Provinsi Sulawesi Tenggara ?,
2. Bagaimana peran peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor terhadap infrastruktur jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara ?.

Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk ;

1. Menganalisis kinerja peningkatan ketersediaan infrastruktur jalan dan peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor setiap tahunnya di Provinsi Sulawesi Tenggara,
2. Menganalisis peran peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor terhadap infrastruktur jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara.

Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat secara teoritis maupun praktis, yaitu :

1. Manfaat Teoritis; sebagai pengembangan ilmu pengetahuan didalam perencanaan dan/atau pembangunan wilayah dengan memaksimalkan potensi pajak kendaraan bermotor sehingga mampu mendorong kemajuan pembangunan dan perwujudan kesejahteraan masyarakat di Provinsi Sulawesi Tenggara.
2. Manfaat Praktis ;

- a. Sebagai bahan informasi dan sumbangansi pemikiran kepada pihak terkait khususnya Kantor Bersama SAMSAT lingkup Provinsi Sulawesi Tenggara, Dinas Pendapatan dan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Tenggara untuk memaksimalkan pengelolaan pajak kendaraan bermotor.
- b. Bagi penulis, penelitian ini merupakan usaha peningkatan kemampuan dan penguasaan ilmu pengetahuan dibidang perencanaan dan pengembangan wilayah.
- c. Sebagai bahan informasi dan acuan bagi peneliti selanjutnya yang relevan dengan penelitian ini.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Pajak

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 Tentang Ketentuan Umum Dan Tata Cara Perpajakan Indonesia, yang telah disempurnakan menjadi Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2000, pajak adalah iuran wajib yang dibayar oleh wajib pajak berdasarkan norma-norma hukum untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran kolektif guna meningkatkan kesejahteraan umum yang balas jasanya tidak diterima secara langsung.

Menurut Margono (2006), pajak merupakan sumber penerimaan negara yang paling potensial. Pajak dapat diartikan sebagai sumber dana dari sebuah negara untuk mengatasi berbagai masalah-masalah seperti masalah sosial, peningkatan kesejahteraan, kemakmuran serta menjadi kontrak sosial antara pemerintah dengan warga negaranya (Ruyadi, 2009).

Dari berbagai definisi di atas dapat disimpulkan mengenai unsur dan ciri yang melekat pada pengertian pajak, ialah : 1). Unsur-unsur pada pengertian pajak, yaitu; ada masyarakat, berdasarkan Undang-undang, ada pemungut pajaknya, ada wajib pajaknya, dan ada obyek pajaknya; 2). Ciri-ciri pada pengertian pajak; a) adanya pengalihan kekayaan dari sektor swasta ke sektor pemerintah, b) pemungutan pajak dapat dipaksakan secara hukum dengan melalui dua cara yaitu melalui pengadilan atau menggunakan surat paksa, c) pajak dapat dikenakan atas orang atau barang, d) pajak dapat dipungut secara periodik maupun insidental, e) pungutan pajak tidak dapat ditunjukkan ada jasa timbal balik secara langsung, serta f) pajak mempunyai fungsi *budgeter* dan fungsi mengatur (Mardiasmo, 2002).

Manfaat Pajak

Setiap warga negara mulai saat dilahirkan sampai dengan meninggal dunia, menikmati fasilitas atau pelayanan dari pemerintah yang semuanya dibiayai dengan uang yang berasal dari pajak. Dengan demikian jelas bahwa peranan penerimaan pajak bagi suatu negara menjadi sangat dominan

dalam menunjang jalannya roda pemerintahan dan pembiayaan pembangunan. Di samping fungsi *budgeter* (fungsi penerimaan) di atas, pajak juga melaksanakan fungsi redistribusi pendapatan dari masyarakat yang mempunyai kemampuan ekonomi yang lebih tinggi kepada masyarakat yang kemampuannya lebih rendah. Oleh karena itu tingkat kepatuhan Wajib Pajak dalam melaksanakan kewajiban perpajakan secara baik dan benar merupakan syarat mutlak untuk tercapainya fungsi redistribusi pendapatan. Sehingga pada akhirnya kesenjangan ekonomi dan sosial yang ada dalam masyarakat dapat dikurangi secara maksimal (Mardiasmo, 2002).

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 25 Tahun 2010 Tentang Penghitungan Dasar PKB dan BBNKB Tahun 2010, pada pasal 1 ayat 1 menyatakan bahwa kendaraan bermotor yang dimaksudkan adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air (Kepmendagri No.25 Tahun 2010).

Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor (Kepmendagri No.25 Tahun 2010; pasal 1 ayat 3). Selanjutnya pada pasal 5 diatur bahwa tarif Pajak Kendaraan Bermotor ditetapkan sebesar: a) 1,5% untuk kendaraan bermotor bukan umum, b) 1% untuk kendaraan bermotor umum, dan c) 0,5% untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar. Sedangkan Pembagian Hasil Penerimaan PKB dibagi sebagai berikut (Pasal 8): a) 70% untuk daerah Propinsi, b) 30% untuk daerah Kabupaten/Kota.

Infrastruktur Jalan

Jalan merupakan infrastruktur yang sangat dibutuhkan bagi transportasi darat. Fungsi jalan adalah sebagai penghubung satu wilayah dengan wilayah lainnya. Jalan merupakan infrastruktur yang paling berperan dalam perekonomian nasional. Besarnya mobilitas ekonomi tahun 2002 yang melalui jaringan jalan nasional dan propinsi rata-rata perhari dapat mencapai sekitar 201 juta kendaraan-kilometer (Bappenas, 2003, dikutip oleh Kenastri, 2007). Hal ini belum termasuk mobilitas ekonomi yang mempergunakan jaringan jalan kabupaten sepanjang 240 ribu kilometer serta jaringan jalan desa. Artinya adalah infrastruktur jalan memberikan kontribusi yang cukup besar

terhadap perekonomian nasional.

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, bawah permukaan tanah dan / atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan rel. Dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan, diatur bahwa penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi :

- a) Pengaturan jalan, yakni perumusan kebijakan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan;
- b) Pembinaan, yakni kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan;
- c) Pembangunan jalan, yakni pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan; dan
- d) Pengawasan jalan, yakni kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan dan pembangunan jalan.

UU No. 38 Tahun 2004 tentang jalan, bahwa penyelenggaraan jalan di Indonesia harus didasarkan pada asas kemanfaatan, keselerasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayaan dan keberhasilgunaan, serta kebersamaan dan kemitraan. Penyelenggaraan jalan dimaksudkan nuntuk mewujudkan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan. Agar diperoleh suatu hasil penangan jalan yang memberikan pelayanan yang optimal, diperlukan penyelenggaraan jalan secara terpadu dan bersinergi antar sektor, antar pemerintah (pusat dan daerah serta masyarakat termasuk dunia usaha (Simatupang, 2011).

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian ini di kantor Dinas Pendapatan dan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Tenggara serta kantor SAMSAT seluruh kabupaten/kota di Provinsi Sulawesi Tenggara yang dipilih secara sengaja (*purposive*). Sedangkan penelitian ini dilaksanakan selama kurang lebih 4 (empat) bulan yakni Januari sampai April Tahun 2016.

Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh data antar waktu (tabel series) pada Kantor SAMSAT kabupaten/kota di Sulawesi Tenggara dan Dinas Pendapatan Provinsi Sulawesi Tenggara sejak tahun 2008 sampai tahun 2015.

Sampel penelitian adalah jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor antara tahun yang terdaftar di Kantor SAMSAT yaitu 12 Kabupaten/Kota di Wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara dan Seluruh panjang jalan yang terbangun oleh pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara dari tahun 2008 sampai dengan 2015 yang ditentukan secara sengaja (*purposive sampling*) dengan pertimbangan kesesuaian dan ketersediaan data.

Variabel Penelitian

Variabel yang dikaji dalam penelitian ini terdiri dari dua, yaitu:

1. Besarnya penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2015 (Rp/tahun)
2. Infrastruktur Jalan, yakni panjang jalan yang terbangun dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2015 (Km).

Teknik Analisis Data

Metode analisis kualitatif (*deskriptif*) yaitu menganalisis data tentang perkembangan penerimaan pajak kendaraan bermotor kaitannya dengan peningkatan infrastruktur (panjang jalan terbangun) di Provinsi Sulawesi Tenggara. Sedangkan metode Regresi Sederhana yaitu menganalisis data untuk mengetahui pengaruh dari jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor setiap tahunnya terhadap pembangunan infrastruktur jalan Provinsi Sulawesi Tenggara yang dinyatakan dalam fungsi sebagai berikut :

$$Y = f(X)$$

$$Y = \alpha + \beta x + e$$

$$\text{Ln}Y = \text{Ln}\beta_0 + \beta_1 \text{Ln}X + \mu$$

Dimana,

Y = Panjang jalan (Km)

X = Penerimaan Pajak Kendaraan B r (Rp)

β = Koefisien Regresi

μ = *Error Term*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kontribusi Sektor PKB terhadap Perkembangan Infrastruktur Jalan di Sulawesi Tenggara

Untuk mengetahui pengaruh pajak kendaraan bermotor sebagai variabel independen (X) terhadap infrastruktur (panjang) jalan sebagai variabel dependen (Y), maka dilakukan perhitungan regresi linear sederhana dengan menggunakan *Eviews 9,5*. Hasil perhitungan regresi linear sederhana disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2 Analisis Regresi Linear Pengaruh PKB Terhadap Panjang Jalan

Dependent Variable: PANJANG_JALAN
Method: Least Squares
Date: 05/20/16 Time: 20:09
Sample: 2008 2015
Included observations: 8

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
PKB	-9.94E-11	1.01E-10	-0.986456	0.3620
C	97.69736	25.13740	3.886533	0.0081

R-squared	0.139550	Mean dependent var	75.13938
Adjusted R-squared	-0.003858	S.D. dependent var	29.46707
S.E. of regression	29.52387	Akaike info criterion	9.820593
Sum squared resid	5229.952	Schwarz criterion	9.840453
Log likelihood	-37.28237	Hannan-Quinn criter.	9.686643
F-statistic	0.973095	Durbin-Watson stat	2.504067
Prob(F-statistic)	0.362003		

Interpretasi Hasil

Berdasarkan data pada Tabel 5.40 maka diperoleh model dari perhitungan pengaruh pajak kendaraan bermotor terhadap panjang jalan sebagai berikut:

$$Y = a + bx$$

$$= 97,69736 - 9,94 \text{ PKB}$$

Konstanta/Intersep

Hasil regresi menunjukkan bahwa tanpa adanya pengaruh dari variabel bebas X (PKB) maka panjang jalan adalah 97,69736. Dalam artian bahwa 97,6 km jalan yang terbangun hanya sebanyak Rp 9,94 miliar sumber anggaran dari sektor pajak kendaraan bermotor, atau dengan kata lain bahwa Rp 9,94 miliar untuk pembangunan jalan sekitar 97,6 km.

Kontribusi PKB (X)

Dari hasil regresi, pajak kendaraan bermotor (X) mempunyai nilai koefisien sebesar -0,994 dengan nilai $t_{\text{statistik}}$ sebesar -0,986 dengan tingkat signifikansi di mana tingkat probabilitas adalah sebesar 0,36 dimana nilainya > dari 0,05 sehingga dapat dikatakan tidak signifikan pada $\alpha = 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan pajak kendaraan bermotor terhadap panjang jalan yang terbangun di Provinsi Sulawesi Tenggara adalah negatif dan/atau tidak signifikan, sehingga dapat dikatakan bahwa jika penerimaan pajak naik 1% maka belum ada penambahan panjang jalan yang terbangun (-0,97 km). dengan demikian, maka variabel pendapatan sektor pajak kendaraan bermotor (X) terbukti belum memberi pengaruh (berpengaruh negative) terhadap panjang jalan (Y).

Analisis Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi dilakukan untuk melihat seberapa besar kemampuan independen (X) mampu mempengaruhi variabel dependen (Y). Dari hasil Regresi menunjukkan bahwa variasi variabel independen (X) hanya memberi kontribusi sebesar 13,95%. Adapun sisanya sebesar 86,05% dijelaskan oleh variabel lain di luar PKB. Pada dasarnya pajak kendaraan bermotor akan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah, tetapi pajak kendaraan bermotor tidak berpengaruh signifikan terhadap panjang jalan yang terbangun. Artinya

bahwa pendapatan pajak kendaraan bermotor meningkat belum tentu pengeluaran untuk pembiayaan pada sektor infrastruktur jalan akan meningkat pula. Tidak ada korelasi antara meningkatnya penerimaan pajak kendaraan bermotor dengan meningkatnya panjang jalan yang terbangun.

Sesuai dengan teori yang di kemukakan Bird (2005) bahwa pajak kendaraan bermotor dilihat dari kekuatan hubungan penerimaan dan pengeluarannya dikategorikan rendah, karena jika penerimaan pajak kendaraan bermotor meningkat belum tentu pengeluaran untuk sektor infrastruktur jalan meningkat. Didalam UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Pasal 8 ayat (5) menyebutkan bahwa hasil penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor paling sedikit 10% (sepuluh persen), termasuk yang dibagihasikan kepada kabupaten/kota, dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum.

Analisis dan Uji T-statistik

Untuk menganalisis kontribusi pajak kendaraan bermotor, dilakukan analisis regresi linear sederhana. Di mana dalam analisis ini, yang menjadi variabel terikat (*dependent variable*) adalah jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor (X), sedangkan variabel bebasnya (*independent variable*) adalah panjang jalan (Y).

Uji t merupakan pengujian terhadap koefisien dari variabel bebas secara parsial. Uji ini dilakukan untuk melihat tingkat signifikansi dari variabel bebas secara individu dalam mempengaruhi variasi dari variabel terikat. Dengan kata lain, untuk mengetahui apakah variabel terikat dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel bebas secara nyata. Dimana jika $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$ H_1 diterima (signifikan) dan jika $t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$ H_0 diterima (tidak signifikan). Uji t digunakan untuk membuat keputusan apakah hipotesis terbukti atau tidak, dimana tingkat signifikan yang digunakan yaitu 5%.

Dalam Tabel 2, hasil regresi pengaruh pengeluaran pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi diperoleh $t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$ (-0,986 > 2,30). Dengan demikian H_1 ditolak artinya variabel pendapatan sektor pajak tidak berpengaruh nyata pada variabel panjang jalan, atau hasil dari uji-t, pendapatan sektor pajak tidak berpengaruh positif terhadap panjang jalan yang terbangun di Provinsi Sulawesi Tenggara.

Analisis Kontribusi Sektor Pajak Kendaraan terhadap Pembangunan Infrastruktur dalam Pengembangan Wilayah

Hal ini juga didukung dengan realitas jumlah penerimaan sektor pajak dari kendaraan bermotor dan kontribusinya terhadap perkembangan

infrastruktur jalan di provinsi Sulawesi Tenggara sebagaimana disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3 Kontribusi Sektor Pajak Kendaraan Bermotor terhadap Perkembangan Infrastruktur Jalan Di Sultra Tahun 2008-2015

No	Kabupaten/ Kota	Jumlah Penerimaan Pajak (Rp)	Panjang Jalan Terbangun (Km)
1.	Kolaka Utara	28.398.091.250,38	43,457
2.	Kolaka	240.030.963.727,95	48,36
3.	Konawe Selatan	68.813.419.924,00	88,32
4.	Wakatobi	12.156.415.300,26	31,84
5.	Konawe	98.889.283.991,67	73,51
6.	Kota Kendari	1.027.290.378.635,	48,48
7.	Kota Bau-Bau	175.890.208.476,20	20,408
8.	Buton	42.479.501.813,40	59,94
9.	Bombana	30.282.409.798,22	18,68
10.	Muna	70.486.401.015,81	48,42
11.	Konawe Utara	11.763.602.764,00	60,45
12.	Buton Utara	8.695.703.094,00	59,25
	Jumlah	1.419.228.267.260,0	601,12

Sumber : Data Primer diolah Maret, 2015

Berdasarkan Tabel 3, diketahui bahwa total panjang jalan yang terbangun (terrealisasi) di Provinsi Sulawesi Tenggara sejak tahun 2008-2015 adalah sepanjang 601,12 Km dengan kontribusi pajak kendaraan bermotor (PKB) sebanyak Rp 1.419.228.267.260,0. Dilihat perkembangan kontribusi setiap tahunnya, PKB bermotor mengalami pertumbuhan rata-rata sekitar 24,55%, sedangkan perkembangan pembangunan jalan setiap tahunnya sekitar 32,56%. Dengan demikian maka dapat dikatakan bahwa pendapatan sector PKB cukup berkontribusi dalam peningkatan atau pertumbuhan pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi



Sulawesi Tenggara.

Gambar 2 Perbandingan Jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor dengan panjang jalan terbangun tahun 2008 sampai dengan tahun 2015.

Dilihat dari kontribusi PKB dan panjang jalan terbangun setiap tahunnya sebagaimana disajikan pada Tabel 3, maka terlihat bahwa pertumbuhan setiap tahunnya cukup bervariasi. Untuk kontribusi PKB, selama kurung waktu tujuh tahun (2008-2015) dimana pada tahun 2009 jumlah penerimaan pajak justru menurun jika dibandingkan dengan tahun 2008 (1,98%), begitupun ditahun 2014 penerimaan pajak PKB juga menurun jika dibandingkan dengan penerimaan pajak tahun 2013 sebesar 10,82%.

Tabel 4 Pertumbuhan Kontribusi Pajak PKB Dengan Panjang Jalan Di Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2008-2015

No	Tahun	Angka pertumbuhan (%)	
		Pajak PKB	Panjang Jalan
1	2008-2009	-1,98*	173,56
2	2009-2010	18,85	-37,14*
3	2010-2011	27,84	-37,14*
4	2011-2012	23,16	13,76
5	2012-2013	24,87	40,62
6	2013-2014	-10,82*	-30,91*
7	2014-2015	77,10	-10,98*
Rata-Rata		24,55	32,56
Pertumbuhan			

Ket. -* menurun

Sumber : Data Primer diolah Maret, 2015.

Penurunan penerimaan pajak tersebut mengindikasikan bahwa pelayanan khususnya pungutan PKB belum maksimal. Hal ini banyak hal yang dipengaruhi, diantaranya adalah kepatuhan wajib pajak dan pada aspek layanan yang terbatas (wilayah terisolir) khususnya pada daerah-daerah yang masih keterbatasan akses infrastruktur jalan. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian bahwa beberapa faktor yang dapat meningkatkan kepatuhan wajib pajak diantaranya adalah kesadaran wajib pajak, kewajiban moral, kualitas pelayanan, dan sanksi perpajakan (Putri dan Jati, 2002).

Berdasarkan Tabel 4, pembangunan infrastruktur jalan yang terbangun juga bervariasi setiap tahunnya. Selama kurung waktu 2008-2015 mengalami pertumbuhan (peningkatan) sekitar 32,56%. Pembangunan jalan yang signifikan terjadi pada tahun 2009 dimana panjang jalan terbangun meningkat sekitar 173,56% jika dibanding tahun 2008. Hal lain terungkap bahwa meskipun setiap tahunnya terus dilakukan pembangunan jalan, tetapi panjang jalan terbangun belum sepenuhnya mengalami peningkatan, hal ini terlihat dari panjang jalan di tahun 2010, 2011, 2014 dan 2015 justru mengalami penurunan dibanding dengan tahun sebelumnya, dengan kata lain bahwa pertumbuhan panjang jalan terbangun mengalami penurunan antara 10-37 %.

Berdasarkan data yang ada bahwa panjang jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara hingga tahun 2015 adalah 10.622,59 Km, dimana panjang jalan yang sudah teraspal sekitar 4.750,72 Km dan belum

teraspal sekitar 5.871,87 Km (BPS Sultra, 2015 dan Dinas PU Sultra, 2015). Perkembangan panjang jalan tersebut selengkapnya disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5 Panjang Jalan Terbangun/Aspal Di Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2008-2015

No.	Uraian	Panjang Jalan (Km)	Persentase %
1.	Keseluruhan Panjang Jalan Terbangun/Aspal	4.750,72	44,72
2.	Panjang Jalan Belum Terbangun/Aspal	5.871,87	55,28
	Jumlah	10.622,59	100

Sumber : Data Primer diolah Maret, 2015.

Berdasarkan Tabel 5 tersebut memperlihatkan bahwa panjang jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara secara umum belum teraspal. Hal ini dapat terlihat dari panjang jalan yang belum teraspal mencapai 55,28 % dari total panjang jalan. Dengan demikian, hasil penelitian ini diketahui bahwa panjang jalan yang terbangun dalam kurung waktu tahun 2008-2015 sekitar 601,12 Km, artinya bahwa panjang jalan yang terbangun hanya mampu berkontribusi sekitar 10,24 % selama kurung waktu tersebut. Dengan demikian, maka panjang jalan (aspal) yang harus dibangun pada tahun selanjutnya mencapai 5.270,75 Km.

Tabel 6 Perbandingan Panjang Jalan Terbangun/Aspal dan Panjang Jalan Belum Terbangun Di Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2008-2015

No.	Uraian	Panjang Jalan (Km)	Persentase %
1.	Panjang Jalan yang Terbangun/Aspal	601,12	10,24
2.	Sisa Panjang Jalan belum Terbangun/Aspal	5.270,75	89,76
	Jumlah	5.871,87	100

Sumber : Data Primer diolah Maret, 2015.

Berdasarkan kontribusi dan peningkatan panjang jalan selama periode 2008-2015 sekitar 10,24 %, maka dapat diasumsikan bahwa peningkatan pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara cukup lambat. Dengan beban panjang jalan yang harus dibangun dimasa akan datang sekitar 5.270,75 Km, dengan tingkat pertumbuhan infrastruktur jalan 10,24%, maka untuk target pengaspalan dari keseluruhan panjang

jalan yang belum teraspal diproyeksi tuntas hingga 56 tahun kedepan.

Dengan waktu yang cukup lama tersebut, maka untuk memaksimalkan pembangunan infrastruktur harus diperlukan suatu perencanaan pembangunan yang komprehensif, sektor-sektor pendapatan termasuk dari aspek pajak (PKB) digenjut secara maksimal untuk menambah biaya pembangunan infrastruktur.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian, maka dapat tarik suatu kesimpulan sebagai berikut :

1. Kontribusi sektor pajak kendaraan bermotor setiap tahunnya pada 12 kabupaten/kota di Provinsi Sulawesi Tenggara cukup bervariasi, dan Kota Kendari adalah penyumbang terbesar terhadap pendapatan PKB dan kontribusi terendah adalah Kabupaten Buton Utara. Selama periode tahun 2008-2015 pembangunan infrastruktur jalan (panjang jalan terbangun) sekitar 601,12 Km (10,24%), dimana Kabupaten Konawe Selatan memiliki panjang jalan terpanjang yakni 88,32 Km, sedangkan pembangunan jalan terpendek adalah pada Kabupaten Bombana yakni 18,68 Km.
2. Kontribusi (jumlah penerimaan) PKB tidak berpengaruh signifikan terhadap pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara sehingga panjang jalan yang harus terbangun kedepan sekitar 5.270,75 Km, dengan tingkat pertumbuhan sebesar 10,24%, maka diproyeksikan waktu yang dibutuhkan sekitar 56 tahun.

Saran

Dari kesimpulan yang ada, maka peneliti mengajukan saran sebagai berikut :

1. Melihat distribusi pendapatan PKB di Provinsi Sulawesi Tenggara yang belum merata maka pemerintah dan pihak terkait untuk sekiranya mengupayakan peningkatan layanan penerimaan PKB di setiap kabupaten/kota.
2. Pembangunan infrastruktur jalan di Sulawesi belum berbasis pada aspek pemerataan, oleh karenanya diperlukan suatu pendekatan pembangunan menurut skala prioritas baik pada aspek besaran kontribusi PKB, luas wilayah, jumlah kendaraan dan aspek keterisolasian wilayah.
3. Pembangunan infrastruktur khususnya jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara perlu mendapatkan perhatian dalam hal alokasi anggaran untuk meningkatkan pertumbuhan atau peningkatan panjang jalan yang dibangun (pengaspalan).
4. Diperlukan penelitian lanjutan untuk mengkaji mekanisme pelayanan PKB dan kaitan antara

PKB dengan penentuan skala prioritas pembangunan dan pengembangan wilayah (infrastruktur jalan).

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Adisasmita, H. Rahardjo, Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Ajzen, Icek. 2002. *Constructing a TBP Questionnaire: Conceptual And Methodological Considerations*. September (Revised January, 2006).
- Alim, Setiadi. 2005. *Perencanaan Pajak Penghasilan Yayasan Yang Bergerak Di Bidang Pendidikan*. Jurnal Akuntansi dan teknologi Informasi, IV(2).
- Ali. 2001. *The Effects of Tax Rates and Enforcement Polices on Tax Payer Compliance: A study of Self-Employed Tax Payers*. Journal. Antlantic Economic, 29(2).
- Altius, Herliene Yudhah., Erlina dan tarmizi, H.B. 2013. *Kontribusi Kendaraan Bermotor Terhadap PAD dan Dampaknya Bagi Pengembangan Wilayah Provinsi Sumatera Utara*. Jurnal Ekonomi, Vol. 16, No. 3 Juli 2013. Medan.
- Arikunto, S. 2002. *Prosedur Penelitian; Suatu Pendekatan Praktek*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Chau, Liung. 2009. *A Critical Review of Fisher Tax Compliance Model (A Research Syntesis)*. Journal of Acconting and Taxation, 1(2):p:34-40
- Chritina, Ni Kadek dan Putu Kepramareni. 2012. *Pengaruh Kewajiban Moral, Kualitas Pelayanan dan Sanksi Perpajakan Pada Kepatuhan Wajib Pajak Dalam Membayar Pajak Kendaraan Bermotor Di Kantor Bersama Samsat Denpasar*. Jurnal Riset Akuntansi Vol. 2, No. 2.
- Eko Lasmana. 1992. *Sistem Perpajakan di Indonesia*. PT Prima Kamps Grafika Jakarta. Jakarta.
- Febrianti, Putri Defi. 2009. *Analisis Perbedaan Wajib Pajak Patuh Dan Wajib Pajak Tidak Patuh Tentang Pengetahuan Perpajakan Dan Persepsi Pelayanan Petugas Pajak Di Unit Pelaksana Teknis Dinas Pendapatan Provinsi Jawa Timur Lamongan*. Tesis, Fakultas Ekonomi Universitas Brawijaya Surabaya.
- Ho, Daniel. 2004. *A Study of Hongkong Tax Compliance Ethics*. International Business Research, 2(4)
- Kenastri. 2007. *Perumusan Strategi Pembangunan dan Pembiayaan Infrastruktur Skala Besar*”, Tesis Pasca Sarjana IPB. Bogor.
- Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 25 Tahun 2010 Tentang Penghitungan Dasar PKB dan BBNKB. Departemen Dalam Negeri RI. Jakarta.
- Mardiasmo, 2009. *Perpajakan*. Edisi Revisi. Yogyakarta: Andi
- Ma’ruf, Youdhi Permadi dan Daud, Jeluddin. 2011. *Pengaruh Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Kabupaten Pesisir Selatan Provinsi Sumatera Barat*. Tesis. Departemen Teknik Sipil, Universitas Sumatera Utara. Medan.
- Muliari, Ni Ketut dan Putu Ery Setiawan. 2009. *Pengaruh Persepsi Tentang Sanksi Perpajakan Dan Kesadaran Wajib Pajak Pada Kepatuhan Pelaporan Wajib Pajak Orang Pribadi Di Kantor Pelayanan Pajak Pratama Denpasar Timur*. Jurnal Akuntansi dan Bisnis. Vol 02, No. 3. Vovember 2010. Denpasar.
- Oxford Learner’s Pocket Dictionary*, 2003. *Efektivitas-Organisasi*. <http://citra-hutabarat.blogspot.com/2011/10/konsep-efektivitas-organisasi.html>.
- Palda, Filip dan Jan Hanousek. 2002. *Quality of Government Services and the Civic Duty to Pay Taxes in the Czech and Slovak Republics, and other Transition Countries*. <http://ideas.repec.org/p/wpa/wuwppe/020907.html>. Diunduh 14 Oktober 2012.
- Pancawati Hardiningsih dan Nila Yulianawati. 2011. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kemampuan Membayar Pajak*. Dalam

Dinamika Keuangan dan Perbankan,
3(1):h:126-142.

- Putri, Amanda R. Siswanto dan Jati, I Ketut. 2002. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Wajib Pajak Dalam Membayar Pajak Kendaraan Bermotor Di Denpasar*. Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Udayana. Bali.
- Rianse, Usman dan Abdi, M. 2012. *Metode Penelitian Sosial dan Ekonomi; Teori dan Aplikasi*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Ruyadi, Khoiru. 2009. *Dampak persepsi Tanggung Jawab Sosial Perusahaan terhadap Manajemen Perpajakan*. Jurnal Akuntansi dan Bisnis, 9 (1):h:61-70, Malang: Fakultas Ekonomi Universitas Brawijaya.
- Sani, Zulfar. 2010. *Transportasi (Suatu Pengantar)*. UI-Press. Jakarta.
- Silalahi, Ulber. 2009. *Metode Penelitian Sosial*. PT Refika Aditama. Bandung.
- Sujarweni, V. Wiratna. 2014. *Metodologi Penelitian; Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*. Pustaka Baru Press. Yogyakarta.
- Surbakti, Christine Carolina. 2011. *Peramalan Sumber-Sumber Earmarking Penerimaan Daerah; Studi Kasus Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Di Kota Bandung*. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. Vol 22, No. 3. Desember 2011. Bandung.
- Simatupang, Jhanso Edianto. 2011. *Studi Penentuan Prioritas Peningkatan Ruas Jalan Nasional Di Propinsi Kalimantan Tengah*. Tesis (tidak dipublikasikan). Pascasarjana Teknik Sipil Universitas Brawijaya. Malang.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 *tentang Jalan*.
- Undang-undang Nomor 16 Tahun 2000 Tentang Ketentuan Umum Dan Tata Cara Perpajakan Indonesia. Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Pajak. Jakarta.
- Undang-Undang No 28 Tahun 2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah. Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Pajak. Jakarta.